



25. AARG. N^o 22.

REDIGERET AF C. M. CHRISTENSEN

20. November 1925.

PRISNIVEAUET

Vi bringer nedenfor efter Statistiske Efterretninger en Oversigt over Detailpriserne i Oktober Maaned og optrykker en Tabel, der viser Priserne i samme Maaned sammenstillede med tilsvarende Priser i Juli Maaned 1925. Tabellen viser Prisforskellen saavel i Ore som i pCt., og som det vil ses, er der en ret væsentlig Prisnedgang. Der er jo meget, der tyder paa, at den Prisnedgang, vi nu er inde i, vil fortsætte saaledes, at Pristallet, naar det skal fastsættes i Februar, vil vise en betydelig Nedgang.

Detailpriserne i Oktober 1925.

Ved Indberetninger fra Kommunalbestyrelserne i Kjøbenhavn, Frederiksberg og Gentofte Kommuner, fra samtlige Købstadskommuner og fra noget over 100 Landkommuner er der for Oktober Maaned 1925 — paa samme Maade som for de foregaaende Kvartaler — fremskaffet Oplysninger til Beregning af Gennemsnits-Detailpriser for Landets forskellige Dele. Oplysningerne er indsamlet i første Uge af Oktober Maaned.

Priserne viser fra Juli til Oktober for saa godt som alle Varers Vedkommende en Nedgang, der dog er meget forskellig for de forskellige Varer. I omstaaende Oversigt er for de enkelte Varer for Landet som Helhed angivet Forskellen mellem Juli- og Oktoberpriserne, saavel absolut som procentvis. Det vil ses,

at den forholdsvis største Nedgang i Prisen udviser Flormel, hvor Prisfaldet andrager 30 pCt. Ogsaa Brød er faldet betydeligt, nemlig Rugbrød med ca. 26 pCt., Sigtebrød med 20 pCt., men Franskbrod med kun ca. 15 pCt. Af andre Varer, der er faldet over 20 pCt., er der kun Byggryn, bortset fra saadanne Varer som Kartofler og Grøntsager og Sild, der paa Grund af Aarstiden nu er væsentlig billigere end i Juli. Sukker er faldet 15—19 pCt., og for de fleste Kolonialvarer, bortset fra Flormel, har Prisnedgangen fra Juli til Oktober udgjort mellem 9 og 16 pCt., medens Margarine og Plante-fedt er faldet 12—15 pCt., For Smørrets Vedkommende er Nedgangen afbalanceret af den Stigning i Prisen, der normalt finder Sted om Efteraaret, saa at Prisen i Oktober kun er 2 pCt. lavere end i Juli. For Sødsmælk er der en mindre Prisnedgang, medens Ægprisen som Følge af Aarstiden er en Del højere i Oktober end i Juli. For Okse- og Kalvekød har Prisnedgangen udgjort 13 til 19 pCt., medens Nedgangen for Svinekød og andre Flæskeprodukter har været væsentlig mindre.

Hvad angaar andre Varer end Fødevarer, har der været en ret betydelig Nedgang for Sæbe, Soda, Petroleum, Kul og Koks, medens Gas- og Elektricitetsprisen er uforandret. For nyt Fodtøj er den stedfundne Nedgang ganske ringe, og for Fodtøjsreparation er Prisen praktisk talt uforandret fra Juli til Oktober.

Det skal tilføjes, at det foreliggende Materiale for Oktober synes at tyde paa, at den nedgaaende Bevægelse i Prisen ikke allevegne og for alle Varers Vedkommende har gjort sig gældende med samme Styrke — og for saa vidt giver Prisoplysningerne for Oktober et karakteristisk Billede af en Prisfaldsperiode.

Gennemsnits-Detailpriser for hele Landet.

	Juli 1925		Okt. 1925		Prisforskel fra Juli til Okt. 1925	
	Øre	Øre	Øre	Øre	Øre	pCt.
Rugbrød 4 kg	132	98	÷34	÷25.8		
Sigtebrød kg	70	56	÷14	÷20.0		
Franskbrød	101	86	÷15	÷14.9		
Flormel	62	43	÷19	÷30.6		
Byggryn, danske	63	49	÷14	÷22.2		
Havregryn, danske	96	81	÷15	÷15.6		
Semoulegryn	83	73	÷10	÷12.0		
Kartoffelmel	72	63	÷9	÷12.5		
Risengryn	95	88	÷7	÷7.4		
Sagogryn	92	77	÷15	÷16.3		
Gule Ærter, Victoria, afsk.	101	88	÷13	÷12.9		
Hugget Melis Nr. 1	77	65	÷12	÷15.6		
Parin, lyst, Nr. 1	63	51	÷12	÷19.0		
Kaffe	557	506	÷51	÷9.2		
Te, alm. Kongo	1000	952	÷48	÷4.8		
Tørr., am. Æbler, ringede	252	228	÷24	÷9.5		
Tørrede Abrikoser	348	323	÷25	÷7.2		
Svedsker m. Sten	166	151	÷15	÷9.0		
Rosiner, Valencia	186	159	÷27	÷14.5		
Fiskeboller, færøiske 1/2kg	83	80	÷3	÷3.6		
Henkogte Ærter, grove	89	81	÷8	÷9.0		
Hvidtøl Nr. 1 1/4Fl.	26	26	0	0		
Bayersk Øl 1/4Fl.	30	30	0	0		
Smør, lurmærket kg	487	477	÷10	÷2.1		
Margarine (animalsk)	254	216	÷38	÷15.0		
Plantefedt (Palmin)	206	181	÷25	÷12.1		
Vegetabilmargarine	202	174	÷28	÷13.9		
Mejeri-Øst	208	195	÷13	÷6.3		
Æg, nylagte danske Snes	317	358	+41	+12.9		
Sødmælk Litet	38	36	÷2	÷5.3		
Helskummet Mælk	12	12	0	0		
Kærnemælk	17	17	0	0		
Oksekød (Forkød) kg	227	183	÷44	÷19.4		
Oksekød (skært Kød)	332	288	÷44	÷13.3		
Kalvekød (Forkød)	230	197	÷33	÷14.4		
Fersk Svinebov	265	244	÷21	÷7.9		
Mørbrad	452	430	÷22	÷4.9		
Saltet Brystflæsk	332	308	÷24	÷7.2		
Isl. Lammekød, Forbov	219	214	÷5	÷2.3		
Røget, benløs Skinke	479	463	÷16	÷3.3		
Svinefedt, krydr., dansk	287	269	÷18	÷6.3		
Spegepølse	514	507	÷7	÷1.4		
Ferske Sild	107	79	÷28	÷26.2		
Torsk	71	80	+9	+12.7		
Rødspætter	200	186	÷14	÷7.0		
Klipfisk	188	174	÷14	÷7.4		
Hvidkaal	—	16	—	—		
Gulerødder ¹⁾	78	23	—	—		
Kartofler, i større Part. ²⁾ 50kg	1713	579	—	—		
Kartofler, i mindre . . . ³⁾ kg	2039	16	—	—		
Køkkensalt	19	18	÷1	÷5.3		
Amerikansk Vaskesoda	17	17	0	0		
Brun Sæbe, prima	93	80	÷13	÷14.0		
Petroleum, Waterwhite Liter	28	24	÷4	÷14.3		
Skotske Nøddekul hl	375	330	÷45	÷12.0		
Knuste Koks, leveret	305	252	÷53	÷17.4		
Elektricitet kwt.	59	59	0	0		
Gas m ³	30	30	0	0		
Optændingsbrænde kg	11	10	÷1	÷9.1		
Herrestøvler, Box calf, gnsyede Par	2519	2450	÷69	÷2.7		
Forsaaing og Bagfl. a fdo.	825	823	÷2	÷0.2		

