



Nº 23

5. December 1936

36. Aargang

ALDERSGRÆNSEN

For et Stykke Tid siden bragte vi nogle Bemærkninger om Aldersgrænsen, om hvilken man véd, at den i endnu 1 Aar bliver staaende ved de 65 Aar, medens det derimod er usikkert, hvad der skal ske fra og med den 1. Januar 1938. Vi gjorde dengang opmærksom paa, at der fra en vis Side var gjort Front mod den nedsatte Aldersgrænse, og det har vist sig, at der siden da er udfoldet adskillige Bestræbelser for at komme den nugældende Aldersgrænse tillivs. Saaledes har Folketingsmand Korsgaard omtalt Sagen i Rigsdagen. Hr. Korsgaard udtalte ganske vist, at Staten som Arbejdsgiver havde store Pligter, og at han syntes, at Staten havde behandlet de ældre i Jernbaneetaten urimeligt; men Hr. Korsgaard er jo konservativ, og da det almindeligvis ikke er fra den Side, at der vises Arbejdernes Interesser Venlighed, er det et Spørgsmaal, om det just er Kærlighed til Jernbanepersonalet i Almindelighed, som har dikteret ham hans Synspunkt?

Som vi saa ofte har udtalt, har vi ikke noget som helst Ønske om Forhøjelse af den nugældende Aldersgrænse. Vi er ingenlunde uimodtagelige for et Forslag om Ændringer, men det maa være i *forbedrende* Retning, altsaa Forslag, som tager Sigte paa en Nedsættelse af 65 Aarsgrænsen. Det har aldrig været noget demokratisk Princip ligefrem at arbejde for Tilbagegang, og dette vil en Forhøjelse af Aldersgrænsen utvivlsomt være.

Det er ikke os alene, som kræver denne Aldersgrænse opretholdt: det overvejende Antal

af Jernbanepersonalet er enig med os heri. Skal vi da have konservative Repræsentanter paa Rigsdagen til at øve forringende Indflydelse paa et Forhold, som det store Flertal af dem for hvem dette Forhold gælder, ikke ønsker ændret, i hvert Fald ikke i forringende Retning? Var det ikke bedre, at Hr. Korsgaard overlod det til Jernbaneorganisationerne selv at tale Personalets Sag.

Vi ser i Jernbaneforeningens Medlemsblad »Vor Stand«, at man fra den Side har anstillet Undersøgelser for at faa at vide, hvor lang Tid endnu Aldersgrænsen skal bevares ved det 65. Aar, og at det er blevet oplyst, at *Ordnningen formentlig vil gælde indtil Udgangen af Aaret 1937.*

Naar man betænker, at Organisationerne i December 1934 blev gjort bekendt med, at Generaldirektoratet ønskede 65 Aarsgrænsen opretholdt ogsaa i Aarene 1936 og 1937, og naar man erindrer sig, at der paa Normeringsloven for 1935/36 — altsaa en Lov, som har været kendt i smaa 2 Aar — er anført en Bemærkning herom: at Statsbanerne ogsaa i Aarene 1936 og 1937 agtede at fortsætte med den 65-aarige Aldersgrænse, maa det jo siges at være højst interessant nu at faa at vide, at den Bestemmelse, Organisationerne den 28. December 1934 blev bekendt med, og som de 3 Organisationer tiltraadte under den Forudsætning, at den i hvert Fald skulde gælde indtil Udgangen af 1937, ogsaa virkelig skal gælde i dette Tidsrum.

Ved den nævnte Forhandling udtalte Generaldirektøren, at det, selvom vi havde en Aldersgrænse paa 70 Aar, kun er ganske faa af Lokomotivpersonalet, der forbliver i Tjenesten udover det 65. Aar. Man kunde derfor mene, at vor Organisation ikke havde saa stor Interesse i denne Sag, og at vi, naar andre Organisationer mener, at deres Medlemmer udmærket kan bestride de dem paahvilende Tjenesteplichter til det 70. Aar, saa intet kunde have imod, at Aldersgrænsen forhøjedes. Det har vi heller ikke — for de paagældendes Vedkommende. Vi tror saamænd udmærket godt, at der findes adskillige Tjenester, som meget vel kan bestrides af en Mand, der er i Nærheden af de 70 Aar, og det falder os ikke ind at gøre Indsigelse imod, at man for deres Vedkommende lader dem blive til de naar denne Alder. Men for Lokomotivtjenestens Vedkommende gælder disse Betragtninger ikke. Denne Tjeneste stiller saadanne Krav til dens Udøvere, at de nok skal blive oplidt, og selv om der ikke er nogen synderlig Udsigt til, at vi fik ret mange tjenstgørende Lokomotivførere paa mere end 65 Aar, saa er vi dog saa ansvarsbevidste, at vi gør opmærksom paa, at det ikke er alene Lokomotivpersonalet, som har Interesse i at faa forhindret en Forøgelse af Aldersgrænsen; Administrationen, det rejsende Publikum, ja hele den store Offentlighed har Krav paa, at der ogsaa paa dette Omraade tages fornødent Hensyn til de stedfundne Udvidelser af Trafiken med flere og flere Tog og større og større Hastigheder, hvilket begribeligvis stiller stedse stigende Krav til Lokomotivpersonalets Aarvaagenhed. Det maa ikke kunne komme dertil, at en Lokomotivfører, som ikke mere var sin ansvarlige Plads fuldt voksen, fristedes til at blive i Tjenesten endnu nogle Aar, blot fordi den foreskrevne Aldersgrænse tillod dette. Der maa ogsaa paa dette Omraade en vis Forudseenhed til. Vi mener hermed, at der paa det omtalte Omraade maa træffes Dispositioner, som svarer til den stedfundne betydelige Skærpelse af Køretjenesten. Dette vil til syvende og sidst baade det danske Samfund bedst.

Vi synes derfor, at de, som ønsker en højere Aldersgrænse, burde indskrænke sig til at behandle deres egne Forhold og ikke gøre Forsøg paa at optræde som Talsmænd for andre Grupper, selv om det sker under Mottoet: *Lighed under samme Lov*; thi dette er og bliver

jo kun Bluf. Gælder der med Hensyn til Tjenestemandslovens mange forskellige Omraader Lighed inden for de forskellige Styrelsesgrene? Ingenlunde, tværtimod er der paa de samme Punkter store Forskelligheder. »Lighed under samme Lov« er derfor kun et Slag i Luft. Mener Administrationen at kunne forhøje Aldersgrænsen for *nogle* Tjenestemænd, saa for vor Skyld ingen Alarm; men lad os beholde den Aldersgrænse, vi er tilfreds med.

TRAFIKMIDLERNES KOORDINATION

I. T. F. sender klare Strejflys ind over Transportproblemets mangesidige Felter.

Trafikforholdene i det moderne Samfund er, som alle ved, kaotiske. I alle Lande i Europa og Amerika følger Slag i Slag Jernbanernes og Bilsammenslutningernes Konkurrenceforholdsregler, Staternes Interventioner og stykkevise Trafikreformer. Flertallet af disse Forholdsregler skaffer kun Øjeblikkets Misligheder af Vejen og er typisk symptomatiske. Partierne forsøger at udvikle Arbejderne indenfor deres Transportgren i Interessenternes højroastede Kamp. Jernbanerne i U. S. A. mobiliserer f. Eks. deres Arbejdermasser, hvis Levestandard de stadig trykker imod Bilens Konkurrence. Arbejderne betaler selv Omkostningerne ved den skarpe Konkurrencekamp om Trafikmidlerne med lavere Lønninger. Arbejderne er saaledes virkelige Ofre i det kapitalistiske Trafikanarki.

Paa dette Grundlag har I. T. F. opbygget sin trafikmæssige Oversigt, som blev forelagt og diskuteret paa Kongressen i København. I. T. F. kommer til det Resultat, som er rigtigt, at en definitiv Trafikordning kun er mulig i et *socialistisk* Samfund. Hvert Trafiksystem er historisk afhængigt af det herskende Samfundssystem, fordi Trafikken maa tjene den kapitalistiske Økonomi. Hver Tid har sin særlige Trafikorganisation.

I. T. F.s Beretning giver i det første Afsnit en Fremstilling af det nuværende Trafikanarki. I 2. Afsnit omtales de Forholdsregler, som blev truffet eller bragt i Forslag under den nuværende Trafikkrisen. I det 3. Afsnit, det vigtigste, opstilles programatiske Retningslinier om en mere rationel Behandling af Trafikspørgsmaalet. Selv om Kapitalismen ikke kan afskaffe Trafikkrisen, saa er et Kompromis, som gør en Ende paa Trafikens Anarki, og som letter og fremskynder Udviklingens Tendens til et højere Samfundssystem, dog muligt.

Man paapeger rigtigt det nuværende Trafikanarkis Aarsag i Trafikmidlernes *ulige* Udvikling. Trafikanarkiet er altsaa en strukturel og ingen almindelig Konjunkturkrise. Trafikmidlernes Balance er forstyrret, en ny Balance kan meget vanskeligt dannes, fordi der er Forhindringer, som ikke kan udskilles fra det kapitalistiske Samfund. Først nævnes *Trafiktilførslen*, som sker paa den kapitalistiske Prisdan-

neises Grundlag og derfor afvikles fuldstændig anarkisk. Næppe mindre betydningsfuldt er det Anarki, som bestaar i selve Trafikapparatet, d. v. s. den Maade, hvorpaa Trafikbetjeningen foregaar. Da Princippet Trafikapparatets Enhed ikke eksisterer under Kapitalismen, kæmper de forskellige Trafikmidler indbyrdes om Transporten. Intetsteds ser vi en socialt ansvarlig Deling af Trafikopgaverne, men derimod overalt en Konkurrencekamp, som ofte glider ud i Smudskonkurrencens Sfære.

Trafikkrisens Indvirkning paa Samfundøkonomien er aabenbar.

I de store Industrilande er ikke mindre end 7 til 8 pCt. af alle Arbejdere beskæftiget i Trafikvæsenet. Levestandarden hos en saa stor Gruppe af Arbejdere er socialpolitisk vigtig. Trafikvæsenets Indflydelse paa hele Økonomien er kendt og uomtvistelig. Sikkerhed, Paalidelighed og økonomisk Rentabilitet i Trafikapparatet er en af de vigtigste Forudsætninger for en sund Helhedsøkonomi. Selve Trafikapparatet er underkastet bestandige Strukturændringer. Med Rette peges der her paa de Forvandlinger, som f. Eks. Massegodstrafikken er underkastet. Rørledninger som Transportmiddel for Varme, Elektricitet og Olie besørger allerede i Dag en betydelig Del af Banernes tidligere Massetransport. Kulforbrug og Kultransport gaar samtidig tilbage. Tilsvarende forringes ogsaa Arbejdernes Antal. Forholdet mellem Personaludgifter og Bedriftsomkostninger var saaledes i Aaret 1931: 65 pCt. ved Jernbanen, 38 pCt. ved Rørledninger. Overalt i Trafikøkonomien viser der sig en Udvikling, som beherskes af Kravet om forhøjet *Kvalitet i Trafikydelsen*, men ikke af *Trafikkvantitetens Grundstætning*.

Tilbagegangen i Massegodstransporten formindsker Betydningen af de Trafikforetagender, som tidligere var privilegerede.

De store Trafikselskabers Stilling er svækket. Samtidig udvikler der sig paa Landevejene, som har faaet sin Renaissance, Trafikforetagender med et stærkt individualiseret Præg. Medens Omlægningen af Massegodstrafikken (Rørledninger), hørende ind under en Trafikpolitik, som ledes af socialøkonomiske Interesser, ikke kan være nogen Hindring for en samfundspræget Trafikorganisation, maa Individualiseringen af Trafikmidler (Splittelse af Automobiltrafikken) overvindes hurtigst muligt, thi den er virkelig en Fare for enhver hensigtsmæssig Trafikordning.

