



26. AARG. N^o 8.

REDIGERET AF C. M. CHRISTENSEN

20. April 1926.

JERNBANER I KONKURRENCE MED ANDRE BEFORDRINGSMIDLER

Driftsbestyrer Stensballe ved de sydfynske Baner har forleden holdt et interessant Foredrag for Jernbaneforeningens Medlemmer om det saa aktuelle Spørgsmaal »Automobiltrafikkens konkurrerende Indflydelse paa Jernbanetrafikken«. Dette for Statsbanerne saa vigtige Spørgsmaal beskæftiger sikkert ogsaa i udstrakt Grad Sindene i vor Læsekreds, hvorfor vi nedenstaaende skal anføre enkelte af Driftsbestyrerens Udtalelser.

Jernbanernes Drift trues i de sidste Aaringer fra 2 Sider, de motordrevne Befordringer til Søs og Automobilerne til Lands. Af disse er særlig de sidste af Betydning, idet saavel private Biler som Rutebiler har ledet en betydelig Trafik bort fra Banerne og skabt en Landevejenes Renaissance, som man for faa Aar tilbage næppe drømte om. I Særdeleshed er det for Banernes Vedkommende gaaet ud over Nærtrafikken fra By til Opland og omvendt, og særlig følelig har Konkurrencen virket paa Privatbanerne, hvis Opgave jo netop ligger i Nærtrafik.

For Persontrafikkens Vedkommende vil det dog sikkert i det lange Løb vise sig, at den næppe behøver at regne saa stærkt med de private Biler som med de egentlige Rutebiler, idet det ikke er sandsynligt, at det bliver Hvermands Sag at holde Bil,

ligesom det vel ogsaa maa antages, at de vanskelige Tider, der forestaar, endda vil nedbringe Antallet af de nu eksisterende.

For Rutebiler er Sagen ganske anderledes, de vil have en stor Force deri, at de saa at sige kan holde hvor som helst for at afsætte og optage rejsende, og man maa i høj Grad regne med at de ikke sovende lader Trafikken komme til sig, de reklamerer stærkt, og Chaufførerne optræder energisk som Agenter for Købmændene ved Befordring af Stykgods. Den Fordel, de byder ved, at de saa at sige kan holde ved Hvermands Dør, er saa stor i den almindelige Bevidsthed, at man roligt betaler den dobbelte Takst af den, Banerne kræver, og for Gods endda den tredobbelte. Men det vilde ikke være muligt for Rutebilerne at klare sig med deres Takster, hvis de ikke forud for Banerne havde betydelige Lettelser, idet det ikke er paalagt dem at betale den Udgift til Vejenes Vedligeholdelse, som virkelig svarer til det Slid, de foraarsager. I den Henseende har der hidtil ikke været nogen fornuftig Plan i Trafikudviklingen. En Lov af 1923 krævede imidlertid, at Oprettelse af en Bilrute maatte hvile paa en Koncession, og at der skulde betales Afgifter til Landevejene. Afgørelsen blev truffet af Amterne og har været meget forskelligartede. Noget principielt Hensyn til Jernbanetrafikken er der ikke taget ved Udstedelse af Koncession, dog har enkelte

Aanter forbudt Etablering af Bilruiter, der fører langs en bestaaende Jernbanerute. I 1925 er der paa Trafikministerens Foranledning nedsat en Kommission paa 28 Mand, der skal tage sig af Rutebilernes Forhold og Afgiftsspørgsmaalet i det hele taget. Ud fra nationaløkonomiske Betragtninger vil man her lægge Arbejdet saaledes til Rette, at der skabes en fornuftig Regulering af den ofte meningsløse Konkurrence, som Bilerne paafører de af Staten dyrt anlagte Baner. Man vil arbejde med den Opgave for Øje at tilvejebringe et Samarbejde mellem Biler og Baner, hvor dette er muligt og gavnligt, og man vil navnlig paa ingen Maade hindre, at Biltrafikken naar den bedst mulige Udvikling i de jernbanetomme Rum.

Ved de sydfynske Jernbaner har man allerede med afgjort Held forlængst etableret et saadant Samarbejde med ialt 10 Ruter. Efter den Erfaring, der er indhøstet i de 9 Maaneder, dette har fundet Sted, regner man med, at der aarligt kan tilføres Banerne 100 000 rejsende, 18 000 Frimærkepakker og 360 000 kg Gods.

Af det betydelige Slid, som Bilerne forarsager paa Vejene, er Lastbilerne med deres tunge og haarde Vogne, og den betydelige Last langt den største. Misforholdet melleom Ydelse og Nydelse fremgaar tydeligt af den Oplysning, at der aarligt svares en Afgift for Bilerne af 12 Mill. Kr., medens Udgifterne til Vejene beløber sig til 30 Mill. Kr., og saa er heri endda ikke medregnet de egentlige Byveje. Til Sammenligning kan det oplyses, at Vej-Udgifterne før Krigen beløb sig til 5 Mill. Kr. Stigningen er altsaa 6 dobbelt og skyldes naturligvis i det væsentligste Biltrafikens Udvikling. Den nedsatte Kommission har saaledes en stor nationaløkonomisk Opgave at varetage ved at bringe Afgifterne til at staa i rimeligt Forhold til Sliddet. Men ogsaa Banerne selv maa være aarvaagne over for sine Trafikinteresser og her kan der naturligvis være forskellige Veje at gaa for at vinde det tabte ind. Det vil sikkert være en klog For-

anstaltning, at man skrider til en stærkere Adskillelse af Gods- og Persontrafikken ogsaa paa Lokalbaner, og man søger for en hyppigere og hurtigere Toggang, forbedrer Materiellet, thi det kan jo ikke nægtes, at de fleste Rutebiler, i hvert Fald de nye, frembyder større Bekvemmeligheder end de, Banerne byder paa III Kl. Paa dette Omraade gaar jo nu Statsbanerne foran ved Ministerens Forsøg med polstrede III Kl. Kupéer.