1) Juli-Priserne gælder nye Gulerødder.

2) Juli-Priserne gælder nye Kartofler.

3) Det første Tal i Kolonnen med Juli-Priserne angiver Prisen for gl. Kartofler, det sidste Tal Prisen for nye Kartofler.

LOCK-OUT BIDRAGENE

Af en lille Notits i vort ærede Blad ser jeg, at der findes Medlemmer paa Godsbanegaarden, som endnu ikke har fundet sig foranlediget til at betale de af Delegeretmødet bestemte smaa Beløb til Hjælp for vore gamle Kolleger i deres Kamp til Værn for deres økonomiske Interesser. Jeg forstaa ogsaa den ærede Indsenders Harme, som jeg fuldt ud deler; men jeg forstaa ikke de Lokomotivførere paa Gb., som vil anse det for passende at forarsage Uro inden for Organisationen i den Anledning.

For mig staa det som noget ufatteligt, at den Afdeling, som saa tit og ofte, ja, baade for tit og for ofte, har fundet Anledning til Angreb paa Hovedbestyrelsen, fordi den ikke gik kraftig nok til Værks, som fandt det opportunt at vilde vise deres store Krigslyst, naar Lejlighed gaves, ja, som altid kom med larmende Instrumenter, for at vi ude i Landet kunde beundre dem. Men vi har altid været klar over, at der kun var lidt Rygrad og lidt Luft i de Folk, thi saa snart der bliver appelleret til dem om Hjælp til en anden Organisation, hvis Formaal er det samme som vort, og som vi er knyttet til saavel ved Overenskomst som ved Fagets mange Baand, saa ryger Luften af dem og de ligger som slatne Skrigeballoner paa Jorden.

De Par Skilling maa de passe paa, hellere maa de svække Organisationen, end de vil rette dem efter deres Organisations Beslutning.

Maaske er det ikke de Hold, maaske er det Folk, som har faaet en misforstaaet Selvstændighedsfølelse forkert i Halsen, hvad ved man. Maaske er det Folk, hvis politiske Anskuelse træder hindrende i Vejen. Som om der ikke inden for de samvirkende fandtes mange Folk af deres politiske Overbevisning.

De Folk er der, fordi deres faglige Interesser siger dem, at det er klogt.

Men den ene Gang er det politiske Opfattelser, de gaar og falder i; en anden

Gang er det noget andet. De bør dog en Gang belæres om, at D. L. F. i intet Tilfælde har drevet Partipolitik, men en faglig Politik, med det Formaal at støtte og styrke Lokomotivmændenes Position.

Hr. Redaktør, sig os, hvem de Herrer er, som ikke har betalt deres Ekstra-Kon-tingent.

En Fynbo.

— — —
Det ligger i Hovedbestyrelsens Haand at offentliggøre Navnene paa de Medlem-mer, der er til Restance.

Red.

STATSBANERNES MOTORVOGNE

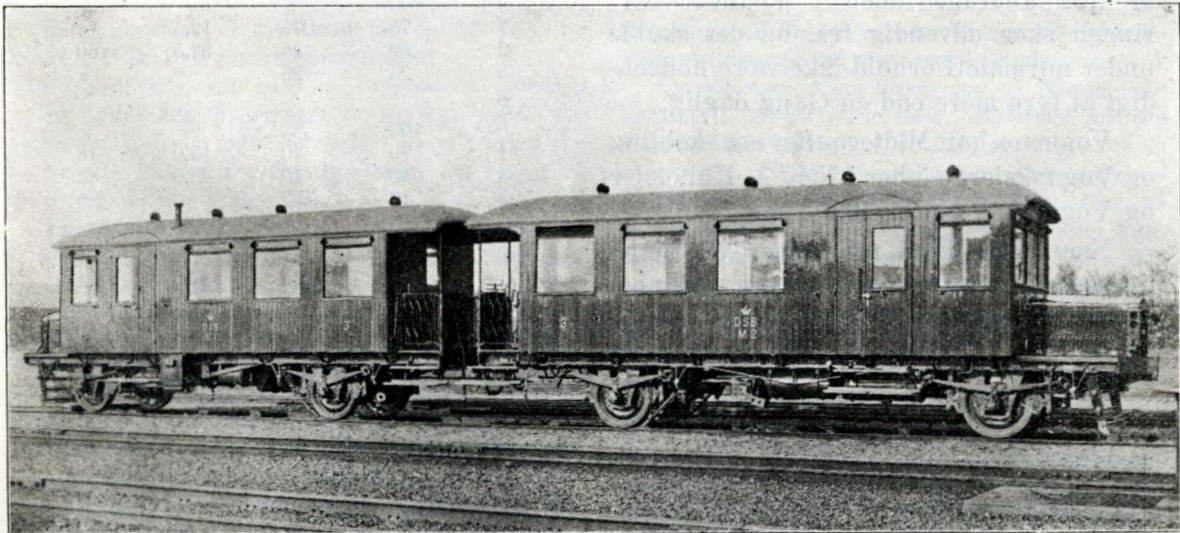
For et Par Uger siden ankom til Aarhus de første to Motorvogne fra A/S. De forenede Automobilfabrikker i Odense. Der er som bekendt bestilt 5 Motorvogne hos dette Firma, og Nr. 3 ventes leveret i disse Dage. De til Aarhus ankomne Vogne er egentlig bestemte for Strækningen Nørrebro—Hellerup, men skal midlertidig indsættes paa Strækningen Aarhus—Ris-kov—Grenaa Landevej en ny Rute paa en Del af Strækningen Aarhus—Ryomgaard.