Medens Europa ejer 650 og U. S. A. 164 store Jernbaneselskaber, som afvikler 70—75 pCt. af Fjerntrafikken, har Rutebiltrafikken 5900 Bedrifter i U. S. A. og 6340 i England.

Men Ændringer i Trafikdelingen foretages ikke efter socialt ansvarlige Synspunkter, men er Resultatet af vilkaarligt Trafiktilbud uden Hensyn til trafiktekniske og socialøkonomiske Momenter.

I anden Del af Beretningen, i hvilken de hidtil trufne eller tilskyndede drifts- og trafikpolitiske Forholdsregler omtales, gives der en Karakteristik af disse Bestræbelser negative Resultat, en Skæbne, de hyppigt deler med andre økonomisk-politiske For-

holdsregler, som træffes indenfor den kapitalistiske Samfundsform. I første Række gælder dette for de saakaldte Rationaliseringsmetoder af Jernbanen, som for en meget væsentlig Del manifesterer sig i Sænkning af Lønnen, Indskrænkning af Personalet og forværrede Arbejdsvilkaar. Disse Metoder vil dog aldrig faa afgørende Betydning, da Personaleomkostningerne ikke kan trykkes ned paa Vejtrafikkens Niveau. Hvervemetoderne ved de enkelte Trafikmidler vil sikkert fremme dette eller hint Trafikmiddels Stilling i Konkurrencen; men de vil sjældent komme til at føre til en Bedring af Trafikkrisen, men tværtimod virke forstyrrende, da Trafikdelingen er præget af Vilkaarlighed. Betydelige tekniske og organisatoriske Reforme er derfor ofte virkningsløse i samfundøkonomisk Forstand.

Mere positivt bedømmer I. T. F.s Beretning

Samarbejdet af flere Trafikmidler i Form af Driftsfællesskab

(f. Eks. Sammenslutning af en Jernbane og en eller flere Billinier). Selv om ogsaa dette Samarbejde er at foretrække for en Kappelstrid mellem Trafikmidlerne, saa er det dog til syvende og sidst atter og atter privatøkonomiske og ikke social-økonomiske Interesser, der gør Udslaget. Ofte slutter ogsaa Trafikmidlerne sig sammen under den Form, at det ene Trafikmiddel fungerer som Hjælpemiddel for det andet. I disse Tilfælde foreligger der en rationel Trafikdeling indenfor en bestemt Trafikart. Bilen henter og afleverer Passagerer og Gods, som Jernbanen befordrer og derved muliggøres »Dør til Dør« Transporten.

I 3. Del af Beretningen paapeges Muligheder for en Lindring af Trafikkrisen indenfor det kapitalistiske Samfunds Rammer. Man er klar over, at enhver praktisk Løsning er bundet til den øjeblikkelige Trafiksituation og af de af Historien stillede Problemer. Men ligesaa indlysende er det, at den tekniske Koordination alene ikke kan løse det stillede Problem. Trafikmidlernes Koordination er mere end Opgavedeling. Delingen af Trafikopgaverne formaar nok at formindske Trafikkaoset, men ikke at skabe et nyt Trafiksystem.

I. T. F.s Standpunkt skiller sig fra de gængse Trafikprogrammer derved, at det drager *de social-økonomiske Interesser som Helhed ind i Koordinationsbegrebet*.

Med andre Ord: Trafiktjenestens Afvikling af Trafiktjerslen maa være harmonisk; thi Trafikvæsenet tjener Økonomien. Svarende til sin tjenende Funktion maa Trafikapparatet paa harmonisk Vis være kædet til Produktionsapparatet. Men selve Trafikapparatets Arbejde skal udføres paa organisk Maade. Thi Trafikapparatet selv er en Enhed, d. v. s. en ensartet Organisme; som Følge deraf maa ogsaa Bestanddelene i denne Organisme, de enkelte Trafikmidler, samarbejdende paa organisk Vis.

Selve *Koordinationen* er et *socialistisk Princip*. I et Samfund, som beherskes af rationale Principer og ikke af Profitbegær, i hvilket altsaa Produktionskræfterne ikke mere har elementær Magt over Menneskene, følger Koordinationen som en selvfølgelig

Løsning. Da der i et socialistisk Samfund bestaar et harmonisk Samarbejde mellem alle Produktivkræfter, maa Trafikken automatisk regulere sig i Overensstemmelse med de social-økonomiske Interesser. Trafiktilførselen vil afvikles kontinuerligt og ikke anarkisk; thi Konjunktur- og Krisemekanisme eksisterer ikke i det socialistiske Samfund.

Men indenfor den kapitalistiske Samfundsform kan Koordinationen kun være en Kompromisløsning.

Selvfølgelige Forudsætninger for Koordinationen er ikke til Stede paa Grund af privatøkonomisk Indflydelse paa Trafikmidlerne. Den eneste Vej er imidlertid at faa Trafikmidlerne ind under offentlig Forvaltning. Denne Vej muliggør Koordination, da den udelukker indbyrdes Konkurrence; men den er ikke Koordination i sig selv, thi den betyder, at hvert Samfærdselsmiddel faar den Trafik, som det er bedst egnet til under forskellige Synspunkter. I det kapitalistiske Samfund er disse Synspunkter imidlertid ikke de samme som i et socialistisk Samfund. Thi den anarkiske Færdselstilførsel og dens Svingninger under de skiftende Konjunkturer bliver jo ved at bestaa. Ogsaa Tarifpolitikken staaer under Indflydelse af denne Kendsgerning.

Statens Indflydelse, som i Dag virker ensidig og vilkaarlig i Trafikapparatet, maa virke paa rationel Maade i en organisk Trafikdelings Aand. Drifts- og Transportpligten bliver i Dag kun paalagt Jernbanen (og Postvæsenet). Men ved en rationel Organisation af Trafikken maa den paahvile hvert Hovedtrafikmiddel. Valget af Hovedtrafikmidlet maa ske paa Basis af en Undersøgelse af hver enkelts Stilling og Betydning, og da alle andre Samfærdselsmidler kun faar supplerende Betydning, vil Spørgsmaalet om Transportpligt staa klart paa Forhaand. Betydningen af Reguleringen af Transporten maa staa klart, naar man kender, hvor meget den øjeblikkelige ensidige Fordeling af Transportpligten forvrænger Trafiksituationen. I Dag giver Lastbiltransporten af Stykgods et gunstigere Billede end den samme Transport pr. Jernbane. Hvis Lastbilen var tvunget til at overtage en større Del af Jernbanens Godstrafik og yderligere var udsat for Trafiktilførsels Uregelmæssigheder, vilde Stillingen være afgørende ændret, thi disse Omkostninger vilde stige betydeligt, dens Tarifer maatte forhøjes.

I lignende Retning maa Staten ophæve de ulige Betingelser, som viser sig ved Dannelsen af Transportpriser. Her tænkes ikke alene paa Automobilens Bidrag til Vejomkostningerne, som allerede i næsten alle Lande lægges paa Bilerne i Form af Bil- eller Benzinskat, men ogsaa paa de enkelte Trafikmidlers særlige Opgaver for Sikkerhed eller for sociale Ydelser, Pensioner m. v. Konkurrenceforholdet mellem de forskellige Trafikmidler maa ogsaa paa Prisdannelsens Omraade tilpasses Transportydelsen. Prisdannelsen af Transportydelsen vil ved det kapitalistiske System selvfølgelig være underkastet den kapitalistiske Prisdannelses Lov. Under de givne Forudsætninger kan der ikke ske nogen Ændringer her. Men et nyt Princip maa indvirke paa Prisdannelsen: Tariflighedens Princip for den samme Trafikydelse.

Kun for særlige Ydelser maa der gælde særlige Tarifer. Udgiftsberegningen kan ikke være Basis for Tarifen, thi Udgifternes Størrelse er afhængig af Transportens Omfang. Ikke den enkelte Trafikydelse, heller ikke det konkrete Samfærdselsmidlets Trafikydelse er afgørende, men Ydelsen og dermed Omkostningerne af hele Trafikapparatet. Hermed er allerede sagt, at Gennemsnitsindtægterne skal dække Trafikomkostningerne i deres Helhed (under Hensyntagen til Konjunktursvingningerne).

Da Transportpriserne ikke kan afpasses med Omkostningerne ved de enkelte Trafikydelser, men Trafikapparatets Totalindtægter maa garantere den samfundsøkonomisk paakrævede Trafiktjeneste, er der kun *Plads til et offentligt Trafikmonopol*. Dog med Undtagelse af Forretningsautomobiltrafik — men ogsaa her med visse sociale Garantier og Distancebegrænsning.

I. T. F.'s Beretning opstiller ingen særlige Retningslinier for Trafikmonopolets Organisation. Den nøjes med en Henvensning til det engelske Arbejderpartis Program («for Socialism and Peace»). Dette Program nævner Indsættelse af et Trafikraad, som under ministeriel Kontrol skal være ansvarligt for det nationale Trafiksystems Udvikling og Ledelse. Medens Jernbanen og de øvrige større Trafikgrene straks skal overtages af det Offentlige, skal de resterende Trafikmidler foreløbig være underkastet særlige Reguleringsbetingelser og Licenser. Endvidere skal der etableres et Raad, bl. a. bestaaende af Repræsentanter for Fagforeningerne og Trafikinteressenterne, som skal afgive sit Skøn overfor Trafikraadet, særlig med Hensyn til Trafikpolitikens Indvirkninger paa de forskellige Interessentkredse.

I Beretningens sidste Afsnit behandles

Arbejdets Stilling i det nye Trafiksystem.

Ensartet Løn og ensartet Arbejdsbetingelser for alle Transportarbejdere er det væsentlige Punkt paa Programmet. Paa denne Maade kan man sikre Transportarbejdernes lige sociale Stilling saavel i Privat-tjenesten som i det Offentliges Tjeneste.

Trafiksystemets Udvikling vil sikkert i de følgende Aar føre betydelige tekniske og organisatoriske Ændringer med sig. For saa vidt som Forskydningerne herved foregaar indenfor det bestaaende Samfærdselsapparat, maa Transportarbejdernes Overførsel fra det ene Trafikmiddel til det andet blive gennemført. Et særligt Fond maa i Tilfælde af Arbejdsløshed garantere Udgifterne for Uddannelsen til andre Bestillinger. Nu tager man ved Udviklingen af Trafikapparatet vidtgaaende Hensyn til den investerede *døde Kapital* i Form af Afskrivninger paa tidligere Kapitalanbringelser. Den internationale Transportarbejder Føderation kræver, at *Arbejdskraften som levende Kapital* skal behandles paa samme Maade. Ogsaa i deres Interesse skal der dannes et Fond.

Trafikvæsenets rationelle Organisation vil bringe Samfundet betydelige Beparelser, den er det materielle Grundlag for Gennemførelsen af en højere Samfundsmorals Princip.

PRISNIVEAUET

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

I nedenstaaende Tabel anføres Resultatet af de saaledes for Oktober 1936 foretagne Beregninger, idet Tallene for det sidste Aar anføres til Sammenligning.

Udgifternes Fordeling paa Budgettets Hovedgrupper.

	1931 gnstl. Kr.	Okt. 1935 Kr.	Jan. 1936 Kr.	Apr. 1936 Kr.	Juli 1936 Kr.	Okt. 1936 Kr.
Fødevarer	974	1130	1132	1137	1138	1133
Klæder, Fodt., Vask..	383	459	462	465	467	472
Bolig	421	448	465	465	465	465
Brændsel, Belysning..	159	163	166	166	167	171
Skatter, Konting. o. l.	436	478	478	478	492	492
Andre Udgifter	727	756	756	756	756	756
I alt	3100	3434	3459	3467	3485	3489

Udgiften beregnet i Procent af Udgiften i Aaret 1931 gnstl.

