



NO 22

20. November 1936

36. Aargang

TRYKLUFTBREMSSENS INDFØRELSE EN KENDSGERNING

Efter at vor Organisation i 10 Aar har beskæftiget sig med Kravet om Indførelse af en gennemgaaende Godstogsbremse, er dette Spørgsmaal nu definitivt afgjort. Der har for saa vidt længe været Enighed om, at De Danske Statsbaner ikke alene burde, men maatte og skulde indføre Trykluftbremse i Godstogene; men Spørgsmaalet har været, hvornaar dette kunde lade sig gøre, og hvilket af de eksisterende Systemer, man skulde indføre.

Hvad angaar Spørgsmaalet om en sikker, automatisk Bremse i Godstogene, saa har dette som bekendt beskæftiget Jernbaneteknikerne langt tilbage i Tiden. Der har været gjort adskillige Forsøg, men som en Fællesnævner kan det hævdes, at Vakuumbremserne hurtigt er blevet forladt i Diskussionen om gennemgaaende Godstogsbremser; Trykluftbremserne har i saa Henseende bevist deres Overlegenhed.

Da vi her i Landet begyndte at køre med de meget store Godstog, fremkom der ofte Utilfredshed med Bremsebetjeningen. Som det vil erindres, blev der gjort flere Forsøg med forskellige Konstruktioner af Lokomotivernes Dampføjte, og der blev ogsaa foranstaltet Forsøg ved forskellig Anbringelse af disse, men nogen synderlig Virkning havde de paagældende Foranstaltninger ikke.

I Oktober Maaned 1926 rejste Organisationen derfor officielt over for Generaldirektoratet Kravet om Indførelse af Trykluftbremse i Godstogene, og ved en i December Maaned s. A. ført Forhandling viste det sig, at General-

direktoratet — som allerede et Par Aar forinden havde foranlediget, at de nye H-Maskiner blev leveret med Trykluftbremseapparater — for saa vidt ikke var uenig med Organisationen deri, at det ogsaa for De Danske Statsbaner vilde blive nødvendigt at indføre Trykluftbremse i Godstog. Og da man ikke vilde have 2 forskellige Bremsesystemer, et for Persontog og et for Godstog, vilde dette altsaa betyde, at Vakuumbremsesystemet til sin Tid fuldstændigt skulde udgaa.

I 1929 henvendte vi os skriftligt til Trafikministeren, hvilket medførte en ny Forhandling med Statsbanerne, hvorunder det viste sig, at Generaldirektoratet stadig var enig med Organisationen i Ønskeligheden af Indførelse af Trykluftbremse i Godstogene. Man enedes om, at alt nyt Godsvognsmateriel fra nu af skulde anskaffes med Trykluftbremser, og for det ældre Materiels Vedkommende blev der stillet os en successiv Løsning i Udsigt.

Ved nogle aarlige Bevillinger blev et Antal Godsvogne saa udrustet som Trykluftbremsevogne, og vi havde saa smaat indstillet os paa, at Sagen kunde være blevet løst omtrent af sig selv; thi naar først det fornødne Antal Godsvogne var trykluftbremseudrustede, maatte Statsbanerne naturligvis tage Konsekvensen heraf, d. v. s. ogsaa at udruste Lokomotiverne med de nødvendige Apparater, saa Trykluftbremsen kunde anvendes. Men der viste sig Tendens til at ophøre med den nysnævnte Foranstaltning, altsaa de ældre Godsvognes Ud-

rustning med Trykluftbremseapparater. Vort Blad indledede da en længere Kampagne, hvor hele Bremsespørgsmaalet Maaned efter Maaned blev gjort til Genstand for indgaaende Drøftelse og Belysning.

Umiddelbart derefter indledede Statsbanerne sin kolossale Udvidelse af Motortrafikken, og da der samtidig meldte sig overordentlig store Vanskeligheder paa Pengemarkedet, blev Spørgsmaalet om Trykluftbremsen sat noget i Baggrunden; men vor Organisation har som bekendt stadig hævdet, at naar der moderniseredes paa saa mange andre Omraader, burde der ogsaa paa Bremsenomraadet, hvor der principielt ikke var Uenighed mellem Administrationen og Organisationen, ske Forandring. Vi har derfor stadig holdt Sagen i Live, og det glædelige er, at Spørgsmaalet nu er afgjort, idet det er besluttet, at vi i vore Godstog skal have indført den saakaldte Hika- (Hildebrand—Knorr) Eremse, som er en Enkammerbremse, der baade kan bremses og løses trinvis. (Vi skal i næste Nr. af Bladet bringe en udførlig Omtale af denne Bremses tekniske Sider.)

Hika-Bremsen er international anerkendt, og den samarbejder med alle andre Trykluftbremssystemer, d. v. s., at et Tog kan formes baade af Vogne med denne Bremse og Vogne med andre Trykluftbremssystemer, hvilket forøvrigt bliver Tilfældet selv paa vore hjemlige Strækninger, idet vi allerede har 680 Godsvogne, som er udrustet med Kunze-Knorr-Bremseapparater.

Der vil naturligvis hengaa en Del Aar, inden Trykluftbremsen er indført i et saadant Omfang, at hele Trafikken kan betjenes af denne Bremse, men efter Generaldirektoratets foreløbige Byggeprogram skulde det i Løbet af forholdsvis faa Aar — forventelig 3 à 4 Aar — være muligt at fremføre en hel Del Godstog og nogle enkelte Hurtigtog i 1. Distrikt med Trykluftbremse. Det er foreløbig Meningen at gaa frem omtrent paa følgende Maade: Først udrustes Flertallet af 1. Distrikts Lokomotiver samt en Del af D-, H- og R-Maskinerne i 2. Distrikt med de fornødne Apparater, saa de er i Stand til at fremføre trykluftbremsede Tog. I samme Tidsinterval forsynes de 2-akslede Pakvogne, der skal anvendes i Godstogene, og ca. 1 000 Godsvogne med Trykluftbremseapparater af Typen Hik gl. (Hika Godstogsbremse med mekanisk Lastafbremning); samtlige øvrige

Godsvogne uden Trykluftindretninger — ogsaa dem der senere skal udrustes som Bremsvogne — forsynes med Trykluftledninger, saaledes at de kan anvendes som Ledningsvogne, indtil de efter Byggeprogrammet skal forsynes med Trykluftbremseapparater; endelig paatænkes det at forsyne en Del af 1. Distrikts 4-akslede Personvogne med Trykluftbremseapparater, System Hik p 1.

Paa denne Maade skulde det i Løbet af forholdsvis faa Aar være muligt at køre de store gennemgaaende Godstog og visse internationale Persontog, f. Eks. Berlinertogene og Togene til Oslo, med Trykluft. I denne Forbindelse peger vi paa, at uanset at de norske Baner endnu ikke har indført Trykluftbremsen overalt, saa har Togene Kornsjø—Oslo i flere Aar været ført med Trykluft netop under Hensyn til at disse Tog jo modtages trykluftbremsede paa den svenske Grænsestation. Det er derfor naturligt, at saadanne Tog, saasomt det er gørligt, køres trykluftbremsede ogsaa over de danske Strækninger.

Naar denne første Etape er tilendebragt, tages der fat paa Resten af det, som efter de lagte Beregninger skal gennemføres:

Det er Meningen, at alle Lokomotiver af Litra C, D, H, K, P, R og S skal udrustes med Trykluftbremseapparater efter det allerede ved H-Maskinerne indførte System, d. v. s. Knorr-Enkammerbremse paa Tenderen og Direkte-Bremse paa Maskinen.

Forsaavidt angaar Vognparken er det Hensigten, at alle 4-akslede Personvogne, Postvogne og Pakvogne skal forsynes med Hik-Bremse System p 1 (Persontogsbremse), medens 2- og 3-akslede Personvogne af Side- eller Midtergangstypen, Postvogne og Pakvogne skal forsynes med Knorr-Enkammerbremsen, d. v. s. samme System, som anvendes i Motortogene (som foran anført skal dog 100 af de smaa Pakvogne, nemlig dem der skal anvendes i Godstogene, udrustes med Hik gl. Bremse).

Foruden de foran omtalte 1 000 Godsvogne, som i første Arbejdsfase skal have Hik-gl. Bremseapparater, vil yderligere ca. 900 Vogne faa en saadan Udrustning. 475 Godsvogne, som allerede har Knorr-Enkammerbremse, vil antagelig ogsaa blive forsynet med Hika gl. Bremse, og disse Vognes Knorr-Styreventiler tænkes i saa Fald anvendt paa de 2- og 3-akslede Personvogne af Side- eller Midtergangstypen.

Da vi som anført allerede har 680 Vogne med KK-Bremse, skulde Slutresultatet blive, at ca. 25 pCt. af Statsbanernes Godsvognspark forsynes med Trykluftbremseapparater. En Del af de smaa gamle Godsvogne, f. Eks. K-Vogne med 6 Tons Bæreevne, og de gamle 2-akslede Kupévogne vil blive udrangeret.

