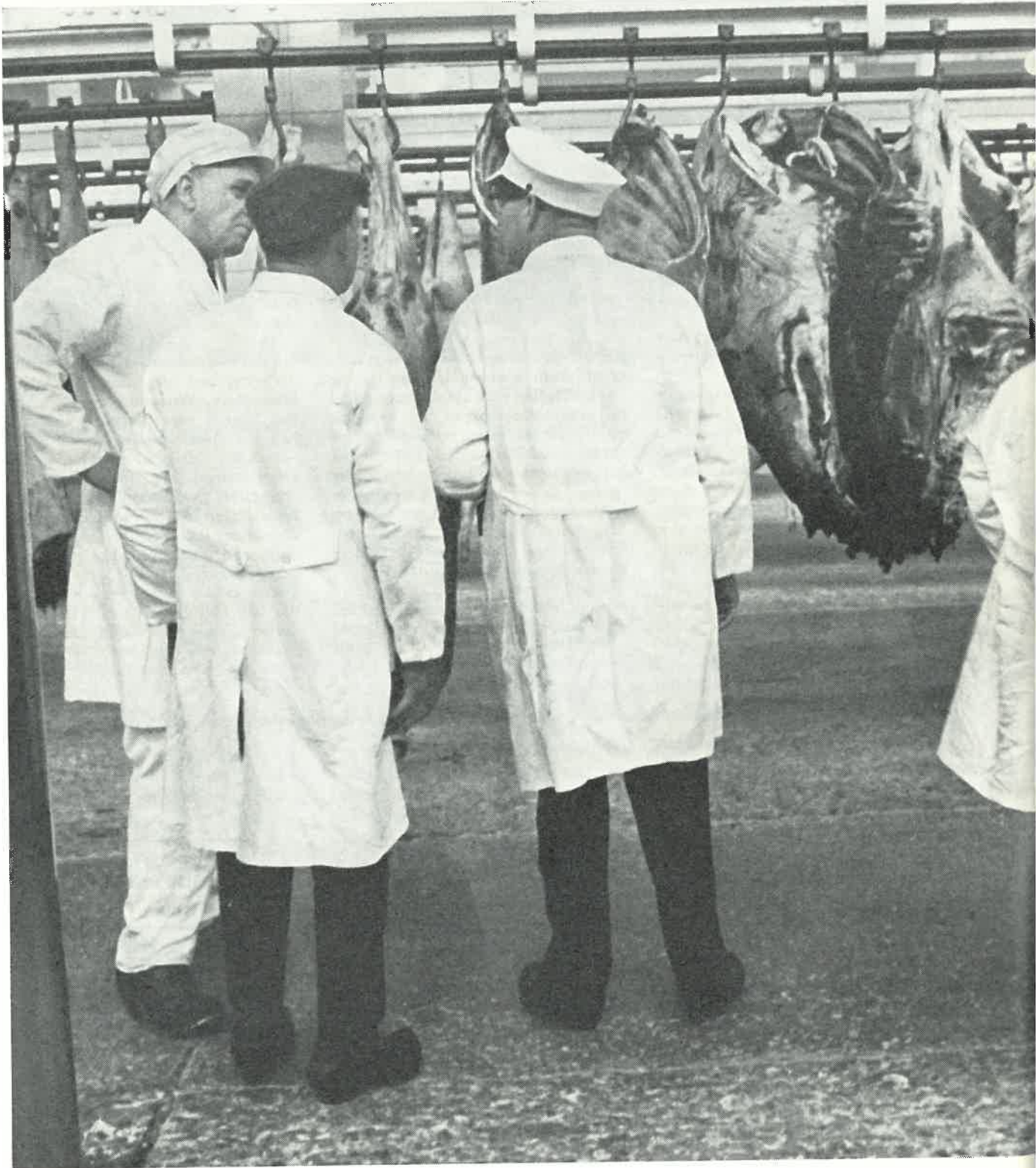


arbejdsgiveren  10

UDGIVET AF DANSK ARBEJDSGIVERFORENING 15. MAJ 1908





En morgen i Kødbyen

Kødbyen i København er arbejdsplads for omkring 5000 mennesker, hvoraf de ca. 3600 er ansat i de mange virksomheder, som holder til der. Navnlige om morgenen, når slagterne kommer for at handle, udfolder der sig et broget folkeliv