Forinden de afsendtes til Aarhus har

de i Slutningen af forrige Maaned og i Be-gyndelsen af indeværende Maaned løbet Prøveture paa Strækningen Nyborg—Strib og Prøvernes Resultat viste sig tilfreds-stillende.

Vognene er toaklede og ligner i høj Grad de saakaldte Boulevardvogne, naar undtages, som Billedet viser, den Ende, hvor Motoren er anbragt. Vognen er delt i tre Rum, et Førerrum, et Rejsegodsrum og et Passagerrum, hvor der er Sidde-pladser til 24 III Kl. Rejsende, samt en aaben Bagperron.

I Vognens Forende udenfor Vogn-kassen er Motoren anbragt saaledes, at den let kan udveksles. Pladserne i Vognene er beklædt med Tæppestof, og disse III Kl. Vogne er da de første, som er polstrede. Rejsegodsrummet skal paa Strækningen Aarhus—Grenaa Landevej bruges til Ind-og Udstigning for de Rejsende, og Kørslen skal foregaa som en Art Sporvognskørsel med Stoppesteder flere Steder undervejs. ved Stoppestederne er der lavet korte Jord-perroner med Skilte »Stoppested for Motor-tog«. Betalingen for Tur med Toget skal ske i en Betalingskasse anbragt ved Føre-ren saaledes, at han kan se, hvor meget der lægges i Kassen. Der er i Vognen anbragt en Pengevekslingsautomat. Systemet er omtrent som ved Sporvognene i Aarhus.



Motoren er en original amerikansk 6-cylindret »Continental« Benzin Motor, der maximalt gaar 2 000 Omdrejninger pr. Minut. Den har elektrisk Tænding og Selvstarter og udvikler ca. 90 HK. Motorkraften føres til Bagakslen gennem en Gearkasse med 3 Gear. Der findes en Reversgearkasse, hvorved det er muligt at køre med samme Hastighed i begge Retninger.

Vognene kobles sammen med Bagen den mod hinanden, hvorved undgaas Ranging, og man har da en Motor i hver Ende af Toget. Betjeningsapparaterne er anbragte paa et Bord i Førerrummet. Vognen er forsynet med Kuntze-Knorr Tryklufthremse (Tokammersystemet), der virker paa begge Aksler. Sandstrøapparaterne virker ved Trykluft ligesom Fløjten, der er anbragt paa Vognen ogsaa arbejder med Trykluft og sættes i Funktion ved, at Føreren træder paa en i Gulvet anbragt Knap. Tryklufften fremstilles i en Kompressor, der drives af Motoren og har ca. 4 Atm. Tryk.

Motoren driver endvidere en lille Dynamo, der er i Forbindelse med et Batteri, og som leverer Strøm til Togbelysningen og til en kraftig lysende Zeiss Frontlanterne.

Vognene har hver et selvstændigt Varmeapparat, af svensk System, en lille Kedel, der er ophængt under Vognen, som opvarmer Vand, der cirkulerer i et System af Rør anbragt inden i Vognen. Fyringen sker udvendig fra, og det skulde under normale Forhold ikke være nødvendigt at fyre mere end en Gang daglig.

Vognene har Midterpuffer og -kobling og Vognakslerne løber i N.K.A. Rullelejer og Vognens Vægt er 10,8 Tons.

Naar dette Blad udkommer vil Betjeningspersonalet formentlig være uddannet og de første Motortog sat i Drift.



RATIONELLE BANETARIFFER

SÆRLIGT I DANMARK

Foredrag i Dansk Trafikforening den 27. Marts 1925
af Jens Warming.

(Fortsat.)

Til Illustration meddeles følgende Tabel,
der for 7 forskellige Grupper af Varer

Fragt over Merudgiften Øre pr. Tonkm	Trafik Mill. Tonkm	Gevinst for Banen Mill. Ø.	Tab for Samfundet	
			Mill. Ø.	%
A				
0	100	"	"	"
1	95	95	2.5	3
2	90	85	7.5	8
3	85	75	12.5	14
4	80	65	17.5	21
5	75	55	22.5	29
6	70	45	27.5	38
7	65	35	32.5	48
8	60	25	37.5	60
9	55	15	42.5	74
10	50	5	47.5	90
11	45	÷ 5	—	—
B				
0	100	"	"	"
1	90	90	5	5
2	80	70	15	18
3	70	50	25	33
4	60	30	35	54
5	50	10	45	82
6	40	÷ 10	—	—
C				
0	100	"	"	"
1	85	85	7.5	8
2	70	55	22.5	29
3	55	25	37.5	60
4	40	÷ 5	—	—
D				
0	100	"	"	"
1	80	80	10	11
2	60	40	30	43
3	40	0	—	—
E				
0	100	"	"	"
1	75	75	12.5	14
2	50	25	37.5	60
3	25	÷ 25	—	—
F				
0	100	"	"	"
1	70	70	15.0	18
2	40	10	45.0	82
3	10	÷ 50	—	—
G				
0	100	"	"	"
1	65	65	17.5	21
2	30	÷ 5	—	—

(A—G) helyser, hvor meget Trafikken maa antages at synke, hvis der pr. Tonkilometer opkræves 1 Øre over Merudgiften (Specialomkostningen), 2 Øre mere o. s. v., og hvilke Konsekvenser dette har for Banens Økonomi og for Samfundet. Varegrupperne forudsættes at være lige store, hvis der kun betales for Mer-

udgiften, idet der besørges 100 Mill. Tonkm af hver, men Trafikkens *Elasticitet* er forskellig, idet Gruppe A's Trafik synker 5 Mill. Tonkm for hver tillagt Øre, B's 10, C's 15 o. s. v. Herud fra kan saa alle de følgende Tal beregnes. Kol. 3 viser Banens Gevinst, der for A først er 95 Mill. Øre, saa yderligere 85, nemlig 1 Øre for hver af de fortsættende 90 Mill. ÷ den Fortjeneste man i Forvejen havde paa de fordrevne 5; saa $85 \div 5 \times 2$ o. s. v. Hvad Banen saaledes vinder, taber Kunderne, men de mister desuden den Fortjeneste, de fordrevne havde ved at benytte Banen, og dette er Hovedsagen. Kol. 4 er beregnet saaledes: Paa de 5 Mill. Tonkm. der opgaves ved den første Øre, kan der højst have været en Avance paa 1 Øre og gennemsnitlig paa $\frac{1}{2}$ Øre, altsaa mistes i alt 2 Mill. Øre. Paa de 5 Mill., der mistes, ved at gaa fra 3 til 4 Øre, er der gennemsnitlig tjent $3\frac{1}{2}$ Øre, altsaa i alt 17,5 Mill. Øre o. s. v. Kol. 5 er Kol. 4 i Procent af Kol. 3 + Kol. 4.