	1931 gnstl.	Okt. 1935	Jan. 1936	Apr. 1936	Juli 1936	Okt. 1936
Fødevarer	100	116	116	117	117	116
Klæder, Fodt., Vask..	100	120	121	121	122	123
Bolig	100	106	110	110	110	110
Brændsel, Belysning..	100	103	104	104	105	108
Skatter, Konting., o. l.	100	110	110	110	113	113
Andre Udgifter	100	104	104	104	104	104
I alt	100	111	112	112	112	113

Naar Udgiften i Aaret 1931 sættes = 100, var Udgiften efter de i Juli 1936 gældende Priser 112 og efter de nu for Oktober foretagne Beregninger 113.

Hvis man i Stedet for Priserne i Aaret 1931 anvender Priserne i Juli 1914 som Basis, bliver Pristallet for Oktober udregnet paa Grundlag af det efter Forbruget i 1931 opstillede Budget 174.

**FORHOLDET MELLEM INDTÆGT —
ERNÆRING OG HELBRED**

(Fortsat.)

Ernæringens Betydning for Tænderne ses ogsaa af en for nylig offentliggjort Beretning fra den lille Ø Tristan da Cunha, hvis Beboere alle som en har usædvanlig gode Tænder; de har i Aartier levet

ganske afsondret og stadig ernæret sig af Øens egne Produkter, hvoriblandt rigelig Mælk. Men overallt, hvor Ernæringens vitamin- og mineralrige Bestanddele trænges bort fra den moderne Levemaade, kommer Tandsygdommene ind. Fra Arilds Tid har Eskimoerne haft Verdens skønneste Tænder og ikke frembudt noget som helst Tegn paa Skørbug, engelsk Syge eller i øvrigt daarlig Ernæring. De holdt sig vitaminforsynet med raa animalske Produkter, der i Sæl-Lever, Blod og Hvalhud (Mattak) indeholder C-Vitamin. Men nu, hvor den moderne Kogekunst fortrænger den oprindelige Kost, har Tandsygdomme faaet Indpas, mest ved Kolonierne, mindre ved Bopladserne.

Mælk giver Æggehvide til Dannelse af Muskler, Vitaminer og Mineralsalte til Sundhed og Vækst, og Kulhydrater til Varme og Energi. Mælkeprodukter er den væsentligste Bestanddel af Ernæringsfysiologiens »preventive food«, og det skal specielt fremhæves, at i Mælk findes Vitamin-A og D i det rette Forhold til Kalk og Fosfor, hvorved disse Vitaminer faar deres optimale Virkning. Engelsk Syge og beslægtede Sygdomme opstaar, naar Vitamin-D mangler, hvorfor Opdagelsen af dette Vitamin betød Vegetarismens Fallit i nordlige Lande, da Vitamin-D slet ikke eller kun i Spor findes i Planteføde. Rene vegetarianske Kostformer maa derfor forbeholdes Syden, hvor Solen danner D-Vitamin i Huden (Virksomhed af de ultraviolette Lysstråler). Blokadedagen i Tyskland har ogsaa med alt Eftertryk vist, at Mangel paa Æg, Mælk, Smør, Kød og Fedt, d. v. s. naturlige Beskyttelsesstoffer mod Knoglesygdomme, ogsaa hos voksne kunde foraarsage svære Knoglesygdomme.

Saa vel her i Landet som i England, Japan, New Zealand og andre Steder er der foretaget Undersøgelser, der viser, hvor betydningsfuldt det er at give Børn et Tilskud af Mælk. Ved at undersøge to Stammer, Masai og Kikuyo, der lever i Afrika under samme klimatiske Forhold, har man fundet, at Masaiernes Ernæring er rig paa fuldlødig Æggehvide, Mineralsalte og Vitaminer, medens den anden Stammes Ernæring nærmest svarer til Gruppe I—II. I den første Stamme er Mændene gennemsnitlig 13 cm højere end i den anden, ligesom Knoglelidelser, daarlige Tænder, Lunge- og Fordøjelsessygdomme var mere end to Gange saa fremherskende hos den Stamme, hvis Kost var fattig paa Æggehvide, Mineral og Vitamin.

Intet Steds i Verden finder man dog mere slaaende Eksempler paa Ernæringens Betydning for alt dyrisk Liv end i Indien med dens 350 Mill. Indbyggere, der bestaar af mange Racer, hver repræsenterende bestemte Ernæringssædvaner, bygget paa Klima og religiøse Forestillinger. Og da hver Race er saa inderlig forbundet med en særpræget Kost, er det let at foretage en Sammenligning mellem de forskellige Racer.

Naar man rejser fra Nord-Vestegnen af Punjab ad Ganges Dalen til Bengals Kyst, er der et gradvis Fald i Beboernes Højde, Vækst og Evne til at udholde anstrengende Arbejde. Samtidig findes et ganske tilsvarende Fald i Kostens ernæringsmæssige Verdi

med gradvis Formindskelse af Æggehvitestof, Mineralsalte og Vitaminer. I det nordlige Indien, hos Sikhernes, indeholder Kosten Fuldkornmel, rigelig Mælk, Mælkeprodukter, Grøntsager og Frugt. Overensstemmende med denne gode Sammensætning af Kosten, finder man i disse Egne fysisk set Indiens fineste Racer, der hører til Menneskeslægten smukkeste Skabninger. I Modsætning hertil sammensætter de 90 Millioner Risspisere i det sydlige Indien deres Kost med en Hovedbestanddel af Ris, der i tilberedt Stand er berøvet meget Æggehvitestof, Mineralsaltene og næsten alle Vitaminer. Hertil kommer, at de gennemgaaende kun bruger lidt Mælk og Mælkeprodukter, af religiøse Grunde ofte ikke spiser Kød, at friske Grøntsager og Frugt kun indgaar sparsomt i deres Kost, og vi har let ved at finde Grunden til den daarlige Fysik, der som Regel er karakteristisk for disse Stammer.

For at bestemme Værdien af Indiens forskellige Kostformer, har *Mc Carrison* udført storstilede Forsøg med Rotter, hvis Udvikling foregaar omtrent 30 Gange saa hurtigt som Menneskets. I et Forsøg fik 7 Rottegrupper en Kost nøjagtig svarende til 7 indiske Stammers, og ved Forsøgets Afslutning viste det sig, at Rotternes fysiske Udvikling nøjagtig svarede til de respektive Stammers. I et andet Forsøg opfodrede han, som altid under de bedst mulige hygiejniske Forhold, i to Aar 1 000 Rotter med Sikhernes Kost, og under hele Forsøget var der ingen Sygdom hos Rotterne og ingen Dødelighed hos drægtige og nyfødte Rotter. Naar det ved Hjælp af Hygiejne og egnet Kost er muligt at udelukke Sygdomme i en Koloni af indelukkede Rotter, er det logisk at slutte, at det ved de samme Midler er lige saa muligt hos Mennesket at reducere Sygdommene og frembringe en Race, der er saa sund og veludviklet, som Naturens Mening har været med Mennesket.

Hvis Mælkeindholdet i beskrevne Kost bliver formindsket vil man se, at der hurtigt begynder at optræde Sygdomme hos Rotterne, særlig i Lunger og Mave-Tarmkanalen, og særlig udpræget, hvis man samtidig indskrænker Konsum af friske Grøntsager. Det er derfor klart, at Sikhernes Kost kun er helbredsbeskyttende, naar den bliver nydt i sin Helhed. Det er ogsaa kendt, at Folk af Sikhernes Stamme, der af en eller anden Grund ikke faar tilstrækkelig Mælk, Mælkeprodukter og friske Grøntsager, ikke beholder Sikhernes fine Fysik. Nævnte Ernæringsmateriale er for dem »takatwar khurak« (Føde, der giver Styrke), der svarer til vor Betegnelse »beskyttende Føde«, fordi de reparerer de Kostfejl, som Civilisationen har ført med sig for Vestens Folkeslag. Tilsvarende ser man, at Mave-Tarmsaer er meget almindelig i det sydlige, men yderst sjældne i det nordlige Indien. Ved af 3 Rottegrupper at opfodre en med Sikhernes Kost, en anden som Madrassi og en tredje som de fattige Klasser i Travancore, der væsentlig lever af Tapioca, og hos hvem Mavesaar er saa hyppige (de to sidste Kostformer er fattige paa Æggehvite, Mineral og Vitaminer), fandt *Mc Carrison* efter 700 Dages Forløb: Sikhernes 0 pCt., Madrassi 11 pCt. og Travancore 29 pCt. Mavesaar. Tilsvarende fandt man i Tysk-

land i Krigstidens Sulteperiode usædvanlig mange Mavesaar hos Mænd.

I et tredje Forsøg opfødte *Mc Carrison* en Gruppe Rotter med Sikhernes Kost, en anden Gruppe med den Kost, der er almindelig blandt de fattigere Grupper i England: Hvidt Brød, Margarine, oversødet The med lidt Mælk, kogt Kaal og Kartofler, henkogt Kød og Marmelade af den billigste Sort; blandt de mange Fejl i en saadan Kost er Vitamin- og Mineralmanglen den vigtigste. Efterhaanden som Forsøget skred frem, blev det særlig bemærket, at Medlemmerne af Rotte-Sikhernes Gruppe levede lykkeligt sammen, de tog til i Vægt og trivedes godt. Rotterne i den anden Gruppe tog derimod ikke til i Vægt, deres Vækst var kuet og Udviklingen daarlig, deres Pels var stiv og manglede Glans, de var nervøse og vilde gerne bide Tilsynet, de levede ulykkeligt sammen, og fra den 60. Dag begyndte de at dræbe og spise de svageste blandt dem. Forsøget varede i 190 Dage eller i en Periode, der vilde svare til 16 Aar i et Menneskes Liv. Derefter blev Rotterne dræbt, og ved nærmere Eftersyn viste det sig, at i sidstnævnte Gruppe var Lungesygdomme dobbelt saa hyppige og Mavesaar og Mave-Tarmkatarrer var meget hyppige, medens de ikke fandtes i førstnævnte Gruppe. Dette Forsøg viser klart, at en Kost, der er almindelig hos de fattigere Klasser i England, giver Lunge- og Mavesygdomme, medens den rigtig sammensatte Kost, der er saa almindelig i Nordindien, i høj Grad beskytter mod disse Sygdomme. Da lignende Forhold er fundet ved Nyresten og mange andre Sygdomme, er det derfor ikke urimeligt at forvente, at man hos Mennesket vil kunne faa lignende Resultater, forudsat gode hygiejniske Forhold, ved at nyde en saadan Kost. Vi finder i Virkeligheden ogsaa, at nævnte Sygdomsgrupper er blandt de Sygdomme, der hyppigst rammer saavel de fattige Englændere som de fattige Madrassi i Sydindien.

Storbritannien anvender aarlig ca. £ 1075 Millioner (21,5 Milliarder Kr.) til Fødemidler eller ca. 9 s. pr. Enhed (pr. Individ pr. Uge). Den samlede Indtægt var i 1934 ca. £ 3750 Mill. (75 Milliarder Kr.) eller omtrent 30 s. pr. Enhed, saa at Udgiften til Fødemidler var henvend $\frac{1}{3}$ af Indtægten. Det skal fremhæves, at i de sidste 20 Aar har Forbruget af animalsk og vegetabilsk Æggehvite og af vegetabilsk Fedt holdt sig omtrent uforandret, medens der er sket en stærk Forøgelse i Forbruget af animalsk Fedt, der i 1913 androg: 809, i 1926: 846 og i 1934: 1014 Kalorier pr. Individ og Dag, væsentlig paa Grund af et forøget Smørforbrug. Tillige er der sket en stærk Forøgelse i Brugen af Frugt (188 pCt. i Forhold til 1913), Grøntsager (164 pCt.), Æg (146 pCt.), Ost (143 pCt.), hvilket betyder et forøget Konsum af Fødemidler af høj biologisk Værdi paa Grund af det store Indhold af Vitaminer og Mineralsalte. Dette er desværre i ringeste Grad sket for de lavere Grupper Vedkommende, hvor Forholdene er saa slette, at Gruppe I og II mindst burde hæves til Gruppe III's Standard, for Børnenes Vedkommende mindst til Gruppe IV.

