



28. Aargang N^o. 24.

REDIGERET AF C. M. CHRISTENSEN

20. December 1928

Glædelig Jul til alle Medlem-
mer.

Redaktion og Ekspedition.

ET ALVORLIGT TOGUHELD.

I Følge Meddelelse fra Aarhus til »Politiken« er der i Tirsdags, den 11. ds., mellem Skørping og Støvring indtruffet et alvorligt Toguheld, hvorom der skrives følgende:

»Et herværende Blad bringer Meddelelse om et foruroligende Jernbaneuheld, der i Tirsdags er indtruffet paa Banestrækningen Aarhus—Aalborg. Da Nathurtigtoget, der planmæssigt afgaar fra Aarhus Hovedbanegaard Kl. 4.43 befandt sig mellem Skørping og Støvring og med en Fart af 75—80 Kilometer kørte over Dæmningen ved Buderupsholm Au, gav det et voldsomt Ryk i hele Togstammen, der faa Sekunder efter stod stille. Det viste sig ved Undersøgelsen, at Lokomotivet havde tabt en Bærefjeder, der har en Længde af et Par Meter og en Tykkelse af 8—10 Tommer, ned paa Skinnerne.

Det hedder i Bladets Meddelelse, at to Vogne var gaaet hen over det tabte Fjeder, men til alt Held var dumpet ned paa Skinnerne igen i Stedet for at afspore. En Katastrofe afværgedes ved, at Fjederen, idet den anden Vogn gik over den, sprang i Vejret og ramte Vacuum-

ledningen, hvorved hele Bremsesystemet øjeblikkelig virkede.

Bladet tilskriver det indførte Sparesystem dette højst alvorlige Uheld og skriver, at Eftersynet af Lokomotiverne efter Personaleindskrænkningen ikke er nær saa effektivt som tidligere.

Deres Korrespondent har i Aften forelagt denne Meddelelse for Maskinbestyrer Dorph, der under Distrikschef Aalborgs Fraværelse er fungerende Distrikschef.

— Det er rigtigt, at dette Uheld er sket, udtaler Maskinbestyreren. Lokomotivet tabte en Fjeder, det er en Materialefejl, en Fjederstrop, der er gledet ud. Men det er ikke rigtigt, at to Vogne gik hen over den tabte Maskindel, det er ganske simpelt en Umulighed, at en Vogn skulde hoppe saa højt. Fjederen blev slynget mod Vacuumledningen paa selve Lokomotivet. Ledningen sprængtes og gik videre hen og slog Hul paa Vacuumbeholderen under Tenderen, og i samme Nu skal Lokomotivet nødvendigvis staa stille. Alt Havari er da ogsaa begrænset til Lokomotivet og Tenderen.

— Kan der være Tale om, at Sparesystemet indirekte kan være Aarsag til Uheldet!

— Kunde jeg forklare Dem det rent teknisk, vilde De forstaa, at det ikke har noget dermed at gøre. Alle de havarerende Dele ligger her, og gennem dem alle kan det bestemt paavises, hvordan Uheldet er sket. Det er et hændeligt Tilfælde, et af den Slags som kan indtræffe, hvor godt vi end passer paa. Selv om den paa-gældende Lokomotivfører havde undersøgt sin Maskine med en Lup, havde han dog ikke været i Stand til at finde den Fejl, der medførte

Uheldet. Den sidder inde i Maskindelene. Den vilde end ikke være tilgængelig for det daglige Eftersyn.

— Har Personalindskrænkningerne ramt Lokomotiveftersynet?

— Nej, der er ikke sket nogen Indskrænkning paa det Omraade.

Til disse ret flotte Udtalelser af Maskinbestyrer Dorph vil vi gerne knytte nogle Bemærkninger. Det er muligt at Maskinbestyreren har Ret i, at for dette specielle Tilfælde vilde et nok saa effektivt Eftersyn ikke have hjulpet. Ja det er muligt, og desværre kan vi ikke udtale os om dette særlige Uheld, men naar Maskinbestyreren, paa Forespørgsel om hvorvidt Personalindskrænkningen har ramt Lokomotiveftersynet, svarer »Nej, der er ikke sket nogen Indskrænkning paa det Omraade« — kan vi vist uden Overdrivelse sige, at Maskinbestyreren ikke har taget det saa nøje, at han ikke har holdt sig saa tæt op til Sandheden, som han egentlig burde. Men som Situationen var, har han maaske anset det for hensigtsmæssigt at udtale sig paa den citerede Maade for at berolige Offentligheden, uden Hensyn til Sandheden. Vi kan imidlertid ikke tro at Maskinbestyreren vil benægte, at der siden det sidste Sparesystem er iværksat, er sket betydelige Indskrænkninger med Hensyn til Eftersynenes Hyppighed, saaledes, at naar Lokomotivet før blev eftersat *fire* Gange, bliver det nu kun eftersat *een* Gang, siger og skriver *een* Gang, hvilket vil sige, f. Eks. for Sjællands Vedkommende, at medens et Lokomotiv tidligere blev underkastet et grundigt Eftersyn for *hver* Tur, kan det nu løbe indtil *fire* Ture, forinden det paany underkastes Eftersyn. Hvis det ikke er en Indskrænkning af Eftersynene, saa véd vi ikke hvad Indskrænkning paa det Omraade er, det maa dog staa ethvert tænkende Menneske klart, at selv om Tiden for Eftersynenes Varighed, d. v. s. den Tid der er gaaet med hertil, ikke er synderlig indskrænket, saa er det, at de sker med længere Tids Mellemrum, efter at Lokomotivet har løbet tre a fire Gange saa mange Kilometer, vel nok en saa betydelig Indskrænkning, at Udsigten til Uheld er tre, firedoblet. Det er Sandheden om dette Spørgsmaal, og det har vi for paapeget det uforsvarlige i, uden at det har gjort større Indtryk paa de Herrer i Admini-

strationen. Og heldigvis er de siden Indskrænkningerne indtrufne Uheld, forløbet paa den heldigste Maade — men trods det, at det er gaaet saa godt, synes vi, at der er grundet Anledning til at tænke lidt over Forsvarligheden af den foretagne Indskrænkning og medens Tid er, foretage det fornødne.