For flere Privatbaner gælder det, at de allerede for 3 à 4 Aar siden har begyndt at adskille Gods- og Persontrafikken, og det viser sig ogsaa, at netop de klarer sig bedst i Konkurrencen. Statsbanerne har i høj Grad forbedret sin Køreplan, medens Privatbanerne her ofte staar i Stampe. En fornuftig Bestræbelse fra Statsbanernes Side er det ogsaa, at man søger at sprede de gennemgaaende Togforbindelser mere ligeligt ud over hele Døgnet, saaledes ved Oprettelsen af et nyt Eksprestog fra København Kl. 2 Em. med Forbindelse til Randers og Varde. Det vil til Fordel for Banerne bidrage til at svække den konkurrerende Skibstrafik. Lokalbanerne maa køre betydeligt hurtigere end nu 40 à 45 km. De maa op paa 70 km, og det kan de ogsaa bære. Hertil kræves, at Politireglementets Hastighedsbestemmelse ændres. Man maa have de hurtige og korte Tog og bringe Standningen ned til 1/2 Minut. Det er paa Persontrafikken man maa sætte ind. Erfaringen viser, at man, hvor denne gaar tilbage, ogsaa mister Godset, idet Folk afvænes med at benytte Banerne.

Et udmærket Eksempel paa, at det ikke nytter at give op er det, at Aalborg—Hadsundbanen gav mægtigt Underskud, da den indskrænkede sin Toggang fra 4 til 3 Tog medens Privatbanerne paa Fyn klarede sig stolt, da man forøgede Toggangen fra 4 til 6 à 7 Tog.

Af besparende Foranstaltninger kan som anbefalelsesværdig nævnes den, der er iværksat paa de ubevogtede Privatbaner paa Fyn, hvor man efter Klokkeren 9

Aften lukker Mellemstationerne og lader Togpersonalet besørge det fornødne Billetsalg, der mellem Stationerne er meget ringe, idet det jo for sidste Aftentogs Vedkommende væsentlig foregaar fra Byen til Landet. Togpersonalet besørger ogsaa Slukning og Lukning i Stationernes Ventesale. Ordningen har været praktiseret i flere Aar og har ikke medført Uheld eller Klager fra Publikum over, at Stationerne ikke er betjente.

Man bør mere og mere gaa over til Motordrift, idet Lokomotivdrift ofte er for dyr. Motorvognen har vel endnu en Del Børnesygdomme at overvinde. Paa 4 Strækninger ved de sydfynske Baner har Anvendelsen af 5 Motorvogne medført en samlet Besparelse paa 80 000 Kr., medens Toggangen har kunnet udvides fra 6—8 Tog. De vil ogsaa stærkt være at anbefale Statsbanerne som et virksomt Led i Bil-Konkurrencen.

Med Hensyn til Godstrafikken erklærer Hr. Stensballe sig for Pessimist, og hvilke Foranstaltninger, der paa dette Omraade bør træffes for at bevare og udvikle Trafikken, ønsker han ikke med Bestemthed at udtale sig om. Dog mener han, at de blandt andet maa gaa i Retning af, at Banerne hyppigere end nu bør medtage Gods. Den tidligere Fragtmandsinstitution bør genoprettes. Der bør etableres en bedre og mere regelmæssig Forsendelse af Vognladningsgoods. Forsendere maa vises større Hensyn ved Paa- og Aflæsning af Vogne. Man maa komme Publikum i Møde ved i videre Omfang at paatage sig Udbringning og Afhentning af Gods, ligesom det paa sine Steder vil være at anbefale Etableringen af flere Indleveringssteder. I takstmæssig Henseende bør en større Bevægelighed tilstræbes, men man maa derimod være forsigtig med generelle Takstnedsættelser. De ved Statsbanerne indførte Fragtaftaler med større Forsendere vil det være klogt at supplere med under visse Forhold at beregne Fragterne efter Luftkilometre. For Eksempel vil dette sikkert til Banernes Fordel kun-

ne anvendes paa en Strækning som Silkeborg—Aarhus, hvor den lige Landevejstrækning har skabt store Muligheder for en betydelig Konkurrence fra Lastbilernes Side. Med Hensyn til Spørgsmaalet om Fragtaftalerne bør Trafikafdelingen have større Indflydelse end Tarifafdelingen. I det hele taget bør man tage saa forretningsmæssigt og moderne paa denne Side af Sagen, at man lader Stationerne faa Bemyndigelse til efter nærmere fastsatte Principper at bevilge Forsendere Rabat. Foreløbig kunde man nedsætte Godstaksterne paa kortere Strækninger, nedsætte Mindstefragten, Havnebanefragterne og Presenninglejten, genoptage den gamle fragtfrie Forsendelse af tomt Returgods. Paa sydfynske Baner har saadanne Foranstaltninger forsøgsvis og med Held været etableret i nogen Tid. Det vil i det hele taget under de nuværende Forhold være særdeles gavnligt at tage de gamle Bestemmelser frem for at se, om der ikke derfra kan hentes Impulser til Foranstaltninger til Ophjælpning af Trafikken.

