



NO 24

20. December 1936

36. Aargang

Hovedbestyrelsen og Redaktionen ønsker alle Bladets Læsere en glædelig Jul og et godt Nytaar!

JULEBETRAGTNINGER

Om faa Dage er det Jul. Den af Aarets Fester, hvortil der knytter sig særlige Ønsker og særlige Forhaabninger, men som paa den anden Side ogsaa bærer det i sig, at Befolkningen, overalt hvor Julen fejres, ligesom bliver venligere stemt over for hinanden. I et gammelt Mundheld lyder det: »I Julen skal alle være glade og tilfredse«, og der gøres i saa Henseende et betydeligt Arbejde fra mange forskellige Sider af vort Samfund.

I Julen vil man være sammen med Slægt og Venner, og er dette en absolut Umulighed, vil man ved en Gave eller i hvert Fald ved en skriftlig Hilsen vise dem, at de er i ens Tanker. Dette giver en Del Merarbejde, i sidste Instans til Jernbane- og Postpersonalet. Enhver ved, at Postvæsenet og dets Personale ved Juletid har nogle strenge Dage, hvor de muligvis overbebyrdes; men selv om det bliver sent, inden de faar deres Juleaftensmad, saa naar de i hvert Fald næsten alle at komme hjem, og en af Helligdagene holder Postvæsenet jo ogsaa

helt fri. Hvor helt anderledes stiller det sig ikke med Jernbanepersonalet. Der er der intet, som hedder Ekstrafrihed; der hedder det som Regel Indskrænkning af den Frihed, man normalt skulde have haft. Det kan for en Jernbanemand være ubehageligt at gaa hjemmefra Juleaftens- eftermiddag, og det kan være haardt for Familien, at Far skal paa Arbejde Juleaften. Men om end det »stikker« i Hjertet, saa gaar Jernbanemanden dog paa Arbejde med et godt Humør, hans Gerning er jo et Led i Bestræbelserne for at gøre andre glade; og dette gælder ikke mindst Lokomotivmændene; thi det er jo dem, som i bogstavelig Forstand bringer de mange glade og forventningsfulde Julerejsende fra By til By.

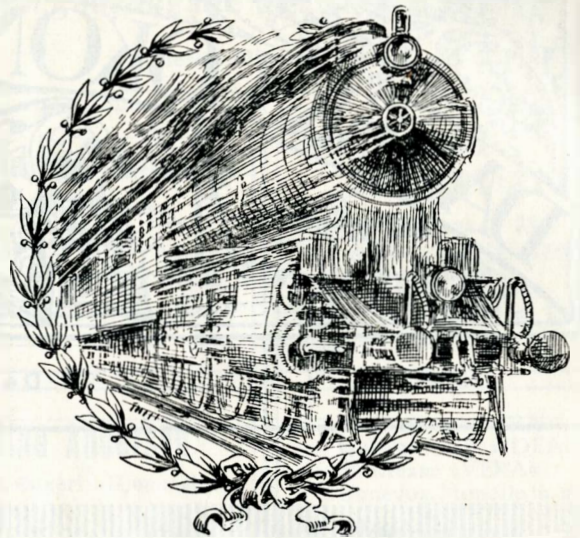
Mange Tog, store, ofte overbelæssede Tog, betydelige Forsinkelser og dertil ofte haardt Vejr; det er altsammen noget, som øver sin Indflydelse paa Tjenesten, gør den strengere, og maaske ogsaa kunde tænkes at øve sin Indflydelse paa Personalets Sindsstemning. Vi kender adskillige Lokomotivmænd, som kun ganske enkelte Gange i en 25—30-aarig Jernbanetid har kunnet holde Juleaften i Familiens Skød; det vilde da være menneskeligt, om noget saadant havde en vis Indflydelse paa Sindet, om saadanne Kolleger blev »sure«, men det er ingenlunde Tilfældet. »I Julen skal alle være glade«, og vi Jernbanemænd bidrager vort til, at dette gamle Ord kan ske Fyldest. Vi tager i den Anledning et lille ekstra Nap, og vi gør det gerne; thi een af de Ting, som kan bringe Lokomotivmændene Glæde, og som i en Nødde- skal rummer Alverdens Internationalisme, ligger netop deri, at det er os en Tilfredsstillelse

at bringe glade, feststemte Mennesker *til* hinanden, til gensidig Glæde og Lykke. Paa dette fredelige og samfundsopbyggende Formaal ofrer vi gerne et Par strenge Dage. Dels haaber vi, at de mange glade Mennesker ved anden Lejlighed vil erindre sig dem, som satte deres Jul og deres Familiers Glæde til for at andre kunde komme derhen, hvor de gerne vilde være; men dels er der i os alle et stille Haab om, at vi ved denne fredelige Gerning — ved i en Festtid at give Afkald paa fuld Deltagelse i Festen blot for at kunne gøre andre glade — Tid efter anden maatte have Held til at aabne Folks Øjne for det velsignelsesrige, det tilfredsstillende i at bringe glade Mennesker *til* hinanden. I hvilken skærende Modstrid staar dette ikke med de Forhold, som hersker et og andet Sted ude i Verden, hvor Julen imødeses med Angst og Spænding, fordi man dér bruger Lokomotivmændene til at bringe Folkene, ja, som vi ser det, oven i Købet Klasser af det samme Folk, *mod* hinanden. I Stedet for at bringe glade Folk *til* hinanden, bringer Jernbanerne dér forbitrede, hadske Mennesker *mod* hinanden.

Er det underligt, at man af og til ryster paa Hovedet og siger til sig selv, lærer den arbejdende Del af de forskellige Landes Befolkning dog aldrig Sammenslutningens Betydning og Styrke? De er jo nu engang de mange i de forskellige Samfund; men af bare Uenighed og Stridigheder lader de Modstanderne herske og beherske dem. Er det ikke besynderligt, at Arbejderklassen Verden over ikke forlængst har lært at værdsætte Sammenslutningens og Sammenholdets enorme Værdi? Hvis dette var Tilfældet, vilde Verden sikkert se lidt roligere og noget mere indbydende ud, end den gør det i Dag, hvor der adskillige Steder udfoldes store Bestræbelser for at gøre Arbejderstanden til Slaver, som adlyder uden at knurre.

For alle, der lever under rolige, ordnede Samfundsforhold, hvor der tages Hensyn til demokratiske Synspunkter og Ideer — og det gør vi da her i vort lille Land — men særligt for Jernbanepersonalet og inden for dette atter specielt for Lokomotivmændene maa der ligge et dejligt Juleønske i de Ord: Maatte det snart komme dertil, at Transport af bitre, hadske Mennesker *mod* hinanden ophører, og at det blev en Fællesopgave at gøre Mennesker glade, og glade for at komme *til* hinanden netop som Mennesker.

SANGEN OM DAMPLOKOMOTIVET



Dig vil vi prise, Damplok'motivet,
 Du med din Kraft, din Linje af Staal.
 Nu i et Sekel med Slag har du givet
 :: Skyer af Damp fra dit flammende Baal. ::

Du har med Ære, i Teknikkens Blade,
 indskrevet der for bestandig dit Navn,
 som en Kulturens lang Kavalkade.
 :: Tusind af Hænder har du givet Gavn. ::

Du er paa Linien Skibet derude,
 stolt er din Rejsning, stærk gennem Storm.
 Du pløjer frem, som den kraftfulde Skude,
 :: dækket med Is om din pansrede Form. ::

Du er den Kæmpe, der trækker med Læsset,
 lang er dit Træn og fremad det gaar,
 mens op i Luften, Dampen bli'er presset;
 :: dundrende Slag, medens Stemplerne slaar. ::

Du er den raske, den hurtigste Ganger,
 naar med Ekspressen du ruller med Sang.
 Lyden gi'er Genlyd mod staalbrede Vanger,
 :: ind i dit hvirvlende Sug med sin Klang. ::

Du er bestandig det dansk nationale
 Tog, der gør Danmark Ære hver Dag.
 Du er en Sommer og Vinterens Svale,
 :: Kraft er din Vinge med fjedrende Slag. ::

Du er den sikre, den prøvede Damper;
 meget skal til før du giver op.
 Naar du passerer Perronernes Ramper
 :: vækker Beundring din vældige Krop. ::

Lynfart er Tidens højeste Stjerne.
 Fremtiden tilhører dig naar blot ny
 strømnetet bliver din staalsatte Kærne,
 :: vil fra Motoren med Lethed du fly. ::

N. H a m m e r.

TOGFØRER ELLER LOKOMOTIVFØRER

Det er jo ikke nogen Sjældenhed, at Journalister eller andre Skribenter forveksler Togførerstillingen med Lokomotivførerstillingen. Det skal indrømmes, at der rent sprogligt ligger noget besnærende i at tro, at det er Togføreren, som »fører« Toget. Men naar der sker et eller andet alvorligt, finder de fleste Blade til sidst alligevel ud af, at den Mand, som fører Toget over Strækningerne, ikke kaldes Togfører, men Lokomotivfører; men de gode Journalister husker det ikke ret mange Dage, saa sker der paa ny Forveksling.