Aarhus Bladets Paastand om, at Eftersynet af Lokomotiverne efter Personaleindskrænkningerne ikke er nær saa effektivt som tidligere — er trods Maskinbestyrerens Udtalelser rigtig nok.

EN SAG ANGAAENDE PENSION.

I en Sag anlagt af Lokomotivfører J. A. Andersen mod Finansministeriet angaaende Retten til Pension paa Grund af Tilskadekomst, er der den 29 f. M. faldet Dom.

Angaaende Sagens Enkeltheder giver Domsudskriften alle Oplysninger.

Udskrift af Østre Landsrets Dombog for II Afdeling. Aar 1928 den 29. November blev afsagt følgende Dom i Sagen II, Nr. 286/1928: Fhv. Lokomotivfører J. A. Andersen mod Finansministeriet.

Sagsøgeren — fhv. Lokomotivfører J. A. Andersen — der er født den 19. April 1877, og som den 10. November 1898 blev ansat som Haandværker i De Danske Statsbaners Tjeneste, i Aaret 1899 blev Lokomotivfyrbøder og den 1. November 1914 forfremmedes til Lokomotivfører — kom den 5. September 1915 tilskade under sit Arbejde, idet Skydedøren paa en Godsvogn ved Togets Ophremsning pludselig lukkede sig og tilføjede ham en Læsion i Hovedet. Han kom under Lægebehandling og var sygemeldt i 12 Dage, men genoptog derefter Arbejdet. I Juni Maaned 1916 blev han indlagt paa Rigshospitalet til Behandling for Astma, og det konstateredes da, at han var lidende af Sukkersyge. I de følgende Aar har han adskillige Gange været underkastet Hospitalsbehandling paa Grund af Astma og Sukkersyge, indtil Ministeriet for offentlige Arbejder ved Skrivelse af 21. Februar 1928 paa Grund af hans vedvarende Sygelighed meddelte har Afsked af Statsbanernes Tjeneste med den ham efter Loven tilkommende Pension fra Udgangen af Maj Maaned s. A. at

regne. Ved Skrivelse af 7. Marts 1928 fra Generaldirektoratet for De Danske Statsbaner er det derefter meddelt ham, at hans Pension af Finansministeriet er fastsat til 2 391 Kr. 72 Øre, hvilket Beløb svarer til den Sagsøgeren tilkommende Pension, beregnet efter hans Pensionsalder i Henhold til de almindelige Pensionsregler i Lov om Statens Tjenestemænd af 27. Juni 1927 § 55.

Idet Sagsøgeren har anbragt, at den væsentligste Grund til hans tiltagende Svagelighed og derved foranledigede Afskedigelse er hans Sukkersyge, og at denne er en direkte Følge af det ovennævnte ham den 5. September 1915 overgaaede Ulykkestilfælde i Tjenesten, har han under nærværende mod Finansministeriet anlagte Sag paastaet sig kendt berettiget til at oppebære Pension efter Bestemmelsen i § 56, 1. Stk., i Pensionsloven, saaledes, at den beregnes med $\frac{2}{3}$ af hans pensionsberettigede Indtægt.

Finansministeriet, der har givet Møde ved den kst. Kammeradvokat, bestrider, at Sagsøgerens Sukkersyge skyldes Ulykkestilfældet den 5. September 1915 og procederer til Frifindelse.

I en af Overlægen paa Aarhus Kommunehospitals medicinske Afdeling den 5. September 1927 afgiven Erklæring udtales det, at Sagsøgeren har ligget mange Gange paa Afdelingen lidende af Astma og Sukkersyge, og at det, hvad den sidstnævnte Sygdom angaar, er sandsynligst at antage, at den hviler paa traumatisk Basis, fremkommen ved det Ulykkestilfælde, som han var udsat for i 1915. — Overlægen udtaler sluttelig, at da der er »en direkte Kontinuitet« mellem Ulykkestilfældet og den paa Rigshospitalet i 1916 paaviste Diabetes er det berettiget at antage, at hans Diabetes staar i direkte Relation til det ham i 1915 overgaaede Ulykkestilfælde og skyldes dette.

Jernbanelægen ved 9. Distrikt A, har i en den 16. September 1927 udstedt Erklæring bl. a. udtalt, at Sagsøgerens mange Sygeperioder fra 1904—1914 væsentlig beroede paa Brystkatarrher og Astmatilfælde, uden at der nogensinde var Tegn eller Symptomer paa Sukkersyge. I Erklæringen hedder det endvidere med Hensyn til Sagsøgerens Sukkersyge: »Og da denne Sukkersyge under Hr. Andersens senere Sygeperioder efter 1917 stadig har været den væsentligste og alvorligste Faktor i

hans Helbredstilstand, saa at hans bronciale Astma netop paa Basis af Sukkersygen er tiltaget og blevet mere haardnakket, trods Klokkebehandling, bliver Sukkersygen at betragte som den væsentligste Grund til, at han saa tidlig maa søge sin Afsked fra Tjenesten«.

Retslægeraadet, hvem Sagen, derunder de anførte Lægeerklæringer, har været forelagt, har den 17. Januar 1928 udtalt: »at det ikke kan anses for at være sandsynligt, at Lokomotivfører Andersens Sukkersyge skyldes det Traume, som ramte ham den 5. September 1915«.

Efter det saaledes foreliggende findes det ikke godtgjort, at Sagsøgeren er afskediget som Følge af en ham ved Udførelsen af hans Tjeneste overgaaet Skade, og hans Krav om Fastsættelse af Pension i Overensstemmelse med Tjenestemandslovens § 56, 1. Stk., kan derfor ikke anses berettiget.