Hvis Banen nu udelukkende drives med privat Gevinst for Øje, vil man lægge saa mange Øre til Tariffen som muligt, naar der fremdeles skal være et positivt Tal i Kol. 3! for A tages 10 Øre over Merudgiften, for B 5 Øre o. s. v., indtil 1 Øre for G. Tages der derimod Samfundshensyn, vil man betragte den 10de Øre ved A for ganske uforsvarlig, idet de 5 Mill. Øre. Banen vinder, koster Borgerne $5 + 47,5$ Mill.; det vilde svare til en Skat, hvor man opkrævede 52,5 Mill., men de 47,5 gik til Skatte-Administrationen, altsaa 90 pCt. (Man kan ogsaa beregne de 47,5 saaledes: Banen vinder 50 Mill. paa de fortsættende ÷ 45 paa de ophørende, som den i Forvejen tjente 9 Øre paa, altsaa i alt 5 Mill. Øre; de fortsættende mister 50 Mill., og de ophørende mister nu gennemsnitlig $\frac{1}{2}$ Øre, altsaa i alt 2,5 Mill. Øre, idet de i Forvejen havde afgivet de første 9 Øre af deres Avance. I alt altsaa $50 + 2,5 \div 5 = 47,5$ Mill. Øre som Samfundstab.)

Man kan nu gaa de 7 Grupper igennem og undersøge, hvormeget Banen kan opnaa for sig selv, hvis man betragter 10 pCt. som det højeste forsvarlige Samfundstab; det bliver $95 + 85 + 90 + 85$ Mill. Øre = 3,55 Mill. Kr. Finansministeren vil da maaske hævde, at *Skatter ogsaa gør Skade og koster Opkrævning*, saa at han ikke kan nøjes med 3,55 Mill. Kr., naar der derved højst voldes 10 pCt. Skade. Man forsøger da med 20 pCt., hvorved yderligere vindes 3,70 Mill. Kr., og der kan maaske nu forudsættes at være Balance mellem den Skade, Skatterne gør, og den Skade, Tariffen gør, saaledes at yderligere Beløb til Dækning af Generalomkostningerne hellere maa tages ved Skatter. Resultatet bliver da, at Tariffen forhøjes med 3 Øre for A, 2 Øre for B,

1 Øre for C—F og intet for G; det er en Slags Dumping for G, der helt slipper for Bidrag til Generalomkostningerne. (Hvad Skatterne angaar maa der ogsaa tages Hensyn til Velstanden hos dem, der kommer til at betale dem, i Forhold til hos dem, der har Gavn af den lavere Tarif, idet Offerets subjektive Værdi afhænger deraf.)

Det er ikke utænkeligt, at de danske Statsbaner egentlig godt kunde drives saadan, at de gav fuld Rente, men det vilde da blive ved Takster, svarende til Tabellens 10 Øre for A, saaledes at det kostede Borgerne 52,5 at skaffe Banen 5. Rent umiddelbart har Embedsmænd og Politikere forstaaet, at Kravet om fuld Rente under danske Forhold var en smuk Drøm, som det vilde blive for dyrt at søge realiseret; det var et abstrakt Ideal, som ingen stod fast paa, naar det var Alvor. Navnlige over for svagt trafikerede Baner har man forstaaet, at de maatte betragtes som »Kulturbaner«, hvis Berettigelse laa i noget andet end, at de betalte sig; her var Skat et mindre Onde end Takst. Men over for stærkt trafikerede Baner er det ogsaa omvendte tænkeligt, at man kommer til det Resultat, at Takst er et mindre Offer end Skat, endogsaa i den Grad, at Banen benyttes som Skatteobjekt, saaledes som det kendes i enkelte fremmede Lande; Forudsætningen maa da være, at der er Trafikgrupper, som kun i meget ringe Grad lader sig fordrive af høje Takster.

Thi Samfundstabet stammer fra dem, der opgiver at bruge Banen. For dem, der fortsætter, sker der kun en Flytning af et Pengebeløb fra den ene Lomme til den anden; men er der nogen, der opgiver at bruge Banen, da er der en Del af Banens Brugsværdi, der gaar til Spilde. Ved mindste Offers Princip bliver dette Spild saa lille som muligt; enhver anden Maade at skaffe det samme Bidrag til Generalomkostningerne, vil gøre mere Skade.

De vil ses, at en *Vurdering* af Banen ikke indgaar i disse Overvejelser. Kriteriet for, om Taksterne er passende, er ikke om der naas en vis Rente af Kapitalen, men om Taksten er et større eller mindre Offer end Skat. Dog vil Spørgsmaalet om Udbytteprocenten ogsaa kunne faa nogen Betydning; naar en ny Bane skal anlægges, vil Finansministerens Syn paa, om Statskassen magter den, naturligvis hero noget paa, hvor stort Overskud der kan ventes af Driften i Forhold til den uundgaelige Renteudgift. Og naar man som i Amerika skal kontrollere *Privatbaners Tariffer*, og der ikke er nogen Skat til at dække Renterne, da vil det rette Takstniveau netop være der, hvor Selskabet faar et saadant Udbytte, at man kan vente nye Aktier tegnet og nye Selskaber stiftes til

til Udvidelse og nye Anlæg; men da Aktionærernes Interesser kun kræver en vis Sum, vil mindste Offers Princip fremdeles være den rette Vejledning for, hvorledes denne Sum skal skaffes; kan den i mit Taleksempl. naas ved for alle Varegrupper at gaa til et Samfundstabs paa 20 pCt., kan der som Regel ikke være nogen Aktionærinteresse, der anbefaler at gaa til 25 pCt. ved nogle Varer, til 15 ved andre, hvilket jo vilde forøge Samfundstabet.