Hr. Stensballe fandt det ogsaa værd at overveje, om man ikke ved Bevogtning af Overkørsler ved Banerne er ude for større Udgifter, end der staar i rimeligt Forhold til den Nytte, man har af dem. (Her gælder det jo imidlertid for Statsbanerne, at man Aar efter Aar gaar mere og mere bort fra Overkørsler i Niveau. Dette har krævet store Bro- og Vejanlæg, men i Længden vil det sikkert baade med Hensyn til Ulykker og i økonomisk Henseende vise sig at være en særdeles god Foranstaltning). Om Betimeligheden af allerede nu at skride til en Revision af Takstloven af 1911 og Godsreglementet udtalte Hr. Stensballe, at det sikkert vil være klogest af Statsbanerne, at de endnu en Tid følger Trafikudviklingen med vaagen Interesse og skaffer sig flere Erfaringer for, hvad Tiden og Forholdene i saa Henseende kræver.

J. B. T.

DEPOTFORSTANDERHONORAR

I Anledning af Gennemførelsen af vort gamle Krav: »Lokomotivførere paa alle Lokomotiver« er der som en lille, men dog bemærkelsesværdig Ting, sket det, at alle de Lokomotivførere, der fungerer som Depotforstandere, men som ikke hidtil har oppebaaret Honorar for denne Tjeneste (Rangerdepoterne), i Henhold til Bevilgning paa Finansloven for Finansaaret 1926—27 for Fremtiden vil faa et Honorar af følgende Størrelse:

1. *Distrikt:*

Hillerød (2 Mand) 150 Kr., Holbæk (4 Mand) 150 Kr., Køge (2 Mand) 150 Kr., Nykøbing F., (5 Mand) 200 Kr. og Ringsted (2 Mand) 150 Kr.

2. *Distrikt:*

Hjørring (3 Mand) 150 Kr., Hobro (2 Mand) 150 Kr., Horsens (6 Mand) 200 Kr., Kolding (8 Mand) 250 Kr., Odense (16 Mand) 350 Kr., Vojens (2 Mand) 150 Kr. og Vejle (8 Mand) 250 Kr.

3. *Distrikt:*

Oddesund N. (2 Mand) 150 Kr., Skive (2 Mand) 150 Kr., Nykøbing M. (3 Mand) 150 Kr., Sikeborg (2 Mand) 150 Kr., Grindsted (1 Mand) 150 Kr., Varde (2 Mand) 150 Kr. og Bramminge (2 Mand) 150 Kr.

Hertil kommer det midlertidige Tilæg for Tiden (April 1926) 15 pCt.

FRA NORGE

Vi meddelte i sidste Nummer, at der arbejdedes paa en Samling af Jernbaneorganisationerne i Norge, og vi omtalte Flertallets Forslag. I det sidst udsendte Nr. af norsk »Lokomotivmands Tidende« redegøres der for Mindretallets Forslag og vi skal i Korthed gengive Forslaget her:

»Undertegnede Medlemmer af Komiteen erklærer os helt enig i Princippet:

En organisationemæssig Sammenslutning af de tre nu eksisterende Jernbaneorganisationer.

Naar vi ikke kan slutte os til det af Flertallet fremsatte Forslag, saa har det sin Grund i, at vi vil beholde de nuværende Forbunds økonomiske Organer og udenlandske Forbindelser, at vi mener de nuværende Forbund, som er dannet efter 30 Aars praktisk Organisationsarbejde, danner hver for sig en faglig naturlig Del af en højere organisationsmæssig Enhed. Hertil kommer, at under den Forudsætning vil de enkelte Forbund kunne beholde eller udvide sine indenlandske Forbindelser.«

Paa Grundlag heraf fremsættes Forslag til Love for den nye Sammenslutning der dannes af Norsk Jernbaneforbund, Norsk Lokomotivmandsforbund og Jernbanens Kontorpersonales Forbund, som kaldes en Fællesorganisation, der ledes af et Jernbaneorganisationernes Sekretariat.

Af Forslaget fremgaar det, at Sekretariatet skal behandle alle Sager af fælles Interesse. I det øvrige Lovforslag redegøres der nærmere for Enkelthederne og der foreslaas bl. a. at Udmeldelse skal kunne ske med 3 Maaneders Varsel.

Endelig foreslaas det, naar Sammenslutningen er en Kendsgerning, at slaa de nuværende Fagorganer sammen til ét og helst i Tidsskriftsformat.