Hvad angaar Bekostningen ved denne Modernisering, ligger Spørgsmaalet saavidt os bekendt nogenlunde saaledes, at den ene Halvdel af den samlede Udgift vil medgaa til Indkøb i Udlandet — denne Del er et Led i en af de nu saa almindelige Handelsoverenskomster, hvilket vil sige, at der leveres danske Varer for det paagældende Beløb — medens den anden Halvdel vil medgaa til Materialeindkøb og Arbejds lønninger i Indlandet. Det er nemlig Meningen, at en betydelig Del af Bremse delene skal fremstilles herhjemme, eventuelt af Statsbanerne selv, og Indførslen af Trykluftbremser vil saaledes ikke alene betyde visse Forbedringer i trafikmæssig Henseende, men det vil ogsaa rent beskæftigelsesmæssigt være af ikke uvæsentlig Betydning.

Lokomotivpersonalet er glade for, at dette Spørgsmaal nu gaar i Orden, og vi takker Generaldirektoratet for, at denne Sag, i hvilken vi har ført en lang og ofte trang Kamp, nu er definitivt løst.

I. T. F. DRØFTER MOTORSPØRGS- MAALET

Under Hensyn til, at Jernbaneadministrationerne i høj Grad samarbejder internationalt, vil det forstaaes, at det ikke alene er her i Landet, at Banernes stigende Tendens til at motorisere større eller mindre Dele af Driften har medført personalemæssige Vanskeligheder; blandt andre har vore hollandske Kollager været ude for betydelige Besværigheder i saa Henseende. Gennem I. T. F. udbad det hollandske Jernbaneforbund — et Enhedsforbund, hvori alle Kategorier organiseres — sig i den Anledning Oplysninger om Forholdene i de forskellige Lande, og da det af det paa denne Maade indkomne Materiale viste sig, at Jernbaneadministrationernes Bestræbelser næsten overalt gik i samme Retning, nemlig ringere Arbejds vilkaar — d. v. s. enten i baade lønmæssig og i tjenestetidsmæssig Henseende,

eller i hvert Fald i een af Delene — for det i Motortjenesten beskæftigede Personale, henstilledes det til I. T. F., at der indkaldtes en Konference til Drøftelse af hele Motoriserings-spørgsmaalet, dets Følger for Personalet samt Organisationernes Stilling heroverfor.

Ved Forespørgsel til de enkelte Organisationer viste det sig, at der var Interesse for det nævnte Spørgsmaal, og der indkaldtes da en Konference, som afholdtes i Paris den 27. og 28. Oktober, og i hvilken der deltog 44 Repræsentanter — heraf 27 Lokomotiv- eller Motormænd — repræsenterende ca. 900 000 Jernbanemænd i 13 Organisationer og 10 Lande.

Af Hensyn til at de Spørgsmaal, som skulde behandles, maatte siges at have Bud til og være af Betydning for hele Verdens Jernbanepersonale, var baade det russiske og det amerikanske Jernbanepersonales Organisation indbudt til Konferencen, uanset at de staar udenfor I. T. F., og det saa en Tid ud til, at i hvert Fald Organisationerne i U. S. A. vilde lade sig repræsentere. I sidste Øjeblik meddelte Lokomotivmandsforbundet i U. S. A. imidlertid, at indtrufne Forhold forhindrede det i at sende Repræsentanter til Konferencen, men der fremsendtes en skriftlig Redegørelse angaaende Forholdene inden for Organisationens Omraade. Det russiske Forbund kunde heller ikke deltage, men udtalte i et Telegram til Konferencen, at det haabede i nær Fremtid at kunne deltage i en ny Drøftelse om samme Emne.

Organisationen i Danzig havde anmeldt sin Deltagelse, men dens Repræsentant var ved Opøsningen af det danzigske Jernbaneforbund blevet fængslet af de hjemlige Nazister, og Kammerat G. Kaiser var som Følge deraf ikke i Stand til at deltage i Konferencen. Heller ikke Jernbanepersonalet i Letland, Portugal, Jugoslavien og Grækenland kunde deltage, da der disse Steder ikke eksisterer fri Foreningsret.

I en Resolution gav Konferencen Udtryk for sin Solidaritet med de spanske Jernbanemænd, som kraftigt deltager i Kampen mod de fascistiske Oprørere.

J. Marchbank, England, der var valgt til Ordstyrer, indledede selve Drøftelserne med en Oplysning om, at medens det var første Gang, Personalets Organisationer mødtes for at drøfte hele Motoriserings-spørgsmaalet, saa havde vore Modparter, Administrationerne, behandlet

Emnet ved flere Drøftelser, men naar man dér drøfter disse Forhold, er det som Regel Besparselser, man hæfter sig ved, og ikke Hensynet til Personalet. Dette har haft til Følge, at Elektrificeringen og Motoriseringen allerede har sat mærkbare Spor paa det personalemæssige Omraade. Det er derfor paa Tide, at Organisationerne samles om visse Retningslinier.

I en Sammenfatning af de fremlagte Rapporter gør I. T. F.s Sekretariat opmærksom paa, at Dieselmotorerne foruden i Togtjenesten i stigende Grad anvendes ogsaa i Ranger-tjenesten. Det bemærkes, at Organisationerne bør skænke dette Spørgsmaal deres Opmærksomhed; thi der er hos Administrationerne Tendens til ved Udtagelse af Betjeningsmandskab at gaa helt uden om Lokomotivpersonalet.

I U. S. A. har Dieselmotordriften haft en saa kolossal Udvikling, at det næsten kan betegnes som en fuldkommen Revolution paa Jernbanevæsenets Omraade. Jernbaneselskaberne haaber saa at sige at kunne omlægge hele Trafikken; men der findes derovre ogsaa Motortog med helt op til 3 600 HK, og Enmandsbetjening søges gennemført i videst mulig Udstrækning. Denne pludselige Forandring i Driften betyder store Forringelser for Personalet og da i Særdeleshed for Lokomotivfyrbøderne, som jo bliver arbejdsløse ved Enmandssystemets Gennemførelse, og da dette under Hensyn til de store Kørehastigheder rummer en betydelig Fare for Sikkerheden, sætter det amerikanske Lokomotivmandsforbund alt ind paa at faa Motortogene tomandsbetjent.

I England har Motoriseringen endnu ikke vundet særligt kraftigt Indpas. Man har jo der de mange Kulgruber, og Grubeejerne vil sælge deres Kul, dette har nogen Indflydelse paa Jernbanedriften. Pladserne baade paa Benzinatorvogne og paa Dieselvogne samt paa Dieselrangertraktorer besættes af Lokomotivpersonalet, men da Rangermaskinerne i England, som i næsten alle andre Lande, er 2 mandsbetjent, betyder Rangertraktorerens Indførelse Besparelse af en hel Del Lokomotivfyrbødere.

I Belgien er Dampdriften ogsaa opretholdt i det væsentligste; men der forekommer dog nogen Motordrift. I Begyndelsen tog man Motorførerne fra Lokomotivmændenes Rækker; senere er man gaaet over til at antage unge

Mennesker paa 16—17 Aar og uddanne dem til Motortjenesten, men til en betydelig lavere Løn.

I Frankrig er Motorførerne placeret 1—3 Lønklasser lavere end Lokomotivførerne; Aspiranterne underkastes en meget streng psyko-teknisk Prøve, ca. 60 pCt. af dem, som indstiller sig, dumper. Organisationen kræver baade lønmæssige Forbedringer og Indførelse af 2 Mandsbetjening, ligesom der er rejst forskellige Krav om Opvarmning af Førerpladsen og bedre Ventilation af samme.

I Holland er en endnu større Del af Driften motoriseret, end Tilfældet er her i Danmark, og Tendensen gaar stadig i Retning af Udvidelser. Administrationen fastsatte straks betydelig lavere Lønninger for Motorpersonalet end for Damppersonalet; men ved Hjælp af de Oplysninger, den hollandske Organisation har indhentet udefra og ganske særligt understøttet af de Oplysninger, dens Repræsentanter under Kongresser og ved andre Lejligheder har faaet af vor Organisation, er det lykkedes at opnaa betydelige Forbedringer baade med Hensyn til Lønningerne og Uddannelsen. Førere af saavel elektriske- som af Diesel-Tog rekrutteres nu af Lokomotivpersonalet, og Motorførerne er lønmæssigt rykket fra 4. op i 7. Lønklasse (Lokf. staar i 8. Lønklasse).

I Norge er Motorførerpladserne delt nogenlunde ligeligt mellem Lokomotivførere og Lokomotivfyrbødere. Før disse sidstes Vedkommende ydes der dem, naar de tjenstgør som Motorførere, et Tillæg af en vis Størrelse, dog ikke til mere end Lokomotivførerbegyndelseslønnen.