Det er blevet moderne at studere »folkeliv«. Er man i Paris, skal man se de store kød- og grønthaller, er man i London, må man simpelthen ikke gå glip af loppetorget, og i Palma på Mallorca anses det nærmest som kriminaliserende, hvis man ikke har været på grøntorvet en tidlig morgen.

Hvis De er interesseret i at studere folkeliv herhjemme – (er ikke alt omkring os folkeliv?) – så lyt til et tip:

Smut en morgen en halv times tid tidligere ud af fjerene, nap en ekstra morgenbitter (især hvis det er koldt), og tag omkring halvottetiden en vending ind omkring Københavns Kødbye. Indsnus duften af wienerpølser, røget skinke og nylavet Salami. Se solen glimte i en frisk rygeost eller en velpudset bil. Oplev slagternes handel med kommissionærerne i »Flæskehallen«. Kort sagt: Studér hvad der sker omkring Dem!

Det er det, man romantisk – ikke derfor usandt – kalder »folkeliv«.

Bor De i provinsen, er sagen selvfølgelig en smule mere kompliceret, men så en gang ved lejlighed ...

Nordens største

De lave, hvidmalede husrækker med de mange fabrikker og engrosforretninger, som rent fysisk udgør Københavns Kødbye, danner ramme om hen imod 5.000 menneskers daglige arbejdsplads. Heri medregnet såvel de »fastboende« som kunderne udefra.

Kødbyen er Nordens største kødmarked og omsætter for et sted mellem én og to milliarder kroner om året. Det sker inden for et område på 156.000 kvadratmeter, og da hver og én jo snart ankommer i bil, er det ikke noget under, at trafiksituationen rundt om på gaderne i Kødbyen i hvert fald i et par morgentimer har et kaotisk islæt.

Hvis De vil begynde med begyndelsen, kan De tage en kop kaffe i restaurant »Tyren« og samtidig kaste et blik på enkelte historiske kendsgerninger om Kødbyen:

Kommunalt foretagende. Dannet i 1878–79 som »Københavns nye Kvægtorv«. Første flæskehal i brug 1910. Opført i sin nuværende form i årene 1931–34. Formål: At være centrum for engros-handelen med kødvarer i hovedstadsområdet. Hjemsted for ca. 50 fabrikker og engros-virksomheder af meget



forskellig størrelse. I alt ca. 300 lejemål. Ca. 3.600 mennesker fast beskæftiget af de forskellige virksomheder. Officielt navn: Københavns Torve- og Slagtehallen.

Det centrale tidspunkt er kl. halvotte om morgenen. Da lyder en sirene, og de mange købere, der har hobet sig op uden for flæskehallen, stormer ind ad dørene for at komme først til kommissionærerne og få det bedste kød.

Flæskehallen virker utrolig stor. Man har intet sted i hallen fuldt overblik over dens størrelse. Navnlig ikke, når den er fyldt op til birstepunktet med 7.000 dyrekroppe. Hallen er 8.000 kvadratmeter stor og har dertil fire kølerum på ca. 2.000 kvadratmeter. Temperaturen i flæskehallen er af hensyn til kødet – alt er dyrlægekontrolleret, kræves i lov – kun 7–8 grader, og da det desuden trækker en del, skal De nok overveje et par lange sokker og en sweater.