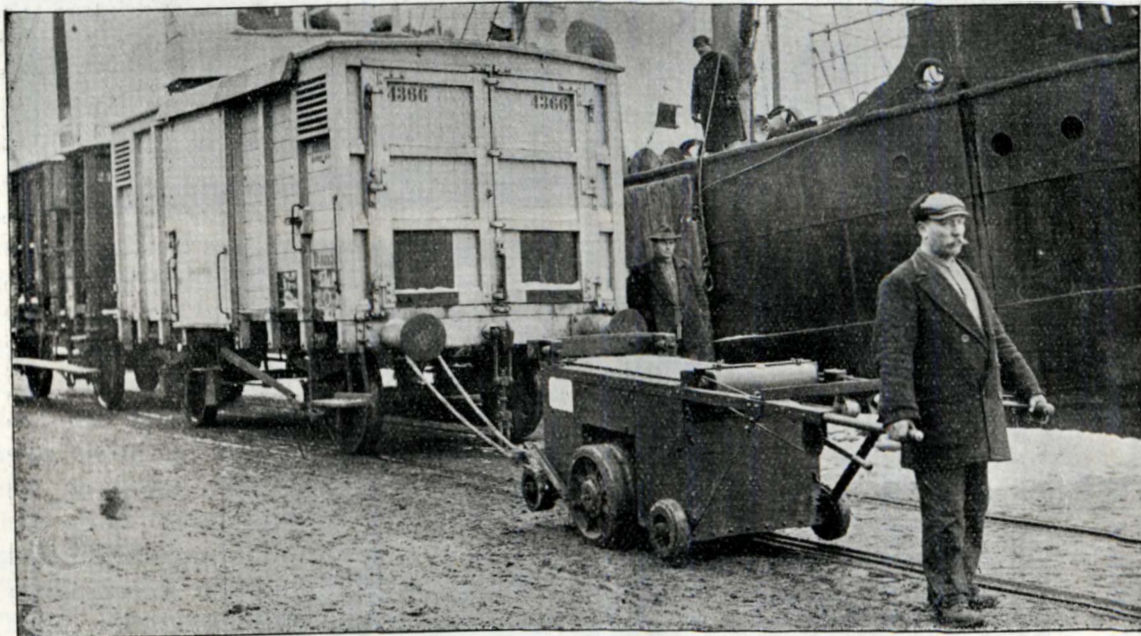
EN „RANGERHEST“

Maskinfabrikken »Titan«, København, har fremstillet en elektrisk Hest til Brug for mindre Rangerbevægelser paa Stationspladser, Havnespor o. lign.

Paa næsten alle Omraader er Hesten ved at blive trængt ud, paa Gader og Veje er det nu næsten udelukkende Biler, der dominerer med sine »Hestekræfter«, og i Landbruget er man ogsaa godt paa Vej til at erstatte Hesten med Traktorer og andre mekaniske Hjælpemidler. Paa Banerne har man ogsaa begyndt at anvende

Traktorer til Hjælp til Ranging bl. a. paa Værkstedsomraadet i København, og nu har som oven for nævnt »Titan« lavet en »elektrisk Hest« til Erstatning for Hesten paa de Steder, hvor disse anvendes og hvor det enten vil være vanskeligt at komme til med en Rangermaskine eller hvor der er for lidt at bestille til en saa-

at trække Jernbanevogne med en Vægt af indtil 40 Tons. Ved Hjælp af en Krog eller et Tov fastgøres »Hesten« til den eller de Vogne, der skal transporteres, men for at den ogsaa skal være i Stand til at skubbe Jernbanevogne, er den forsynet med en fjedrende Buffer i Højde med Vognenes Buffere.



dan, af hvilken Grund den ogsaa er for dyr i Brug. Paa saadanne Steder var Hesten praktisk, bl. a. fordi den saa nemt gik fra det ene Spor til det andet.

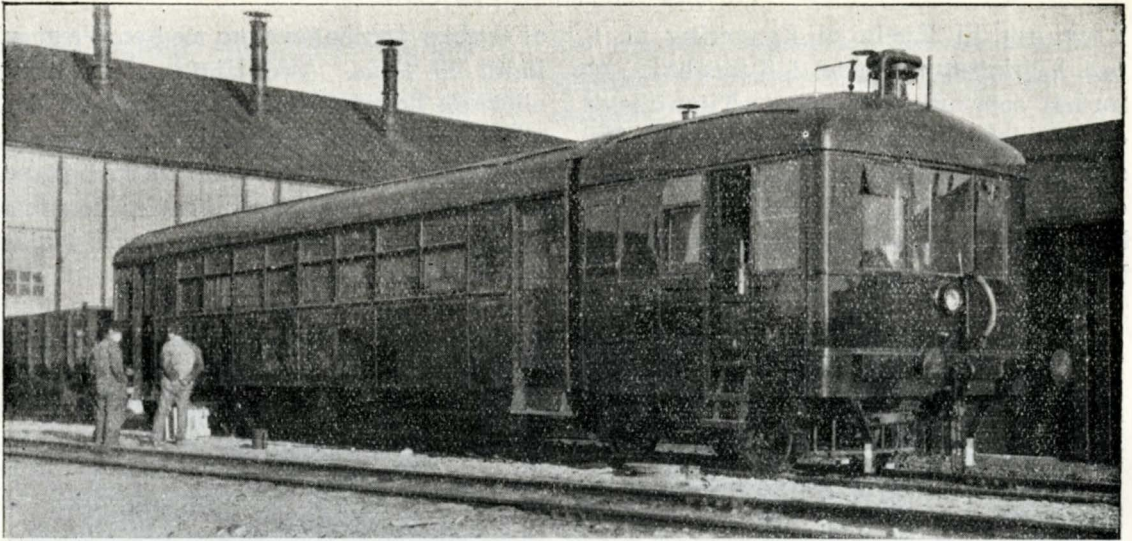
»Hesten«, som »Titan« har fremstillet, er en lille elektrisk Traktor, hvis hele Vægt, som er ca. 1500 kg, hviler nøjagtig afbalanceret paa 2 Hjul, somi gennem Differential- og Tandhjulsudveksling drives af en lille indkapslet Elektromotor, som udvikler 3,5 HK. Motoren får Strøm fra et inden i Traktoren indbygget Akkumulatorbatteri.