Stigningen af Gruppe I—II til III vil koste ca.

50 Mill. £, og Stigningen af Gruppe I—III til IV omtrent det dobbelte.

Spørgsmaalet bliver nu, om det saavel af *praktiske*, som af *økonomiske* Grunde vil være muligt at forøge Forbruget af nævnte *Landbrugsprodukter*. Til Belysning af den megen Tale om Udbygningen af det engelske Landbrug skal jeg i følgende Skema (efter *Orr*) anføre Mængden af Produkter af engelsk Oprindelse. Tallene i Parentes betyder Import, og alle Tal er Tusind Tons:

	1913	1926	1934
Okse og Kalv ...	820 (491)	579 (683)	614 (646)
Faar og Lam ...	331 (266)	205 (273)	255 (338)
Bacon og Skinke	100 (272)	75 (447)	104 (438)
Svinekød	304 (41)	234 (51)	271 (66)
Kødfald	60 (—)	94 (8)	107 (68)
Høns og Vildt ..	41 (14)	47 (27)	78 (24)
Æg	129 (129)	156 (156)	279 (170)
Mælk, frisk*) ...	4500 (—)	4465 (—)	3930 (8)
do. kondenseret	— (55)	32 (121)	137 (107)
Smør	114 (207)	44 (282)	57 (485)
Ost	30 (117)	42 (149)	75 (150)
Hvedemel	840 (3485)	711 (3348)	660 (3560)
Rugmel	170 (370)	92 (238)	93 (196)
Æbler	127 (163)	194 (323)	400 (267)
Kartofler	3988 (262)	3563 (415)	4600**(108)
Grøntsager	800 (432)	1123 (474)	1540 (580)
Sukker	— (1621)	106 (1671)	490 (1505)

Af Skemaet fremgaar tydeligt, hvor stor Brug der stadig er i England for Import af Landbrugsprodukter, ikke mindst for at kunne hæve Ernæringsvilkaarene for de laveste Grupper. Da Mælk og Mælkeprodukter er af meget stor ernæringsmæssig Betydning, specielt for Forsyningen med de saa vigtige Stoffer: Kalk og Fosfor, skal Spørgsmaalet nærmere belyses for Mælkens Vedkommende.

I Danmark produceres der saa megen Mælk, at der pr. Aar kunde være 1384 L. til Disposition for hvert Individ. Af den samlede Mælkemængde (5,120 Mill. L.) sælges ca. 500 Mill. L. som Drikkemælk, hvilket giver 180 L. pr. Aar pr. Individ udenfor Landbostanden. Storbritannien har, excl. Mælk til Opfodring, 6480 Millioner L. eller saa meget Mælk, at der til hver Person pr. Aar kunde være 144 L. (i Gruppe I er Forbruget: 53, og i VI: 172 L.), og i saa Fald ingen Mælk til Fremstilling af Smør og Ost. Det er derfor indlysende, at Storbritannien i hvert Fald i en lang Aarrække er nødt til at indføre store Mængder af Mejeriprodukter, hvorefter der er saa stor Trang, at bedre Tider ligefrem kan aflæses paa den forøgede Efterspørgsel. Der kommer større Rift efter disse biologisk virksomme, men kun i begrænset Mængde tilstedeværende Ernæringsmidler, Prisen stiger, og dette gaar atter ud over de fattigste Grupper.

Af forskellige Undersøgelser i Udlandet over Arbejdsløshedens skadelige Indflydelse paa Sundheds-

tilstanden ses, at der efter en vis Latenstid lader sig paavise Symptomer paa et Underskud af Vitaminer og nedsat Modstandsdygtighed overfor infektiøse Sygdomme paa Grund af Ændringer i Ernærings- og Boligvilkaar. Af *Lunn & Bredsdorff* er der herhjemme udført en Række Undersøgelser til Belysning af langvarig Arbejdsløsheds Indflydelse paa Sundhedstilstanden. Selv om det talmæssig kun er forholdsvis smaa Forskelligheder, der ved Undersøgelsen er paavist mellem Arbejdende og Arbejdsløse er den Slutning dog berettiget, at der paa de nuværende Understøttelsessatser under Arbejdsløsheden viser sig en Række Symptomer, der tilsammen maa tages som Udtryk for en Nedsættelse i Individernes almindelige Sundhedstilstand:

Blodprocenten viste en Variation for Gifte
fra: < 3000 Kr. i Indtægt: 88,6 pCt.
til: > 3000 » » » 91,9 »

Vægtprocentstværdierne viste en Variation for Gifte
fra: < 3000 Kr. i Indtægt: 90,7 pCt.
til: > 3000 » » » 95,9 »

Boligundersøgelsen viste bl. a., at det gennemsnitlige samlede Rumfang pr. Person
i Indtægtsklassen < 3000 Kr. var 18,1 m³,
» » » > 3000 » » 31,8 »

mens det gennemsnitlige Soverum pr. Person
i Indtægtsklassen < 3000 Kr. var 12,1 m³,
» » » > 3000 » » 15,4 »

Udspørgen om subjektive Symptomer viste en betydelig større Ophobning af Symptomer i de lavere Indtægtsklasser end i de højere.

I 1932 blev det paavist, at store Befolkningslag i Tyskland, naar Huslejen var trukket fra, til alle øvrige Udgifter højest havde 43 Pfg. pr. Person og Dag. Det var for disse Mennesker ganske umuligt at skaffe sig en blot tilnærmelsesvis fuldlødig Ernæring, saa at Millioner af Mennesker levede paa den alleryderste Grænse af Muligheden for en Tilværelse.

I 1932—33 var Forbruget af Kød i de arbejdsløse tyske Familier reduceret til 1/3 af Forbruget i 1927—28, Mælk til omtrent Halvdelen, og Æg til mindre end en Fjerdedel — Forbruget i Tyskland har aldrig været stort —, medens Kartoffelforbruget gik op til det dobbelte. »Derved er de Arbejdsløses Ernæring bleven fuldstændig utilstrækkelig til at kunne bevare de aandelige og legemlige Kræfter fra Undergang og forlene dem med saa megen Spændstighed, at de formaar at holde ud og ikke giver op og fortvivler.«

Saavidt det vides, foreligger der ikke Undersøgelser som *Orr's* i Tyskland, der kun indfører 14 pCt. af det samlede Forbrug af Smør (England 90 pCt.). Naar Tyskland i den senere Tid gentagne Gange har maattet foretage Ekstraindkøb af Smør, skyldes dette en Stigning i Forbruget, der vel kan være foraarsaget af en forøget Beskæftigelse, men antagelig for en stor Del skyldes, at Mængden af Flæsk, Fedt og andre Spisefedtstoffer er gaet tilbage. Fra 1931 til 1935

*) Incl. Fløde. **) Incl. Kolonihaver.

er Forbruget steget fra 482 til 506 Mill. kg, d. v. s. med 7 gr pr. Uge og Individ, og androg i 1935: 7,8 kg pr. Aar, 150 gr pr. Uge og Individ. I Modsætning hertil staar Storbritannien i 1935 med et Forbrug paa 12 kg pr. Aar, 230 gr pr. Uge (Margarine: 3,8 kg pr. Aar), medens Landbrugslandet Danmark kun har et Forbrug paa: 8,1 kg, 155 gr pr. Uge (Margarine: 21,2 kg pr. Aar!!). I Tyskland var Osteforbruget i 1931: 166, i 1935: 155 Mill. kg, hvoraf henholdsvis 44 og 28 var indført. Produktionen har holdt sig forholdsvis uforandret, medens Indførslen af Ost systematisk er formindsket fra Aar til Aar, saa at Osteforbruget er gaaet ned. Naar det tyske Mejeribrug udtaler, at Forbruget af Mejeriprodukter i Tyskland langt fra har naaet Mætningspunktet, er dette baade rigtigt og galt. Rigtigt, fordi der som i andre nord- og mellemeuropæiske Stater (Danmark desværre iberegnet!) burde være et langt større Forbrug af Mejeriprodukter; galt, fordi Købekraften ikke strækker sig videre end til det forhaanden-værende Forbrug. Der er saaledes i Tyskland foretaget en Række Undersøgelser over Forbruget af Smør og Margarine indenfor 2 000 Familier, grupperet efter

Indkomstforhold og Børnetal. I Arbejderfamilier med en Aarsindtægt under 3 000 Rmk. og med mindst 4 Børn var Smørforbruget 79 pCt. mindre men Margarineforbruget 98 pCt. større end i barnløse Familier med samme Indkomst. I Arbejderfamilier med 4 Børn og over 3 600 Rmk. i aarlig Indkomst var Smørforbruget 68 pCt. mindre og Margarineforbruget 152 pCt. højere end i barnløse Familier med samme Indtægt. Ganske tilsvarende Forhold konstateredes indenfor andre Samfundslag; f. Eks. var Smørforbruget i Familier med 5 100 Rmk. Indtægt 42 pCt. mindre og Udgiften til Margarine 145 pCt. større end hos Familier med samme Indkomst, men uden Børn. Disse Tal viser tydeligt, at Smør navnlig finder Anvendelse indenfor Familier uden Børn, medens børnerige Familier, som netop trænger særlig til Smør, maa nøjes med Margarine. Det meddeles ogsaa fra kyndig Side, at Forøgelsen i Tyskland af værdifuldere Livsforbrødenheder kun opvejer en Del af den betydelige Nedgang fra 1929 til 1932; den tyske Genræjnings-Politik's vigtigste Formaal har været at tilvejebringe det økonomiske Grundlag for Genoprustningen. (Fortsættes.)

HILDEBRAND-KNORR-TRYKLUFTBREMSE

Den Bremse, De Danske Statsbaner nu har besluttet at indføre, Hildebrand-Knorr-Bremserne — *Hik-Bremserne*, som den almindeligt kaldes — er den seneste Forekomst inden for Trykluftbremseområdet. Det er en automatisk virkende Etkammerbremse, der kan samarbejde med alle kendte Trykluftbremser, og som opfylder alle de Krav, der stilles til en moderne Togbremse:

- Største Driftssikkerhed.
- Hurtig Bremsning og hurtig Løsning.
- Trinvis Bremsning og trinvis Løsning.
- Automatisk Efterfyldning i Bremsecylindren, saafremt Trykfald i denne, f. Eks. ved utæt Stempelmanchet, indtræder under Bremsning.
- Sikkerhed mod Bremsens Udmattelse.
- Stor Gennemslagshastighed.
- Ophævnning af Overladning ved langsom Nedsættelse af Ledningstrykket.

Hik-Bremserne var i 1927 fastlagt i sin Grundform, men den har siden da været Genstand for en vedvarende Udvikling. I 1931 og i 1933 er den prøvekørt for den internationale Bremsebedømmelseskommision, og er blevet godkendt af denne; men man er ikke dermed stoppet op i Bestræbelserne for at forbedre Konstruktionen. Forbedringerne er blevet fortsat, saaledes at denne Bremse nu forefindes specielt udbygget til henholdsvis Eksprestog, Persontog, Motortog og Godstog.

Den mest karakteristiske og særprægede Del i Hik-Bremserne er Styreventilen, af hvilken der nu findes 5 forskellige Standardtyper:

- Hik gl* for Godsvogne med mekanisk Lastafbremning,
- Hik g 2* for Godsvogne med særlig Lastafbremningscylinder,

- Hik p 1* for Personvogne,
- Hik s* for Personvogne i Tog med meget stor Hastighed,
- Hik pt* og *Hik st* for Motorvogne.

Af disse Standardmodeller anskaffer De Danske Statsbaner *Hik gl* til Godstogsmateriellet og *Hik p 1* til Persontogsmateriellet.

Hik-Styreventilen bestaar af 3 Dele: *Midterdelen*, *Styredel I* og *Styredel II*.