For ikke ret længe siden afholdtes der i Sorø Forhør i Anledning af Fjenneslevulykken, og i Bladreferaterne saa man de rigtige Betegnelser anvendt: Lokomotivfører, Lokomotivfyrbøder o. s. v. Ikke desto mindre bragte »Roskilde Avis« omtrent samtidig en Artikel om Trafik og Akohol. I denne Artikel omtales, hvorledes en Jernbanemand gik henad en Perron i en Tilstand, saa enhver, der saa ham, maatte mene, at han var temmelig stærkt beruset. Den paagældende Artikels Forfatter kunde dog ikke afgøre, om han var beruset, eller om han var syg; men da han havde den Opfattelse, at det var Togføreren for det Tog, han skulde med, blev en Konduktør adspurgt, derefter blev Stationsforstanderen alarmeret, og der blev sat en anden til at føre Toget.

Den paagældende Skribent fortsætter med følgende: »Nu ved jeg ikke, hvad en Togførers egentlige Bestilling er, men jeg tror da, at Toget havde fulgt Skinnerne lige til Roskilde og længere endda, selv om denne Mand var ude af Stand til at tænke og handle klart, hvor anderledes vilde det dog ikke have forholdt sig, om han skulde have ført et Automobil« Hvorefter han fortsætter med at fraraade Bilisterne enhver Nydelse af blot det allermindste Kvantum Alkohol.

Selv om vi jo er vant til Forvekslinger, har vi ikke villet foreholde vore Læsere at blive bekendt med, hvad en Skribent i Roskilde Avis mener at kunne tillade sig. Han ved ikke, om den Mand, han saa, var beruset, eller om han var syg. Det er maaske rigtigt nok, at Skribenten ikke vidste Besked; men han har i hvert Fald draget den Slutning, at der var Tale om Beruselse; thi en syg Jernbanemands Fjernel-

se fra Tjenesten kunde vel ikke benyttes til at advare Bilisterne mod Alkoholnydelse. Vedkommende Skribent, vidste heller ikke, hvad den paagældende Jernbanemand var; men han fik at vide, at det var Togføreren, og uanset at han, som han selv siger, ikke ved, hvad en Togførers egentlige Bestilling er, saa er det da klart for enhver, at den Mand, han i Virkeligheden taler om, er Lokomotivfører — ham som »styrer« Toget langs dets »Landevej«, ellers vilde han jo ikke finde paa at sammenligne med Bilisterne.

Vi synes, at Roskilde Avis nok kunde underkaste sine Artikler en lidt mere indgaaende Kritik; thi fordi en Mand har Lyst til at advare Automobilisterne, kan det ikke være nødvendigt at falde over en eller to andre Klasser Medborgere. Ønsker man at diskutere offentlige Forhold, maa det grundlæggende først og fremmest være at vide Besked med, hvad man diskuterer.

KØBENHAVNS HOVEDBANEGAARD

Den 1. December fejrede Københavns Hovedbanegaard sit 25 Aars Jubilæum, og den kunde gøre det med fuld Honnør; thi med den Udvikling, hele vor Jernbanedrift har gennemgaaet i de forøbn 25 Aar, vilde der ikke have været synderligt at sige til, om man i Dag var præsenteret for en Banegaard, der ikke kunde magte de Opgaver, den var stillet overfor; men dette er jo slet ikke Tilfældet, tværtimod, den har taget hele den kolossale Trafikstigning gennem Aarene paa en saadan Maade, at det maa aftvinge den største Respekt, ikke alene for de Mennesker, der i sin Tid anlagde Banegaarden, men ogsaa for dem, der gennem Aarene har været i Stand til at tilrettelægge og gennemføre de enorme Krav, der har været stillet til den store Trafik, som skulde udgaa fra Landets største Banegaard.

Ikke mindst i de senere Aar, hvor den elektrificerede Nærtrafik og Motorkørslen har sat ind med sit hurtige Tempo, har Hovedbanegaarden præsteret Bevis for sin Tilpasningsevne. Ganske vist har det kostet forskellige Ændringer, der ikke har været helt billige, bl. a. den nye Opstillingsbanegaard »Helgoland«, men Ændringer, der har været absolut nødvendige, hvis det i det hele taget skulde lykkes

at faa det hele til at løbe rundt paa en tilfredsstillende Maade.

Det vil i denne Forbindelse være ret interessant at faa belyst, hvorledes Toggangen har udviklet sig gennem Aarene, og følgende Tal, som angiver det aarlige Antal af Tog, der er afgaaet fra eller ankommet til Københavns Hovedbanegaard taler deres eget tydelige Sprog:

1911—12 ca. 29 000 Tog

1922—23 » 72 000 »

1934—35 » 184 000 »

1935—36 » 211 000 »

og i 1936—37 menes det sidstnævnte Tal endda at blive forøget med ca. 15 000 Tog.

Skulde man i dette Øjeblik sige noget uforudelagtigt om Hovedbanegaarden, skulde det være dette, at den udefra ser altfor uanselig ud; hvor vilde det have pyntet paa den, hvis det oprindelige Projekt var blevet gennemført; thi da havde man ikke alene haft en monumental og meget smuk Banegaardsbygning, men ogsaa have haft sine Administrationskontorer bedre beliggende end Tilfældet er nu. Men lad os ikke græde over gamle Tidens Synder, men glæde os over, at vi i hvert Fald, naar vi kommer ind i Bygningen, bliver præsenteret for en Banegaardshal saa smuk, som kun faa Steder i Verden.

Naar det hele gennem Aarene har forment sig saa smukt og godt for Hovedbanegaarden, var det naturligt, at saa mange ønskede at sende den deres Hilsen og Lykønskning paa Jubilæumsdagen, og fra Morgenstunden strømmede det ind med Gaver og Blomster i et Omfang, som sjældent ses.

Personalet paa Hovedbanegaarden havde ønsket at fejre Dagen paa festlig Vis, og i den Anledning havde der været nedsat et Udvalg til at tilrettelægge en Fest, men da man ønskede, at den skulde afholdes i selve Banegaardsbygningen, mødte et saadant Arrangement visse Vanskeligheder; thi det maatte tilrettelægges saadan, at det ikke generede den daglige Toggang, men dette blev klaret paa den udmærkede Maade, at Festen først tog sin Begyndelse Kl. 22,00, altsaa paa et Tidspunkt, hvor den værste Travlhed med Toggangen var overstaaet.

Festen var arrangeret som et Sammenskudsgilde, saaledes at enhver, der ønskede det, kunde deltage, og det viste sig da ogsaa, at der var mødt ca. 300 Deltagere, der lige fra første

Minut var i den fornøjeligste Feststemning, og hele Festen formede sig paa den smukkeste og mest bramfri Maade, som enhver af Deltagerne vil mindes med Glæde.

Maa vi til Slut udtale Ønsket og Haabet om, at Hovedbanegaarden maa faa Held til i Fremtiden at løse sine Opgaver paa en lige saa god og smuk Maade, som i de forløbne 25 Aar.

FRA MEDLEMSKREDSEN

Velfærdsforanstaltninger.

I sidste Nr. af Bladet findes Referat af Hovedbestyrelsens Møde den 24. og 25. November, og jeg ser deraf, at der med 1. Distrikt har været ført en Drøftelse angaaende Forandring af Badeværelses- og Skabsværelsesforholdene for vor Kolleger i Kø., og at der er Udsigt til, at Distriktet stiller sig imødekommende over for de fremsatte Ønsker.

Dette bringer mig til at tænke paa, at der i Bladet for et Aar siden, nemlig for 5. December 1935, ogsaa fandtes optrykt Referat af et Hovedbestyrelsesmøde, og i dette Referat stod, at Distriktet havde lovet i Finansaaret 1936—37 at gennemføre visse Forandringer i Badeværelset i Kb.