Det er ikke så ligetil at transportere de tunge dyrekroppe rundt i det store lokale. Til assistance har »kødslæverne« et syv kilometer

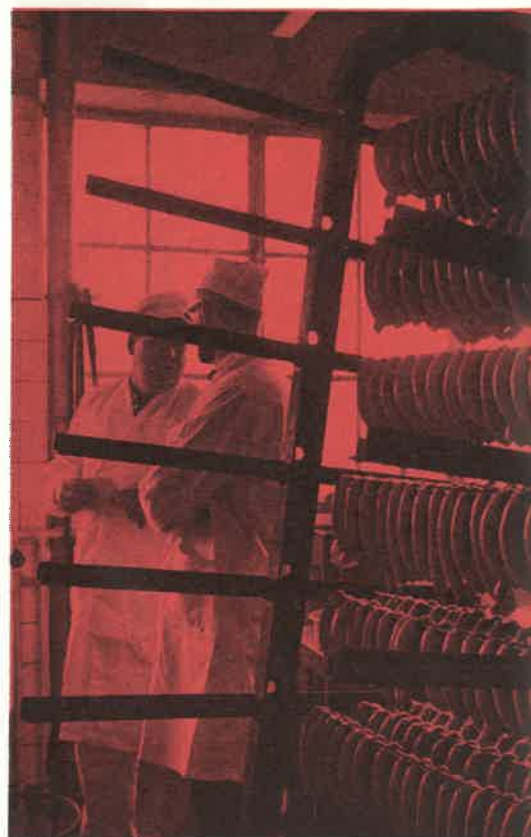
langt rørbanesystem, hvorpå kroppene er anbragt i kroge. Man rangerer så rundt med kroppene, efterhånden som de skal ud. Det var ikke til at se på »slæverne«, om de var sure på den slagter, der absolut skulle have de to kroppe inde i midten af en række, så halvdelen af kroppene måtte rangeres ind på et sidespor, for at netop de to kroppe kunne komme ud.

Men hvad. Det er vel med i prisen!

Cowboy-stemningen

Hvis De har et eftermiddagsjob – eller måske ligefrem en fridag – kan De blive, til kvægmarkedet afholdes ved 9-tiden. Det sker dog kun om onsdagen og har aftaget betydeligt i omfang. Så stærkt, at man har kunnet leje halvdelen af øksnehallen ud til andet formål.

Alligevel kan man sagtens høre et rigtigt kobrøl, og der er lidt cowboy-stemning over det, når en drift levende kvæg skal »trækkes« ud til jernbanen med eksport for øje. Det går nu heller ikke stille af,



når dyrene skal dreje til højre – til slagtehuset.

Her skal De nu ikke gå med ind, hvis De har let til kvalme og utilpashed. For det kan godt være en temmelig blodig affære. Slagtnin-gernes antal er dog gået stærkt ned i de senere år. Dyrene slagtes ude på de lokale slagterier.

Det er lidt vanskeligt at få et overblik over situationen sådan en formiddag, så for at få et begreb af størrelsesordenen, skulle De måske lige have nogle tal. De findes i skemaet nederst på siden.

Pølser for enhver smag

Det er muligt, at De – hvis De spør'r pænt! – kan være lige så heldige, som vi var. Vi fik lov at komme indenfor i en af Kødbyens mange virksomheder, Aug. Olsen & Søn A/S.

Her lavede man i den ene afdeling alt godt til et stykke hånddeltet med fedt: Leverpostej, spegepølse, kødpølse, rullepølse og hvad det hedder alt sammen. I den anden afdeling havde man koncentreret produktionen om pølser af enhver art.

Aug. Olsen & Søn beskæftiger omkring 125 mennesker og har en årlig omsætning på 24–25 mill. kr. Man bruger hovedsagelig faglærte slagtere til de forskellige opgaver.

Vi var en tur rundt i nogle af afdelingerne, og det virker nu på en eller anden måde ejendommeligt, når man har et ganske bestemt forhold til spegepølse, at se farsen til den blive *skovlet* ud af de maskiner, hvori den blandes. Det ligesom forrykker billedet af de pæne runde skiver på brødet.