De tjekkoslovakiske Baner anvendte til at begynde med Lokomotivførere som Førere ogsaa af Motorvogne; men dette er nu ændret, saa Motorvognene betjenes af lavere lønnet Personale.

I Svejts er 85 pCt. af hele Jernbanedriften elektrisk, og kun 15 pCt. af Kilometerne køres med Damp; der er dog ogsaa indført enkelte Motorvogne. Lokomotivpersonalet er saaledes uddannet, at de kan køre med alle de forekommende Typer, baade med Damplokomotiver, med elektriske Lokomotiver og med Motorvogne. Omlægningen fra Dampdrift til elektrisk Drift har medført, at Lokomotivfyrbødernes Avancementsmuligheder en Overgang har været fuldstændig standset, men der er Udsigt til, atter at komme ind i normale Forhold.

Som Afslutning paa Diskussionen forelæges en Resolution indeholdende visse Retningslinier for, hvad Organisationerne bør tilstræbe ved Elektrificering eller Motorisering af Driften:

1. At Førere af de nye Fremdrivelsesmidler skal rekrutteres fra Lokomotivpersonalet.
2. At der ved Organisationernes Medvirken sikres Personalet en tilfredsstillende Uddannelse, som skal finde Sted i Tjenestetiden.
3. At Diesellokomotiver eller andre Fremdrivelsesenheder under Togfremførelse skal være betjent af to Mand.
4. At Lønninger, Tjenestetid og andre Arbejdsbetingelser for Personale paa Dieselvogne og lignende Typer samt paa de elektriske Tog ikke maa være ringere end dem, der gælder for Damplokomotivpersonalet.
5. At Tjenestetiden, hvis Damplokomotivpersonale bliver overtalligt, og det ikke er muligt at beskæftige de overtallige paa de nye Fremdrivelsesmidler, nedsættes, saa der skabes Beskæftigelse for de overtallige.

FRYGTTELIG ULYKKE

Natten mellem den 15. og 16. November skete der paa Fjenneslev Station en frygtelig Ulykke. Tog 1, som kom med ca. 100 km Fart, paakørte et Automobil, der netop kørte over Banen, da Bommene ikke var lukket. Alle Bilens Passagerer, 5 ialt, blev dræbt paa Stedet. Efter det hidtil oplyste maa Aarsagen til Ulykken ligge i, at en ellers paalidelig og pligttro Ledvogter i et Øjeblik har svigtet, hans Hjerne har formentlig slaaet fuldstændig Klik. Den stakkels Mand var paa Plads ved Overkørslen og saa baade Toget og Bilen komme, men han var i den Tro, at han havde lukket Bommene, og opdagede først Fejlen, da det var for sent.

FRA MEDLEMSKREDSEN

Hammer og Ambolt.

Ved dette henleder jeg samtlige Medlemmers Opmærksomhed paa, hvorledes Forholdene for Personalet i Ms. har udviklet sig gennem Aarene.

Ms. Depot er gennem flere Aar blevet behandlet paa en Maade, som er under al Kritik. Trods gen-

tagne Henvendelser er der til Dato ikke i noget Tilfælde udvist nogen Imødekommenhed over for Personalets Ønsker, og i Fremtiden skal vi være forberedt paa flere Ubehageligheder. Strækningsturen er for Aar og Dag siden frataget os, og i samme Anledning har vi modtaget en Rangertur med 4 Reservedage hver 20. Dag; nu skulde man mene, at man var hævet over al Misundelse, men dette er ingenlunde Tilfældet, begrundet paa at vi kan benyttes til alt forefaldende Arbejde paa Reserven; nu er der frit Slag. Vi betragtes som en Ambolt, hvor alle og enhver mener sig berettiget til at knalde løs. Blot Maskiningeniøren rækker dem den lille Finger, saa er Fanden løs.

I Dag har vi Bevis for, at Tog 2077, som for flere Aar siden blev frataget os, saaledes at 107 Tur blev betydelig forringet i samme Anledning, ikke mere er nogen Attraktion.

Formaalet, Splittelse af Ms. Personalets Strækningstur, Frihed, Lighed, Broderskab, Halleluja.

Tidligere har Maskinbestyreren stillet sig imødekommende overfor et Andragende om Indlæggelse af et Persontog i 107 Tur. Men der blev udvist den skarpeste Protest fra flere Personers Side, mange andre Tilfælde kan nævnes, men dette blot for at minde om, at Frænde er Frænde værst.

Paa Reservedagen har vi en saadan Ordning, at vi overtager Maskinen for Togene 113, 121 og 259. nu er Forholdene saaledes: efter Ankomsten med Tog 113's Maskine, ankommer Tog 121's Maskine ca. 10 Min. senere, og dette Personale skal vi iflg. Ordre afløse Kl. 12.45. Dette kan ikke altid lade sig gøre, og saa er Fanden løs med Spydighed og Ukvemsord. Naar undertegnede er stillet overfor en saadan mavesur Lokomotivfører, saa bliver der ikke ført nogen diplomatisk Samtale.

Som Forholdene er, har vi Bevis for, at Personalet for Togene 113, 121 og 259 har for meget Tjeneste, her kan der passende være Anledning til at lade os køre et Par af Togene.

H. Leth-Nissen,
Lokomotivfører.

REORGANISERING AF PRIVATBANEPERSONALETS SAMARBEJDE

En inden for Privatbanepersonalet eksisterende Centralorganisation blev for nogen Tid siden opløst, da der ikke var Tilfredshed med denne. Der er nu dannet en ny Sammenslutning, »Privatbanepersonalets Fællesraad«, i hvilken de 3 Privatbaneorganisationer, der svarer til Jernbaneforeningen, Jernbaneforbundet og vor Organisation ved Statsbanerne, samarbejder. Endvidere har Lokomotivmandsforbundet og Privatbanefunktionærernes Forbund sluttet Overenskomst om, at de i alle Spørgsmaal, der behandles af disse 2 Organisationer i Fællesskab, optræder som een Organisation.

FORHOLDET MELLEM INDTÆGT — ERNÆRING OG HELBRED

I dette og følgende Numre bringer vi en Artikel, Dr. Ejnar Nyrop, København, har offentliggjort i »Samfundets Krav«, som er Organ for det sociale Sekretariat og for Dansk Forening for social Oplysning. Forfatteren belyser paa en interessant og overskuelig Maade, hvorledes der gennem Ernæringsmulighederne er Forbindelse mellem Indtægt og Helbred.

Til langt hen i vort Aarhundrede var Spørgsmaalet om en Nations Forsyning med Levnedsmidler ret simpelt, da det kunde koncentreret om en tilstrækkelig Forsyning med Kalorier og Æggehvite-stoffer. Store videnskabelige Fremskridt i de sidste 20 Aar har derimod klarlagt, at en Kost, der er tilstrækkelig til at stille Sulten, kan være fattig paa visse Ernæringsbestanddele som Vitaminer og Mineralsalte (Jern, Kalk, Fosfor) og derved forarsage de forskellige »Mangelsygdomme«, der er ganske skæbnesvangre for Menneskeslægtens Fremtid.

Som nu almen kendt, er mangelfuld Ernæring Aarsagen til en stor Del af vore Sygdomme og sygelige Tilstande, ligesom Modtageligheden for visse smitsomme Sygdomme bliver mangedoblet ved fejl Ernæring. Derved er Spørgsmaalet om »Minimum« Kost bleven afløst af det langt betydningsfuldere »Optimum« Kost, hvorved forstaas en Kost, der kan bevare en Helbredstilstand, der gør sin Mand i Stand til ikke blot lige at eksistere, men til at leve sundt og virkedigtigt. Maalet maa derfor være at faa hvert enkelt Individ ernæret saaledes, at hans Helbred ikke kan forbedres blot ved en Ændring af Kosten.

Af en Række Undersøgelser i 1932 over »Infektion, Dødelighed og Ernæring« har jeg kunnet paa-vise, hvor snæver en Forbindelse der er mellem Ernæringens Indhold af Vitaminer og Dødeligheden. For Danmarks Vedkommende viste det sig i 1935, at de vitaminfattige Foraarsmaaneder April og Maj stod øverst paa Listen med 4035 og 4025 Dødsfald, medens de vitaminrige Maaneder August og September stod lavest med henholdsvis 2838 og 2654 Dødsfald. Af Undersøgelser paa danske Tuberkulose-sanatorier fremgaar det meget tydeligt, hvor snævert et Forhold der er mellem Ernæring og Helbred. I den vitaminfattige Vinter- og Foraarstid er der flest Udbrud af Tuberkulose, flest sengeliggende, flest Dødsfald og ringeste Vægtforøgelse, medens det modsatte er Tilfældet i den vitaminrige Sommer og Efteraar. Undersøgelserne har jeg gengivet grafisk i »Socialt Tidsskrift«, 1933. Pag. 295.