Traktoren er med sine lange Styrearme og det paa disse anbragte Kontrol-lerhaandtag overordentlig let at manøvrere, og da i Modsetning til 4 hjulede Traktorer hele Vægten hviler paa Driv-hjulene, som er brede Døbelthjul med Gummibandager, vil den være i Stand til

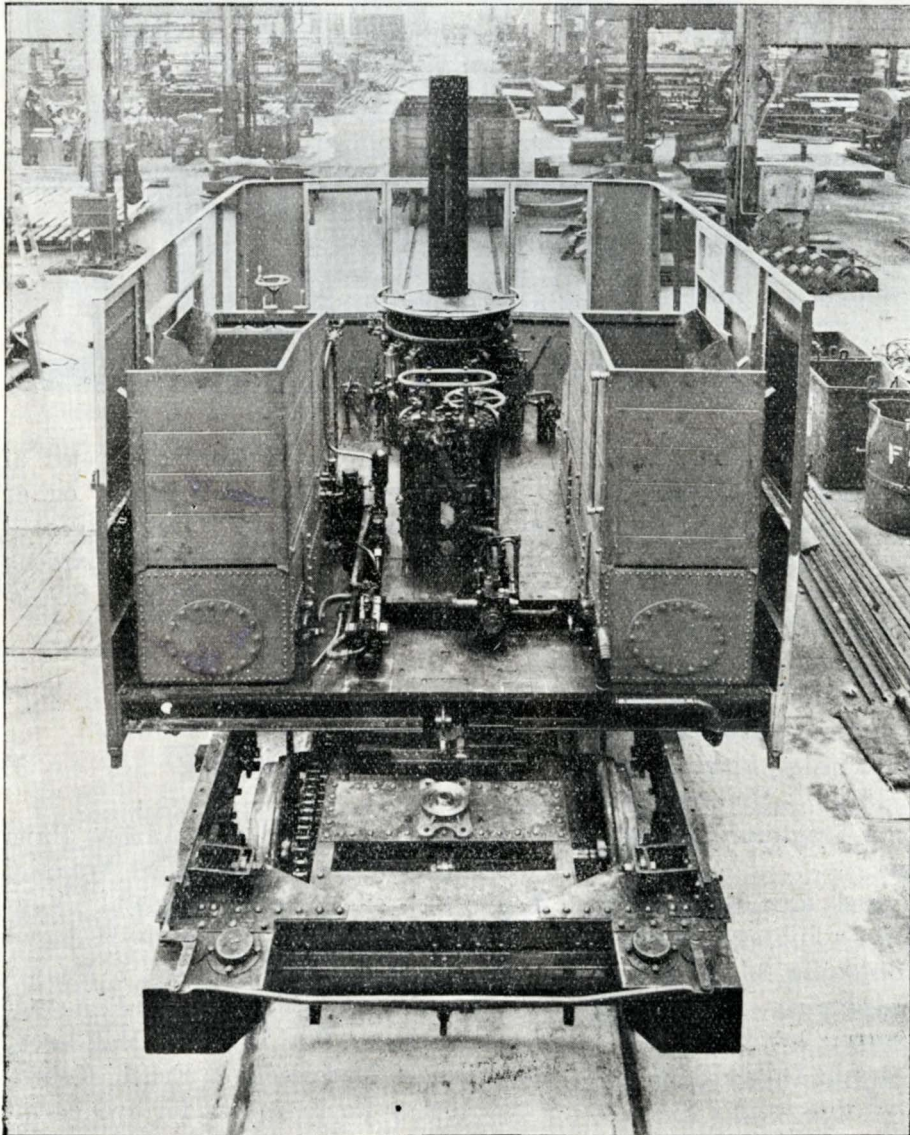
Det her afbildede Eksemplar ejes af »Det forenede Dampskibsselskab« og er det eneste her i Landet. Det bruges til at transportere Vogne mellem Larsens Plads og Toldboden, paa hvilken Strækning Billedet er taget.

THE „SENTINEL KAMEL“ DAMPVOGN

Forleden udskibedes i Aarhus Havn en Dampvogn fra The Sentinel Waggon Works Ltd., Shrewsbury, England. Vognen var bestemt til Randers—Hadsund Banen, hvor den skal prøves i 3 Maaneder, men forinden blev den færdigmonteres i Aarhus. Hr. Ingeniør Mathiesen, fra Firmaet Mathiesen & Ernst, København, som er Repræsentant for ovennævnte



The
Sentinel Camel-
Dampvogn.



Kedel og
Maskineri i
Dampvognen.

te engelske Firma, forklarede med stor Elskværdighed de forskellige Ting vedrørende den nye Dampvogn.

Første Gang man ser den fine røllakerede Vogn, tror man det er en Motorvogn, men ved nøjere Eftersyn viser det sig, at der ogsaa er koblet »Lokomotiv« til. »Lokomotivet« og Vognen gaar ud i et, sammenføjet med en smal Harmonika; hele Vognen hviler paa to Trucker. Inde paa Førerpladsen staar en opretstaaende Kedel med et Damptryk af 19 kg pr. cm². En to Cyl. opretstaaende 100 Hestes Ventil Dampmaskine, som med Tandhjulsudvekling og Kædetræk staar i Forbindelse med de to forreste Hjulaksler, endvidere findes automatisk Vakuum, Fødepumpe, Sandkasse o. s. v. Kulforbruget er meget lille, idet den er beregnet til kun at bruge 2 kg Kul pr. km. »Lokomotivet« kan medføre Kul og Vand til ca. 200 km. Vognens Indre og Ydre er meget smagfuldt, der er noget »amerikansk« over Stilen. Der er 68 Siddepladser og ialt Plads til godt 100 Personer. Vognens Vægt er 25 Tons, hvoraf »Lokomotivet« vejer 11,5 Tons. Hastigheden kan bringes op til 70 km i Timen. Vognen er forsynet med elektrisk Lys (Dynamo og Batteri under Vognen), Centralvarme og Nødbremse. Sæderne er betrukne med flettet Spanskør og har bevægeligt Ryglæn. Anskaffelsessummen er ca. 75 000 Kr. Alt i alt noget af et teknisk Vidunder at stifte Bekendtskab med, og maaske kan en saadan Type, hvor hvor gamle Ven, Dampmaskinen, er taget i Brug, fortrænge Motoren.