Hos Aug. Olsen & Søn A/S laver man omkring 60–70.000 pølser om dagen. (En stor del af dem går til virksomhedens egne pølsevogne rundt i Storkøbenhavn). En pølse er ikke bare en pølse. Man



benytter alle former for fars med endnu flere former for krydderier, så man efterhånden kan få noget »for enhver smag«, som det hedder.

Pølsekinder viser sig at være noget så fornemt som lammearme. Da man i denne ene virksomhed bruger tarme fra ca. 1.000 lam om dagen, kan man godt forstå, at der her er tale om en importvare. Nok ser vi flere får og lam på vore marker, men pølsekinder-leverancer af den størrelsesorden må vi overlade til skotter og new zealændere.

I Danmark må det vist være til-ladt at filosofere lidt over pølser som institution. Man hører meget ofte følgende bemærkning:

– Hvorfor smager pølser dog altid bedst ved en pølsevogn?

Nogle ynder at være morsomme og svarer, at det skyldes sennep. Fra videnskabeligt hold siger man noget andet: Det er vandet! Forstået således, at det vand, pølsemanden opbevarer pølserne i, er mættet af de salte og krydderier, der er indeholdt i pølserne. Derfor

	Svine-kroppe	Okse-kroppe	Kalve-kroppe	Spæde-kalvekroppe	Heste-kroppe	Fåre- og lamme-kroppe	Mellem-stykker	Kød-stykker
Tilførslen fra:								
Udenbys slagtehusse	217 755	101 509	32 871	449	700	23 684	301 277	–
Københavns offentlige slagtehusse	5	7 192	1 804	5	126	774	–	–
Til salg i hallen	217 760	108 701	34 675	454	826	24 458	301 277	–
Til efterkontrol	3 974	983	144	–	1	5 895	122	455 229
Ialt	221 734	109 684	34 819	454	827	30 353	301 399	455 229

Den samlede vægt af de tilførte kødkroppe m. v. har andraget ca. 44 150 000 kg.

trækkes der ikke mere kraft ud af pølserne, hvorfor de kommer til at smage bedre.

Det lyder da rigtigt.

Og uden at gå *Mogens Brandt* i bedene kan man vist godt tillade sig at nævne, at man ved tilberedning af pølserne derhjemme *ikke* skal lægge dem i koldt vand og så koge dem. Pølserne er færdige fra fabrikkens side, og de skal bare lægges i vand, der netop har kogt – husk at slukke – og så stå en halv snes minutter. Så undgår man at koge for megen kraft ud af pølserne, og man undgår de krumme,

revnede misfostre, der i hvert fald ikke smager af noget som helst.

I øvrigt kan man nu få pølser i lufttætte pakninger, der bare skal lægges ned i vandet. Det bevarer yderligere kraft i pølserne.

Men lad os konkludere:

Har De en morgen lyst til at se noget andet, noget særpræget. Til at opleve en ganske speciel stemning eller følge en okse fra stald til slagtevindue, så tag ud i Københavns Kødby en morgen.

Her er den markedsstemning, mange tager til Paris eller London for at opleve.

jøp



Lastbilerne skal være trafiksikre

Nu skal britiske lastbiler til at være trafiksikre!

Fra 1. juli bliver sikkerhedsprøver for lastbiler obligatoriske i Storbritannien. Det betyder, at hvis en lastbil ikke er i orden, får den ikke lov at køre mere. Og samtidig indføres en lydkontrol. Hvis lastbilerne larmer for meget, kan ejerne risikere bøder op til 900 kr.

Den nye sikkerhedskampagne er indledt af trafikminister *Barbara Castle* – for nylig udnævnt til økonomiminister – der netop med succes havde gennemført en ballon-kampagne for at komme drikkeri i forbindelse med bilkørsel til livs.