Paa saa mange Omraader var Aarene omkring Verdenskrigen et stort praktisk Eksperiment paa Forholdet mellem Ernæring og Helbredstilstand. Foruden ved sin Smørrigighed og Margarinemangel (paa Grund af Undervandsbaadskrigen) var Aaret

1918 her i Landet karakteriseret ved sin *ligelige Forde-ling* af Smørret paa Grund af Rationeringen. Det har derfor sin store Interesse af følgende Skema at kunne sammenligne Smørforbruget med Dødeligheden af Lungetuberkulose. Optræden af Øjentørsot (skyldes Mangel paa Vitamin-A, der særlig findes i Smør og Mælk) og Børnedødeligheden, hvor Modere-rens Vitaminindhold utvivlsomt spiller en meget stor Rolle. En lav Børnedødelighed er ogsaa et af Bevi-serne paa en tilfredsstillende Ernæringstilstand i en given Befolkningsgruppe.

	Margarine- Forbrug	Smør- Forbrug	Dødsf. af Lunge- tuberk	Børne- dødelig- hed	Antal Tilf. af Øjen- tørsot
1914	45 Mill. kg	21 Mill. kg	1267	9,8 %	48
1915	55 — —	19 — —	1234	9,5 %	53
1916	58 — —	20 — —	1492	10,0 %	78
1917	33 — —	24 — —	1689	10,0 %	71
1918	1 — —	40 — —	1307	7,4 %	9
1919	38 — —	20 — —	1197	9,2 %	4
1920	54 — —	14 — —	1204	9,0 %	25

Ernæringsbehovet er forskelligt for Alder, Køn, Klima og Arbejde, ligesom der maa være en Sikkerhedsmargin for at beskytte mod Uvidenhed og Tilfældigheder. Af de Undersøgelser, der er foretaget for at bestemme en Nations Ernæringstilstand, maa først og fremmest nævnes de, som den engelske Ernæringsfysiolog *John Boyd Orr* for nylig har samlet i en Rapport, der rundt om i Verden har vakt Interesse for et Problem af vidtrækkende Betydning for Menneskeslægtens Fremtid.

Orr's Undersøgelser er det første Forsøg, der er foretaget paa at faa et Billede af et Lands Ernæringstilstand ud fra *Slægtskabet* mellem *Indtægt, Ernæring og Helbred*, og det mer end sørgelige Resultat af hans Undersøgelser er, at en fuldlødig Ernæring svarer til en Indtægt, der kun naas af Halvdelen af Befolkningen i England og Skotland.

En Mands Standard of Life kan kun bestemmes af hans Indtægt, naar man véd, hvor mange Munde Indtægten skal mætte. *Orr's* Fremgangsmaade med at dele Befolkningen i Grupper svarende til *Indtægts-Enheder*, d. v. s. den Indtægt, der pr. Uge staar til Disposition for hvert enkelt Individ, er ny og viser, at en vis Indtægt pr. Familie ikke simpelt hen kan identificeres med »rig« eller »fattig« i disse Ords sædvanlige Betydning. Dette fremgaar tydeligt af følgende Eksempel: For en Familie med en Maaned- indtægt paa 500 Kr. (6000 Kr. pr. Aar) bestaaende af Mand, Kone, 4 Børn og 1 Husassistent, er hver *Indtægts-Enhed* = 16 Kr., medens Enheden for en Arbejderfamilie med 60 Kr. om Ugen (3120 Kr. om Aaret), bestaaende af en Mand og Kone, er: 30 Kr. Det er indlysende, at denne Familie er langt bedre stillet end førstnævnte.

Ud fra omfattende Undersøgelser har *Orr* kunnet inddele Befolkningen i England og Skotland i følgende Grupper:

DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

Gruppe	Indtægt pr. Individ og Uge	Anslaaet gennemsn. Udgift til Kost	Anslaaet Antal Personer i Grp.	
			Antal	%
I.....	indtil 10 s.	4 s.	4.500.000	10
II.....	10—15 s.	6 s.	9.000.000	20
III.....	15—20 s.	8 s.	9.000.000	20
IV.....	20—30 s.	10 s.	9.000.000	20
V.....	30—45 s.	12 s.	9.000.000	20
VI.....	over 45 s.	14 s.	4.500.000	10
Gennemsnitl.	30 s.	9 s.	45.000.000	100

Af dette Skema fremgaar, at Mand og Kone med 50 Kr. om Ugen uden Børn vilde falde i Gruppe IV, med et Barn i III, med 2 eller 3 Børn i II og med 4 eller flere Børn i Gruppe I. Det skal allerede her pointeres, at *de fattigste 10 pCt. af Befolkningen væsentligst bestaar af Familier med et uforholdsmæssigt stort Antal Børn (20 pCt. af det samlede Antal Børn)* — netop Grunden til, at Familierne økonomisk set er saa daarligt stillede.

Jo lavere Indtægt, des større er den Procent af Indtægten, der maa anvendes paa Ernæringen, der er det vigtigste for at kunne opretholde Livet. Den gennemsnitlige Udgift til Fødemidler strækker sig fra under 20 pCt. i Gruppe VI til ca. 50 pCt. i Gruppe I, II og III; blandt de fattigste er Procenten vel endda højere. Et meget stort Antal arbejdsløse Familier har 2—3 s. pr. Enhed til Mad, og mange lavt lønnede Arbejdere er lige saa daarligt stillede. Udgiften til Fødemidler indenfor de enkelte Grupper pr. Individ og Uge (Enhed) fremgaar af Skemaet Side 262.

Naar de enkelte Grupperes Ernæringsforhold ordnes saavel kvantitativt (Kalorier) som kvalitativt (Vitaminer, Mineralsalte og fuldlødige Æggehvite-stoffer), kommer man til følgende Resultat, hvor X betyder, at Gruppen har det paagældende Ernæringsmiddel svarende til Optimum-Standard, d. v. s. den ideelle Ernæringsstandard:

Gruppe	I	II	III	IV	V	VI
Æggehvite-stoffer.....		?	X	X	X	X
Fedt.....		?	X	X	X	X
Kulhydrater.....		?	X	X	X	X
Kalk Minimum.....			X	X	X	X
Optimum.....						X
Fosfor.....				X	X	X
Jern.....					X	X
Vitamin-A.....			X	X	X	X
Vitamin-C.....				X	X	X
Kalorier.....		?	X	X	X	X
	2317	2768	2962	3119	3249	3326

I Storbritannien havde man til Disposition i 1934: 55,093 Milliarder Kalorier, d. v. s. 3350 Kal. pr. Individ og Dag. Med Fradrag af 10 pCt. Spild

svarer dette omtrent til de anvendte: 49,012 Milliarder Kalorier (2984 pr. Dag), hvilket staar over Gennemsnitskravet ifølge omfattende amerikanske Undersøgelser: 2810 Kal. pr. Indb. og Dag.

Af Skemaet nederst i forrige Spalte fremgaar, at de forskellige Grupper er ernæringsmæssig saaledes stillet:

Gruppe

I. Alle Bestanddele under Optimum.

II. do., dog er der kaloriemæssig omtrent nok af Æggehvite-stoffer og Fedt.

III. Optimum i Kalorier. Æggehvite-stoffer og Fedt, men under Standard i Mineralstoffer og Vitaminer.

IV. Optimum, formentlig dog ikke i Kalk.

V. Har en rummelig Margin i alle Bestanddele undtagen i Kalk.

VI. Optimum langt overskredet.

Det skal endvidere fremhæves, at i Gruppe I, der omfatter 4½ Million Mennesker (deraf Halvdelen Børn), er det totale Konsum meget lavt og rummer især de billige Ydere af Energi. De lavere Grupper, der procentvis har det største Antal Børn, har en Ernæring, der baade kvantitativt og kvalitativt er yderst mangelfuld, medens det er ganske omvendt i de højere Indtægtsgrupper. Af Æggehvite-stoffet, der er særlig vigtigt for den opvoksende Slægt, vokser Mængden af animalsk Oprindelse, som har højere biologisk Værdi end den vegetabiliske, fra Gruppe til Gruppe (fra 36 til 59 pCt.). Det samme er Tilfældet for Fedtets Vedkommende.