Da vort Badeværelse, selv om det er forholdsvist nyt, er under al Kritik, har vi naturligvis glædet os til, at Distriktet skulde holde sit Løfte og gennemføre de tiltraadte Forbedringer; men da vi endnu ikke har set noget til Paabegyndelse af Forandringerne, tillader jeg mig at spørge Redaktionen, om den tror, at Distriktet har glemt os. *Kb—er.*

Efter at have undersøgt Sagen kan vi oplyse, at 1. Distrikt har beset Forholdene i Kb og fundet Personalets Beklagelser berettiget, og dette er endda gaaet saa hurtigt, at Distriktets Tilslutning forelaa 10 Dage efter, at den lokale Besigtigelse havde fundet Sted. Der blev givet Organisationen Tilsagn om, at de paatænkte Forandringer skulde blive bragt i Orden straks efter 1. April d. A. Vi skal indrømme, at det derfor ser lidt besynderligt ud, at Arbejdet endnu ikke er paabegyndt. *Red.*

Vore Arbejdskaar.

I »Dansk Lokomotiv Tidende« Nr. 20 har Redaktionen skrevet en Artikel om Natarbejdet. Der indledes med en Henvisning til en Artikel i »Socialdemokraten«, hvor en af Papirindustriarbejderforbundets Hovedbestyrelsesmedlemmer, P. Nielsen, har slaet til Lyd for en bedre Ordning af de Kaar, hvorunder Døgnarbejderen arbejder. Vor Redaktion kommer derefter ind paa Lokomotivmændenes Natarbejde, og nævner de Forhandlinger, der i tidligere Tid har været ført om en Beregning af Natarbejdet, saaledes at 1 Times Tjeneste paa bestemte Tider af Døgnet beregnes som 1 ¼ Time.

I en senere Artikel i D. L. T. har Kollega Th. Jensen, Fredericia, sat Fingeren paa nogle af de Urimeligheder, der bydes os Lokomotivmænd, og jeg skal da — med Redaktionens Tilladelse — yderligere uddybe og behandle de Spørgsmaal, der ligger for i Dag, nemlig de ringe Arbejdskaar, der bydes os, og de Regler, der ligger til Grund for en inhuman Behandling af os paa Maskinerne.

Jeg giver saa helt og fuldt Redaktionen og Th. Jensen Ret. Det er paa Tide, at der forhedres ved de Regler, hvorunder vi udfører vort Arbejde.

Allerede før Rationaliseringen rigtigt tog fat, har vore Kongresser stillet Krav om en Revision af de meget uheldige Tjenestetidsregler, men da Rationaliseringen voldsomt satte ind ved Statsbanerne, da der blev givet den nuværende Generaldirektør frie Hænder til at fremme Banernes forretningsmæssige Drift, da alle Midler kom i Brug for at skaffe Balance i Regnskabet, da forringedes Forholdene yderligere for Personalet, og ikke mindst paa os Lokomotivmænd blev der lagt et Tryk i Form af en yderligere intensiv Udnyttelse. Tjenestetidsreglerne udnyttedes til det sidste, saa vi paa Maskinerne mærkede, at en Rationalisering i et kapitalistisk Samfund altid rammer Arbejderen.

Nu mærkede Lokomotivmændene, som vore Kongresser ogsaa gav Udtryk for, at det var paa høje Tid, der blev raabt et Varsko, og det drøftedes, om vi ikke nu skulde skride til Handling.

Jeg skal ikke nærmere komme ind paa de Forslag om Anvendelse af Midler o. s. v., der var fremme paa en af de sidste Kongresser, men kun pege paa, at alle var enige om, at der skulde tages fat for at lette os i vort Arbejde. Naar Kollega H. C. Fejring skrev sin i Dagbladene meget omdiskuterede Artikel, saa kan jeg kun betragte hans Indlæg dels som et Varsko til Banernes ansvarlige Ledelse, men ogsaa samtidig som en Paamindelse til vor faglige Ledelse om, at Utilfredsheden var meget stor inden for Dansk Lokomotivmands Forenings Medlemmer.

Og hvad blev saa Resultatet? Vi fik en næsten uvæsenlig Ændring af de gamle Regler, saa disse nu passende kan fremtræde under Navnet »Tjenestetidsreglerne af 1936«. De nye Regler, der var ventet som en følelig Forbedring af vore Kaar, viste sig straks at kunne benyttes til en almindelig og hensynsløs Udnyttelse, der bedst giver Udtryk ved, at kun faa Kørselsfordelinger er anerkendt af Afdelingerne.

Jeg skal i det følgende komme ind paa de Bestemmelser i Reglerne, som i 1936 bydes danske Lokomotivmænd, Bestemmelser der giver os saa ringe Arbejdsbetingelser, at der ikke findes en eneste Branche i hele Landet, der har noget tilsvarende. Da en almindelig Gennemgang af Reglerne vil fylde alle Spalter i D. L. T., maa jeg nøjes med at pege paa nogle af de værste Bestemmelser.

Raadighedstjeneste ved Depotet er at beregne som $\frac{2}{3}$ Tjeneste. Saafremt denne Tjeneste betød, at der intet var for den tjenstgørende at foretage sig, saa kunde det maaske diskuteres, hvorledes Tjenesten skulde beregnes, men det er jo ingenlunde Tilfældet.

Ved det herværende Depot har vi følgende Pligter at varetage: Telefonvagt, Opsmøring, Eftersyn af fremmede Maskiner, Omrangering for Depotet og ofte Rangering for Filialværkstedet. Nu ved jeg meget vel, at vi har Lov til at beregne fuld Tjeneste for det Arbejde, jeg her har nævnt, men selv om en Del af disse Pligter bortfaldd, saa maa enhver, der er borte fra sit Hjem, kaldt til en Tjeneste af en eller anden Art, som f. Eks. Raadighedstjeneste, og lad mig samtidig nævne Tjenesterejser, med Rimelighed kunne forlange, at saadanne Tjenester uden Smaalighed beregnes som effektive, og som Følge deraf som fuld Tjeneste.

En Kollega sagde en Dag til mig: Det er et helt Bogholderi at føre sin Tjeneste paa en Raadighedsdag, hvis det skulde gøres nøjagtigt; der er mange Udregninger at gøre for at finde ud af, hvor mange Timer der er fuld Tjeneste, og hvor mange der er $\frac{2}{3}$ Tjeneste. Min Kollega har Ret; thi »Smaalighed« virker altid til Besvær, og vi forlanger disse Smaaligheder fjernet. Tænk dig engang kære Kollega, der læser dette, hvad vilde der ikke blive af Ballon paa Arbejdspladserne, saafremt de organiserede Arbejdere blev budt samme Vilkaar. — De faglige Redaktører vilde faa Pennen i Sving. Kun Staten har denne Urimelighed med Graduering af Arbejdet.

Lad mig nævne Tjenesterejser: At Lokomotivmændene ogsaa paa dette Omraade er meget utilfredse er forstaaeligt, da en Tjenesterejse i Forbindelse med vort Arbejde saa selvfølgelig er fuld Tjeneste, og hvorfor? Lad os da, som det sker her i Esbjerg, køre Godstogene 2301—2393 Es—Fa. Afg. Es. 0,40, Ank. Fa. 4,01. Turen giver med Forberedelse, Rangering og Eftersyn ialt 5 Timer 11 Minutter. Heri er ikke beregnet for Vipperist.

Da vi forud for Turen har Nedbrudsraadighed i Es. fra 22,00—24,00 begynder Tjenesten i Es. 21,45 og slutter i Fa. 4,51, ialt 6 Timer 33 Minutter. Det er saaledes en udpræget Nattjeneste. Vi har saa Ophold i Fa. fra 4,51 til 6,11, og nu begynder den Passagerrejse, der i Henhold til Reglerne skal betragtes som »halv Hvile«. I Reglerne hedder det ganske vist halv Tjeneste, men hvad enten det skal regnes for Hvile eller for Arbejde, af den af Statsbanerne opfundne, vidunderlige Graduering, saa vil enhver kunne se, at denne Graduering af vort Arbejde er et Vildskud, som snarest bør fjernes. Ingen kan faa Lokomotivmændene til at forstaa, at efter en Tjeneste som den her skitserede, skal en Rejse Fa.—Es. føles som halv Hvile. Det virkelige Forhold er jo saaledes, at fandtes den uretfærdige Graduering ikke, saa vilde den omtalte Tjeneste give 10 Timer 7 Minutter. Med andre Ord: Lokomotivmændene skænker her Statsbanerne 1 Time 23 Minutter. Her begaas en Hensynsløshed uden Lige imod os. Vi maa kræve en Ændring nu, og jeg tror, vi vil blive hørt.