De Sagsøgte vil som Følge heraf være at frifinde.

I Sagsomkostninger findes Sagsøgeren at burde betale 100 Kr. i Salær til den kst. Kammeradvokat.

Thi kendes for Ret:

De Sagsøgte Finansministeriet bør for Tiltale af Sagsøgeren, fhv. Lokomotivfører J. A. Andersen i denne Sag fri at være.

I Salær til den konstituerede Kammeradvokat betaler Sagsøgeren 100 Kr. inden 15 Dage efter denne Doms Afsigelse under Adfærd efter Loven.

Intet Stempelforbehold.

STATSBANERNES DRIFTSBERETNING.

(Sluttet.)

Toggangen.

Ved Driftsaarets Begyndelse gjaldt Køreplanen af 1. Oktober 1926.

En ny Køreplan for *Sommeren 1927* traadte i Kraft den 15. Maj.

Vinterkøreplanen traadte i Kraft den 2. Oktober.

Med Undtagelse af Køreplanen for Nord- og Kystbanen er Sommerkøreplanen i det væsentligste bibeholdt. De fleste af Lokaltogene paa Strækningen Hvalsø—Ringsted—Næstved, Togene paa Aabenraabanen samt Togene paa

den nyaabnede Banestrækning Røde-Kro—Løgumkloster i Forbindelse med Strækningen Løgumkloster—Bredebro betjenes ved Motortog fremført af dieselelektrisk Motorvogn, kun førende III Vognklasse.

I Modsætning til tidligere Aar har der været en særlig Søn- og Helligdagskøreplan for Nord- og Kystbanen ogsaa i Vinterhalvaaret.

Billigkørselen paa Søndage er fortsat som hidtil, dog er Billigkørsel etableret ogsaa i Juli Maaned.

Det gennemsnitlig daglige kørte Antal personførende Plantogskilometer efter Køreplanerne for 1926 og 1927 stiller sig saaledes:

	Sjælland-Falster	Jylland-Fyn	Ialt
Køreplan af 15/9 1926	15 657 km	25 949 km	41 606 km
— „ 1/10 1926	15 056 —	25 976 —	41 032 —
— „ 15/5 1927	16 852 —	28 217 —	45 069 —
— „ 3/10 1927	16 052 —	28 402 —	44 454 —

Overfarterne.

Antallet af Skibskilometer var i Driftsaaret ca. 781 000 mod ca. 794 100 i Driftsaaret 1926—27. Antallet af overførte Jernbanevognaksler udgjorde 1 085 443 mod 1 065 429 Aaret forud, og af Automobiler overførtes 57 545 mod 46 253 i det foregaaende Aar.

Med Hensyn til Prisen paa Materialer, der benyttes af Søfartsvæsenet, skal man — under Henviisning til det foran under Stykket om Brændsel til Lokomotiver, Færger og Skibe m. v. oplyste om Priserne paa Kul — bemærke følgende:

Prisen for Brændselolie, som man begyndte at bruge i Juni Maaned 1927, gik i Løbet af kort Tid ca. 19 pCt. ned. Naar der regnes med den i de sidste Maaneder af Aaret gældende Pris for Brændselolie og for Kul og med hele Forbruget heraf til samtlige Storebæltsoverfarterens Dampfærger og -skibe under eet, stiller Udgiften pr. Skibskilometer til Brændselolie sig omtrent som Udgiften pr. Skibskilometer til Kul.

Smøreolieprisen har for nogle Oliesorters Vedkommende været lidt nedadgaaende. Medens Forbruget til Dampfærgerne har været det samme som i forrige Driftsaar, har Motorfærgens forholdsvis store Forbrug imidlertid forårsaget en Forøgelse af Udgiften til Smøreolie pr. Skibskilometer, idet denne Forøgelse andrager henimod 10 pCt. i Forhold til det foregaaende Driftsaar.

For andre Materialeprisers Vedkommende kan man anføre, at Prisen for Tovværk har ud-

vist en Nedgang i Driftsaarets Løb paa ca. 8 Procent.

Udgiften til Vedligeholdelse af Færger og Skibe har været i Stigning, der andrager ca. 6 pCt. i Forhold til Forbruget i det foregaaende Driftsaar. Dette skyldes store og dyre Skrogreparationer, derunder særlig Fornyelse af Trædæk.

Til Oplysning om, hvorledes Driftsudgifterne stiller sig for den ved Storebæltsoverfarten i Juni 1927 i Brug tagne nye Motorfærge »Korsør« i Sammenligning med en af de store Dampfærger paa samme Rute, meddeles, at Udgiften pr. overført Vognaksel i Tidsrummet Juni 1927—Marts 1928 kan anslaaes til Kr. 1,40 for Motorfærgeren »Korsør« og Kr. 1,51 for Dampfærgeren »Odin«. I disse Beløb har man imidlertid ikke kunnet medregne Vedligeholdelsesudgifterne, da man endnu ikke har Erfaring for, hvad disse kommer til at andrage pr. Aar for Motorfærgens Vedkommende.

Motorfærgens Indsættelse i Sejladsen har medført, at et større Antal Vogne og Automobiler har kunnet overføres paa denne Færgets Ture. Færgens større Overførelsessevne har gjort det muligt i høj Grad at imødekomme de stærke Krav, der stilles med Hensyn til en hurtig og uhindret Gennemførelse af Godsforsendelserne mellem Landsdelene.

Takstændringer.

Som anført i Driftsberetningerne for 1925—26 og 1926—27 gik Statsbanernes Bestræbelser i disse Driftsaar bl. a. ud paa ved Fragtaftaler og Undtagelsestakster at søge dels at bevare Transporter, dels at erhverve saadanne, hvor disse havde været unddraget Jernbanen, og der blev da ogsaa sluttet et meget betydeligt Antal Fragtaftaler med forskellige Forsendere, ligesom der gennemførtes en Række væsentlige Ændringer af Takster og Tarifbestemmelser i Retning af Nedsættelser af Betalingen for Befordring af Personer, henholdsvis Gods og levende Dyr, og der er sket Udvidelser af Befordringsomfanget af levende Dyr.