I 1934 kunde man i Storbritannien fordele Børnene indenfor den skolepligtige Alder saaledes i de forskellige Grupper:

I. (4.5 Mill.): 2.2 Mill. Børn	} 7.7 Mill. s: 71 pCt.
II. (9 —): 3.0 — —	
III. (9 —): 2.5 — —	
IV. (9 —): 1.3 — —	} 3.1 Mill. s: 29 pCt.
V. (9 —): 1.2 — —	
VI. (4.5 —): 0.6 — —	

Af Orr's Undersøgelser fremgaar saaledes, at den mangelfulde Ernæring i de lavere Grupper svarer til en udpræget daarligere Helbredstilstand i de samme Grupper og særlig hos Børnene, hvoraf 71 pCt. findes i de 3 laveste Grupper; alene Gruppe I (10 pCt. af Befolkningen) har mere end 1/3 af alle Børn i Storbritannien. Det skal saaledes fremhæves, at der i 1934 i Newcastle blev foretaget en Undersøgelse, der viser den store Forskel paa Sundhedstilstanden hos Børn fra fattige og bedre stillede Hjem. En Gruppe (A) paa 125 Arbejderbørn (103 af dem havde arbejdsløse Fædre) blev sammenlignet med 124 Børn fra bedrestillede Klasser (B) med følgende Resultat:

	A	B
Under normal Vægt	55 pCt.	13 pCt.
Over do.	11 pCt.	48 pCt.
Under normal Højde	47 pCt.	5 pCt.
Over do.	2 pCt.	11 pCt.
Blodmangel	23 pCt.	0 pCt.

Hertil maa føjes følgende Udtalelse i en Rapport fra Folkeforbundets Hygiejneafdeling: »Virkningerne af Underernæring, som skyldes Fattigdom, vil først vise sig efter et længere Tidsrum. Et Barn, hvis Ernæring for en stor Del omfatter billige Kulhydrater, kan beholde »normal« Vægt i temmelig lang Tid, selv om der er indtraadt Blodmangel og svækket Helbredstilstand.«

I 1926 blev der udført Maaling og Vejning af 4640 københavnske Skolebørn i Alderen 6—7 og 7—8 Aar. Det viste sig, at de 7—8-aarige Børn ikke var saa meget større end de andre, som man skulde forvente efter den Tilvækst, der sædvanligvis finder Sted i Løbet af et Aar og som gennemsnitlig beløber sig for Højdens Vedkommende til 6 cm, for Vægten til henimod 2,5 kg. Forskellen var kun henholdsvis ca. 2 cm og ca. 1 kg. Det viste sig, at det ældste Kuld var født i 1918 og det yngste i 1919, det første

Aar efter Krigen, hvorfor det maatte antages, at det var det ældste Kuld, der paa Grund af de vanskelige Ernæringsforhold under Verdenskrigen var usædvanlig lille, medens det yngste Kuld i det hele var normalt udviklet. Det er ogsaa velkendt fra Undersøgelser i andre Lande, at Krigsaarenes vanskelige Ernæringsforhold havde hæmmet Børnenes Udvikling. Senere Undersøgelser op til 10—11 Aars Alderen har vist, at det ældste Hold stadig er lige saa langt tilbage for det yngre, som det var i 7—8 Aars Alderen.

For at opnaa fuld Udvikling og Modstandskraft kræver alt voksende Cellevæv et rigeligt Tilskud af Vitaminer og fullødig Æggehvite; i modsat Fald bliver Organismen mindre modstandsdygtig, saa at Infektionsstof langt lettere kan sætte sig fast og anrette langt større Skader end ved normalt modstandsdygtigt Væv. Det bliver ikke mere bestridt, at et forholdsvis ringe Forbrug af Æggehvite ikke behøver at skade den enkelte Person, men det er paa den anden Side utvivlsomt, at en Nation ikke vil kunne forblive kraftig og handlelydig, hvis den Generationer igennem faar en æggehvidefattig Kost. Det meget debatterede Spørgsmaal om Æggehvideminimum er slet ikke saa simpelt, som man tidligere

	Gruppe I	Gruppe II	Gruppe III	Gruppe IV	Gruppe V	Gruppe VI	Gennemsn. Forbrug
Procent af Befolkningen	10 %	20 %	20 %	20 %	20 %	10 %	
Gennemsnitlig Kostudgift pr. Enhed	4 s.	6 s.	8 s.	10 s.	12 s.	14 s.	9 s.
<i>Udgift til:</i>	pence *)	pence	pence	pence	pence	pence	pence
Okse og Kalv	4.7	7.1	9.8	12.0	14.5	15.4	10.7
Faar og Lam	1.7	3.1	5.0	7.1	9.2	11.0	6.1
Bacon og Skinke	2.9	4.4	5.1	5.9	6.7	8.0	5.5
Andre Kødvarer	4.1	5.1	6.0	6.8	8.0	10.0	6.6
Kød ialt	13.4	19.7	25.9	31.8	38.4	44.4	28.9
Mælk, frisk	3.4	6.4	8.5	10.2	13.2	17.8	9.8
do. kondenseret	1.4	1.2	1.1	1.0	0.8	0.6	1.0
Smør	2.1	4.7	5.6	6.8	8.0	10.1	6.2
Ost	1.0	1.4	1.7	2.0	2.4	2.1	1.8
Mejeriprodukter ialt	7.9	13.7	16.9	20.0	24.4	30.6	18.8
Margarine	1.6	1.3	1.0	0.8	0.7	0.6	1.0
Fedt, Tælle etc	1.2	1.7	2.0	2.2	2.2	1.9	1.9
Æg	1.7	2.3	3.1	4.0	4.9	7.6	3.8
Brød, Mel	9.0	11.0	12.4	13.8	15.3	17.5	13.2
Kartofler	2.5	2.9	3.0	3.0	3.1	3.0	3.0
Grøntsager	1.5	2.6	3.9	5.2	6.5	8.5	4.6
Frugt	2.4	4.6	6.6	9.5	13.0	20.0	9.0
Fisk	1.0	2.4	4.1	5.8	7.6	9.3	5.0
Sukker	1.9	2.4	2.7	2.8	3.1	3.2	2.7
Marmelade og lign.	1.3	1.5	1.7	1.9	2.2	2.4	1.8
The	2.5	3.6	4.1	4.6	5.0	4.8	4.2
Forskelligt	0.1	2.3	8.6	14.6	17.6	14.2	10.1
Samlet Forbrug	48.0	72.0	96.0	120.0	144.0	168.0	108.0

*) 12 Pence = 1 shilling (s.) = 90 Øre (under normale Forhold). Paa Grund af det forskellige Prisniveau i England og Danmark og det tilfældige Forhold mellem Kr. og s. har jeg ladet Tallene blive staaende i engelsk Mønt.

har ment, da den nødvendige Æggehvidemængde meget afhænger af dens Lødighed*), og jo billigere Æggehviden er, des mindre lødig er den. Fuldlødig Æggehvide træffer man navnlig i grønne Plantedele, Mælk, Kød, Æg og til en vis Grad i Kartofler og Nødder, medens Brødkorn kun indeholder ufuldstændig Æggehvide. Dertil kommer, at det overhovedet ikke er hensigtsmæssigt kun at give Æggehvideminimum, analog med, at en Ingeniør ikke beregner en Bros Bæreevne efter den mindste Belastning, men efter den mulige Belastning. Paa samme Maade skal der hos Mennesket tages Hensyn til de optimale Fordringer, for at Organismen kan have Modstandskraft under svære Belastningstilstande, som Sygdom, Svangerskab, anspændende Arbejde.

Forskellige Undersøgelser kunde tyde paa, at det staar saare vel til med Befolkningens Sundhedstilstand. Af følgende Skema ses det saaledes, at en 0-aarig i Danmark nu kan forvente at leve ca. 20 Aar længere, og en 20-aarig ca. 10 Aar længere end for

Leveudsigten Middellevetid) for	1840—49	1895—1900	1926—30
0-aarige	40.9	50.2	60.9
20-aarige	40.1	44.5	49.6

100 Aar siden. Paa samme Maade ser man anført i England, at Forbedringen af Nationens Helbredstilstand vedvarer, og at Leveforventningen ved Fødslen er steget med 7 Aar i de sidste 20 Aar. Dette er uomtvisteligt, men har nærmest sin Aarsag i en Forbedring af Hygiejnen og i en Formindskelse af de forskellige Farsoter. Hvis derimod Sundhed skal ses i Forhold til det enkelte Individets aandelige Kraft, Handledygtighed og daglige Velvære, faar vi et ganske andet Billede, der viser, at der i store Befolkningsskasser findes en mangelfuld og utilstrækkelig Ernæring, der i det lange Løb vil bryde saa meget af det ned, som Hygiejnen har bygget op.

Af en Række Undersøgelser over københavnske Skolebørns daglige Kost i 1935 fremgaar, at Kostens Vitaminindhold lader en Del tilbage at ønske, saa at Forbruget af Mejeriprodukter synes at være alt for lille. Naar $\frac{1}{3}$ af disse Børn sjældent eller aldrig faar Mælk, maa dette betegnes som sørgelig forkert; ligeledes maa ca. $\frac{1}{3}$ aldrig faar Smør, men kun Margarine. Det maa ogsaa siges at være en meget alvorlig Fejl, at $\frac{2}{3}$ af Børnene aldrig fik Frugt og saa godt som ingen af Børnene raa Grøntsager. Det er derfor forstaaeligt, at kun 15—19 pCt. af Børnene maa antages at have faaet rigeligt med A-, D- og C-Vitaminer, og det kan næppe fejle, at en saadan Kost til Skolebørn rummer visse Farer og bør forbedres ved, at der gives mere Mælk, mere Smør,

mere Frugt, mere Grøntsager, ogsaa i raa Tilstand, og mere Fisk incl. Lever, Hoved og Rogn.