C. P.



25 AARS JUBILÆUM

Den 1. Maj kan følgende Lokomotivførere fejre 25 Aarsdagen for deres Ansættelse som Lokomotivmænd:

C. C. Lovig Nielsen, Asger Ryggsgade 16, og J. H. Jensen, Oehlenschlägersgade 62, Køben-

havn B., tilhørende Kh. Gb. Afdeling. Begge Jubilarer er kendt som dygtige og paalidelige Lokomotivmænd, og de har begge i de nu forløbne 25 Aar udført deres Gerning paa en saa-



C. C. Lovig Nielsen.



J. H. Jensen.

dan Maade, at der er Grund til at sige dem Tak herfor. Vi vil derfor bringe dem en Hilsen paa Dagen, de har været gode Kammerater trofaste overfor deres Organisation og været med i Arbejdet for at hæve Lokomotivmændenes Anseelse gennem deres daglige Færden. Til Lykke med Mærkedagen og Held og Lykke i den kommende Tid.



C. P. Andersen.

C. P. Andersen, Gisselørevej 16, Kalundborg, begyndte paa Værkstedet i Kh. og ansattes i Kb., kom i 1914 til Næ som Rangerfører og kom tilbage til Kb. som Fører den 1. Juli 1916. — Andersen er en god Organisationsfælle og tillige en samvittighedsfuld Lokomotivmand, ligesom han ved sin støtte og rolige Færd, har vundet sig mange Venner, hvorfor Held og Lykke ønskes ham paa hans Jubilæumsdag.

J. N.

FERIE- og REKREATIONSHJEMMET

Udvalget rettede i nærværende Blad Nr. 6 en Henvendelse til Medlemmerne bl. a. om snarest at indsende Bestilling for saa vidt Ophold ønskedes omkring 15. Maj. Denne Henstilling er til Dato efterkommet af et Medlem, siger og

skriver et Medlem, men Hensigten med Henvendelsen var jo den, at Bestillingerne kunde give Udvalget en Vejledning om Tidspunktet for Aabningen. Da denne ene Bestilling ikke i saa Henseende giver nogen særlig Oplysning, skal man paany henstille, at Bestilling uophødelig indsendes.

Det har været til Overvejelse inden for Udvalget Muligheden af at sætte Pensionsprisen ned, men man har ikke turdet vove i Aar at foretage dette Skridt, men man nærer da ogsaa den Overbevisning, at Feriehjemmets Gæster vil forstå, at det for Tiden er udelukket at skride til Nedsættelse af Prisen. Paa den anden Side paatænkes det, for saa vidt Forholdene maatte tillade det, at forbedre Forplejningen.

Det har været Udvalgets Opgave at søge tilvejebragt Balance paa Regnskabet, dette er endnu ikke lykkedes, men de besøgende paa Hjemmet ville, ved at efterkomme Udvalgets Henstilling om at indbetale Drikkepenge samtidig med at Regningen betales, kunne bidrage til Forbedring af Hjemmets Økonomi, idet der derved vilde skabes Mulighed for Besparelse paa Lønningerne til Folkehøld. Man skal derfor henstille, at saa mange som muligt anvender denne Fremgangsmaade, hvorved der skabes Mulighed for en rimelig Fordeling blandt Personalet.

Tiden er inde for dem, der ønsker at sikre sig Ferieophold paa Hjemmet til at indsende Bestilling paa Ophold, og det henstilles, at skrive Bestillingssedlen paa en saa klar og letforstaaelig Maade, at der ingen Fejltagelse er mulig.

Det gaar jo smaat med Tegning af Andele, det er ligesom der er Stilstand, men for alle Lokomotivmænd, som har været paa Hjemmet, er det et stadig Ønske paany at komme dertil, til de herlige Omgivelser, det dejlige Vand — men samtidig ønsker de, at det maa gaa op for flere og flere, at Hjemmet bør yderligere betrygges, det maa konsolideres, og at vi alle maa være med i dette gode, helsebringende Foretagende.

Derfor siger vi: Tegn en Andel, stor eller lille og gør det snart.

FERIEOPHOLD PAA KNUDSHOVED

Generaldirektoratet har for nylig forhandlet med Banegaardsrestaurantøren i Nyborg, Hr. Alf Nielsen, om Driften af Statsbanernes Ferie- og Rekreationshjem paa Knudshoved i den kommende Sommer, og Bekendtgørelse i Meddelelser fra Generaldirektoratet desangaaende kan derfor ventes at ville fremkomme med det allerførste.

Den Prisnedsættelse, som er indtraadt siden i Fjor, vil ogsaa komme til at vise sig paa Knudshoved til Sommer, dels derved, at Pensionsprisen, som i Fjor var 4 Kr. for Voksne og 3 Kr. for Børn under 12 Aar, i Aar vil blive henholdsvis 3 Kr. 70 Øre og 2 Kr. 75 Øre, dels ved at Forplejningen suppleres med et Æg til Morgenmaaltidet. Sidstnævnte Forbedring har været ønsket fra en Del Gæsters Side, og da det tillige var ønskeligt at lægge Middagen et Kvarter senere (fremtidig Kl. 12^{3/4}), for at Restauratøren kunde naa at komme ud til Hjemmet efter Middagstogenes Afgang, faldt det naturligt at søge dette Ønske imødekommet.

I øvrigt sker der ingen Forandringer i Programmet for i Sommer.