Den 1. April 1927 blev der imidlertid foretaget en almindelig Nedsættelse af Taksterne for Gods og Kreaturer. Herved blev Stykketaksterne nedsatte med noget mere end 30 pCt. for de kortere Afstande og aftagende til 20 pCt. for de længste Afstande og Vognladningstaksterne med ca. 20 pCt. for nogle Varer, ca. 30

pCt. for andre og ca. 33 pCt. for de allergroveste Varer. Den nævnte Nedsættelse af Godstaksterne blev foretaget i Forbindelse med en Udvidelse af Vognladningstaksternes Antal fra 4 til 7 Takstklasser, saaledes blev Takst 4 delt i to Klasser (4 og 5) og Takst 5 i to Klasser (6 og 7). Takst 6 blev til Takst 8, og Takst 7 blev delt i to Klasser (9 og 10).

Da de nedsatte Takster i alle Tilfælde blev mindst lige saa lave som de særligt nedsatte Vognladningstakster (Industritaksterne), bortfaldt disse. Nedsættelsen var derhos saa stor, at den muliggjorde, at saa godt som alle de sluttede Fragtaftaler kunde afvikles, da de nye Takster var gunstigere for Forsenderne end dem, der var gældende i Henhold til Fragtaftalerne. Ligeledes bortfaldt nogle Undtagelsestariffer med Udlandet helt eller delvis.

For Kreaturtaksternes Vedkommende udgjorde Nedsættelsen ca. 30 pCt. for stykvise Sendinger og 25 pCt. for vognladningsvise Sendinger. Herved bortfaldt den hidtil gældende Undtagelsestarif for Slagterisvin, i Henhold til hvilken der var givet ca. 25 pCt. Nedsættelse, medens de nu fik en yderlige Nedsættelse paa ca. 6 pCt.

Fra det nævnte Tidspunkt foretoges endvidere Nedsættelse af de forskellige Mindstefragter, Tillæget for Befordring under Dække, Taksterne for Køretøjer paa egne Hjul, Havnebanefragten og Taksterne for Kalundborg—Aarhus Overfarten.

Fra 15. April 1927 blev Frimærkepakketaksterne nedsatte gennemsnitlig med 20 pCt.

I Anledning af de fornævnte Nedsættelser i den lokale Færdsel blev Taksterne i de forskellige gennemgaaende Forbindelser ændrede, men da det ikke var muligt at gennemføre Nedsættelsen fuldt ud i de paagældende Forbindelser fra den 1. April 1927, blev der fra det nævnte Tidspunkt i Forbindelse med Privatbanerne og Tyskland foretaget en foreløbig Nedsættelse, hvorhos Tillægstaksterne i Forbindelse med Sverige og Norge nedsattes.

Den fuldstændige Gennemførelse af Nedsættelserne for Forbindelsen med de indenlandske Befordringsstyrelser skete i Tiden fra den 1. Maj til den 1. Juni 1927, for Forbindeisen med Sverige fra den 10. Juli 1927 og for Forbindelsen med det sydlige Udland fra den 20. August 1927.

Foruden de fornævnte almindelige Takst-

nedsættelser er der i Driftsaarets Løb foretaget forskellige Ændringer af Befordrings- og Tarifieringsbestemmelserne, ligesom der er indrømmet en Række Foreninger m. m. Nedsættelser ved Rejser med Banerne.

Af Ændringerne i Tarifbestemmelserne skal nævnes følgende:

Vedrørende Befordringen af Personer og Rejsegods.

Den 1. April 1927 blev Persontaksterne og Taksterne for Overvægt af Rejsegods for Færgestrækningen København—Malmø nedsatte.

Den 5. Maj 1927 blev Taksterne for Befordring af Rejsegods og Cykler nedsatte, og fra samme Dag blev Bestemmelserne om Befordring af Skoler, Spejdere m. v. ændrede saaledes, at der kun fordres mindst 10 Deltagere, for at Nedsættelsen (halv Pris) opnaas, hvorhos een Lærer, Lærerinde eller Leder for hver 10 Deltagere kan befordres mod Betaling af halv Billet. Endvidere blev Bestemmelserne om Befordring af sluttede Selskaber udvidede til ogsaa at gælde II Vognklasse, og Mindsteanallet af Deltagere i saadanne Rejser blev nedsat fra 30 til 20.

Den 10. Oktober 1927 blev der indført Salg af Ratekort til II Vognklasse.

Den 1. Februar 1928 blev Taksterne for Overførsel af Motorvogne, der medføres af rejsende mellem København og Malmø, nedsatte, og samtidig blev Vægtgrænsen for saadanne Køretøjer forhøjet fra 2 000 kg til 3 000 kg.

Vedrørende Godsbefordringen.

Der er foretaget Detarifiering af en Række Varearter, af hvilke man skal nævne Pap og Papir, Foderroer samt Kalkmørtel.

Den 22. August 1927 blev der indført en midlertidig Undtagelsestarif for vognladningsvise Fragtgodssendinger af Bygningstømmer og Gavntræ fra Graasten til Tønder og Tønder Nord.

Den 1. Januar 1928 blev der indført tilsvarende Bestemmelser om Fragtberegningen for Emballage til Paafyldning som for tom tilbagegaaende brugt Emballage, og der blev foretaget den Ændring vedrørende Fragtberegningen for lette Varer, at der for Sendinger over 1 000 kg kun regnes en Mindstevægt af 1 500 kg.

Den 1. Marts 1928 blev der indført en Undtagelsestarif for Befordring af Bananer indfør-

te over Bremen, Altona, Hamburg og Wilhelmshurg.

Den 15. Marts 1928 blev der indført en Undtagelsestarif for Gasolie i Vognladninger fra Polen til enkelte danske Stationer.