I Storbritannien har der i mange Aar lydt de samme Klager som herhjemme over den tiltagende daarlige Helbredstilstand hos den Ungdom, der melder sig til Soldatertjeneste. Orr fremhæver, at man hos Børn, der faar en mangelfuld Ernæring, finder en ringere legemlig Udvikling, engelsk Syge med dens forskellige Følger, daarlige Tænder og Blodmangel, ligesom forskellige Infektioner forløber alvorligere hos mangelfuldt ernærede Børn; engelsk Syge bevirker, at Kighoste, Mæslinger og Difteritis kommer til at optræde mere ondartet, med flere Komplikationer og en højere Dødelighedsprocent. Det er bevist, at de Børn, der fødtes i Krigstidens Sulteperiode, blev mere sygelige og fik en langt daarligere Udvikling end Børn fra mere normale Aargange, ligesom jeg har kunnet paavise, at Aarsagen til, at den store Influenzaepidemi omkring 1918 fik en saa hærgende Karakter, var den udbredte Mangel i Ernæringen paa Vitaminer og fuldlødige Æggehvidestoffer.

I mange Lande ser man nu hævdet, at Tandsygdommene optræder som en hærgende Sot og er en af de største Farer for hele Folkelags Sundhedstilstand. Man udtrykker dog Forholdet bedre ved at sige, at de daarlige Tænder er et yderst alvorligt Tegn paa en fejlagtig Ernæring, da Tænderne ikke taaler Mangel paa Vitaminer og Mineralsalte, hvorfor deres Tilstand bliver et godt Bevis paa en Ernærings Værdi. De skotske Højlændere og Beboerne i Oberwallis i Schweiz, hvis væsentlige Ernæring er Mælk, Ost og Grovbrød, har udmærkede Tænder, medens Beboerne i Lavlandet, der har faaet et mere forfintet Køkken, har yderst daarlige Tænder. I svensk Norrland findes i udstrakt Grad C-Vitaminunderernæring, der har givet en Form for Skørbug, som navnlig ytrer sig ved Tandlidelser; fra Boden meddeles, at knap hver anden af Rekrutterne har Tænderne i Behold, og at de unge Piger fra Skovdistrikterne kommer ned til Byerne og faar fuldt Gebis i Konfirmationsgave. Fra Norge berettes tilsvarende, at Befolkningen lider under en højgradig Fejlernæring, der navnlig giver sig til Kende ved de saa alment udbredte Tandsygdomme Paa Island var Tandkaries ukendt før 1850, og ved de Tider havde man i Skandinavien i det store og hele uskadede Tænder og som Følge deraf kun faa Tandlæger; i Dag forholder det sig omvendt, fordi Folkeernæringen nu er bleven som hos andre europæiske Folk med høj Kariesprocent.

(Fortsættes.)

*) Alt levende, det være sig Dyr eller Planter, anvender som Byggemateriale Æggehvide, der er sammensat af et stort Antal Aminussyrer, der maa være fuldtallig til Stede, for at der kan være Tale om fuldlødig Æggehvide. Forskellige af Aminussyrerne er saa vigtige, at Organismen gaar til Grunde, hvis de ikke stadig bliver tilført med Ernæringen. Det drejer sig særlig om Tryptophan og Lysin, der findes i Mælk og Æg og til en vis Grad i Kartofler og Nødder.



NY DISTRIKTSCHEF

Distriktschef Aalborg, 2. Distrikt, fylder 65 Aar den 3. Januar 1937 og falder dermed for den midlertidige Aldersgrænse. Visse Steder havde man ventet, at Generaldirektoratet for Hr. Aalborgs Vedkommende vilde have set bort fra de 65 Aar, saaledes som det f. Eks. er sket for Maskinbestyreren i 1. Distrikt, men dette er ikke sket, og Aalborg træder med Udgangen af Januar Maaned ud af de aktive Jernbanemænds Rækker.

Da Distriktschefspadserne ifølge Sagens Natur ikke søges, har det med en vis Spænding været imødeset, hvem Generaldirektoratet vilde udpege til Pladsen — vi erindrer om, at da de 3 Distrikter i sin Tid indfortes, var det Tanken, at de 3 Distriktschefspadser skulde besattes med henholdsvis en maskinteknisk, en baneteknisk og en trafikteknisk uddannet Mand, saa alle disse 3 Grenes særlige Sagskunderskab var repræsenteret paa Distriktschefspadserne, men denne Tanke blev dog aldrig realiseret. — Adskillige har været udpeget som »Favoritter«, Trafikinspektør Larsen, Generaldirektoratet, Stationsforstander Humle, København, Trafikbestyrer Gustav Hansen, Aarhus, Trafikinspektør M. E. Jensen, København, og Trafikinspektør Okkels, Ar.

Spændingen er nu udløst, idet Trafikbestyrer G. Hansen, 2. Distrikt, er udnævnt til Distriktschef fra 1. Februar 1937.

Da den nye Distriktschef næste Sommer bliver 61 Aar, og da Generaldirektøren jo tidligere har hævdet den Anskuelse, at Folk i en fremrykket Alder ikke burde avancere op til de øverste Lederstillinger, vil adskillige Jernbanemænd i denne Distriktscheffs-udnævnelse se et Tegn paa, at Anciennitetsprincipperne endnu har Hævd.

Vi ønsker tillykke med Udnævnelsen.

DEN SJOVE BOG.

Med den forestaaende Jul for Øje har Reitzels Bogforlag udsendt en illustreret Børnebog, *Toget*, med Statsbanernes officielle Forkortelse, D. S. B. tydeligt fremhævet i Undertitlen »Den Sjove Bog«. og det maa indrømmes, at den lille Bog virkelig er morsom. En lille Dreng kommer med sit Løbehjul hen til et kæmpemæssigt Lokomotiv, og i en Række letløbende Rim lader Digteren Harald H. Lund Lokomotivet tage den lille Dreng med ud paa en Tur gennem Landet og samtale med ham om det, de møder. Han faar haade Besked om Smøring, Fyring, Vandtagning, Signalerne, Færgen m. v.

Det hele er gjort paa let og underholdende Maade. Om Lyntoget udspiller der sig mellem Lokomotivet og Drengen følgende Samtale:

Lokomotivet: Fut, Fut, Fut, Fut, jeg elsker Fart — er Fætter Lyntog ikke smart? Han fo'r forbi mig, han er flot, mer fin end jeg, det ved jeg godt. Han har Rekord, han er en Helt, der farer over Lillebælt. Tit, naar jeg i Remisen gaar, i mine Øje Taarer staar.

Men Drengen svarer trøstende: Misundelig? Nej, hvorfor dog? Du er da meget mere sjov at se paa end din Fætter Lyn! Hvad tror du, han faar set af Fyn? Og har han Skorsten, Damp og Røg? Nej, du er meget mere spøg!

Tegneren Arne Ungermann har forsynet Bogen med en Række aldeles fortrinlige Illustrationer, som ikke alene Børn, men i lige saa høj Grad Voksne vil kunne glæde sig over. Det er afgjort en Bog, der nok skal blive populær.



DØDSFALD



Den 19. Oktober døde Lokomotivfører Aksel Laursen, Aarhus, efter faa Dages Sygdom.

Laursen, der kun blev 45 Aar gammel, var godt kendt af Lokomotivfolk over det meste af Landet og kendt som en brav og god Kollega. Han havde vist endnu ventet sig meget af Fremtiden, bl. a. havde han lige købt Villa, som han dog aldrig naaede at komme til at bo i selv. Laursen var Motormand og var de sidste Aar delvis beskæftiget som Lyntogslokomotivfører: han efterlader sig Enke, 2 voksne Døtre og 1 ukonfirmeret Søn. Et Bevis for, at Laursen var en meget agtet Mand, der havde mange Venner, var det store Følge, som fulgte ham til det sidste Hvilested.

Ved Begravelsen blev vor afdøde Kollegas Kiste baaret til Graven af Kolleger i Uniform. Under Gravsetningen sankedes de tilstedeværende 4 Afdelingsfaner og Lokomotivfører V. Johansen bragte paa Lokomotivmandsforeningens Vegne den afdøde det sidste Farvel.

.Ere være hans Minde.

TAKSIGELSER

Hjertelig Tak til alle, der viste mig Opmærksomhed i Anledning af mit 25 Aars Jubilæum og derved gjorde Dagen til en uforglemmelig Festsdag for mig.

S. T. Hansen, Lokomotivfører, Gh.

Min og mine Børns bedste Tak for udvist Deltagelse ved vor kære Mand og Faders Død og Begravelse.