For Banens Administration bliver Opgaven da at henføre enhver Vare til den rette Gruppe efter et Skøn over *Efterspørgselsens Elasticitet*. Hovedsynspunktet bliver her Varens Værdi, idet de fine Varer som Regel kan taale en højere Takst end de grovere; men ogsaa andre Synspunkter har Berettigelse. Konkurrencen med andre Befordringsmidler er ikke lige effektiv ved alle Varer; nogle drives lettere over til Skibe og Biler end andre. Og hvis en grov Vare indgaar i forenet Forbrug (joint demand) med andre Varer, kan dens Forbrug godt være uelastisk overfor Fragten; en amerikansk Forfatter mener saaledes, at Sand til Bygningsbrug kan taale en høj Fragt, fordi Efterspørgslen efter Huse ikke paavirkes af Sandprisen og følgelig heller ikke Efterspørgslen efter Transport af Sand. Hertil maa dog bemærkes, at samtlige Byggematerialer bør betragtes under eet; rammes de alle af en høj Fragt, kan det blive føleligt for Huslejen.

(Fortsættes.)

STENKULBRIKETTER

Statsbanerne har i Løbet af indeværende Sommer faaet paa Lager en Mængde Briketter og Hensigten med disse er, saa vidt vi i Øjeblikket ved, at de skal danne Reservebeholdning. Det kan derfor være af Interesse at høre lidt om Fremstillingen af Briketter.

Briketteringsmetoden, d. v. s. Sammenpressingen af løse Kulpartikler i fast, let haandterlig Form ved Tilsætning af et Bindemiddel, uden hvilket Kullene ikke vilde kunne danne fast Struktur, har muliggjort, at Afharpningen af Kul kan omdannes til et brugbart Brændselmateriale. Forinden Kullene anvendes til Briketter, befries de for alle fremmede Bestanddele, bl. a. ved Vaskemetoder, hvorved der til Briketteringen fremkommer et Raastof, der besidder fortrinlige Egenskaber.

Briketter, der fremstilles af vaskede Smaakul, kan sidestilles med Stykkul af samme Kulart.

De Smaakul eller Finkul under 8 mm, som bliver vaskede, blandes omhyggeligt i særlige Apparater, som Regel efter en Centrifugalproces, med Stenkulsbeg i varm Tilstand, og tilføres derpaa Briketpresserne. Stenkulsbegen, et Biprodukt fra Tjæredes tillationen i Koksværker, har vist sig at være det bedste Binde-

middel. Den gør Briketterne mere letantændelige, hvorved der opnaas en hurtigere Dampudvikling, den forøger Raakullenes Varmevæne, fordi Begen i sig selv indeholder stærkt varme-givende Gasarter, ligesom den giver Briketten Evne til at holde sig i Ilden, d. v. s. til ikke at falde sammen. — Begen beskytter endvidere Briketterne under Lagring i fri Luft mod Fugtighed og mod Temperaturindflydelse.

Briketpresserne er af forskellige Systemer. Det mest udbredte Apparat til Fremstilling af saakaldte blok- eller prismeformede Briketter er Pressen med lukket Form, som bestaar deri, at der i en Form, der automatisk fyldes med Kul, trykkes et Stempel. Formen tømmes derefter ved en særlig Mekanisme. Kullene presses under et Tryk af indtil 300 Atmosfærer. Derved fremkommer en tæt Masse af stor Fasthed, der gør Briketterne overordentlig modstandsdygtige imod de ydre Paavirkninger, som de kunde blive Genstand for ved langvarig Lagring eller ved Transport.

Briketterne har en Fordel fremfor Raakul naar de skal lagres, idet deres regelmæssige Form gør en rationel Opstabling mulig. De tager meget mindre Plads op, end et tilsvarende Kvantum Kul, og Beholdningens Størrelse lader sig til enhver Tid let konstatere. De kan lagres i flere Aar under aaben Himmel uden at falde i Grus og uden at tabe i Vægt og Kvalitet, og endelig maa Selvantændelse af Briketheoldninger betragtes som udelukket.

ET SAMMENSTØD

Paa Viborg—Herningbanen skete mellem Karup og Ilskov under Fremførelsen af Tog 1147 den 29. Oktober d. A. et Sammenstød mellem Maskinen og en Motortromle, der arbejdede ved en Vejoverskæring. Lokomotivpersonalet opdagede Tromlen i en Afstand af ca. 450 Meter fra Vejoverskæringen, hvor den tilsyneladende holdt stille i en Afstand af ca. 5 Meter fra yderste Skinne ved højre Side af Sporet. Der blev dog straks givet Signal »Giv Agt«, for at advare Tromleføreren. Men i det samme kørte Tromlen ind mod Sporet, hvorefter der øjeblikkelig blev bremset med Maskinens Vacuumbremse, samtidig med at der blev afgivet flere Bremsesignaler med med lange kraftige Toner. Tromlen var nu naaet $\frac{3}{4}$ Meter ind over Sporet, da Tromleføreren opdagede Faren, og i sidste Øjeblik fik den saa langt tilbage, at den kun blev ramt af forreste Hjørne af Maskinens højre Cylinders.

Sammenstødet var dog saa stærkt, at Maskinens forreste Kobbelhjul sæt blev kastet ved Siden af Sporet, hvorefter Toget fortsatte sit Løb saaledes endnu ca. 200 Meter, inden det standsede. Sporet blev herved paa flere Steder forrykket flere Tommer, ligesom ogsaa alle Laskeholtene i den ene Skinnestregning var ødelagte.

Toget, der bestod af 15 Vg. 15,7 Vgl. og 4 Mands Bremsbetjening havde, da det første

Signal gaves, en Hastighed af ca. 35 km, der i Sammenstødsøjeblikket var bragt ned til 25 à 30 km.

Banen er uindbegnet, og Sammenstødet skete midt paa et stærkt Fald paa Banen paa 5 km Længde. Tromleføreren havde paa Grund af Vejrforholdene anbragt et Sidesejl paa den Side af Tromlen, hvorfra Toget kom, og havde han ikke i sidste Øjeblik hørt Signalerne fra Maskinen, vilde Tromlen, der vejer 10 à 12 Tons, være naaet ind paa Midten af Sporet, og der vilde være sket en meget alvorlig Ulykke paa det stærke Fald.