Statsbanernes Køb og Salg.

Den Kommitterede i Handelssager har ligesom i tidligere Aar forestaaet Statsbanernes Køb og Salg. Antallet af de den Kommitterede foretagne Forretninger kan som for afvigte Aar anslaaes til ca. 13 000 fordelt paa ca. 1 300 Varearter. Værdien af de i den Anledning i Driftsaarets Løb foretagne Dispositioner har beløbet sig til ca. 28 Mill. Kr.

Desuden har den Kommitterede ydet merkantil Bistand ved Behandling af forskellige foreliggende Spørgsmaal, bl. a. saadanne, der er knyttede til Vedligeholdelse og Anskaffelse af Statsbanernes Færger og Skibe.

Siden Driftsaaret 1926—27 er til den Kommitteredes Virksomhed blevet henlagt Indkøb af Brændsel til samtlige andre Statsinstitutioner.

Statsbanernes Personale.

Det samlede Antal af fast og løst Personale udgjorde i Driftsaaret 1927—28 gennemsnitlig 20 827 (18 055 fast ansatte og 2 772 Ekstraarbejdere) mod gennemsnitlig 21 933 i Driftsaaret 1926—27 (18 459 fast ansatte og 3 474 Ekstraarbejdere).

Hvad det præsterede Arbejde angaar, skal bemærkes, at Antallet af Tog- og Sejladskilometer er gaaet op fra ca. 19,17 Mill. i 1926—27 til ca. 20,62 Mill. i 1927—28 og Antallet af Vognakselkilometer fra ca. 538 Mill. til ca. 551 Millioner.

Det samlede Personale i Driftsaaret 1927—28 var herefter — i Forhold til Arbejdsmængden — 8,20 Mand pr. Bane- og Overfartskilometer, 10,10 Mand pr. 10 000 Tog- og Sejladskilometer og 3,78 Mand pr. 100 000 Vognakselkilometer, medens der Aaret forud til Bestridelse af de samme Arbejdsenheder medgik henholdsvis 8,68, 11,44 og 4,07 Mand.

I de ved Tjenestemandsoven af 12. September 1919 med senere Tillægslove fastsatte særlige Lønningstillæg (Sted-, Dyrtids- og Konjunkturtillæg) skete der ved Gennemførelse af Lov Nr. 126 af 27. Juni 1927 om Statens Tjenestemænd, med Gyldighed fra 1. Juli 1927, følgende Ændringer:

Stedstillægget for Tjenestemænd, der har Tjenestebolig, forhøjedes fra Halvdelen til to Trediedele af det almindelige Stedstillæg, men blev i øvrigt uændret.

Dyrtidstillægget for gifte Tjenestemænd m. fl. nedsattes fra som Maksimum 378 Kr. til som Maksimum 216 Kr. aarlig.

Ugifte Tjenestemænd over 35 Aar, der tidligere fik to Trediedele af fuldt Dyrtidstillæg, faar fra samme Dato kun en Trediedel af Dyrtidstillægget for gifte Tjenestemænd.

Konjunkturtillægget nedsattes med 10 pCt. af Konjunkturtillægget efter Loven af 18. April 1925. Ugifte Tjenestemænd over 35 Aar, der tidligere fik fuldt Konjunkturtillæg, faar fra 1. Juli 1927 kun Halvdelen, og andre ugifte Tjenestemænd, der tidligere fik to Trediedele af fuldt Konjunkturtillæg, faar fra samme Dato kun en Trediedel af Konjunkturtillægget for gifte Tjenestemænd.

Samtidig forhøjedes Personalets Bidrag til Dækning af Udgifterne ved Pensioneringen fra fra 2½ til 3 pCt. af Lønningsindtægten.

Arbejdstiden paa Statsbanernes Værksteder under Maskinafdelingen har i hele Driftsaaret normalt været 48 Timer pr. Uge. Paa Grund af svigtende Arbejdsmængde i Centralværkstederne er Arbejderstyrken i Driftsaarets Løb indskrænket navnlig ved Afskedigelse af Ekstrapersonale.

Kommissioner og Udvalg.

Der er ikke i Driftsaaret 1927—28 nedsat nye Kommissioner eller Udvalg.

Det den 20. April 1922 nedsatte Udvalg til Revision af Statsbanernes Signalreglement har den 20. September 1927 afgivet Betænkning.

Enkeltheder vedrørende Driftens Resultater m. m.

Idet man i øvrigt henviser til Driftsberetningens nærmere Indhold, fremhæves følgende:

Den virkelige Længde af det af Staten drevne Jernbanenet, ekskl. Havnebaner, var ved Driftsaarets Udgang 2 483,85 km. Gennemsnits-Driftslængden af Banerne var i Driftsaaret 2 458,1 km, og Gennemsnits-Driftslængden af Banerne og Færgeoverfarterne var 2 539,1 km.

Færgeoverfarternes Længde udgjorde den 31. Marts 1928 81,0 km. Længden af Skibsstrækningen Kalundborg—Aarhus er beregnet til 89 km.

Lokomotivers og Motorvognes Materialeforbrug.

I Driftsaaret er der til *Damp-Lokomotiver* forbrugt 307 328 700 kg Brændsel, hvilket er ca. 28½ Mill. kg mere end Aaret forud, og Prisen for dette Brændsel har været 8 069 700 Kr. Pr. Lokomotivkm er der forbrugt 10,54 kg mod 9,78 kg Aaret forud og Udgiften hertil har været 27,15 Øre pr. Lokomotivkm mod 25,63 Øre og Udgiften pr. 100 Vglkm har været 147,38 Øre mod 136,29 Øre Aaret forud. Udgiften pr. kg Brændsel har været 2,63 Øre mod 2,62 Øre.