Maa jeg til Slut nævne lidt om det, Th. Jensen er inde paa i sin Artikel i D. L. T., nemlig Ophold paa fremmed Depot og den Hvile det paastaas, vi faar der. Th. Jensen er aldeles ikke ene om Kritiken af disse Forhold, og det er mig kærkomment at faa Lov til at tilslutte mig Th. Jensen med følgende:

Da vi, som havde Hvilepavser i Fredericia, medens det gamle Depot endnu bestod, erfarede, at vi i Forbindelse med Forandringen af Fredericia Station ogsaa fik en ny Remise, glædede vi os virkelig til, at vi snart skulde forlade Statsbanernes »Hvilehjem« for at tage et nyt moderne, roligt og rent — lad mig kalde det »Hotel« — i Brug. En moderne Opholdsbygning med Renlighed og den tilbørlige Ro, hvor vi efter vel udført Arbejde kunde finde den Hvile, vi har Krav paa, naar Opholdet betegnes som fuld Frihed og Hvile. Ja, vi glædede os virkelig til den Forandring, der skulde ske, jeg har hørt Kolleger sige, naar de gik i den gamle Remise, uden det var dem muligt der at finde den Ro og Hvile de trængte til: »Vente bare, nu kommer snart den Tid, hvor vi skal forlade det gamle Skidt her og rykke ind paa en tidssvarende, velisoleret Opholdsbygning, der faar vi Eenmands-Værelser og de Bekvemmeligheder, vi har rimeligt Krav paa.« Der taltes i Tiden før Overtagelsen mange slemme og haarde Ord om det gamle, der ikke duede, og Statsbanerne pristest for det nye, der nu skulde komme. Saa kom endelig Dagen med Indvielse og Fest, med Riddere og Kommandører, og alt det der skal til. Derefter kom »Dagen derpaa«, de Menige gik i Arbejde med fuldt Humør for at redde, hvad reddes kunne. Da vi paa Maskinerne kom saa vidt, at vi kunde søge Ro paa »D. S. B.s nye Hvilehjem«, saa fik vi en ny og uventet Oplevelse, den der kaldes »fra Dynen og i Halmen«. Statsbanernes Arkitekt havde tilfældigt lagt »Hvilehjemmet« midt i Støjcentret. De første Dage kunde vi se Lokomotivmænd gaa rundt i Opholdsbygningen søgende efter de Eenmands-Værelser, de mente var at finde der. — Der søges endnu. —

Efter denne ubehagelige Oplevelse er der mange Lokomotivmænd, der er forundret over, at ikke vor Organisation, der har sin Formand boende i Fredericia, kunde have forhindret, at vi, *der skal bo i Fredericia*, ikke kom ud for den »Dukkert«.

Underligt nok at D. S. B. finder paa, at Opholdsbygningen skal ligge midt paa Stationspladsen og bygges i Forbindelse med selve Remiseanlægget; vi har da set Statsbanerne bygge fornuftigt tidligere, jeg tænker her paa Nyborg, der har en god og virkelig tidssvarende Opholdsbygning med paa Værelser til en Mand, roligt og rent er her, netop fordi Bygningen er lagt i tilbørlig Afstand fra Remisen.

Vi ser nu, at der yderligere bygges i Fa., men selv om der forandres aldrig saa meget ved Tilbygning o. s. v., saa kan her ikke blive Ro, og med Renlighed vil det ogsaa blive maadelig; lukker man et Vindue op for Udluftning, saa faar man Røg ind i Stedet for frisk Luft. Undersøg selv, i Vinduerne findes altid Sod og andet Snavs.

Lad mig nævne Tønder, hvor Es. Personalet tidligere havde hver sit Værelse, indtil Sønderborgpersonalet ogsaa skulde have Ophold her, saa skaffede man Plads paa den simple Maade, at man tog fra os og gav til de andre. — Saa var den klaret. — Vi bad selvfølgelig Distriktet om at faa vore Værelser igen, og fik et Svar der gik ud paa følgende: Distriktet ønsker ingen Ændringer i Tønder, men et Værelse,

kaldet det mørke Værelse, kan benyttes i Flæng af Personalet. Den, der kommer først, beslaglægger saa Værelset og gaar til Ro, medens en Motors Udstødning drøner uden for Vinduet. Er det underligt, at ingen forstaar Rimeligheden i, at Ophold paa fremmed Depot skal regnes for fuld Frihed og Hvile. Her var der Grund til at undersøge, om ikke en anden Beregning var retfærdigere. Giv os vor Frihed og Hvile i vore egne Hjem i størst mulig Udstrækning.

Har man saa en Fridag tilgode, kan man passende faa den efter en Tøndertur, idet vore geniale Regler siger: »En Fridag er normalt paa 36 Timer«, og naar denne Længde er til Stede, *er der ingen Regel for*, hvor i Døgnet den skal begynde eller afslutte.

Lad os saa se paa hvad Dagen efter en Tøndertur, hvor der køres 462—2489 Es.—Tdr.—Es., kan bringe. Tjenesten begynder i Es. 6,0, slutter i Tdr. 12,12, ialt 6 Timer 12 Minutter. Derefter Ophold i Tønder (fuld Frihed og Hvile) til Tjenesten begynder paany Kl. 17,40 for endelig Kl. 23,21 at slutte i Es., ialt 5 Timer 41 Minutter, lægger man hertil 2 × 15 Min. for Vipperist, saa bliver den samlede Tjeneste for en Tøndertur 12 Timer 23 Minutter. Efter denne Tjeneste er der intet til Hinder for, at Lokomotivmesteren — naar han grundet paa Personalemangel ingen anden Udvej har — kan tildele Personalet en Fridag. Dette Eksempel er ikke et særligt søgt, Depoterne har Lov til at lade en Fridag begynde endnu senere, hvis dette findes nødvendigt for at bestride Depotets Arbejde.

Her maa vor Hovedledelse ogsaa gribe ind, nu da alle Arbejdere venter, at der skal skaffes de bedst mulige Arbejdskaar for alle.

Naar man fraregner Handels- og Kontorpersonalet, hvis Fridage begynder henholdsvis Kl. 18,30 de første Dage i Ugen og 20,30 de sidste Dage i Ugen, saa er der ingen almindelige Arbejdere, der begynder Fridag senere end Kl. 17,00, mange har endog Week-end.

Vi Lokomotivmænd er ogsaa almindelige, dødelige Mennesker, vi har Krav paa samme Menneskeretigheder som andre. Vore Krav maa da være: Samme Arbejdsbetingelser som andre, under tilbørlig Hensyntagen til vort Arbejdes Beskaffenhed, den megen Nat-tjeneste i Forbindelse med det ufrivillige Ophold uden for vore Hjem. Giv os Fridage, der ikke føles som Sovedage, saa vi kan have samme Glæde af Fridagen som andre Arbejdere.

Vi lever i en Tid, hvor 40 Timers Ugen er ved at blive aktuel, og danske Arbejdere har ved den fungerende Formand for »De samvirkende Fagforbund«, Chr. Jensen, tilkendegivet, at en Arbejdstidsnedsættelse er paakrævet.

Er det derfor underligt, at vi Lokomotivmænd forlanger de Regler fjernet, som burde høre en svunden Tid til.

Vil vor Hovedledelse gaa stærkt ind for disse rimelige Krav, da skal Dansk Lokomotivmands For-enings Medlemmer nok give fuld og effektiv Støtte til Kravenes Gennemførelse.

Esbjerg, i November 1936.

Svend Andersen.

FORHOLDET MELLEMLINDTÆGT — ERNÆRING OG HELBRED

(Sluttet.)

Ernæringen kan have saavel positiv som negativ Indflydelse paa Helbredstilstanden. Den positive Virkning er formentlig afhængig af den Del af Ernæringen, hvor Fødemidlerne findes i naturlig Form, d. v. s. i den oprindelige Ligevægt mellem Æggehvite, Fedt, Kulhydrater, Mineralsalte og Vitaminer.