Der blev straks rekvireres Hjælpemaskine og Hjelpevogne fra Viborg, men længe før Hjelpe-toget ankom, havde Personalet sat Maskinen paa Sporet, og efter at Hjulene var opmaalt, kunde den selv fortsætte med Toget.



25 AARS JUBILÆUM

Den 1. December kan Lokomotivfører *P. L. P. Møllerup*, Odensegade 24, 4. S., Aarhus, fejre 25 Aarsdagen for sin Ansættelse som Lokomotivmand. Møllerup, der i Parantes bemærket har en sjælder Evne til at se det morsomme i



enhver Situation, har kun Venner saavel blandt Kolleger som blandt andre Medansatte. Jubilæaren er et interesseret Medlem af Organisationen, og en af de faa Lokomotivførere i Aarhus, der flittigt besøger Afdelingsgeneralforsamlinger. Afdelingen ønsker til Lykke med Dagen.

H.

Endvidere kan Lokomotivfører *J. Nielsen*, Valdemarsvej 1, 2. S., Roskilde, fejre sit 25 Aars Jubilæum.

FANEINDVIELSE

Tirsdagen den 3. November Kl. 6 $\frac{1}{2}$ Em. havde Roskilde Afdelinger indkaldt til Fest paa Hotel Prinsen i Roskilde, Anledningen var Indvielse af Roskilde Afdelingers nye Fane.

Formanden for Festudvalget, Lokomotivfører *Jens Knudsen*, bød velkommen, og efter at den festklædte Forsamling havde sunget »Der er et yndigt Land«, holdt Knudsen en kort Tale, hvori han redegjorde for det Arbejde, der laa forud for Tilvejebringelsen af den Fane, som i Aften skulde afsløres.

Det var ret betydelige økonomiske Ofre, som Medlemmerne i Roskilde Afdelinger hver for sig havde paalagt sig til den Fane, som fremtidig skulde være Samlingsmærke for Lokomotivmændene i Roskilde.

Lokomotivfører Knudsen afslørede derefter Fanen, der var dannebrogfarvet, hvorpaa var broderet Foreningens Navn »Dansk Lokomotivmands Forening, Roskilde Afdelinger«, og med Foreningens Motto: »Enighed, Kundskab og Hjælp« og i Fanens Midte et med Egeblade omkranset Lokomotiv.

Lokomotivfører Afdelingens Formand, Lokomotivfører C. Jørgensen, holdt derefter en smuk Tale for Enigheden blandt Lokomotivmænd, hvad Enighed betød og trak i smukke Linier frem, hvad Enighed havde bevirket for den Organisation, hvormed vi samledes, og udtalte Haabet om, idet han slog det første Søm fast i Fanen, at Enighed maatte være raadende i Roskilde Afdelinger, udbragte et Leve for Enigheden, der besvarede med Hurraraab.

Derefter talte Organisationens Formand for det andet Ord i Mottoet, Kundskabens Betydning og Magt og fæstnede det andet Søm i Fanen med Ønsket om Kundskabens Fylde og Kundskabens Trang maatte blive hørende for Medlemmerne, saa Kundskabens Magt maatte træde frem, naar vi mødtes med andre af Landets Borgere. Ogsaa denne Tale sluttede med Hurraraab.

Endelig talte Lokomotivfyrbøderkredsens Formand, Lokomotivfyrbøder J. Boyesen, over Ordet »Hjælp« og fæstnede det sidste Søm i Fanen med Ønsket om at hjælpe ikke alene indadtil men ogsaa udadtil maatte blive holdt højt i Ære af de Lokomotivmænd, som samledes om Fanen.

Lokomotivfyrbødernes Afdelingsformand, Hr. Nielsen, takkede alle de, der havde bidraget til den ny Fanes Anskaffelse og haabede den maatte samle Medlemmerne til Enighed, hvad enten det var i Sorg eller i Glæde.

Lokomotivfører Knudsen overrakte derefter Fanen til de 2 Afdelinger til fælles Eje med Ønsket om, at alle Lokomotivmænd maatte forstå sin Pligt og holde Fanen højt i Ære.

Derefter sang Forsamlingen en i Dagens Anledning forfattet Sang. Efter Indvielsesfesten samledes man til et fælles Maaltid i Hotel Prinsens store smukke Festsal, hvor der var dækket 35 Kuverter, og her afløste Sang og Taler hinanden. Festen sluttede med et Bal.

Roskilde Afdelingers Festudvalg fortjener den største Anerkendelse og Tak for det smukke Arbejde, der er udført for Anskaffelsen af Fanen samt det smukke Arrangement ved Fa-

nens Indvielse og den derpaa følgende Fest. Der indløb i Aftenens Løb adskillige Telegrammer blandt andet fra Gb., Ge. og Kb.

EN FESTDAG

Lokomotivfører Sterregaards Jubilæum blev for Jubilaren en meget smuk Dag, hvor Kolleger og Medansatte kappedes om at vise ham deres Opmærksomhed. Ved 12-Tiden indfandt sig en Deputation fra Gedser af Lokf. og Lokfrb. Lokf. Hveger overrakte Jubilaren en Guldurkæde og en Mappe med Navnene paa Lokomotivpersonalet i Gedser samt et Guldur fra Jubilæumsforeningen samt en Hilsen fra denne. Fra Personalet ved Maskindepotet i Orehoved modtog han et Barometer med Sølvplade med Inskription, og fra Stations- og Baneafdelingens Personale et meget smukt Sølvskrivegarniture. Jubilaren inviterede Deputationen til Frokost, og ved Fru Sterregaards veldækkede Bord blev der sagt mange gode Ord til Jubilaren som Tak for hans Troskab mod Organisationens og mod sine Medansatte.

ET BESØG PAA JERNBANESKOLEN

Foreningen havde den 13. November arrangeret et Besøg paa Jernbaneskolen i Hellerup.

Naar dette Besøg kunde finde Sted, skyldes det i første Række Skolens Forstander Herr Trafikinspektør Rolf Harboes store Imødekommenhed.

At Lokomotivmændene nærer Interesse for Skolen, og dermed for den gennemførte Skoleundervisning for Fremtidens Lokomotivmænd, viste den store Tilslutning til Besøget. Ca. 90 Lokomotivmænd fra Kjøbenhavn og Provinserne deltog. Selv Lokomotivmænd fra Jylland havde ikke skyet Rejsens Besværlighed for at kunne deltage.