Af Olie er der forbrugt 624 504 kg mod 568 693 kg 1926—27, og Prisen pr. kg har andraget 21,27 Øre mod 22,93 Øre Aaret før, og det samlede Forbrug har saaledes kostet 132 840,96 Øre mod 130 420,28 Øre i 1926—27. Forbruget har været lidt større pr. km end det foregaaende Aar, idet det har andraget 0,0210 kg mod 0,0199 kg, men kostet lidt mindre, nemlig 0,447 Øre mod 0,456 Øre pr. Lokomotivkm 1926—27.

Til *dieselelektriske* Lokomotiver er der forbrugt 276 870 kg Brændselsolie til en Pris af 26 833,83 Øre. Der er forbrugt 0,97 kg pr. Lokokm og det har kostet 9,44 Øre pr. km, og denne Olie har kostet 9,71 Øre pr. kg. Til Smøring er der forbrugt 6 478 kg Olie til en Pris af 5 764,64 Øre og denne Olie har kostet 89,99 Øre pr. kg. Pr. Lokokm er der forbrugt 0,0227 kg pr. km, og det andrager 2,024 Øre pr. Lokomotivkm.

Benzinvognenes Forbrug stiller sig saaledes: Der er forbrugt 124 471 kg Benzin og det har kostet 3 765 384 Øre. Disse Vogne har løbet ialt 278 600 km, og de har forbrugt 0,45 kg pr. Motorvognskm og Prisen pr. km 13,52 Øre. Et kg Benzin har kostet 30,25 Øre pr. kg. Til Smøring er der medgaaet 2 670 kg, der har kostet 2 239,75 Øre, og Forbruget andrager saaledes 0,0096 kg pr. Motorvognskm, og Prisen herfor har været 0,804 Øre pr. km. Prisen for denne Olie er 83,89 Øre pr. kg.

Sygestatistik.

Af Personalets Sygestatistik skal vi meddele, at Lokomotivførerne staar opført med gennemsnitlig 23,1 Sygedage mod 21,8 i 1926—27 og Lokomotivfyrboderne staar opført med gennemsnitlig 11,3 mod 11,9 Sygedage foregaaende Aar. Til Sammenligning tjener, at

Togførerne staar opført med 29,8, Jernbanepakmestre med 16,2 og Togbetjente med 11,0 Sygedage.

FRA MEDLEMSKREDSEN

DEN STORE HØJTID —!

Saa nærmer vi os Aarets store National-Dag, nemlig Juleaften, hvor den kendte Julesalme »Glade Jul, dejlige Jul« lyder i mange danske Hjem, men anderledes med Lokomotivmanden; der er der ikke noget der hedder glade Jul, thi for ham betyder Julen oftest dobbelt Arbejde ikke alene i Form af ekstra Tjeneste, men ogsaa i Fremførelse af sit Tog, for det er jo saaledes, at Julen falder midt i Vintrens Hjerter, og ofte maa der kæmpes frem paa Grund af Sne, Is og Taage, for slet ikke at tale om de forskellige Forsinkelser eller daarlige Kul, Maskinskade o. lign. Men det kan siges til hans Ros, at han bærer sin Byrde med en sjælden Taalmodighed, han har nemlig igennem sin Tid lært Resignationens store Kunst at kende, støt og rolig fører han sit Tog igennem med alle de glade Julerejsende, uden derfor hverken at modtage Tak eller Paaskønnelse. Han har det jo ikke som Kommunens Tjenestemand, der i Dagbladene bliver foreviget lunt inden Døre med Juletræ og Julemad paa Bordet, struttende af Velvære og med nyt Mod til at begynde deres Tjeneste. — Lokomotivmanden har det anderledes. — Efter Ankomsten til Maskindepotet maa han hurtig klargøre sin Maskine, spise sin medbragte Mad endnu med Hænderne duftende af Kul og Olie og saa paa'en igen, Tiden har Hast for ham, nye og glade Julerejsende venter for at blive befordret sikkert til deres Bestemmelsessted.

Men alt kunde endda være som det er — for Lokomotivmanden er i sin daglige Gerning ikke sentimental eller blødsød, det lærer hans anstrengende Arbejde ham ikke at blive — men han har jo ogsaa sine Juleønsker, og et af dem, der staar først for, kan man vel nok sige er den kommende Lønningslovsrevision; der er det nemlig den store Offensiv skal sættes ind for at vi kan opnaa den Plads i Solen, der retsmæssig tilkommer os, saaledes at vi kan skabe et Værn for vore Hustruer, Børn og Hjem. — Skal man uddrage Summen af Udviklingen i Aaret, der svandt saa vil man næppe blive modsagt, naar man siger, at der nærmest ingen Udvikling har været, men at vi har oplevet en March paa Stedet, og vi skal heller ikke være bange for at indrømme, at Reaktionen flere Steder har haft Held til at fratage os vigtige Forposter, men netop igennem Modgang hærder vi os og lærer os at forstaa igennem Enighed at naa frem til Sejren.

Maatte vi alle som en sammen med vor Hovedbestyrelse sætte alle vor Kraft og Energi ind paa, at 1929 maa bringe os den store Sejrr, vi higer efter — en Lønningslov vi kan være tjent med!

O. Løvborg.

IKKE NØDVENDIG — MEN —

Til en Jernbane hører, som jo enhver ved, Skinner, Vogne, Lokomotiver og meget andet. Det er nødvendigt, ellers er det ingen Jernbane. Men det behøver ingenlunde at være 37 eller 45 kg Staal-skiner, store bekvemme Boggievogne med polstrede Sæder, Centralvarme, elektrisk Lys og W. C. samt store Eksprestoglokomotiver. Nej! Et 7 kg Spor lagt lige oven paa Jorden og Tipvogne, som trækkes af et Lilleput-Lokomotiv er ogsaa en Jernbane.

Det er vel heller ikke nødvendigt, at Statsbanerne stadig køber nye tidssvarende Vogne, lægger nye Skinner og i det Hele taget forbedrer og moderniserer. Alt det gamle Ragelse, kunde godt køre i mangfoldige Aar endnu. Maaske er det heller ikke nødvendigt, at Banen sikrer sig første Klasses Personale, og paaser, at hver Mand faar den bedst mulige Uddannelse, hver paa sit specielle Omraade. Det kunde sikkert nok gaa alligevel.