Bortset fra de Skader, der forvoldes af mangelfuld Kost, kan Ernæringen direkte have en skadelig Indflydelse paa Helbredet derved, at en stor Del af det samlede Antal Kalorier er bleven behandlet industrimæssigt ved høj Temperatur eller kemisk. Da høj Temperatur er i Stand til at omdanne en Række organiske Stoffer til Kræft-producerende Substanser, kan industriel Behandling af Fødemidler tilføre dem smaa Mængder af skadelige Substanser, hvorved de bliver ligesaa ødelæggende for Helbredet, som f. Eks. Vitaminer er gavnlige. Ikke-Tilstedeværelsen af fremmede Stoffer, d. v. s. Substanser, der ikke findes i naturlige Fødemidler, og en mere naturlig Balance i Fødemidlerne kan derfor være Grunden til den fortrinlige Sundhedstilstand, der findes paa Steder som Tristan da Cunha, hvor der ikke er diagnosticeret Kræft hos Øens Beboere. Hertil kunde tidligere medregnes Grønland, hvor der, under alt Forbehold paa Grund af diagnostiske Vanskeligheder og det lave Antal ældre Individuer, indtil 1904 ikke var diagnosticeret Kræft, der i Perioden 1924—33 optraadte med en Dødelighed paa 5 pr. 10 000 Indb.

Af *Orr's* Undersøgelser fremgaar, at i hvert Fald 13½ Million Mennesker og 71 pCt. af Børnene under 14 Aar i England er hjemfalden til en Ernæring, der ikke hjælper med til at holde Organismen sund, men ligefrem virker skadelig og hæmmende for en normal Udvikling. Selv om Menneskene i de lave Grupper ikke dør af Sult eller gennemgaaende har et saa daarligt Helbred, at det maa kaldes for Sygdom, ligger disse Grupperes Kost saa langt under Optimum, at Kosten paa langt nær ikke kan opretholde den Sundhedstilstand og Arbejdsdygtighed, som en fuldlødig Kost vilde muliggøre. Vi er her inde paa meget betydningsfulde økonomiske og politiske Problemer, der kan sammenfattes i, at en Forbedring og en Opretholdelse af en Nations Sundhedstilstand og Fysik hænger nøje sammen med tilstrækkelig Adgang til de biologisk virksomme Ernæringsmidler.

Som fremhævet af de engelske Arbejdskvindes Leder, *Mary Sutherland*, har Kvinderne for længst mærket paa deres egen Krop og set af deres Børns Helbredstilstand, at den, der ikke har Midler, heller ikke kan skaffe Familien Sundhed og Arbejdskraft. Den første Betingelse for at kunne hæve de lave Grupper fra det Minimum, hvormed de nu frister Livet, til et mere menneskeværdigt Optimum er, at der stilles Midler til Raadighed til et forøget Indkøb. Dette kan gøres ved at lægge Skatteligningen til en vis Grad om, saa at en Indtægt bliver beregnet efter det Antal Munde, den skal mætte, hvorved Begrebet lille og stor Indtægt mere retfærdig vil komme frem.

Mennesker i de lavere Indtæftsgrupper dør som sagt ikke af Sult, men de mangler Kraft og Energi, fordi deres Kost saavel har et Underskud af biologisk virksomme som et for stort Indhold af industrielt bearbejdede Ernæringsmidler. Disse Grupper, der tilsvarende findes i hele Nord- og Mellemeuropa, lever paa en saa lav Standard, at de i Virkeligheden slet ikke har Lov til at sætte Børn i Verden, da Familien derved vil synke endnu dybere. Hvis det er Tilfældet, at den tyske Industriarbejder, efter Fradrag til Skat og Parti, i Gennemsnit gaar hjem med 22 Mk. om Ugen, hvoraf der i hvert Fald maa afses 5 Mk. til Husleje, er han økonomisk saa langt nede, at han knebent har Lov til at gifte sig, end sige sætte Børn i Verden. Det er derfor umoden Tale, naar der i visse Lande agiteres for en forøget Børneproduktion, uden at der samtidig anvises Midler til Børnenes Underhold. Et saadant Tilskud til børnerige Familier begyndte i 1918 at vinde Indpas i Frankrig og Belgien, hvor der i private Virksomheder blev oprettet et Udligningsfond. Det blev ordnet paa den Maade, at Arbejdsgiverne betalte en vis Sum til Fondet for hver Arbejder uden Hensyn til, om Arbejderen var gift eller ugift. Denne Bevægelse for Godtgørelse til børnerige Familier blev i Løbet af faa Aar saa stærk, at den franske Stat i 1933 overtog Ledelsen og gjorde Bidragene til Udligningsfonden obligatorisk. Som det ellers gaar, vil det bidrage til, at en Klasse eller et Parti, der har tilrevet sig Magten, alene i Kraft af den højere Ernæringsstandard, der uvilkaarligt følger med Magten, kan bevare en dominerende Stilling, medens al den lavtlønnede Opposition efterhaanden vil synke ned i en initiativløs Kuli-Tilværelse paa Grund af mangelfuld Ernæring.

Der ligger et sundt Instinkt i, at Familiernes store Flertal kun sætter et begrænset Antal Børn i Verden, da det utvivlsomt som Regel er sket ud fra den Iagttagelse, at der er Fare for Børnenes Trivsel i de børnerige Familier. Men det er lige saa sandt, at Menneskeslægten vil vantrives, hvis vi bliver et Folk af Gamle, ligesom der ingen som helst Grund er til at tro, at ikke alle Mennesker i arbejdsdygtig Alder skulde kunne beskæftiges fuldt ud, hvis Verdens Rigdomme var rationelt udnyttet og fordelt.

Inden man förstod at udrede Ernæringens fine Spind, er det tyske Sprichwort »Der Mensch ist, was er isst« (Mennesket er, hvad det spiser) sprunget frem af et Folkeinstinkt om Betydningen af den fuldlødig Kost. Dette Instinkt, som er ethvert Dyrs Eje, er nu gaaet tabt for Flertallet af Menneskeheden, men maa med alle Midler oparbejdes igen, saa at der kan opstaa et urokkeligt Krav om fuldlødig Ernæring for alle Klasser. Dette Krav gaar langt ud over Landegrænser og alle kunstige Afspærringer, da de biologisk virksomme Ernæringsmidler maa hentes, hvor de findes, og hvor de eventuelt kan oparbejdes til et holdbart Produkt.

Danmark er rigt paa disse Produkter, og dog faar Befolkningen, saavel her som i Udlandet, alt for lidt af Landbrugsprodukter, for en Del af Uforstand, for en langt større Del af Mangel paa Midler. Spørgsmaalet om en stor Produktion af Landbrugsvarer til

Priser, der vil betyde Velstand for Landbrugsbefolkningen, er endnu ikke bleven løst og udgør vedbliven- de en af de alvorligste Skyggesider i det almindelige økonomiske Billede. Hertil kommer, at lige saa ønskeligt det er, at Landbruget bliver vel funderet, lige saa nødvendigt er det, at dets Produkter kommer til at ligge indenfor den Fattigstes Rækkeevne. Der er stadig Mulighed for Overproduktion af Landbrugsvarer, men udelukkende, fordi Købekraften er for ringe for en stor Procent af Menneskeheden. En Sag, der kunde ordnes ved at overføre Beløb fra de uproduktive Rustningsudgifter til Indkøb af Landbrugsprodukter.

Vore energiske Medarbejdere (New Zealand, Australien, Argentina) i Fremstillingen af de biologisk virksomme og derfor for alle Nationer saa livsvigtige Ernæringsmidler, er nu ogsaa ved at mærke en stærkere Industrialisering, hvorved der trækkes Arbejds- kraft fra Landbruget. Da Interessen i disse Lande nu ogsaa synes at samle sig om andre Landbrugsopgaver, Faareavl f. Eks., er der meget, der taler for, at der ikke kan forventes en særlig Stigning af Smørekspor- ten fra disse Lande. Dertil kommer, at den stigende Arbejdsfortjeneste — f. Eks. skal den engelske Ar- bejderbefolkning i Industricentrene i Aaret indtil den 31. Maj have faaet næsten 450 Mill. Kr. i Merfor- tjeneste —, utvivlsomt vil medføre et forøget Krav efter Landbrugsprodukter, der ikke gerne skulle resultere i en saa høj Prisstigning, at Efterspørgslen stilles ved at tage disse Produkter fra de fattigste Grupper.

I saa mange Dele af Verden ser man en ligefrem panikagtig Fremskynding af Krigsforberedelser og Indførelse af Foranstaltninger for at sikre den højst mulige Grad af national Selvforsyning med Hensyn til Fødemidler, Raastoffer og Produktionskapacitet i Tilfælde af Krig. Alt dette strider mod enhver Lære om økonomisk Fornuft.