Statistikken er på trafikministerens side. Hvert 67. minut bliver et menneske dræbt på de britiske landeveje, og hvert år er mere end 4.000 lastbiler impliceret i ulykker.

Derfor indrettes nu prøvestationer over hele landet. Man har investeret 135 mill. kr., og den 1. juli venter man 68 stationer i arbejde. Det koster mellem 90 og 125 kr. at blive trukket ind til prøve.

Fra nu af til den nye lov træder i kraft 1. juli gives gratis kontrolprøver for de firmaer, der har lyst. Ved prøvestationen i Ipswich har man indtil nu kontrolleret 102 lastbiler. Kun 1 (én!) var uden fejl.

Mere end halvdelen af de kontrollerede lastbiler ville have fået taget pladerne, hvis de var blevet »fanget« efter lovens ikrafttræden 1. juli. Og det ville have krævet store reparationsarbejder på de øvrige vogne, inden de var køreklare i lovens forstand. Man fandt i alt 618 fejl – mere end 6 pr. vogn.

Man fandt flest fejl ved chassis og bremsesystem, henholdsvis 180 og 165. Derefter kom fejl ved instrumenter, ledningsnet, betjeningsgreb etc. med 113, fejl ved lyset 65, styretøjsfejl 12. Gruppen »diverse fejl« nåede op på 83.

Myndighederne ryster for, hvad der vil ske, når i alt 800.000 lastvogne skal kontrolleres!

Overvægt er transportindustriens svøbe. Prøvestationerne har fundet, at det slid, der forekommer ved at overbelaste lastbilerne, svækker bilerne på flere punkter. Mange af de konstaterede fejl kunne desuden henregnes til direkte dårlig vedligeholdelse. Og et biprodukt af den dårlige vedligeholdelse er støjproblemer.

Trafikministeriet vil ikke mere tolerere den overhåndtagende motorlarm

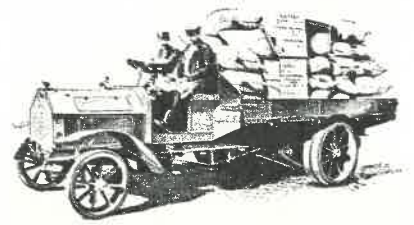
på landevejene. Man har sat grænsen 87 decibel for privatbiler og 92 decibel for lastbiler. (For at have noget at sammenligne med: En stille hvisken på 1½ meters afstand giver et udslag på 34 decibel, og en larmende klokke på en halv meters afstand ca. 80 decibel).

Der er imidlertid fra flere sider kommet reaktioner gående ud på, at såvel sikkerheds- som støjkravene er for hårde. Fra vognmandsorganisationernes side mener man, at kravene er for høje, fordi lastbilerne på grund af deres hårde slid stadig forringes. Man er bange for, at kravene – hvis de håndhæves strengt – kan få hele den britiske lastvognsflåde til at gå i dok.

Regeringen er imidlertid ubøjelig. Fra trafikministeriets side siger man:

– Vi kan ikke tolerere tilstande, hvorefter enhver, der har lyst, kan købe en brugt lastbil, give et par billige tilbud, etablere sig som »vognmand« og derefter – på grund af manglende vedligeholdelse af bilen – være en evig trussel på landevejen.

De nye regler kommer på et tidspunkt, hvor trafikministeriet søger at få en ny transportlov vedtaget i parlamentet. Ifølge denne lov foreslås, at 5



milliarder ton-kilometer overføres fra landevejene til jernbanerne over en 7-års periode.

I den forbindelse skal det gøres vanskeligere at få næringsbrev som vognmand, ligesom der skal indføres visse regler for chaufførerne, så de får de nødvendige hviletimer.

Og selv om en del kritiserer så kraftige indgreb fra en kvindelig trafikminister, der end ikke har kørekort, hilser mange hendes sikkerhedsfremfor-alt-kampagne hjertelig velkommen.

H. D.