Sæsonen begynder den 15. Juni og slutter med Udgangen af August, medmindre der i Tide melder sig et nogenlunde stort Antal Gæster til September, i hvilket Tilfælde Statsbanerne er beredt til at udskyde Lukkedagen til 15. September. Forsøget med at lukke op ved Pinsetid i Fjor vandt ikke Tilslutning, idet Gæsterne først begyndte at komme den 10. Juni, og derfor har man nu i Aar valgt at bygge paa de foreliggende Erfaringer, og det maa saa med Tiden vise sig, om ikke Tilslutningen efterhaanden bliver saa stor, at Sæsonen bør søges forlænget. I selve Skoleferien er Tilslutningen saa stor, at der i Fjor i Juli maatte meldes optaget (52 Personer foruden Smaa børn), saaledes at enkelte Familier ikke fik Plads, og for at flest muligt kan faa Gavn og Glæde af Knudshoved, henstiller vi til de Forældre, som ikke har skolesøgende Børn, om muligt at lægge deres Ferieophold paa Knudshoved før eller efter Skoleferien.

Naar vi hertil føjer, at Generaldirektoratet og Distriktet saavel som Fællesudvalget i Aar vil lægge Ordningen i Hænderne paa de samme Personer, som i de foregaaende Aar løste Opgaven med Held og til Gæsternes Tilfredshed, saa tror vi at give vore Medlemmer et godt Raad, naar vi siger:

** Rejs til Knudshoved i Sommer!*

Dér er sundt og godt — Storebælts friske Strøm udenfor Døren, Skoven lige i Nærheden, udmærket Udgangspunkt for Spadsere- eller Cykelture, kun 4 km fra Nyborg. Gode Beboelsesforhold og god Forplejning til smaa Penge.

Det er da virkeligt et godt Tilbud.



En Storstads Lokaltrafik.

Paa Berlins Bybane, Ringbane og Nærtrafikbaner samt paa Sporvogns- og Omnibuslinier er i Aaret 1925 befordret ialt 1442,6 Million Personer. Heraf falder de 772,3 Million, eller 53,5 pCt. af

det samlede Passagerantal, paa Sporvognslinierne. Da Berlin har ca. 4 Millioner Indbyggere, har altsaa hver af disse gennemsnitligt foretaget 360 »Rejser« i 1925.

I. T. F.

Philadelphia Electric Co.

benytter en særlig Maade til Oplagring af Kul for at forebygge Selvantændelse og undgaa Tab ved Lagring under Vand.

Paa et fastromlet Underlag af Aske eller tør Jord anbringes først et Lag Kul paa ca. 1 m, som jævnes og tromles meget fast. Næste Lag lægges paa og tromles og saaledes fortsættes, idet der med passende Mellemrum indlægges Termometerør.

Kullene, der normalt vejer 700—800 kg pr. m³, skal paa denne Maade kunne tromles sammen til en fuldstændig kompakt Masse, der vejer 1000 kg pr. m³.

Selskabet har paa denne Maade, hovedsagelig som Sikkerhed mod Strejker, undertiden haft indtil 225 000 Tons Kul lagret i over 2 Aar uden ringeste Vanskelighed. (T. f. M.)

Eenmandsbetjente Lokomotiver.

Medens man herhjemme har arbejdet for en fornuftig og retfærdig Betjening af Rangermaskinerne bestræber Baneledelser i andre Lande sig for at affolke Toglokomotiver. I internationalt Transportarbejder Forbunds Meddelelser ser vi saaledes, at der for nylig har været ført Forhandling mellem Administration og Organisation i Svejs angaaende Indførelse af Eenmandsbetjening paa de store elektriske Lokomotiver. Baneledelsens Repræsentanter foreslog, at disse Lokomotiver under Fremførelse af Persontog, Godstog samt Hurtigodstog kun skulde betjenes af en Mand. Man henviste til forskellige lignende Tilfælde i Udlandet.

Organisationernes Repræsentanter kunde ikke tiltræde Administrationens Forslag, og der aftaltes et nyt Forhandlingsmøde i Maj Maaned.

Som et passende Appendix til ovenstaaende skal vi aftrykke et for faa Dage siden i Dagspressen omtalt Toguheld:

ET TOG UDEN FØRER.

Uhyggelig Hændelse paa en tyrolsk Bjergbane.

Paa Mittenwaldbanen, der er kendt af alle Turister, der har rejst i Tyrol, er der i Formiddags hændt en i sin Art enestaaende Togulykke. Et Tog mistede i fuld Fart Lokomotivføreren og fortsatte Farten uden Fører.

Ulykken skete paa østrigsk Grund mellem Ehrwald og Griasen, den første bayerske Grænsestation. De elektriske Tog har kun een Funktionærer om Bord, denne bøjede sig under Farten ud af Vinduet, blev grebet af Svimmelhed og styrede hoved-

kuls ned, hvor han blev liggende livløs ved Siden af Skinnerne. Toget fortsatte med en Fart af 100 km i Timen, og da det var ned ad Bakke, blev Farten efterhaanden stærkere og stærkere.

Ved den stærke Slingring i Kurverne blev Passagererne opmærksomme paa, at der var noget galt, og der opstod Panik i Toget. Endelig trak en af Passagererne i Nødbremsen, og Toget standsede men saa brat, at det hoppede af Sporet. Et Par af Vognene styrtede ned ad en fire Meter høj Skrænt, men trods det uhyggelige Syn, Ulykkestedet i Øjeblikket frembød, var Katastrofen dog mindre, end der i første Øjeblik var Grund til at tro. 6 Personer har dog paadraget sig alvorlige Kvæstelser.

TAK

Min bedste Tak til Dansk Lokomotivmands Forening og Kolleger for udvist Opmærksomhed ved mit 25 aarige Jubilæum som Lokomotivmand.