Grundreglen for en sund Ernæring er at nyde Fødemidlerne i en Form, hvori de forskellige Næringsstoffer, Salte og Vitaminer, findes i samme Forhold som i Naturen. Saalænge det gælder om Fisk, Kød, frisk Frugt etc., er dette Forhold opfyldt, og vi behøver kun at paase, at vor Kost er saa blandedt som muligt. Vanskelighederne fremkommer først ved de industrielt behandlede Produkter, hvis Kalo- rier ikke er i naturlig Balance, da de enten er berøvet de oprindelige Produkters Vitaminer og Mineralsalte eller som Kunstprodukter mangler disse livsvigtige Bestanddele. Hvidt Brød er saaledes berøvet Fuldkornets Vitaminer, Salte og noget af dets Æggehvite- stof, og Margarine er ganske vitaminløst.

Langt bedre end at tage Smørret ud af Mælken eller fremstille Ost og lade Rest-Bestanddelene med Salte og Mælkesukker gaa i Svinene, vilde det være at drikke Mælken eller at spise Mælkeprodukter, der indeholder alle Mælkens Bestanddele (Tykmælk f. Eks.). Her har dog Vanskeligheden ved at distribuere og opbevare Mælken lagt Hindringer i Vejen for et øget Forbrug. Det er derfor af største Betydning, at der i de senere Aar er fremkommet Mælkepulver (maa ikke forveksles med sukret Kondensmælk), der indeholder alle Mælkens Bestanddele og Vitaminer i

uændret Form. Et saadant Pulver kan med en Stald- dørspris paa 11 Øre fremstilles for 125 Øre pr. kg. Hvis Mælkepulveret sælges i Byerne for 175 Øre pr. kg, vil 1 L. Sødsmælk, der fremstilles ved at opløse Pulveret i Vand, koste Husmoderen 22 Øre, hvor hun i Dag giver 30 Øre og derover pr. L. Dertil kommer at Mælkepulver er holdbart i flere Maanedes, og at det paa Grund af de absolut gode hygiejniske For- hold i moderne Mælkepulverfabrikker er et lige saa rent Produkt som f. Eks. stassaniseret Mælk. For- uden Mælk kan der fremstilles Tykmælkspulver, som rigtig behandlet giver et værdifuldt Ernæringspro- dukt. Af andre Tørprodukter, der er kommen i Han- delen, og som har naturlig Sammensætning og er vi- taminrige, kan nævnes Tomatpulver. Rundt om i Ver- den findes der sikkert adskillige biologisk virksomme Næringsmidler, der ved Tørring kan forvandles til holdbare Handelsprodukter; jeg skal nævne Sveriges Multebær, der er meget rige paa C-Vitamin.

Isolerede Steder som Færøerne egner sig udmærket til at anstille Undersøgelser angaaende Ernæ- ringens Indflydelse paa Sundhedstilstanden. Det er saaledes anført fra Færøerne, at Befolkningen maa anses for at være *kalkunderernæret*, især da store Dele af Befolkningen lider under en følelig Mælke- mangel, saa at der kan være Steder, hvor det er kom- plet umuligt at opdrive saa meget som 1 dl Mælk. Den fremtrængende »civiliserede« Levemaade har be- virket, at salt- og vitaminløse Ernæringsbestanddele som Margarine og Hvidt Brød i stigende Grad har faaet Indpas, ligesom Trawlerdriften har ødelagt Fi- skebestanden. For Tiden staar Menigmands Kost paa Færøerne gennemgaaende paa et bemærkelsesværdigt lavt Niveau, saa at der ikke kan være nogen Tvivl om, at den voldsomme Influenzaepidemi i 1934, der lignede de sørgelige Epidemier i 1918, havde noget at gøre med Kosten, da de Husstande, hvis daglige Levevis kvalitetsmæssig stod højt (daglig Konsum af Mælk, Ost og Æg) enten undgik Sygdommen eller blev angrebet i meget mild Grad. Hvis den gamle kraftige færøske Type med sunde Tænder og god For- døjelse skal genvindes, maa Befolkningen derfor ven- de tilbage til Naturen og genvinde Forfædrenes Leve- vis med den vitamin- og kalkholdige Føde (groft Brød, Mejeriprodukter og Fisk med al Indmaden). Det vil med andre Ord sige, at Koholdet paa vore smaa At- lanterhavsvøer burde forøges eller, som lettere gennem- førligt, *Importen af Margarine og hvidt Mel formind- skes til Fordel for et holdbart og forholdsvist billigt fuldlødt Ernæringsmiddel som Tørmælk*.

Den gennemgaaende Forhøjelse af Levestandarden har bevirket, at Helbred og Fysik er bleven for- bedret. Men meget mangler endnu, og først og frem- mest bør der sørges for, at enhver gravid og ammende Kvinde og alle opvoksende Børn faar en fuldlødt Ernæring. Vi er her inde paa store Problemer, der klart er bleven udtrykt af International Labour Con- ference 1936: Der findes Millioner Mennesker i alle Verdensdele, hvis Indtægter er for smaa til at skaffe dem og deres Børn tilstrækkelig Føde af den rette Slags. Selv om de kan faa nok til at holde Sulten ude, hvad der meget langt fra altid er Tilfældet, er

de ikke sikret mod de skadelige Følger af urigtig Ernæring. Det er foreslaaet at fastsætte Maksimalpriser for Mælk, Kød og Brød, saa at alle blev i Stand til at købe disse Næringsmidler i tilstrækkelig store Mængder. Det er et Spørgsmaal om ikke Ernæringen ligesom Boligforsyningen bør betragtes som en Opgave, det tilkommer Staten at løses. Hvorledes vil det nemlig være muligt at skaffe tilstrækkelige Forsyninger af de nødvendige Næringsmidler til Priser, som selv de fattigste kan overkomme? Hvilken Indflydelse paa Landbruget vil den uhyre forøgede Efterspørgsel faa, som vil blive Følgen af en almindelig Gennemførelse af en bedre Ernæring? Hvorledes kan den fornødne Merindførsel finansieres i Lande, som i Forvejen er mere eller mindre afhængige af Forsyninger udefra? Vil det ikke blive nødvendigt at tilvejebringe en eller anden international Organisation for Fordelingen af Verdensproduktionen af Ernæringsmidler? De Erfaringer, som er gjort med Hvede og Sukker, godtgør, at en international Kontrol lader sig gennemføre, hvor det drejer sig om at begrænse. Vil en saadan ikke ogsaa være mulig, hvor det drejer sig om at udvide? Løsningen af disse Spørgsmaal vil ikke blive let, da det for Tiden kun er forholdsvis faa Nationer, som er helt selvforsynende med Næringsmidler. Atter her vil det derfor vise sig, at internationale Handels- og Finansproblemer ligger bagved, hvad der i første Øjeblik kunde synes at være et indenrigsk socialt Spørgsmaal.

Undersøgelser i de senere Aar har muliggjort, at man nu kan trække Konturerne op for en Kost, der kan tilfredsstille alle Sundhedens Fordringer med en Sikkerhedsmargin for at beskytte mod Uvidenhed og Tilfældigheder. Det vanskeligste Problem er at sikre, at fuldlødig Kost er tilgængelig for enhver Samfundsborger, da for Tiden mindst en Trediedel af Menneskeheden ikke har Midler til at købe en saadan Kost. Som fremhævet af *John Boyd Orr* og andre Undersøgere, er det sandsynligt, at den letteste og billigste Maade til at bringe en saadan Kost indenfor hele Samfundets Rækkevidde er at sænke Prisen for de Fødemidler, der er af speciel Værdi for Helbredet. Af disse er *Mælk det vigtigste*, men ulykkeligvis gaar Tendensen i Retning af at hæve Mælkeprisen og desværre paa et Tidspunkt, hvor f. Eks. den engelske Advisory Committee of the Milk Nutrition Committee af sundhedsmæssige Grunde har tilraadet at hæve Mælkeforbruget til c. 1 Pint ($\frac{1}{2}$ L.) pr. Hoved pr. Dag, hvilket omtrent svarer til det Forbrug, der findes i de velhavende Familier. Dette Problem besværliggøres end mere derved, at der i Storbritannien (bortset fra Mælk til Kreaturfoder) kun produceres ca. 1,425 Mill. Gallons Mælk. Hvis Mælkeforbruget skal stige som anført, vil der kræves: 2,025 Mill. Gallon, saa at der fremkommer et Deficit paa: 600 Mill. Gallon = 2720 Mill. kg Mælk, over Halvdelen af Danmarks aarlige Mælkeproduktion, der andrager: 5,120 Mill. kg.