Deltagerne samledes i Skolens Festsal, hvor Forstanderen bød Velkommen, og derefter gav en historisk Oversigt over Jernbaneskolens Tilblivelse, dens Trængsel gennem Aarene og dens nuværende Skikkelse, der viste den som en af de største og bedst indrettede Jernbaneskoler i Europa.

Deltagerne deltes herefter i Hold, der med Forstanderen og nogle af Skolens Lærere, d'Hrr. Ingeniør Rosenørn, Ingeniørassistent Astrup, Kontrollør Wulff-Johansen og Assistent Johansen, som Ciceroner, besaa Skolens Lokalteter, om hvilke der kun hørt Lovord for saavel dens udmærkede Indretning som den smukke og stilfulde Montering.

Sluttelig samledes man om en Kop Kaffe i Skolens store og stilfulde Spisesal.

Organisationens Formand rettede her en Tak til Forstanderen for dennes Imødekommenhed, der gjorde det muligt, at Besøget kom i Stand, samt en Tak til Forstander og Lærere for Forevisningen, og udtalte Ønsket om, at Skolen maatte faa Glæde af sine Elever, der i den kommende Tid skulde hente Kundskaber paa Skolen til Gavn for Lokomotivmanden som Stand og for vor Etat.

Skolens Forstander takkede for de gode Ønsker, og udtalte sin Glæde over den Interesse, der her var vist Jernbaneskolen.

—k—



Ved Lanternens

Fest den 3. November blev følgende Numre udtrukne: 30, 96, 665, 819, 839, 910, 1106, 1112, 1293 og 1528.

I. T. F.

Af den i »Lokomotiv-Tidende« Nr. 14 givne Beretning fra I. T. F.'s Kongres i Bellinzona vil vides, at man stærkt beskæftigede sig med Jernbanemændenes Foreningsfrihed. Af de Lande, hvor Jernbanemændene i høj Grad var Genstand for Forfølgelser, var Ungarn særlig fremtrædende.

I. T. F. har nu afsendt følgende Telegram til Justitsministeren i Ungarn:

»Idet vi paa det kraftigste protesterer mod de Straffelovsregler samt anden barbarisk Fremgangsmaade, som anvendes overfor Julius Lukacs og andre Tjenestemænd, kræver vi eftertrykkeligt, at de anklagede straks sættes paa fri Fod«.

Strejkemuligheder blandt Lokomotivpersonalet i Amerika.

Mellem Western Maryland Jernbane og det amerikanske Lokomotivmandsforbund paabegyndtes den 5. Oktober d. A. Forhandlinger om Lønningerne. Organisationens Repræsentanter er udrustede med Fuldmagt til at erklære Strejke, dersom Overenskomst ikke opnaas, idet 94—98 pCt. af Medlemmerne ved en Urafstemning har afgivet deres Stemme for Strejke.

I Mexiko har Regeringen planlagt Lønreduktioner til ialt 6 000 000 Dollars for Statsbanernes Personale. Derhos skal Personalets Antal successive nedsættes med 14 000 Mand. Yderligere har Regeringen erklæret, at den ikke vil tolerere Proteststrejker.

Enkekassen.

Medlemmerne bedes erindre *Mødet Fredag den 27. November Kl. 1 Em. i Nationals Selskabslokaler*, Kjøbenhavn.

Stor Tilslutning forventes.

FOREDRAG I FREDERICIA, NYBORG OG STRUER

Hr. Maskinbestyrer Dorph holder Foredrag i Fredericia (Købestævnets Festsal) Lørdag den 21. ds. Kl. 7 $\frac{1}{2}$ Em., i Nyborg, Industrihotellet, Fredag den 26. ds. Kl. 7 $\frac{1}{2}$ Em. og i Struer Mandag den 30. ds. — Tid og Sted kan paa nærværende Tidspunkt ikke meddeles, men vil senere blive meddelt.

Foredragets Emne: »De nyeste tekniske Forbedringer paa Lokomotivet«.

KUNZE-KNORR BREMSER

Fra Repræsentanten for »Knorr Bremse A. G.«, Hr. Grosserer Harald V. Lassen, har Foreningen modtaget Meddelelse om, at Hr. Ingeniør Niels Clausen, Torsdag den 10. December Kl. 7 Em. i Handels- og Kontoristforeningens store Sal, Studiestræde 1, afholder et Foredrag med Lysbilleder og Film om Kunze-Knorr-Bremsen.

Foreningens Medlemmer vil ved Henvendelse til Kontoret senest den 1. December kunne sikre sig Adgangskort til Foredraget.

Vi henleder udtrykkelig Opmærksomheden paa, at Foredragsstedet er forandret.

LOMME- OG HAANDBOG FOR LOKOMOTIVMÆND

Den 27. November udsendes ovennævnte Bog til Afdelingerne og vil saa vidt muligt blive omdelt den 1. December til de Lokomotivmænd, som har bestilt denne.

Skulde der være Lokomotivmænd, som ikke har bestilt Bogen og ønsker denne, kan de ved Henvendelse til de Lokomotivmænd, der omdeleger Bogen, erholde en saadan eller ved direkte til Kontoret under Adr.: »Lomme- og Haandbogen for Lokomotivmænd« at indsende Bestilling og Beløbet, Bogen vil da omgaaende blive tilsendt.

KONG CHRISTIAN DEN IX'S UNDERSTØTTELSESFOND

Af Kong Christian den IX's Understøttelsesfond ved de danske Statsbaner vil der den 29. Januar 1926 kunne uddeles ca. 1200 Kr. i Portioner à 100 Kr. Ansøgninger om at blive delagtig i Uddelingen maa for at komme i Betragtning indgives inden Udgangen af indeværende Aar til et af Bestyrelsens Medlemmer eller til Personalafdelingen, hvor ogsaa Blanket til Ansøgning kan faas.

Blanketten, der maa udfyldes nøjagtig, er lydende paa saavel nærværende Fond som Statsbanernes Jubilæumsfond, der uddeles samtidig. og Ansøgningen som gældende begge

Fond, hvis ikke andet anføres. Af det sidstnævnte Fond uddeles ca. 2500 Kr. i Portioner à 100 Kr.

Bestyrelsen bestaar af: Generaldirektør Andersen Alstrup, Togfører Duelund, Kjøbenhavn, Overbanemester H. Gram, Roskilde, Søfartschef Heise, Kjøbenhavn, Materialforvalter O. Larsen, Kjøbenhavn, Værkmester P. Mikkelsen, Kjøbenhavn, Trafikkontrolør Frk. Westergaard, Kjøbenhavn, Distriktschef Wissenbach, Struer, og Baneingeniør Wolfhagen, Kjøbenhavn.