Styredel I er en simpel Totryksventil med Stempel, Hovedglider og Trinventil; den indleder Bremsning og Løsning.

Styredel II er en Tretryksventil med to Stempler og en Glider; den regulerer Efterfyldning i Bremsecylindren og Bremsens Løsning.

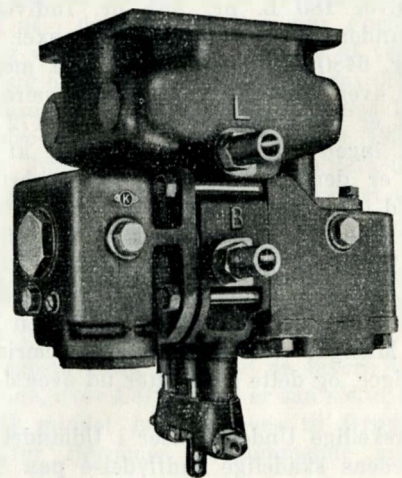


Fig. 1. Hik gl Styreventil.

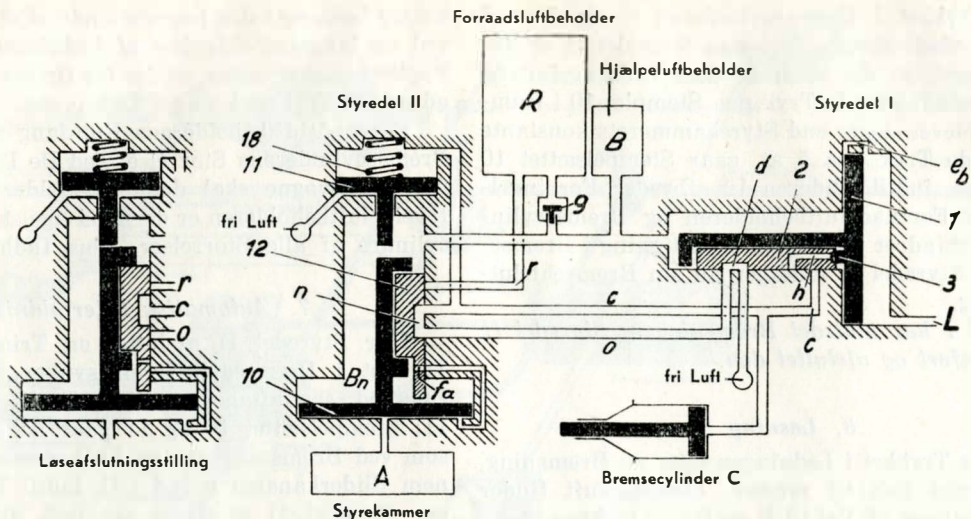


Fig. 2. Hik-Bremsens Løsestilling.

I hosstaaende Fig. 2 og 3 er Styreventilen vist skematisk med *Styredel I* til højre og *Styredel II* til venstre samt *Styrekammeret A*, *Hjælpeluftbeholderen B*, *Bremsecylinderen C* og *Forraadsluftbeholderen R*.

1. Bremsens Opladning.

Under Bremsens Opladning strømmer Trykluft paa 5 at fra Ledningen L (Fig. 2) ind foran Stemplet 1 i *Styredel I*, gennem Kanalen *eb* og fylder *Hjælpeluftbeholderen B* samt Rummet *Bn* i *Styredel II*. Gennem *Kontraventilen 9* fyldes *Forraadsluftbeholderen R*. Af Trykket i *Bn* tvinges *Stemplet 10* med *Glideren 12* til den nederste Stilling — *Fylde- og Løsestillingen*. I denne Stilling fyldes *Styrekammeret A* over *Kanalen fa*, og *Rummene B, Bn, R* og *A* bliver da alle fyldt med Trykluft paa 5 at.

2. Bremsning.

Sænkes Trykket i Ledningen L (Fig. 3) for at fremkalde en Bremsning, gaar *Stemplet 1* til højre først til *Anslag paa Glideren 2*, lukker *Kanalen eb*, aabner *Trinventilen 3* og tager derefter *Glideren 2* med og la-

der Trykluft fra *Hjælpeluftbeholderen B* strømme gennem *Trinventilen 3* samt *Kanalerne h* og *c* ind i *Bremsecylinderen C*. I denne opstaar et Tryk, som driver *Bremsestemplet* fremad, hvorved *Bremseklodserne* paa sædvanlig Maade gaar mod *Hjulene*. Saa snart der er strømmet saa megen Luft ud af *Hjælpeluftbeholderen B*, at Trykket i denne er sunket under Trykket i *Hovedledningen L*, gaar *Stemplet 1* saa langt tilbage til venstre, at det lukker *Trinventilen 3*. Tilførslen af Trykluft gennem *Styredel I* til *Bremsecylinderen* er nu ophørt, og denne *Styredel* staar i sin *Bremseafslutningsstilling*.

Ved den indtraadte Tryksænkning i *Hjælpeluftbeholderen B* og samtidig i *Rummet Bn* er *Stemplet 10* under *Paavirkning* af Trykket i *Styrekammeret A* trykket opad, har taget *Glideren 12* med *Boringen fa* med og løftet *Stemplet 11*, hvorved Trykluft fra *Forraadsluftbeholderen R* strømmer gennem *Kanalen r*, *Gliderkanalen n* og *Kanalen c* til *Bremsecylinderen*, hvor Trykket stiger, og samtidig stiger Trykket over *Stemplet 11*.

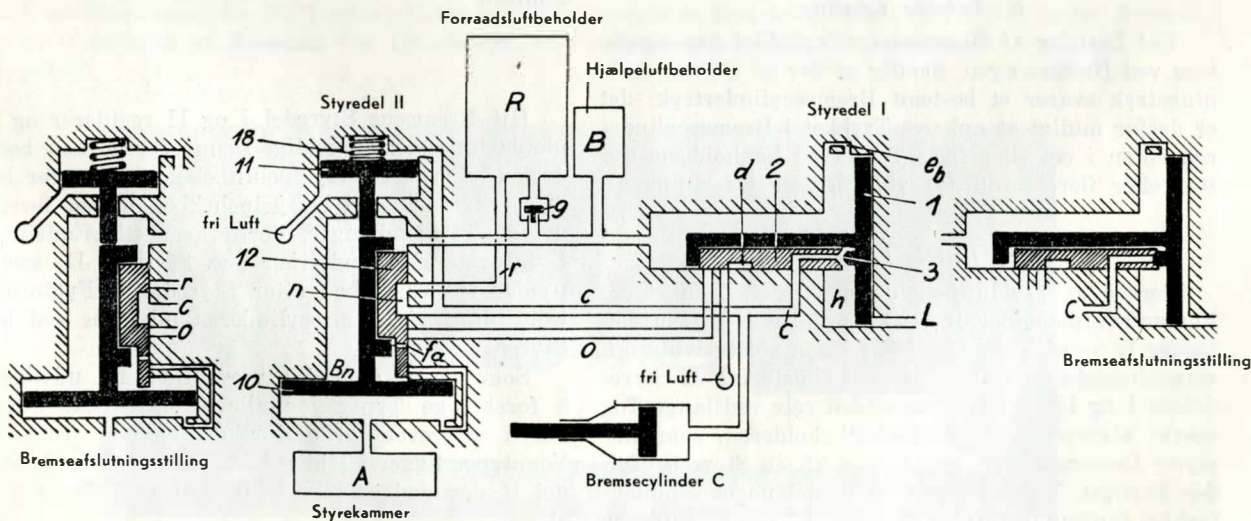


Fig. 3. Hik-Bremsens Bremsstilling.

Naar Trykket i Bremsecylinderen C og dermed ogsaa det nedadvirkende Tryk paa Stemplet 11 er steget saa meget, at det sammen med Ledningsluftens sænkede, nedadvirkende Tryk paa Stemplet 10 i Rummet Bn er blevet større end Styrekammerets konstante opadvirkende Tryk paa 5 at, gaar Stempelsættet 10 og 11 nedad, indtil Glideren 12 afbryder Forbindelsen mellem Forraadsluftbeholderen og Bremsecylinderen og forhindrer yderligere Trykstigning i Bremsecylinderen. Styredel II indtager nu sin Bremseafslutningsstilling.

Styredel I har indledet Bremsningen; Styredel II har gennemført og afsluttet den.

3. Løsning.

Forhøjes Trykket i Ledningen efter en Bremsning, gaar Stemplet helt til venstre. Ledningsluft finder gennem Boringen eb Vej til B og Bn og trykker Stempelsættet 10 og 11 ned, hvorved Bremsecylinderen udluftes gennem Kanalerne c, n, o og d.

Er Trykket i C sunket saa meget, at Stempel 11's Kraft er mindre end Kraften paa Stempel 10, da gaar Stempelsættet 10 og 11 opad og afbryder Bremsecylinderens Forbindelse med den fri Luft (Løseafslutningsstilling for Styredel II).

4. Trinvis Bremsning.

Ønskes en udført let Bremsning forøget, sker det ved en yderligere Tryksænkning i Ledningen, hvorved den under 2 beskrevne Omstyring af Styredelene I og II gentages, og Trykket i Bremsecylinderen stiger til en højere Værdi — svarende til den foretagne Sænkning af Ledningstrykket.

Det er Trykket paa Stemplerne 10 og 11 i Forhold til hinanden, som betinger, at en Sænkning i Ledningstrykket fra 5 at til 3,6 at altid vil medføre en Trykstigning i Bremsecylinderen fra 0 at til 3,6 at. Højstetrykket i C kan enten naas ved een Bremsning (Fuldbremsning) eller ved mange Trinbremsninger (Driftsbremsning).

5. Trinvis Løsning.

Ved Løsning af Bremsen er Forholdet det samme som ved Bremsningen, nemlig at der til ethvert Ledningstryk svarer et bestemt Bremsecylindertryk; det er derfor muligt at ophæve Trykket i Bremsecylinderen enten i eet eller flere Trin (ved henholdsvis een stor eller flere mindre Trykforøgelser i Ledningen).

6. Hurtig Løsning.

Derved at Trykluftbeholderen er delt i en større Forraadsluftbeholder R og en mindre Hjælpeluftbeholder B — af hvilke kun den i den sidstnævnte opmagasinerede Luft anvendes ved Omstyring af Styredelene I og II — bliver Løsetiden selv ved lange Tog stærkt afkortet, idet Hjælpeluftbeholderen, som omstyrer Løseorganerne, paa Grund af sin Størrelse fyldes hurtigst. Ved Fjederen 18, som i noget sammentrykket Stilling paavirker Stemplet 11, saa Stemplerne 10 og 11 lettere gaar i Løsestilling, sikres desuden en

hurtig Løsning i den bageste Ende af et langt Tog selv ved en langsom Stigning af Ledningstrykket. Denne Fjeder bevirker ogsaa, at der for Bremsning kræves en udpræget Tryksænkning i Ledningen.

Forraadsluftbeholderens Rumfang retter sig efter Bremsecylinderens Størrelse; ved De Danske Statsbaners Godsvogne skal denne Beholder rumme 40 l; Hjælpeluftbeholderen er derimod lige stor ved Bremsecylindre af alle Størrelser, dens Indhold er 9 l.

7. Automatisk Efterfyldning.

Har Styredel II afsluttet en Trinbremsning, og Trykket i Bremsecylinderen synker paa Grund af Utæthed, saa aftager samtidig Trykket paa Stempel 11; Stempelsættet 10 og 11 gaar da opad og lader, som ved Bremsning, paany Luft strømme fra R gennem Gliderkanalen n ind i C, indtil Trykket i C og paa Stempel 11 er steget saa højt, at Stempelsættet 10 og 11 atter trykkes ned og spærrer Forbindelsen over Gliderkanalen n.