Hvis Landene i Stedet for at ødelægge deres Befolkning med Oprustning, og med de uundgaelige Følger deraf, vilde sætte alle Kræfter ind paa at løse Ernæringsproblemet, vilde Nationernes Styrke paa

en ganske anden Maade blive fremmet og Landbruget komme til sin Ret som Formidler af livsvigtige Ernæringsbestanddele. Der vilde da her i Landet ikke mere være Tale om en Indskrænkning af Mælkeproduktionen, den vigtigste af vore Ernæringsbestanddele, der tværtimod vilde kunne forøges til største Gavn for Sundhedstilstanden i Ind- og Udland og til Bedste for vor dygtige Landbostand.

DE RUSSISKE JERNBANER

Allerede under den første Femaarsplan 1928—33 viste det sig, at de russiske Jernbaner ikke var i Stand til at indfri de Krav, som den russiske Industri stillede. Efter Planen skulde Jernbanenettet udvides fra 77 000 km i 1928 til 95 000 km i 1933; ved Udgangen af 1933 var 83 000 km færdig. Flere Strækninger, deriblandt Linien *Sokora—Kottas*, som danner den korteste Forbindelse fra det indre Rusland til den isfri Murmanskyst, var endnu under Arbejde, og naar der ses hen til, at Gods- og Persontrafikken fra 1928 til 1932 var steget fra henholdsvis 156 Mill. t til 268 Mill. t og fra 258 Mill. Passagerer til 967 Mill., saa er det forstaaeligt, at Jernbanetrafikken maatte svigte. Det var særligt Vognmanglen, der gjorde sig gældende, det kneb med at fremskaffe det planlagte Antal nye Vogne. I 1933 skulde der bygges 30 000 nye Godsvogne, men det blev kun til 19 000, og for 1934 var der planlagt et Vognbyggeri paa 40 000 Godsvogne og 2 000 Personvogne, men Resultatet blev dog kun 29 000 nye Vogne. Det viste sig ydermere, at de mange nye Vogne ikke gjorde den Nyttevirkning som ventet, hvad der for en stor Del skyldtes, at Anlæg af nye Baner lagde Beslag paa mange Vogne. Der savnedes ogsaa elektriske Motorvogne, og der maatte sættes Dampmot ind paa elektrificerede Strækninger.

Elektrificeringen har dog gjort store Fremskridt. Under den første Femaarsplan blev 153 km elektrificeret og i 1934 yderligere 197 km og andre 1000 km er under Udførelse. Samtidig skred Banebyggeriet fremad og de for Kultrafik meget vigtige Linier *Novosibirsk—Kusnezsk* og *Moskau—Donetz* blev færdig. Over 1000 km Bane er yderligere under Udførelse. Den følelige Mangel paa Lokomotiver er imødegaaet ved en bedre Udnyttelse og Anskaffelsen af nye. Den planlagte Udnyttelse var fastsat til gennemsnitlig 180 km/Dag, men det er endnu ikke kommet til mere end 169 km daglig. I 1934 byggedes 1300 nye Lokomotiver og i 1935 nogle flere, men der henstaar endnu mange ubrugbare Lokomotiver, som venter paa at blive repareret.

OMBYGNING AF DAMPLOKOMOTIVER I FRANKRIG

Den franske Østbane har ombygget og moderniseret et stort Antal 25—30 Aar gamle 4-cylindrede Compound-Lokomotiver. Kedeltrykket er sat op fra 16 til 20 at, Fyrkassen er forsynet med *Nicholsons* Vandkamre, *Houlets* Overheder er anbragt i Røg-

kammeret og overheder Dampen til 400 Grader. Dampcylindrene er erstattet af nye med store Dampkanaler og Ventilstyring. Endvidere er der paamonteret *Kylchaps* Udgangshætte og en Fødevandsforvarmer. Ved det forhøjede Damptryk kunde Højtrykcylindrenes Diameter formindskes fra 405 til 370 m/m. Medens Lokomotivernes effektive Højsteydelse tidligere naaedes ved 80 km/T., kan den nu stige til Maksimalhastigheden, som er 120 km/T; og Kraftudviklingen, som før var 990 HK ved 65 km/T, er nu 1340 ved samme Hastighed og et Kulforbrug af 550 kg Kul i Timen pr. m² Risteflade. Den totale Risteflade er 3,2 m². Ved samme Vandforbrug som før Ombygningen er Nytteeffekten steget 50 pCt.

Resultatet i Togføringsførelse er, at det 79 t tunge Lokomotiv kan befordre et Tog paa 38 Vgl. paa Stigning 1 : 125 med en Hastighed af 80 km/T, og paa vandret Bane 115 km/T. Med et Tog paa 13 Vogne med 62 Vgl. kørtes med en Rejsehastighed paa 95 km/T. Paa et 160 km langt Strækingsafsnit kørtes vedholdende 106 km/T uden at overanstrengte Kedlen.

Mr. Steam.



JUBILÆUM

Lokomotivfører *L. Berg*, Aarhus, blev den 1. Januar 1912 ansat som Lokomotivfyrbøder i Struer og kan saaledes den 1. Januar 1937 fejre 25 Aars Jubilæum som Lokomotivmand og Medlem af D. L. F.

Berg kom i 1914 til Fredericia, og i 1920 fik han en Rangerplads i Horsens, hvor han har været siden, dog med Undtagelse af en Fraværelse paa et Aar, i hvilket Tidsrum han var stationeret i Thisted, hvortil han blev forflyttet ved sin Forfremmelse til Lokomotivfører i 1926.

Stationering af en Traktor i Horsens bevirkede, at der i Foraaret 1936 skulde forflyttes nogle Lokomotivførere derfra, og Jubilaren kom da til Aarhus.

Aarhus Lokomotivførerafdeling ønsker til Lykke paa Jubilæumsdagen.

J. B.

JULETRÆSFESTER

Københavnske Motorføreres og Lokomotivfyrbødernes Juletræsfest afholdes den 9. Januar 1937 Kl. 13 i Studenterforeningens Lokaler, Vestre Boulevard. Indtegningslister er ophængt paa Opholdsstuerne. Alle Lokomotivsamte Motormænd er velkomne.

Festudvalget.

D. L. F. Aarhus Afdelinger afholder sin aarlige Juletræsfest i Østergades Forsamlingsbygning Tirsdag den 29. December Kl. 19. Pensionister indbydes.

Festudvalget.

TAKSIGELSER

Tak for al Venlighed ved mit 40 Aars Jubilæum.
Einar Mathiesen, Gh.

Hjertelig Tak til alle for den store Deltagelse ved min kære Fader, pens. Lokomotivfører *L. Nielsens* Sygdom, Død og Begravelse.

E. R. Nielsen, Lokt.

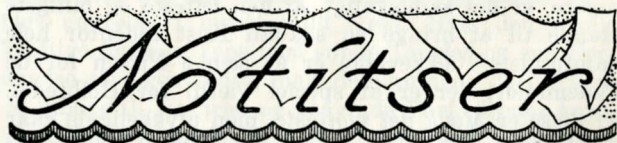
MOTORBOGEN

For 6 Aar siden udgav Teknologisk Institut en af Ingeniørerne *Niels Balle* og *Preben Hempel* udarbejdet »Motorbog«. Den har imidlertid længe været udsolgt, og Institutet har nu udsendt Bogen i 2. Udgave. I alt væsentligt er Retningslinierne fra 1. Udgave bibeholdt. Idet Bogen paa populær Maade og ved Hjælp af en Mængde Illustrationer forklarer Virkemaade, Indstilling og Pasning af Forbrændingsmotorer, Traktorer og Elektromotorer.

Som Følge af Motorteknikkens rivende Udvikling er store Dele af Bogen dog fuldstændig omskrevet, og Afsnittet om Dieselmotorer er betydeligt forøget. Endelig er der tilføjet et lille nyt Afsnit om Transmissioner, saaledes at Bogen, der er paa 368 Sider, nu omfatter et halvt Hundrede Sider mere end 1. Udgave.

Bogen er i første Række tænkt anvendt som Lærebog for Teknologisk Instituts Elever, men da Stoffet er skrevet paa let læselig Maade, vil mange, der har Interesse for at lære Motorer at kende, eller som til daglig har med Pasning af Motorer at gøre, kunne drage Nytte af den populære Haandbog.

Prisen er hos Boghandlerne 5,50 Kr. pr. Stk., men ved at indsende Bestilling til Bladets Kontor er vi i Stand til at fremskaffe den til en Pris af 4,50 pr. Stk., naar dette Beløb indsendes samtidig med Bestillingen.



Rustningsindustrien i Tyskland.

Et Bevis paa, hvorledes Krigs- og Rustningsindustrien i Tyskland er i Virksomhed, udledes bl. a. deraf, at Indførsel af Kobbererts i de første 9 Maaneder af indeværende Aar er steget med ca. 100 000 t i Forhold til forrige Aars Indførsel i samme Tid.