Lilly Laursen.

STATSBANEPERSONALETS SYGEKASSE

Lørdag den 31. Oktober afholdtes et Møde, hvor samtlige Tillidsmænd for alle Kategorier indenfor Jernbanestaten i Helsingør var til Stede for at søge dannet en Hjemmesygeplejeforening med det Formaal at ansætte en Sygeplejerske til at bistaa Hjemmene under Sygdom. Da man gerne ønsker, at alle indmelder sig i denne Forening for at gøre det saa billigt som mulig, bedes man tegne sig paa de fremlagte Lister inden 25. November. Kontingentet bliver ca. 50 Øre pr. Interessent pr. Maaned. Samtlige Tillidsmænd giver beredvillig alle Oplysninger angaaende, hvilke Fordele Sygekassens Medlemmer vil have af en saadan Sygeplejerske.

Pensionister bedes tegne sig hos Hr. pens. Rangermester V. Dybvang, Badevej 11, St.

P. U. V.
Jacob Larsen.



Den nye Lyntogsremise ved Helgoland Depot.

Som tidligere meddelt, har Statsbanerne eksproprieret de Kolonihaver, som ligger ved Helgoland Depot. Disse Haver er nu blevet sløjfet, og Jordarbejderne til den nye Remise er paabegyndt. Den er beregnet til at skulle rumme de fire nye Lyntog, men vil ikke kunne blive færdig før til Efteraaret 1937, og de nye Lyntog skal som bekendt køre allerede til Foraaret. I den mellemliggende Periode vil man klare sig med de forhaandenværende Remiser, selv om det ogsaa kommer til at knibe med Pladsen.

Samtidig med Opførelse af den nye Remise kan der ogsaa ventes opført en ny Opholdsbygning med Hvile- og Overnatningsværelser m. v.

Motorlokomotiv ødelagt.

Fredag den 13. ds. skete der mellem Krogager og Grindsted paa Strækningen Bramminge—Brande et besynderligt Uheld. Af en endnu uopklaret Aarsag udbrød der Ild i Motorlokomotiv MT 106, som fremførte Tog 519. Motorføreren, J. C. Jacobsen, Tdr., standsede straks Tøget og foranledigede Personvognen koblet fra Maskinen, og fjernet et Stykke fra samme. I Løbet af faa Øjeblikke slog der store Flammer ud fra Lokomotivet. Da det ikke lykkedes at slukke Ilden med de i Motorlokomotivet anbragte Ildslukningsapparater, blev Falek tilkaldt fra Grindsted; men Ilden kunde ikke begrænses, alt Træværket brændte, saa kun Understellet og Jernskelettet blev tilbage.

Kronjyden nær ved en Katastrofe.

En Aften, da Kronjyden fornylig kørte over Fyn, paakørtes ved Aarup en Ko, der blev fuldstændig massakreret. Da Lyntøget fik den ene Buf afrevet, kan man gøre sig Idé om, hvor kraftigt Sammenstødet var. Heldigvis røg Buffen ud til Siden og lagde sig ikke paa Skinnerne, hvilket jo meget let kunde have medført en Afsporing.

Efteraarstormens Hærgen.

Under Efteraarstormen fornylig, hvor der skete saa megen Ravage, skete der ogsaa for Banerne et Par betydelige Uheld. Ved Indsejlingen til Samsø blev Statsbanernes nyeste Skib »Freja« en Del molesteret, det fik bl. a. slaaet Hul i Bougen, og paa Gribskovbanen væltede Stormen et stort Træ ned over en Motorvogn, der netop kom forbi. Vognens ene Ende blev slaaet saa fuldstændigt i Kvas, at den ikke vil kunne repareres.

Dampfærgeforbindelse mellem Frankrig og England.

Medens vi i mange, mange Aar har kendt til Overførsel af Personvogne og Sovevogne baade imellem de enkelte Landsdele og i Forbindelserne til Sverige og Tyskland, har noget saadant mærkværdigvis ikke hidtil været Tilfældet mellem Kontinentet og England, hvor der hidtil kun har været Dampfærgeoverførsel af Godsvogne (mellem Holland og England). Men fra 15. Oktober er der aabnet gennemgaaende Persontrafik mellem Paris og London. Fra begge de nævnte Byer afgaar der Sovevognstog Kl. 22 med Ankomst til London og Paris henholdsvis Kl. 8,30 og 8,55 næste Morgen.

Forbindelsen sker over Dunkerque—Dover, og for os, der har kendt en saadan Transport i uendelige Tider, er det morsomt at se, hvor kraftigt de franske og engelske Baner reklamerer med, at man nu kan gaa i Seng i Paris og staa op i London eller omvendt og med kun ca. 4 Timers Sejlads. Ved Nordbanegaarden i Paris findes der f. Eks. store Reklamelærreder udspændt over hele Gaden.

Paa Grundlag af foranstaaende kan man bedre forstaa, at mange Udlændinge — ogsaa udenlandske Jernbaneautoriteter — studerer vore Færger med saa stor Interesse, naar de kommer hertil.

Privatbanerne onsker Hjælp af Staten.

En Deputation for Privatbanernes Fællesrepræsentation har henvendt sig til Trafikministeren med Anmodning om Hjælp. Privatbanerne har fremsat deres Ønsker i en i 11 Punkter opstillet Redegørelse. Ministeren henviste til den Trafikkommission, som ventes nedsat, og som ogsaa vil komme til at beskæftige sig med Privatbanernes Forhold.

Uvædelse af Statsbanernes Rutebilnet.

Statsbanerne har for nylig sluttet Overenskomst med Aabenraa Automobilselskab, hvorefter D. S. B. fra 1. Januar overtager Bilruten Aabenraa—Flensborg.

Herefter vil Statsbanerne raade over ikke mindre end 63 Bilruter med et samlet Rutenet paa 2728 km, og da Jernbanenettet kun omfatter 2514 km, vil det altsaa sige, at Rutebilnettet fra Nytaar bliver længere end Jernbanestrækningerne.

Den sjællandske Midtbane.

Efterhaanden som Skinnerne fjernes fra den gamle Jernbanelinje, skulde Arealerne jo gerne sælges, og der vil i den Anledning blive forhandlet med hver enkelt Lodsejer, som har Jord op til Banen. Da Antallet af Lodsejere paa Midtbanestrækningen er over 400, bliver dette naturligvis en ret omstændelig Historie.

LOKOMOTIVMÆNDENES ENKEKASSE
Regnskabsoversigt for Aaret 1935—36.

<i>Indtægt.</i>	Kr. Ø.	<i>Udgift.</i>	Kr. Ø.
Kassebeholdningen den 1. August 1935	6 914. 75	Understøttelser	11 805. 00
Kontingent	6 399. 00	Provision for Afdrag paa Lønningslisterne ..	188. 41
Renter	5 319. 14	Kontorhold	300. 00
	18 632. 89	Gebyr til Girokontoret	52. 21
		Porto	9. 30
		Leje af Box	15. 00
		Konvolutter	1. 25
		Trykning af Regnskabet	7. 00
		Kassebeholdningen den 31. Marts 1936	6 254. 72
			18 632. 89

<i>Aktiver.</i>	Kr. Ø.	<i>Passiver.</i>	Kr. Ø.
Østifternes Kreditforenings Obligationer med paalydende Værdi 128 000 Kr. Dagskur- sens Værdi	111 694. 00		
Indestaaende i Bikuben og Girokonto	6 254. 72		
	117 948. 72	Enkekassens Formue	117 948. 72

Enkekassens rentebærende Formue udgjorde den 1. August 1935: 134 914 Kr. 75 Ø.
 og den 31. Juli 1936: 134 254 » 72 »

Den 1. August 1935 var Medlemsantallet 363, den 31. Juli 1936 354. 8 Medlemmer: R. N. Wendelbo, J. P. Nielsen, E. Fliis, E. M. Petersen, C. M. Christensen, K. F. Schmidt, V. O. Hansen og E. Pedersen er døde. Ved Aarets Begyndelse ydedes der Understøttelser til 86 Enker, ved Aarets Slutning til 92. 27 faar 100, 2 120 og 63 150 Kr. Herefter bliver den aarlige Understøttelse 12390 Kr.

Axel Madsen,
Kasserer.

Regnskabet revideret og befundet rigtigt ifølge de fremlagte Bilag. Obligationer og Kassebeholdning til Stede.

Den 13. August 1936.

H. Kann,
Revisor.

N. J. Thomsen,
Revisor.

Da der for første Gang i 53 Aar er et Underskud paa Regnskabet stort 660 Kroner, ser Bestyrelsen sig nødsaget til i Henhold til Lovenes § 8 at forhøje Kontingentet med 50 Øre i 4 paa hinanden følgende Maanedor. første Gang den 1. December d. A.