8. Sikkerhed mod Bremsens Udmattelse.

Er Trykket i Forraadsluftbeholderen R som Følge af Efterfyldning i Bremsecylinderen C sunket under Trykket i Hjælpeluftbeholderen B, strømmer der Trykluft fra B til R; derved synker Trykket i B under Trykket i Ledningen og paa Stemplet 1. Dette Stempel, som, da Bremsningens Indledning var afsluttet, kun var gaaet saa langt tilbage, at det lukkede Ventilen 3, gaar nu helt til venstre og frigør Boringen eb. Gennem denne Boring bliver Lufttabet i Bremsecylinderen saa erstattet med Luft fra Ledningen, idet Ledningstrykket under Driftsbremsning altid er højere end Trykket i Bremsecylinderen.

9. Ophævelse af Overladning.

Sænkes Ledningstrykket ganske lidt i et Tog med en overopladet Bremse, saa aflastes B og Bn gennem Boringen eb lidt efter lidt til Ledningen; det samme sker for Styrekammerets Vedkommende gennem fa, Bn og eb; begge Dele uden at Bremsen træder i Virksomhed.

Hik-Bremsens Styredel I og II regulerer og supplerer hinanden gensidig. Denne Samvirken bestaar deri, at Trykket i Hjælpeluftbeholderen styrer begge disse Styredele. De i Hjælpeluftbeholderen forekommende Trykændringer, der svarer til Ændringer i Ledningstrykket, indvirker paa Styredel II, saa den træder i Virksomhed efter Styredel I. Fyldning og Udluftning af Bremsecylinderen udvirkes ved begge Styredele.

Som nævnt er Hik-Styreventilen nu udviklet til 5 forskellige Typer for alle Bremsearter. Forskellen i Styreventilerne for de enkelte Tog- eller Vogntyper ligger i Midterdelen og i Styredel I; Styredel II derimod er i sin Enhedsform fælles for dem alle.

Hik-Persontogsbremsen er foruden de grundlæg-

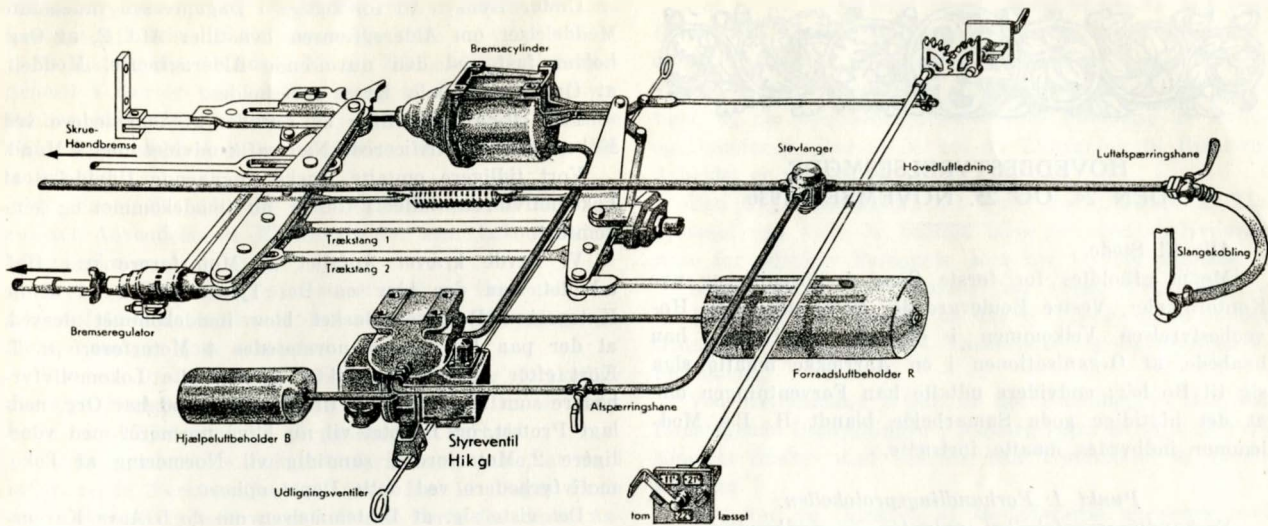


Fig. 4. Anordning for Godstogs-Trykluftbremse Hik g med Styreventil Hik gl og med mekanisk Lastafbremning

gende Delø forsynet med de Organer, som er nødvendige for dens Anvendelse som Persontogs- og Eksprestogsbremse og til dens Omstilling til Godstogsbremse. Disse er:

Et Stødstempel med en *Hurtigbremseventil*, som ved kraftig Bremsning bringer Bremsecylinderen i direkte Forbindelse med Ledningen, hvorved Ledningsluften fremkalder en hurtig Trykstigning i Bremsecylinderen indtil et Højestetryk paa 4,2 at (ved 100 mm Slaglængde) og samtidig forbedrer Gennemslagshastigheden.

En *Mindstetrykventil*, som i Stillingen »Godstog« lader den første Bremsluft strømme ned i Bremsecylinderen gennem en vid Passage og derved hurtigt bringer Bremseklodserne til at ligge an mod Hjulene.

Et *Overstrømningskammer*, som ved Bremsningens Indledning optager en vis Mængde Ledningsluft og derved forøger Gennemslagshastigheden og Bremsvirkningen i Toget.

En *Omstillingshane*, der fra Vognens Sider kan betjenes til Omstilling af Bremsen fra Persontogs- til Godstogsdrift.

Hik-Godstogsbremsen er udrustet med *Mindstetrykventil* og *Overstrømningskammer*. Hik gl, som Statsbanerne altsaa nu skal til at indføre, er desuden forsynet med *mekanisk Lastafbremning* med dertil hørende *automatisk Bremseregulator*, der tilsammen er en Anordning til Regulering af Bremskraften i Forhold til tom eller læsset Vogn. Dertil bruges en Udveksling og 2 Bremsetrækstænger (1 eller 2 som det ses i Bremseanordningen Fig. 4). Et Haandsving paa Vognens Sider kan lægges i Stillingen »tom« eller »læsset«, hvorved Udvekslingen, som er anbragt i en lukket Kasse, paavirkes og ændrer Bremskraftens Overføringsforhold til Bremseklodserne, saa Vognen derved bremses med den største tilladelige Bremsvirkning i Forhold til Vognens Vægt.

Til Hik-Bremsen bruges den sædvanlige enkeltvirkende Etkammerbremsecylinder. Den gamle Udførelsesform i Støbegods kan bruges, men i moderne Udførelse anvendes den lette og haandterlige Bremsecylinder af Staal, hvis Vægt ligger 50 pCt. under den jernstøbte Bremsecylinders og 20 pCt. under Bremsecylinderen af Aluminiumsstøbegods.

F. Spøer.

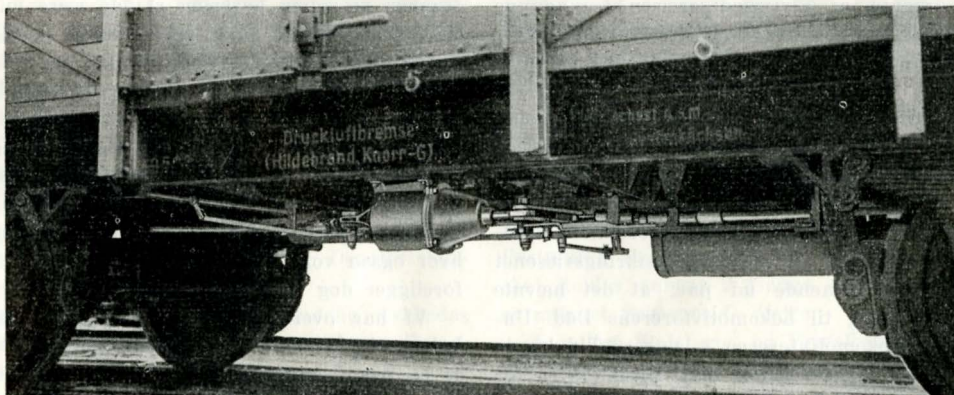


Fig. 5. Godsvogn med Hik-Bremse med Bremsecylinder af Staal.



HOVEDBESTYRELSESMØDE
DEN 24. OG 25. NOVEMBER 1936

Alle til Stede.

Mødet afholdtes for første Gang i Foreningens nye Kontorlokaler, Vestre Boulevard 45. *Formanden* bød Hovedbestyrelsen Velkommen i de nye Omgivelser, han haabede, at Organisationen i en Aarrække maatte slaa sig til Ro hér; endvidere udtalte han Forventningen om, at det hidtidige gode Samarbejde blandt H. B.s Medlemmer indhrydes maatte fortsætte.

Punkt 1: Forhandlingsprotokollen.

Forhandlingsprotokollen oplæstes og godkendtes.

Punkt 2: Meddelelser fra Formanden.

Vi har beskæftiget os med to Sager drejende sig om Timepenge i Stedet for Kørepenge for Kørsel paa fremmed Strækning; men Generaldirektoratet er gaaet mod vore Synspunkter. Under Hensyn til, at Gdt.s Standpunkt saa at sige borteliminerer de Rettigheder, der i saa Henseende skulde findes i Tjenestemandsløven, er det vedtaget at viderebehandle Sagen.

En Sag drejende sig om Beregning af Helligdagsoverarbejdspenge for en vis Tjeneste i Pinsedagene er beskrevet for Gdt., som har givet os Medhold, og det omdisputerede Beløb er udbetalt.

Gdt. har tiltraadt Org.s Synspunkt med Hensyn til Tidspunktet for en Udstationerings Ophør, hvorefter nogle Motorførere har faaet efterbetalt det dem for lidt udbetalte.

En udstationeret Lokomotivfyrbøder havde ønsket et Nattillæg mere, end han efter en bogstavelig Opfattelse af Tjenestemandsløvens Ordlyd havde Krav paa. Gdt. har givet Afslag i Sagen; men da den paagældende Tjeneste har ligget saaledes, at han faktisk har maattet betale Logi for det Antal Dage, for hvilke han ønsker Nattillæg, er Sagen fremsendt paany.

En Lokomotivfører havde ment at kunne faa Tjenesterejsegodtgørelse ved Forflyttelse i Forbindelse med Fremfremelse. Meddelt, at saadant ikke kan lade sig gøre.

En Lokomotivfører, som havde søgt og faaet en Depotforstanderplads, mente, at Flyttestogtgørelsen i saadanne Tilfælde ogsaa omfattede Dagpenge og Procenttillæg. Meddelt, at disse to Godtgørelser kun kan faas ved beordret Forflyttelse.

En Lokomotivfører paakørte en Dag et Automobil, han paadrog sig et Chock, sygemeldtes 3 Dage efter og afgik ca. 1 Maaned senere ved Døden. Den paagældende havde en privat tegnet Ulykkesforsikring, men vedkommende Selskab har kun villet udbetale Forsikringssummen. dersom Direktoratet for Ulykkesforsikringsvæsenet vilde afsige Kendelse gaaende ud paa, at det nævnte Sammenstød var Aarsag til Lokomotivførers Død. Under Hensyn til, at Lokomotivføreren i længere Tid havde været lidende af en Hjertesygdom, har Direktoratet for Ulykkesforsikringen ikke villet konstatere Sammenhæng mellem Uheldet og Dødsarsagen.

Under Hensyn til forskellige i Dagspressen indeholdte Meddelelser om Aldersgrænsen henstiller Afd. 2, at Org. holder fast ved den nuværende Aldersgrænse. Meddelt, at Org.s principale Krav opretholdes.

Paa Org.s Henstilling er Antallet af Depotledere ved Københavns elektrificerede Nærtrafik udvidet med 1 Mand.

Vort tidligere omtalte Ønske angaaende Udvidelse af Lokomotivførerantallet i Ge. er nu imødekommet og gennemført.

Vi havde krævet Antallet af Motorførere paa Hgl. udvidet, saa der blev en Del Tjenestemænd af denne Kategori i Reserve. Ønsket blev imødekommet derved, at der paa Hgl. Depot normeredes 4 Motorførere u. T. Kort efter ønskede Distriktet at forflytte Lokomotivfyrbødere som Motorafløser til Hgl. Herimod har Org. nedlagt Protest, og Depotet vil nu blive normeret med yderligere 2 Motorførere, samtidig vil Normering af Lokomotivfyrbødere ved dette Depot ophøre.