A. Bendixen.

Godsbanegaardens Lokomotivfyrbødere bedes herved modtage vor hjerteligste Tak for den store økonomiske Hjælp.

Fhv. Lokmfb. S. Rasmussen og Hustru.

Hjertelig Tak for Opmærksomheden ved mit Jubilæum.

L. K. Johansen, Sønderborg.

En hjertelig Tak for udvist Opmærksomhed ved mit 25 Aars Jubilæum.

V. O. Hansen, Gb.

Min hjerteligste Tak for venlig Opmærksomhed ved mit Jubilæum.

R. J. J. Rasmussen, Nyborg.

Hjertelig Tak for udvist Opmærksomhed paa 25 Aarsdagen. Særlig en Tak til Lokomotivpersonalet paa Østerbro for de smukke Gaver.

E. E. Andersen.

Hjertelig Tak for udvist Opmærksomhed paa min Jubilæumsdag.

H. J. V. Hansen, Gb.

Hjertelig Tak for al udvist Opmærksomhed og for de gode Ønsker, der sendtes mig paa min Jubilæumsdag.

B. T. Petersen.

Hjertelig Tak for udvist Opmærksomhed ved mit Jubilæum.

C. Koue.

Hjertelig Tak for al venlig Opmærksomhed ved mit Jubilæum.

N. P. Nielsen, Korsør.

Min bedste Tak for den store Opmærksomhed paa min Jubilæumsdag.

N. C. Nielsen, Roskilde.

I Anledning af mit 25 Aars Jubilæum udtales min hjerteligste Tak for Organisationens Lykønskning, til Jubilæumskassen samt til Afdelingerne paa Falster for den smukke Gave, og alle de gode Udtalelser ved Frokosten og al venlig Opmærksomhed i Dagens Anledning. Særlig Tak til d'Her. Afdelingsformænd for det smukke Arrangement og Opyntning paa »Dannebrog«. Tak for det gode Samarbejde.

O. P. Olsen, Gedser.

Hjertelig Tak for udvist Venlighed ved mit Jubilæum.

Th. Ohms, Aarhus.

Modtag min bedste Tak for Opmærksomhed ved mit Jubilæum.

Georg Müller, Gb.

Hjertelig Tak til alle, nær og fjern, for den store Opmærksomhed ved mit 25 Aars Jubilæum, som bidrog til at Dagen for mig og mine blev en Festdag.

S. P. Kjær, Ar. H.

SJÆLLAND-FALSTERSKE BIBLIOTEK.

Pladsen som Bibliotekar vil være at besætte fra 1. Juni d. A. med en bibliotekskendt Mand. Lønning 1200 Kr. aarlig. Ansøgning indsendes til Biblioteksbestyrelsen — Adresse: Istedgade 3, 1. S., København B. — inden den 20. April.

Bestyrelsen.

BERETNING FRA STATSBANEPERSONALETS ULYKKESFORSIKRING FOR FORSIKRINGS-AARET 1924—25

Ved Forelæggelse af Beretningen for forrige Forsikringsaar henstod 1 Sag uafgjort.

I Forsikringsaaret fra 1. December 1924 til 30. November 1925 blev anmeldt 21 Tilfælde af Tilskadekomster, hvoraf 1 bortfaldt, fordi Tilskadekomsten ikke medførte Uarbejdsdygtighed. I 2 Tilfælde medførte Ulykkestilfældet Døden; i det ene Tilfælde blev en Stationsforstander kørt over af et Tog; i det andet Tilfælde havde en Trafikinspektør paadraget sig en Senesprængning i Foden, hvilken Skade medførte en mindre Operation paa et Hospi-

tal, og da den tilskadekomne første Gang var oven Senge, indtraadte Døden som Følge af en ved Operationen forårsaget Blodprop. I 1 Sag blev der tilkendt en Lokomotivfører en Invaliditetserstatning paa 20 pCt. for Følgerne af en Kontusion af Skulderen, og 17 Sager er blevet afgjort med Dagserstatning, medens 1 Sag henstaar uafgjort.

Medlemstallet, som den 1. December 1924 var 604, var ved Forsikringsaarets Udgang 586, og Forsikringssummen er i samme Tidsrum sunket fra 1 739 000 til 1 722 000 Kr. eller omtrent samme Størrelse som for 2 Aar siden. Tilbagegangen i Medlemstal skyldes, at der i de senere Aar ikke har været Tilgang til Etaten.

For Forsikringsaaret 1923—24 er der udbetalt Foreningen Bonus med Kr. 551,40 Øre.

De i Aarets Løb afgjorte Sager giver ikke Anledning til særlig Omtale; de er alle afviklede til Foreningens Tilfredshed.

RETTELSE TIL ADRESSEFORTEGNELSEN

Lokomotivførererkredsen:

Slagelse: Kassererens Navn og Adr. rettes til: J. Petersen, Holbergsgade 11.

Persönalia

Udnævnelse fra 1.—4.—26:

Lokomotivmester H. M. J. Sørensen, Aarhus H., efter Ansøgning if. Opslag til Lokomotivmester I i Aarhus H. (kgl. Udn.).

Udnævnelse fra 1.—5.—26:

Lokomotivfører A. Gravensen, Nyborg, efter Ansøgning if. Opslag til Lokomotivmester II i Thisted (min. Udn.).

Afgaaet ved Døden:

Lokomotivfører H. Staack, Brande, den 13.—4.—26.

Navnerrettelse:

Lokomotivfyrbøder P. C. C. Sprogø, Vandrup, har den 27.—3.—26 faaet Tilladelse til at hedde Peter Christian Sprogø.

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

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