J. Boyesen,
Annexstræde 12, 3.
Tlf. Valby 1821 x.

J. Junge,
Vester Fælledvej 43.
Tlf. Eva 1253.

N. Sørensen,
Strindbergsvej 44. Valby.

C. V. Christensen,
Sommerstedsgade 6, 4. V.

Axel Madsen,
Rudolph Berghsgade 37, 1.
Tlf. Ryvang 1416 x.

PERSONALIA

Udnævnelse fra 1.—11.—36:

Lokomotivfyrbøder A. K. A. Berg, Esbjerg, til Lokomotivfører, Lunderskov (min. Udn.).

Lokomotivfyrbøder P. S. Petersen, Randers, til Lokomotivfører, Skive H. (min. Udn.).

Lokomotivfyrbøder A. R. L. Jacobsen, Nyborg, til Lokomotivfører, Gedser (min. Udn.).

Lokomotivfyrbøder M. P. Petersen, Nyborg, til Lokomotivfører, Brande (min. Udn.).

Lokomotivfyrbøder O. Jensen, Aalborg, til Lokomotivfører, Struer (min. Udn.).

Lokomotivfyrbøderaspirant N. B. Dahlsen, Nyborg, til Lokomotivfyrbøder, Brande.

Forflyttelse fra 1.—11.—36:

Lokomotivfører A. P. T. Rasmussen, Skive H., efter Ans. til Viborg.

Lokomotivfører J. C. Astrup, Lunderskov, efter Ans. til Randers.

Lokomotivfyrbøder V. Petersen-Rostgaard, Brande, efter Ans. til Randers.

Lokomotivfyrbøder A. L. S. A. Jensen, Struer, til Helgoland Mdt.

Fra 1.—12.—36:

Lokomotivfører L. C. Christensen, Kbhavns Godsbgd., efter Ans. til Enghave Mdt.

Fritagelse for Hvervet som Depotforstander:

Lokomotivfører P. Pedersen, Kolding (Depotforstander), er efter Ans. fritaget for Hvervet som Depotforstander fra den 1.—12.—36.

Dødsfald:

Motorfører I H. P. Wilkenskjeld, Tønder, den 24.—10.—36.



Kallundborg Brugsforening og Købmandshandel.

Kolonial - Vin - Kaffe
Konserves - Isenkram.

Støt vore Annoncører!

Chr. Schrøder

Telefon 360

Murermester og Cementwarefabrikant,
anbefaler sig med alt Murerarbejde,
Terrassoarbejde, Hævefliser,
Flagstangsfodder m. m.

Kallundborg Farvehandel

Alt i Tapet- og Malerverer
Gulv- og Lakfernis,
Rullegardiner.

Telf. 254.

Chr. Hansen, Skibbrogade 1

Vilh. Nielsen og Søn

Slagtermestre

Kød- og Paalægsforretning.
Cordilgade 10

Telefon 173. Kallundborg.

Leverandør til Feriehjemmet.

Wienerbageriets Brød smager bedst!

Kun 1. Kl.s Varer anvendes.

ALFRED NIELSEN.

Telefon 231.

Leverandør til Feriehjemmet.

H. Hansen har det —

Montér Deres Hjem fra

H. Hansens Møbelforretning

Kordilgade 54

Telf. 149

— MÆGTIGT TÆPPELAGER —



Husk Svendborg Bryghus Øl

„Køb Deres Uhre og Brillere hos os“

Martin Petersen & Søn, Svendborg



JENS RASMUSSEN & SØN'S

Skræder og Herreekviperingsf.
anbefales.

GODE VARER - BILLIGE PRISER

Telf. 50.

Storegade 28.

HUSK!

HANS NIELSEN'S

SKOTØJSFORRETNING

Spec.: Skotøjsreparation.

GODT OG BILLIGT

Torvegade 1.

Anna Trier Brændgaard.

ALT I TRIKOTAGE
Broderier, Kjoler, Hatter

Storegade

Telef. 100

Køb Deres

KØD, FLÆSK og PAALÆG
hos mig.

Kun prima Varer til
absolut billigste Priser.

Fr. Eriksen. Telefon 167.

M. Balles Handelsgartneri

og Kranseforretning

bringes i velvillig Erindring.

TELEFON 1 - BRANDE.

Køb danske Varer!

Støt dansk Industri!



Kontantforretningen.

A/s J. P. NIELSEN - Stenstuegade

Leverandør til Vare- og Landbrugslotteriet.

Forlang hos Deres Købmænd det bedste Bagerimel

„ATLAS“

faas i 5 kg og 2½ kg Pakninger.

Aktieselskabet Slagelse Dampmølle.

REDAKTION: Soph. Jensen og E. Kuhn, førstnævnte ansvarshavende. Vestre Boulevard 45, København V.

Telefon Central 7708.

Udgaar 2 Gange mdl. — Abonnementspris: Kr. 6 aarlig.

Tegnes paa alle Postkontorer i Skandinavien.

ANNONCE-EKSPEDITION:

Vestre Boulevard 45, København V.

Telefon Central 7708 — Kontortid Kl. 10—4.

Postkonto 20 541.

Steentoft — Skotøj

Industrihotellet, Nyborg — Telefon 301
anbefales.

Nyrestaurerede Lokaler — 1ste Kl.s Køkken
GOD KAFFE — RIMELIGE PRISER

Aug. Jørgensen (ny Vært) tidligere Louiselund,
Kerteminde

ENGELSK BEKLÆDNINGSMAGASIN

Telefon 316 NYBORG Telefon 316

NORDISK KAFFE KOMPAGNI'S

Kaffe er bedst!

Forlæng den hos Deres Købmand.



G. Knackstredt

Telefon 550

Spec.: Kranse, Buketter,
Planter og Potte-Kultur.
Direkte Salg fra Drivhus.

Ingen Butflukseje,
derfor billigste Priser.

Husk!

Søren Jensen^s

Oste- og Fedevarer-
forretning.

GRAVSTEN

købes billigst fra

L. J. HANSEN

Stenhuggeri og mek. Sliberi
Frisengaardsvej
(bag gl. Kirkegaard) NYBORG

ALLIANCE

BAGERI & CONDITORI

Tlf. 136 Nørregade Tlf. 136

— P. C. PETERSEN —

RICHARD LEHN

1. Kl. Herreekviperi. - Telef. 68

Nyborg Herregaardsmejeri.

Tlf. 79. 1. Kl.s Mejeriprodukter. Tlf. 79.

Køb vor stassaniserede Mælk.

GAA TIL

WILDE

saa gaar De ikke forkert.

FORLANG KAFFE

Ira P. M. BRUUN's Kafferisteri.
(Ved A. M. Petersen.)

JENS ANDERSEN

Telefon 216.

er billig med

KJOLER OG OVERTØJ

Telefon 216.

DREVSEN & NELLEMANN

Isenkram-, Støbegods-,

Glas-, Porcelain- og Udstyrsforretning.

Telefon Nr. 25. Nyborg. Telefon Nr. 189.

Johannes Iversens

Sadelmager- og Møbelforretning
Nørregade anbefales D. L. F.

Blumensaadts

Sæber.

Altid Kvalitetsvarer!

Jydske Strikkeriers Udsalg.

Indeh. H. Prehn.

Tlf. 665. Nørregade 16. Nyborg.

Alt i Trikotage.

Nyborg

Forenede Træløstforretninger.

Telf. 146. - Strandvejen 1. - Telf. 146.

Største Lager i Østfyn
af Træløst og Bygningsartikler

LIGKISTER

Ligsenge, Ligtøj og Kranse
anbefales

Egne Ligvogne
Alt vedr. Begravelser & Ligbrænding besorges

P. JAKOBSEN

ved Slottet Telefon 171
Transport med Ligbil besorges overalt i Danmark.

**Jobs. Wichmann's
Træskoforretning**

anbefales

d'Hrr. Lokomot.vmænd.

Bøger paa Ratebetaling!

H. Bødtcher-Jensen.

Boghandel. Nyborg.

CAFE FÆRGEGAARDEN

Godt Madsted. — Billige Priser.

TELEFON 582.

WERNER HANSEN

URMAGER & GULDSMED

MELLEMGÅDE 11 — TLF. 530 — NYBORG

Hotel Royal

Koncert & Solistoptræden

Østervemb

Godtfred Petersens

Købmandshandel,

Strandvejen,

bringes i Erlindring.

Nyborg Jernstøberi, Hans L. Larsen & Co. A/.

Kakkelovne - Komfurer - Bygningsstøbegods

Telefoner 76 og 231. Støt Byens Industri. Telefoner 76 og 231.

NYBORG KULIMPORT

ved Chr. Petersen

Havnegade 6 og 3

Tlf. 15 og 23

Køb danske Varer!

H. L. Christiansen,

Telf. 606. Strandvejen Telf. 606.

• Cykler • Radio •
Tilbehør • Ladestation