Det viste sig, at Bestemmelsen om de 5 Aars Karenstid i visse Tilfælde var hindrende for, at Motorførere II ikke kunde blive Lokomotivførere efter deres Tur, og de kunde heller ikke alle blive Motorførere I. Spørgsmaalet har været drøftet med Gdt., som har stillet sig imødekommende, saaledes at ingen Lokomotivmand skal være bundet i mere end 1 Aar paa en Benzinmotorførerplads eller i en Plads som Lyntogsassistent.

Spørgsmaalet om Normering af en Plads som Motorfører I i Str. har været drøftet med Distriktet, der har lovet at have Forholdet i Erindring ved den kommende Normering.

1. Distrikt havde ønsket Lokomotivførerreserveholdet paa Gb. delt i en »Strækningsreserve« og en »Rangerreserve« paa 12 Mand, som tillige skulde have Afløsning i Elektroturen, saa længe der paa Grund af Overtalighed blandt Lokomotivførerne anvendes Lokomotivførere til denne Afløsning. Da en saadan Deling er i Strid med Org.s Princip, har der været nedlagt Protest. Sagen har været behandlet i Gdt., og der er opnaaet en Ordning, hvorved den paatænkte Deling af Reserveholdet undgaas.

Der er nu truffet den Ordning, at samtlige Lokomotivfyrbødere faar Overtrækstøj hver 10. Maaned i Stedet for som hidtil hver 12. Maaned med Adgang til kortere Ombytningstermin. Denne Nyordning træder i Kraft fra 1. April 1936, og den for visse Lokomotivfyrbødere bestaaende Ret til kortere Ombytningstermin er samtidig bortfaldet.

I Anledning af modtagne Beklagelser over, at Regnfrakker af sidste Levering skulde være mindre anvendelige, idet Stoffet gaar »paa tværs« i Stedet for »paa langs«, har Forholdet været drøftet med Gdt., som imidlertid hævder, at det paaklagede ikke forringer Frakkerens Kvalitet.

For de fra Togtjenesten udgaaede Motorførere har Dansk Jernbaneforbund ønsket fastsat visse Bestemmelser med Hensyn til Ancienniteten ved Togførerforfremmelse. Sagen har været Genstand for Forhandling i Gdt., hvor ogsaa vor Org. var repræsenteret. Endelig Afgørelse foreligger dog ikke endnu.

Vi har over for Gdt. beklaget os over, at et Sæt Lokomotivpersonale var udsendt for at foretage Afkobling af en paa fremmed Depot henstaaende Maskine. Gdt. har givet os Medhold i, at der ikke skal udsendes Lokomotivpersonale til saadan Afkobling; det er dog betonet, at

Lokomotivpersonalet i Nedbrudstilfælde fremdeles maa foretage Afkobling af den syge Maskine.

2. Distrikt havde udsat Portør til Lokomotivfyrbøder-tjeneste i Særtog paa en Strækning af 32 km. Efter vor Protest meddelte Distriktet, at der i fremtidige Tilfælde vilde blive udsat Lokomotivfyrbøder til Kørsel som den omtalte.

Vi har i Skrivelse til Gdt. henstillet, at en nærmere angivet Anvendelse af Ekstraarbejder som Lokomotivfyrbøder ophører.

Over for Gdt. har vi protesteret mod, at Personale, der ikke opfylder Betingelserne for at forrette Motorføretjeneste, tjenstgør som saadanne.

Ved en Drøftelse i 2. Maskinsektion har forskellige uheldige Forhold i Assens været behandlet. Der er givet Løfte om Afhjælpning af de paaklagede Forhold.

Nogle nyudnævnte Lokomotivfyrbødere mente, at de i indeværende Ferieaar baade kunde faa 14 Dages Ferie som Lokomotivfyrbødere og 6 Dages Ferie for deres Aspiranttid i forrige Finansaar. Dette kan ikke lade sig gøre; nærmere forklaret hvorfor.

I Skrivelse til 1. Distrikt har vi peget paa visse uheldige Personaleforhold i Næ.

De 4 Jernbaneorg. er enedes om at foreslaa Gdt., at der gives Aspiranter til alle Tjenestestillinger Friplas for deres egen Person efter Forløbet af 1 Aar efter deres Antagelse.

En Afdeling har forespurgt, hvorvidt et Medlem, som af Hensyn til en Auditørsag var suspenderet, kunde deltage i Turvalget. Meddelt, at den paagældende maa have Adgang til at stemme sig i Tur, saa det vides, hvor han hører hjemme, naar Suspensionen hæves.

Org. har som bekendt helt siden Lyntogenes Indførelse hævdet, at 2.-Manden paa disse Tog skulde opholde sig paa forreste Førerplads i saa vid Udstrækning, dette var muligt, og dette har Gdt. nu tiltraadt.

Lokomotivfører N. P. Nielsen, Ng., er udpeget som Køre lærer i Stedet for R. Rasmussen sammesteds.

Hele Systemet vedrørende Personalets Underretning om Hastighedsnedsættelser, Sporforandringer m. v. er undergaaet ret revolutionerende Forandringer, ved hvis Gennemførelse Org. har været medvirkende. Sagen har været udførligt omtalt i D. L. T.

Paa Forespørgsel har vi meddelt Gdt., at der for vor Skyld godt kan ses bort fra Afstandsmærker foran Blokposten paa Lillebæltsbroen.

Gdt. paatænker at anføre Tre-Begrebs-Signaler foran endnu en Del Stationer og forespørger, om disse Signaler kan tages i Brug, efterhaanden som de bliver færdige, eller om det skal ske for alle Signaler paa samme Strækning paa een Gang. Org. har tiltraadt, at Ibrugtagelsen finder Sted, efterhaanden som de paagældende Signaler gøres færdige, idet det dog er henstillet, at Foranstaltningen saavidt muligt gennemføres i Stationsrækkefølge paa Strækningen.

Da der fra 2. Distrikt er modtaget Afslag paa en Henvendelse ang. Løstelse af Tjenesten for Depotforstanderen i Od., er Sagen videresendt til Gdt.

Efter lang Tids Forløb er det endelig lykkedes at faa en Ordning paa Strækningsturen i Skern. Personalet har erklæret sig tilfreds med den nye Tur.

I Skrivelse til 1. Distrikt har vi paany beskæftiget os med 24. Tur i Slagelse.

Der er nu projekteret en ny Opholdsbygning ved Hgi. Depot. Naar den nye Bygning er færdig, skulde Beklagelser over Opholds-, Hvile og Soveværelser kunne ophøre. Ved et Møde i Fa. er Lokaleforholdene paany blevet besigtiget, og der opnaedes Enighed om Udvidelse af Hvile- og Opholdsværelser m. v. ved en Tilbygning til Remisen. Arbejdet er udliciteret.

Paa Org.s Henstilling vil der i den tidligere 2. Kl.s Spisesal paa Vejle H. Station blive indrettet et Hvileværelse for udenbys Personale, som har Ophold dersteds.

Lokaleforholdene i Korsør har været Genstand for Drøftelse med 1. Distrikt, og der er Udsigt til en samlet Ordning af Badeværelses-, Vaskerums- og Skabsværelsesforholdene.

Ved Henvendelse i Gdt. er det henstillet, at der ved forestaaende Ombygninger i Aalborg tages Hensyn til Personalets Ønsker med Henblik paa Installation af Vandklosetter.

Gdt. har nu tiltraadt, at Motorførerne normeres med en Lædertaske; der er ogsaa opnaaet Enighed om dennes Udseende.

Gdt. har tiltraadt, at der anbringes Opsmøringsdunk paa Loko Litra C og K.

Gdt. har afslaaet Anbringelse af smaa Rekvisitkasser indeholdende Vandstandsglas m. m. paa hvert enkelt Lokomotiv.

I det forløbne Kvartal er der fra Org.s Side udpeget Bisidderassistance i en Auditørsag.

Lokomotivmester Boesen har skænket Ferichjemmet 120 Kr

Gdt. har tiltraadt, at en Lokomotivfyrbøder, som paa Grund af en Hudlidelse ikke kunde fortsætte i Lokomotivtjenesten, midlertidigt udfører Kontortjeneste til Hjælp for en Lokomotivmester.

»Propforeningen P« og »Boserup Minde« har hver faaet bevilget 25 Kr. til Støtte i Arbejdet for fattige Konfirmanders Opklædning henholdsvis i Kampen mod Tuberkulosen.

Herudover er der behandlet en Række Sager af mere personlig Art eller af mere lokal Betydning.

Formandens Meddelelser godkendtes.

Punkt 3. Meddelelser fra de faste Udvalg.

Centralværkstederne og Godsbanegaardens Markenderier har nu bestaaet i 15 Aar og har i den Anledning afholdt en Jubilæumsfest.

C. O. havde i Skrivelse til Finansministeriet begæret Forhandling i Sagen om Søn- og Helligdagsfrihed, saa denne Sag kunde faa sin endelige Afslutning. Dette Ministerium har imidlertid henvist Sagen til Forhandling med Ministeriet for offentlige Arbejder.

C. O. har afholdt Repræsentantskabsmøde, hvor den tidligere omtalte Reorganisering vedtoges enstemmigt (har været udførligt omtalt i D. L. T.). Paa et senere Styrelsesmøde er Soph. Jensen valgt til at tiltræde C. O.s Forretningsudvalg. C. O.s Styrelse har endvidere truffet Beslutning om Oprettelse af et selvstændigt Kontor, som skal holdes aabent 2 Gange om Ugen. Til Kontorleder er antaget Sekretær C. Vejre.

Samtlige Statsbane- og Privatbanepersonaleorganisationer har samarbejdet med Hensyn til Personalerepræsentation i den Trafikkommission, som forventes nedsat. Der er tilsendt Ministeriet Skrivelse om Repræsentation i Kom-

missionen, og der er nedsat et Udvalg, hvori vor Org.s Formand har Sæde, til at følge Sagens videre Udvikling. Toges til Efterretning.

Punkt 4. Meddelelser fra Hovedkassereren.

Hovedkassereren forelagde en Regnskabsoversigt pr. 30. September d. A. Balancen var 660 018 Kr. 38 Øre, hvilket i Forhold til Stillingen pr. 30. Juni d. A., er en Stigning paa 2 671 Kr 55 Øre.

Endvidere fremlagdes en foreløbig Regnskabsoversigt over Feriehjemmets Drift i den afsluttede Sæson.

Det kritiske Udvalg havde ingen Bemærkninger, og begge Regnskabsoversigter godkendtes.

Punkt 5. Behandling af foreliggende Sager.

En Lokomotivfyrbøder paadrog sig under sidste Vinters Sneperiode en Sygdom ved Fastsiddet i Sneen og har siden da ikke været i Stand til at paabegynde sin Lokomotivfyrbødergerning. Det vedtoges at medvirke til, at den paagældende — indtil han er fuldt restitueret og atter kan taale Lokomotivfyrbødertjenesten — faar tildelt en Tjeneste, som han er i Stand til at bestride.

Spørgsmaalet om Bemanding af Lyntoget »Nordpilen« diskuteredes, og det vedtoges at søge dette Tog bemandet i Lighed med de øvrige Lyntog i lokomotivmandsmæssig Henseende.

Under Hensyn til, at baade de 4 Jernbaneorg. i Fællesskab samt Centralorganisationen for Tiden behandler Spørgsmaalet om Forlængelse af Ferien for nogle af dem, som kun har 2 Uger, blev dette Spørgsmaal og vor Org.s Stilling dertil indgaaende behandlet. Det vedtoges at medvirke til Sagens Løsning paa de bedst mulige Vilkaar.