Men — naar Statsbanerne, i Lighed med alle andre store Forretninger, ofrer store Summer for at være tidssvarende og konkurrencedygtige, samt sikrer sig det bedst mulige Personale, og overalt søger at sætte hver Mand paa den Plads, som netop han, ifølge sin Uddannelse, egner sig bedst til at fylde. — Saa maa det vel være fordi, man har indset, at saaledes betaler det sig, og paa den Maade gaar det bedst. Saa meget mere mærkeligt er det, at da Statsbanerne nu tager en hel Del Motorvogne og Motorlokomotiver i sin Tjeneste, tager man, til at køre med disse, ikke udelukkende de Folk, som har den bedste dertil egnede Uddannelse, nemlig Lokomotivfyrbøderne. Man skulde jo synes, at den Mand, der er udlært Maskinarbejder, har arbejdet i nogle Aar som saadan, og siden i mange Aar har kørt med Maskiner paa Banen, kort sagt, aldrig har haft med andet end Maskiner at gøre, vilde være bedre egnet til Motorfører, end ham, som i de sidste 15 til 20 Aar har kørt som Togbetjent, og før den Tid heller ikke har haft noget med Maskiner at gøre. Selvfølgelig! Det kan gaa. Men hvis det gaar lige godt, enten man har en Fagmand til Arbejdet eller en hvilket som helst anden, er det saa nødvendigt at lære noget. Man kunde jo ogsaa godt erstatte Halvdelen af Statsbanernes Maskiningeniører med Trafikassistenter eller Kontorister, det skulde nok gaa alligevel. Men hvis det ikke er nok med, at det gaar, og man ogsaa gerne vil have det til at gaa bedst muligt, hvorfor tager man saa de Folk, som er oplært og indøvede ved Trafikafdelingen til at arbejde med Maskiner, naar der er Fagfolk nok. Og hvis Fagkundskab ikke er nødvendig, hvorfor tager man saa ikke en Trafikkontrolør til at undervise Togbetjentene i Maskineriets Mysterier.

Man har i de senere Aar set mange Mennesker bygge sig selv et Hus, og de kan gøre det, Husene staar der. Ganske vist, de 90 pCt. af disse Huse duer ikke. Men de staar der. — Og viser, hvad manglende Fagkundskab fører til.

Moses.

BESKYTTELSESANORDNING FOR OVERHEDERE.

Ifølge tyske Lokomotiv-Fagblade er det i Tyskland forekommet, at Overhedererlementerne og Kedelrørene har taget Skade ved for stærk Overhedning, naar Regulatoren er lukket, og Ophedning, naar Regulatoren er lukket, og

I »Die Lokomotivtechnik« omtales en patentanmeldt Anordning, som skal kunne ophæve denne Ulempe. Som Figurerne viser er denne Anordning gengivet i en Lokomotivkedel med *Pielock-Overheder*.

Denne ses i Fig. 1. Den bestaar af en Overhederkasse, som er anbragt i Rundkedlen og omslutter alle Kedelrørene. Overhederkassen er dannet af to Rørvægge og et Svøb. For at dele Kassen i flere Rum findes et Antal lodrette Skillevægge, hvorpaa er nittet Ledeplader, der giver Dampstrømmen den tilsigtede Retning. Skillevæggene deler Overhederkassen i saa mange Rum, som der findes lodrette Rørrækker i Kedlen. Kedelrørene vales i Rørvæggene med en dertil fremstillet Rørvalse. Da Trykket i Overhederkassen paa det nærmeste

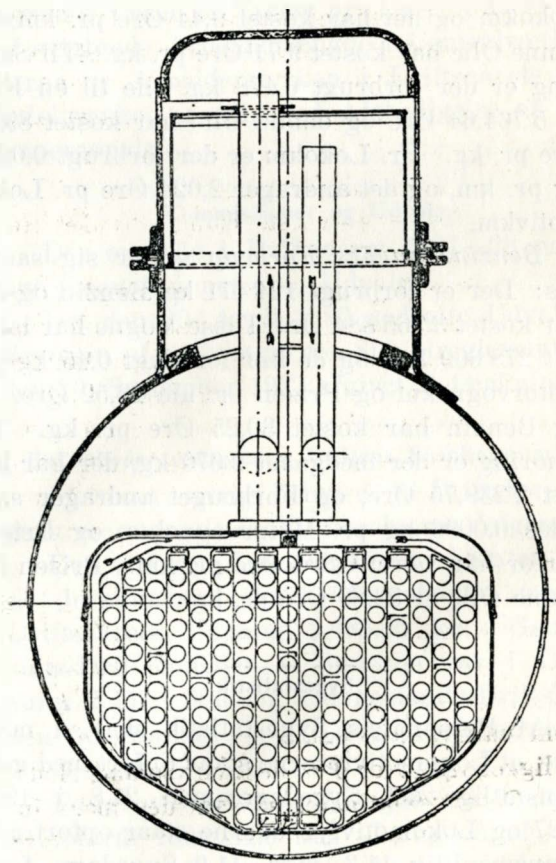


Fig. 1.