I samme Tidsrum er Indførslen af Bauxit (et Mineral, som bruges til Fremstilling af Aluminium og ildfaste Lervarer) steget med over 100 pCt., nemlig fra 308 900 t i 1935 til 644 000 t i 1936.

40 Timersugen i Ny Zeeland.

Med 40 Timers Ugens Indførelse ved Jernbanerne i Ny Zeeland blev Arbejdstiden for de forskellige Grupper af Arbejdere forkortet med fra 4 til 10 Timer om Ugen. Det er dog kun faa, som har faaet den 10 Timers Forkortelse, d. v. s., at det kun var faa, som havde 50 Timers egentlig Arbejdstid.

Uge- eller maanedslønnet Personale bevarer deres Løn uforandret. Derimod har de timelønnede fra og med 1. September faaet en Timelønsforhøjelse paa 10 pCt., hvilket svarer til 4 Timers Indtægt. Dette er altsaa ensbetydende med, at Personale, som har faaet mere end 4 Timers Arbejdstidsnedsættelse har maattet gaa med til en Lønedsættelse. Dette gælder dog kun for en Overgangsperiode.

I. T. F.

Nye Frirejsebestemmelser i Luxemborg.

Personalet ved Prins Wilhelmsbanen i Luxemborg har fra og med 1. November 1936 faaet ændret deres Frirejserettigheder, saa de nu er i Overensstemmelse med, hvad der gælder for de franske Jernbanemænd. Dette er en afgjort Forbedring for det luxemborgske Personale.

I. T. F.

Udvidelse af Enheden inden for det franske Jernbanepersonale.

Som tidligere meddelt har det socialistiske Jernbaneforbund og det kommunistiske Jernbaneforbund i Frankrig sluttet sig sammen, og det meddeles nu, at en Organisation af teknisk Personale, nemlig Værkstedernes og Depoternes Tilsynsførende ogsaa har sluttet sig til Jernbaneforbundet.

I. T. F.

Sejr ved Tillidsmandsvalgene ved de tjekkoslovakiske Baner.

Den 3. til 6. November har der fundet Valg Sted til Tillidsmandsudvalgene samt af Personalerepræsentanter i de forskellige sociale Udvalg hos de tjekkoslovakiske Statsbaner. 5 Jernbaneforbund, af hvilke 3 er tilsluttet I. T. F., har forenet sig i en demokratisk Blok, medens 12 forskellige andre Grupper af Jernbanemænd dannede en Blok med reaktionær, ja halv fascistisk Tendens. Desuden var der et lille Haandværkerforbund, der dog var uden Betydning, som havde sin egen Kandidatliste.

Skønt næsten hele den borgerlige og reaktionære Presse anbefalede sidstnævnte Blok, sluttede Valgene med en glimrende Sejr for den demokratiske Liste, der fik 103 526 af ialt 131 801 Stemmer (80 pCt.), medens den reaktionære Blok kun fik 26 547 Stemmer og Haandværkerforbundet 1 728. I Forhold til de sidst afholdte Valg (1932) fik den demokratiske Liste 7 544 Stemmer flere end deres daværende Modstandere. De reaktionære fik derimod 2 113 Stemmer færre. Mandaternes Fordeling er som følger: den demokratiske Liste 1 862, den reaktionære Blok 408 og Haandværkerne 14. Det mærkværdige er, at de Grupper og Foreninger, der danner den reaktionære Blok, paa staar tilsammen at have 70 000 Medlemmer.

I. T. F.



Genansættelse fra 1.—12.—36:

pens. Lokomotivfører N. C. P. Stubdrup, Struer, som Lokomotivfører, Brande.

Forflyttelse efter Ansøgning fra 1.—12.—36:

Lokomotivfører J. W. Jensen, Padborg, til Viborg.
Lokomotivfører J. C. R. Nissen, Brande, til Fredericia.

Tildeling af Funktion som Depotforstander fra 1.—12.—36:

Lokomotivfører P. Møhler, Kolding, efter Ansøgning ifølge Opslag, i Kolding.

Dødsfald:

Lokomotivmester I H. P. Baunsgaard, Nyborg, den 4.—12.—36.

Udnævnelse fra 1.—1.—37:

Lokomotivfyrbøder A. Brunsholm, Langaa, til Lokomotivfører i Struer (min. Udn.).

Lokomotivfyrbøder L. K. Larsen, Struer, til Lokomotivfører i Struer (min. Udn.).

Forflyttelse fra 1.—1.—37:

Lokomotivfører J. I. V. Hansen, Tønder, efter Ansøgning til Esbjerg.

Tilladelse til at bytte Opholdssted fra 1.—1.—37:

Lokomotivfyrbøderne P. G. Møller, Gh., og N. V. Ø. Jensen, Padborg.

Afsked:

Lokomotivfører P. K. O. Arding, Gh., efter Ansøgning paa Grund af Svagelighed med Pension fra 28.—2.—37 (min. Afsked).



Optagelse af nye Medlemmer:

Overflyttet fra Dansk Jernbaneforbund:

Motorfører II T. Hjorth, Enghave, 1.—10.—36.

Motorfører II H. P. Pedersen, Skelskør, 1.—11.—36.

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

Lokomotivfyrbøder N. B. Dahlsen, Brande, 1.—11.—36.

Optaget som ekstraordinære Medlemmer:

pens. Lokomotivførere:

S. V. Christiansen, Østergade 31, 1., Vejle, 1.—9.—36.

E. S. Rohde, Revvej 37, Korsør, 1.—9.—36.

H. Jørgensen, Stavnshjerg Allé 24, Herlev, 1.—10.—36.

P. C. Jensen, Fynsgade 4, Randers, 1.—10.—36.

W. M. N. Clausen, Markgade 13, Tønder, 1.—10.—36.

M. Mortensen, Esbjerg, 1.—11.—36.

O. C. G. J. Frandsen, Vanløse Allé 23 G, 2., F., 1.—11.—36.

L. J. Jagd, Marselisborg Allé 25, Aarhus, 1.—11.—36.

H. P. Nissen, Sdr. Boulevard 78, 2. th., V., 1.—11.—36.

T. M. Blond, Ansgarsvej 5, Fredericia, 1.—12.—36.

A. C. Horn, Trekronersvej 7, Viborg, 1.—12.—36.

Lokomotivmestre:

H. Junge Jensen, Brande, 1.—11.—36.

N. C. L. Boesen, Langesund 6. Kbh., 1.—11.—36.

pens Lokomotivmester:

A. C. Kirkensgaard, Sv. Trøstsvej 4 b, Kbh., 1.—11.—36.



STATSBANEPERSONALETS
BIBLIOTEKER

Si.-Palater Jyl.-Byn

Nye Bøger.

18030 17197 Reerslev, S. A.: Forsigtighed lønner sig — ikke altid.
18031 17147 Skovhus, G.: Søster Kora.
18032 17181 Rye, O.: Livsens Kilder.
18033 16845 Gudmundsson, K.: Jordens Barn.
18034 17145 Carlsen-Skiødt, J. C. A.: Præsten Jens Bro.

18035 17180 Poulsen, K.: Breve fra Ensomheden.
18036—17175 Jürgensen, J.: Hvide Mænd og sorte Folk.
18037 17158 Hansen, J.: Vi travler til Spanien.
18038 Larsen, N.: Damen med Lampen.
18039 17137 Neumann, R.: Struense.
18040 17185 Dahl, V.: Søkende.
18041 17188 Hellstrøm, G.: Storm over Skærgaarden.
18042 17186 Elkjær, S.: Mellem Hav og Fjord.
18043 16288c Jacob, N.: Fire Generationer.
18044 17183 Barnes, M. A.: Et Ægteskab.
18045 17191 Lockhart, R. H. B.: Dagene derpaa.

Kallundborg

Kallundborg Brugsforening
og Købmandshandel.

Kolonial - Vin - Kaffe
Konserves - Isenkram.

Støt vore Annoncører!

Chr. Schrøder Murermester og Cementvarefabrikant,
Telefon 360
anbefaler sig med alt Murerarbejde,
Terrassoarbejde, Havefliser,
Flagstangsfødder 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 —

Svendborg

Husk Svendborg Bryghus Øl

„Køb Deres Uhre og Brillere hos os“
Martin Petersen & Søn, Svendborg

Brande

JENS RASMUSSEN & SØN'S
Skræder og Herreekliveringsl.
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!

Slagelse

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
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.