Københavns Motorførerafd. henstiller, at Spørgsmaalet om Elektroførernes Oprykning i 12. Lønningsklasse rejses i indværende Rigsdagssamling. Det vedtoges at følge denne Sag med den største Opmærksomhed.

Punkt 6. Eventuelt.

Intet at forhandle.

E. K.

JUBILÆUM

Den 7. December kan Lokomotivfører E. L. C. Mathiesen, Bevtoftegade 8, København, fejre 40 Aarsdagen for sin Ansættelse ved D. S. B.

Afdeling 1 bringer dig i den Anledning de hjerteligste Lykønskninger for Dagen og Fremtiden.

H.

DØDSFALD

Motorfører H. P. Wilkenskjeld, Tønder, er efter lang og smertefuld Sygdom afgaaet ved Døden.

Wilkenskjeld var Lokomotivfyrbøder ved de tyske Rigsbaner og overgik ved Genforeningen i 1920 til De Danske Statsbaner. Han har været stationeret i Fredericia og Aabenraa, førend han i 1928 blev Motorfører og kom til Tønder.

Wilkenskjeld deltog som tysk Soldat i Verdenskrigen, var saaret flere Gange og var en lang Tid haardt angrebet af Tyfus; men efter hver Helbredelse blev han atter sendt til Fronten. Han har saaledes gennemgaaet uhyggelige Oplevelser, som vi andre heldigvis kun kender gennem Avislæsning, og vi synes derfor, der burde have

været forundt ham et længere Liv. Det var en god Kammerat, som er gaaet for tidligt bort.

Ved Begravelsen var baade Dansk Jernbaneforbund, Værksteds- og Remisearbejdernes Fællesorg. samt vor Organisation repræsenteret ved Faner. Kisten blev af uniformerede Kolleger baaret til Graven, hvor Lokomotivfører A. Andersen i hjertelige Ord bragte den afdøde en sidste Tak fra Kammerater og Organisationsfæller. J. K.

TAKSIGELSE

Mine Børns og min hjertelige Tak for al Deltagelse under vor kære Mand og Fader, Motorfører H. P. Wilkenskjelds Sygdom, Død og Begravelse.

K. Wilkenskjeld, Annie og Erika.

AF KONG CHRISTIAN DEN IX' UNDERSTØTTELSESFOND

ved de danske Statsbaner vil der den 29. Januar 1937 kunne uddeles ca. 1 200 Kr. i Portioner à 100 Kr. Ansøgninger om at blive delagtig i Uddelingen maa for at komme i Betragtning indgives inden Udgangen af indværende Aar til et af Bestyrelsens Medlemmer eller til Personal- og Regnskabsafdelingen i Generaldirektoratet, hvor ogsaa Blanket til Ansøgningen kan faas.

Blanketten, i hvilken ethvert Spørgsmaal maa besvares nøjagtigt, er lydende paa saavel nærværende Fond som Statsbanernes Jubilæumsfond, der uddeles samtidig, og Ansøgningen betragtes som gældende begge Fond, hvis ikke andet anføres. Af det sidstnævnte Fond uddeles 2 500 Kr. i Portioner à 100 Kr.

Bestyrelsen bestaar af:

Generaldirektør P. Knutzen,
Overassistent P. K. From Hansen, Københavns Hovedbg., Lokomotivfører J. S. E. Kuhn, Kalundborg,
Trafikinspektør J. Okkels, 2. Distrikt, Aarhus,
Fuldmægtig J. Rohleder, 1. Distrikt, Banetjenesten, Kbhvn., Lokomotivfører L. M. Schmidt, Københavns Godsbanegd., Baneingeniør K. A. Thomsen, 1. Distrikt, København,
Fuldmægtig Frk. Westergaard, Trafikkontoret, og Trafikkontrolør C. J. M. Wieth, 1. Distrikt, København.

ODINSTAARNET SOM SAMMENBYGNINGSMODEL

K. Witt-Møllers Kunstforlag udsendte i Fjor op mod Julen en Pap-Byggemodell, ved Hjælp af hvilken man kunde sammenbygge Lillebæltsbroen. Da denne Idé slog an, har Forlaget tænkt efterhaanden at ville fremstille en Del af vore mest karakteristiske Bygningsværker paa lignende Maade. I Aar er der udsendt en Model af Odinstaarnet, hvilket for saa vidt kan siges at være en meget naturlig Fortsættelse fra Lillebæltbroen, idet Odinstaarnet for en stor Del er bygget af de mægtige Rør, som blev anvendt ved Lillebæltsbroens Fundamentering, nemlig ved Sænekasserne.

Byggemodellen, som er af tyndt Karton, er saaledes indrettet, at den kan samles og skilles igen, naar dette ønskes, saa den ikke blot behøver at være et Stykke Legetøj i Julen, men noget Børnene kan tage frem for at sammenbygge og atter adskille, naar de ønsker at lege Bygmestre.



Udnævnelse fra 1.—12.—36:

Lokomotivfyrbøder A. Halse, Nyborg, til Lokomotivfører, Padborg (min. Udn.).

Lokomotivfyrbøder A. P. Jensen, Struer, efter Ans. iflg. Opslag til Motorfører II, Struer (min. Udn.).

Lokomotivfyrbøder J. Jensen, Kbhavns Godsbgd., efter Ans. iflg. Opslag til Motorfører II, Viborg (min. Udn.).

Lokomotivfyrbøder R. P. J. Rasmussen, Viborg, efter Ans. iflg. Opslag til Motorfører II, Viborg (min. Udn.).

Overgang til anden Stilling fra 1.—12.—36:

Motorfører I A. P. Robørup, Aarhus H., til Stillingen som Lokomotivfyrbøder, Aarhus H.

Motorfører II P. Lybæk-Hansen, Struer, e. Ans. til Stillingen som Jernbanepakmester, Ringkøbing.

Dødsfald blandt Pensionister:

Pens. Lokomotivfører H. C. T. Nielsen, (Valby), den 30.—10.—36.

Pens. Lokomotivfører L. H. Jørgensen, Aalborg, den 5.—11.—36.

Pens. Lokomotivfører M. N. Petersen, Gedser, den 7.—11.—36.

Pens. Lokomotivfører M. P. Madsen, Slagelse, den 16.—11.—36.

Har De set Odins-Taarnet?

Er udkommet som Byggemodell, der bestaar af 40 Dele.

Er let at samle og skille. Modellens Højde er 1 Meter.

Faas overalt.

Pris Kr. 2,85

Briller til Sygekassemedlemmer!

Som bekendt kan ethvert Medlem af en Sygekasse, for dennes Regning og paa **udtrykkelig** Forlangende, nu faa Brillen hos **THIELE**. Vore Sygekassebriller laves og tilpasses i hvert enkelt Tilfælde af Special-Optikere og er ikke en færdiglavet Brille leveret over en Disk. Ønskes de verdenskendte Busch eller Zeiss Brillglas, (faas **kun** hos Special-Optikeren) leveres disse mod Betingelse af Prisforskellen.

Øjet faar **Hvile**

i Brillen fra **Thiele!**

I 120 Aar - Briller

FILIAL:

Bispensgade 6, Aalborg

THIELE

KØBMAGERGADE 3

Byens Billigste Betingelser

Ure Salon, Lomme, Herre, Dame armb. Ure, 15 St. Ankg. 35 Kr.

Radio Nyeste Modeller udlejes med Køberet.

Grammofoner His masters voice, Polyphon, Columbia, Odeon. fra 55 Kr.

Fyldepenne 14 Karat fra 12 Kr.

Fotoapparater fra 7 Kr.

Armlænker, Halskæder, Ringe etc.

Forlovelsesringe fra 5 Kr. mdl. Afdrag

URLAGERET JAGTVEJ 64

Stoppsted Nørrebros Runddel ved Posthuset

Telefon Nora 4568 x



DEN KONGELIGE PORCELAINSFABRIK
& FAJANCEFABRIKEN ALUMINIA A/S

UDSALG

Amagertorv 6

REDAKTION: *Soph. Jensen* og *E. Kuhn*, førstnævnte ansvarhavende. 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.

AARHUS

Køb Rugbrød, Sigtebrød og Fanskbrød fra

Magdalenemøllens Brødfabrik

Udsalg overalt i Aarhus og Omegn.

De forenede Automobilfabriker

Banegaardsgade (Rutebilstationen)

Telefon 8200-8245 . Aarhus

AKTIESELSKABET

H. Møllers Sæbefabrik
& Oliemølle - Aarhus

TELEFON: 136-7136

PRIMA BLØD SÆBE
FERNIS OG LINOLIE

Frugt

Køb Deres Frugt i Jyllands
billigste Frugtforretning. —
Alt i Æbler, Appelsiner,
Nødder, Dadler m. m.
Direkte Import af Sydfrugter
M. Nielsen. Studsgade
Telefon 9050 - Aarhus

A/S Hans Schourup

Aarhus — København
Tlf. 7500 Tlf. 12450

Værktøj, Maskiner, Metaller

MEJERIET „TRØJBORG“

Tordenskjoldsgade 25

Aarhus . Telf. 6180

I. Kl.s Mejeriprodukter
Vogne og Udsalg over hele
Aarhus

Landsretssagførerne

C. Zethner-Møller Aage Zethner-Møller

Søndergade 40. Telefon 1108-303

Ejendomshandler og Administration,
Laanesager, Testamenter, Procedure,
Handelsincasso

A. Muchitsch

Vestergade 7 - Tlf. 932
Aarhus

Pelskaaber, Læderjakker
Pelskraver, Hatte, Kasketter

Kathrine Andersen

Hjemmebageri . Hjemmelavet
Konfekt

Bruunsgade 26 . Borgporten
Søndergade 42.44

Til Julen hjemmel. Marcipan

Pudsecream »VERA«
Gulvafkernis »IDEAL«
Skocream »VERA«
Bonevox, Mopolie m. m.

M. Jeppesens

Kemiske Fabrik

Eckersberggade 7 . Aarhus
Telefon 6828

— nu er der JULEGAVER — over det hele

Se ind en Dag

H. C. ANDERSEN . AARHUS

Forhen Jens Kjeldsen, Søndergade 19-21

De foren. Mejeriers
Produkter
er uovertrufne!

Glas, Læder

J. A. Alstrup A/s

Uhre paa Rate

Forlang illustr. Prislister

Uhr-Butikken, Aarhus,

Søndergade 51

SIGVARD CHRISTENSEN

JUVELERER OG GULDSMED
Jægergaardsgade 6 - Tlf. 3258

Guld, Sølv, Plet — Forlovelsesringe

HAMMEL

Tandlæge J. MOSSIN

har overtaget Tandlæge Knø-
chels Praksis i Hammel
Konsultationstid i Hammel
Kl. 10-4

Tirsdag og Fredag Kl. 10-2
Anden Tid efter Aftale.

I Galten: Tirsdag og Fredag
Kl. 3-6

Telf. Hammel 131.

Hammel Bank

Filial af Aktieselskabet
Aarhus Privatbank

modtager Penge til Forrent-
ning, diskonterer Veksler,
yder Laan og Kasse Kreditter

Til Sikkerhed for Indskud
hæfter Bankens Aktiekap-
ital og Reserver 17 Mill. Kr.

Kolonial, Isenkram, Manufaktur

Tlf. 174

Indskud 2 Kr. pr. Familie
Tænk paa Dividenden

Hammel & Omegns Brugsforening

Hammel og Omegns
Andels-Svineslagteri

TH. NIELSEN

Hammel, Tlf. 68
BLOMSTER OG KRANSE

Tirstrup Andelsmejeri

1. Kl.s Mejeriprodukter
Mælk — Fløde — Smør
Ice-Cream
Telefon 16 - Tirstrup

GRENAA

Grenaa Læderhandel

Storegade 9 - Tlf. 421
Alt i Lædervarer og
Skomagerartikler

Trustrup Andelsmejeri

Fører kun 1. Kl.s Mejeriprodukter
Benyt vort Udsalg i Trustrup