SYGEKASSEN

Jernbanelæge O. Simony flytter sidst i November til Onsgaardsvej 14. Telf. Hellerup 22. Konsultationstid Kl. 1—2.

HJERTELIG TAK

For al Opmærksomhed, der vistest mig paa min Jubilæumsdag hjertelig Tak.

N. Andersen, Kjøbenhavn.

Hjertelig Tak for udvist Opmærksomhed ved mit Jubilæum.

O. C. Olsen, Helsingør.

Hjertelig Tak for venlig Opmærksomhed ved mit Jubilæum.

Rud. Sterregaard, Orehoved.

TIL MEDLEMSLISTEN

- Overført fra D. S. og M. F. til D. L. F.
1. Oktober 1925: Lokfb.-Aspr. N. L. Andersen, Tønder.
 1. November 1925: Lokfb.-Aspr. A. C. Larsen og H. C. E. Christoffersen, Kbhvn. Gh.

RETTELSE TIL ADRESSEFORTEGNELSEN

Horsens: Repræsentantens Adresse rettes til: Frederiksgade 73, 2. S.

Persönalia

Afgaaet ved Døden:

Lokomotivfører L. O. A. H. Petersen, Østerbro, den 4. November 1925.

Messingstang 195
m. Silkeflag
 42 cm. høj.



Større Stænger m. Flag
 4.00, 5.50, 6.50, 12.00.
 Løse Silkeflag, alle Na-
 tioner, fra 0.50.

Flag og Vimpler
 i alle Størrelser.

Flagfabrikken
Gl. Torv 24,
 København B. C. 3234.
 Foreningsfaner og Bannere
 i fineste Udførelse.



Amk. Gummivare
 Industri **Vestergade 3** Ebbvn. B.
 Wadersprojer, Saniets- & Sygeplejartikler
 III. Prislister mod 50 Øre i Primærk.
 DISKRET EKSPEDITION • Telf. Byen 4195
 Jernbanemænd 10 pct. Rabat

Vesterbros Vinimport
Absalonsgade 34

Tlf. Vester 4988 Tlf. Vester 4988

Drik
Albani Øl.

A/S Det Danske Mælkekompani, København.

Guldsmedeforretningen
Sdr. Boulevard 71.

Anbefaler sig med
 Brude- og Fæstgaver.

Tlf. Vester 1644 x.

RENSECREMEN
TIKLO

er ganske vidunderlig til at fjerne Olie,
 Fedt, Sod, Smørelse, Snavs, Tjære o. lign.
 fra Hænder og Arbejdstøj.

Forlang „**Tiklo**“ hos Deres Køb-
 mand eller skriv til:

Worning & Petersen, Vejle.

Nærværende Nummer er afleveret paa Avispostkontoret d. 20. Novbr.

DANSK ANDELS LIVSFORSIKRINGSSELSKAB
„KOLDINGHUS“

Tegner alle Arter „KOLDING“ Statstelf. Nr. 23
 Livsforsikringer KOLDING Central 300
 Oprettet 1898

SPECIALITET: { Livsforsikring med Alderdomsforsørgelse.
 { Kapitalforsikring med Arverente.

KØBENHAVNS KOLONIAL FORSYNING
 LOTHARDT DAHL.
Vesterbrogade 11. Telefoner 3067 & 5605. Helgolandgade 1.

Største Kolonial- og Konserves-Import i Danmark.
 Direkte fra Producent til Forbruger, derfor altid billigst.
 Vore Automobiler kører overalt i Byen og Forstæder,
 Leverandør til Embeds- og Bestillingsmænd samt Lægers Forbrugsforening.

Camillus Nyrops Etabl.
 Nyrop og Maag A/S.
 Købmagergade 43. — København K.
 Telefoner: Central 768 og 10023.

Bandager og Sygeplejartikler i stort Udvalg.
 Specialitet:
 Bandager til vanskelige Tilfælde.

H. C. Hansen,
 62, Vesterbrogade 62.
 Trikotage- og Garnforretning.
 Stort Udvalg.
 Underbeklædning, Strømper, Sokker.
 Leverandør til Forbrugsforeningen.

NY RAVNSBORG
Vesterfælledvej 82
 Telefon 10718

anbefaler sine Selskabslokaler og
 store Festsal til Møder og Fester



N. P. Rostrups
 Ligkistemagasin

Walkendorffsgade 34—36. - Telf. 778.
 Gl. Kongevej 103. - Telf. 13577.

Blomsterforretningen „Rosen“
 Dannebrogsg. 55. Tlf. Vest. 5365 x.
 Moderne Kransebinderi, Palme-
 dekorationer, Buketter, Myrtekræse,
 Potteplanter i stort Udvalg.
 Daglig friske Blomster.
 Specialitet: Kistepyntning.
 Ærb. **Charlotte Schmidt.**

A. Larsens Eftf., Skotøjsmagasin, Istedgade 57.
 Prima dansk Fodtøj til smaa Priser.
 Reparationer udføres paa eget Værksted. — Telf. Vester 483 y.

Cigarforretningen Trafik, Reventlowsgade 20 Kj.
 anbefaler sig med Cigarer, Tobakker, Vine og Papirvarer. Ærb. R. Svendsen.

H. Borgwardt's Bageri og Conditori
 Dybbølgade 25. Tlf. Vest. 1168 x.
 anbefaler sig til d'Herr Jernbanemænd med 1ste Klasses Varer.
 Bestillinger paa større og mindre Kager til Selskaber modtages.

A. Olsens Eftf., Dybbølgade 20.
 anbefaler sig med 1. Kl.s Viktualier
 og Paalæg til d'Hrr. Jernbanemænd.

Bøger - Papir - Musik - Fotografiske Artikler.
VIGGO NIELSENS BOGHANDEL
 Telf. 9327. Istedgade 64, Istedgaard. Telf. 9327.

Redaktion: Vesterbrogade 98 a², Kjøbenhavn B.
 Tlf. Vester 8173 eller Centr. 14,613
 Udgaar 2 Gange maanedlig.
 Abonnementspris: 6 Kr. aarlig.
 Tegnes paa alle Postkontorer i Skandinavien.

Announce-Expedition
 Ny Vestergade 7³, København B.
 Telefon Central 14613.
 Kontortid Kl. 10—4.