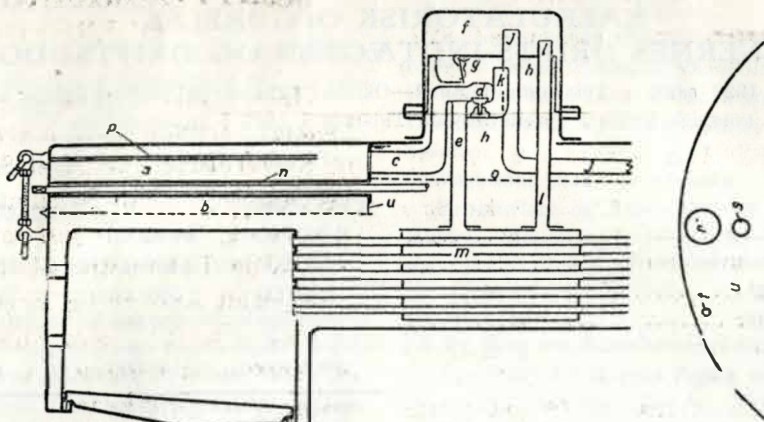


Fig. 2.

vil være det samme som i Kedlen, er det tilstrækkeligt naar Valsestederne er vandtætte for at undgaa Vandets Indtrængen i Overhederkassen. I det laveste Punkt i Overhederkassen findes en Ventil, for dermed at kunne fylde henholdsvis tømme Overhederen for Vand.

Domen er ved en vandret Mellemvæg delt i to Rum, deraf er det øverste for Heddampen, medens det nederste Rum udgør en Del af Kedlen. Naar Regulatoren er aaben, strømmer Dampen fra Domens Vaaddamprum gennem Indstrømningsrøret ind i Overhederkassen, gennemstrømmer de ved Skillevæggene fremkomne Afdelinger i denne, hvorunder den af Ledepladerne føres mod Kedelrørenes Flader, og overhedes. Gennem Udstømningsrøret gaar Heddampen til Domens øverste Rum, i hvilket Regulatoren har sin Plads.

I Fig. 2 ses den anmeldte Anordning. Dens Princip er at fremkalde Trykforskel i Kedlens Damprum og dermed opnaa, at Kedeldampen overhedes, naar Regulatoren er lukket, og en for stærk Ophedning af Overhederen undgaas. For at opnaa dette er en Del af Kedlens Damp- rum udskilt ved Hjælp af en Segmentplade, som anbringes i Rundkedlen mellem Fyrkassen og Domen. Pladen gaar ned i Kedlen til den laveste Vandstand.

Naar Kedlen er opfyret, og Kedelvandet overgaar til Dampform, vil der først udvikles Damp og opstaa Tryk i det klokkeformede Rum *a*, som dannes af Segmentpladen *u*, da dette Rum ligger lige over den mest virksomme Hedeflade. Dampudviklingen er saaledes mere intensiv i *a* end den øvrige Kedel, og der opstaar i *a* et Overtryk i Forhold til Trykket i Rummet *h*. Udligning af Trykkene i *a* og *h* kan kun

ske, naar Dampen i *a* trykker Vandoverfladen i samme ned til Segmentpladens Underkant *b*, eller naar Dampen ved aaben Regulator gennem Forbindelsesrørene *c* og *e*, Overhederen *m*, Rørene *l* og *j* strømmer ud i Cylindrene. Ved lukket Regulator strømmer Heddampen fra Rummet *f* gennem Klappen *g* ind i Vanddamprummet *h*. Forskellen paa Trykkene i Damp- rummene *a* og *h* vil svare til Højdeforskellen paa Vandoverfladerne *b* og *o* i samme og være lig Modstanden, som Dampen maa overvinde i Forbindelsesrørene for at kunne strømme til Heddamp- rummet *f* henholdsvis Vaaddamprummet *h*.

Ved aaben Regulator og større Dampfbrug falder Trykket i *f*, og Klappen *g* holdes lukket af Overtrykket i *h*. Dampen i Rummet *h*, der for en Del har passeret Overhederen, vil da ved sit Overtryk passere Røret *k*, aabne Ventilen *d* og strømme til Overhederen og overhedes paany. Naar Regulatoren aabnes og Maskinen sætter i Gang udlignes Trykkene i *a* og *h* gennem Ventilen *d* og Vandoverfladerne i *a* og *h* antager samme Højde. Lukkes Regulatoren, ophæver Ventilen *d* Forbindelsen mellem *a* og *h*, og den omtalte Trykforskel i Damp- rummene indtræder atter.

Den øverste Vandstandshane staar gennem Røret *p* (*t* i Segmentpladen) i Forbindelse med Rummet *h*. I Kedlens Dørplade og Segment- pladen er indvalset et Rør *n* og *s* for Regulator- stangen.

Ved denne Anordning vil i Overhederen være en vedvarende Dampcirkulation, der ikke alene koler Overhederen, men samtidig overheder Dampen i Kedlen.

F. Spøer.

KALKULATORISK OPGØRELSE AF STATS BANERNES DRIFTS-INDTÆGTER OG DRIFTSUDGIFTER M. V.

i Oktober Maaned 1928 samt i Tidsrummet April—Oktober 1928 og en Sammenligning med de regnskabsmæssige Beløb i de tilsvarende Tidsrum i 1927 i runde Summer.

	Oktober Maaned 1928	1927	1928	
	Kalkulatorisk		Forøgelse	Formindskelse
Personbefordring	3 660 000	3 900 000		240 000
Gods- og Kreaturbefordring	4 520 000	4 490 000	30 000	
Postbefordring	510 000	500 000	10 000	
Andre Indtægter	310 000	270 000	40 000	
Drifts-Indtægter ialt	9 000 000	9 160 000		160 000
Drifts-Udgifter	9 490 000	9 510 000		20 000
Afskrivning (Gennemsnitsprocent ca. 2,3 p. a.)	850 000	830 000	20 000	
	10 340 000	10 340 000		
<i>Brutto-Overskud</i>	÷1 340 000	÷1 180 000		160 000
Forrentning (5 pCt. p. a.)	1 700 000	1 700 000		
<i>Netto-Overskud</i>	Kr. ÷3 040 000	÷2 880 000		160 000

	April—Oktober 1928	1927	1928	
	Kalkulatorisk		Forøgelse	Formindskelse
Personbefordring	33 310 000	33 920 000		610 000
Gods- og Kreaturbefordring	29 710 000	28 760 000	950 000	
Postbefordring	3 490 000	3 300 000	190 000	
Andre Indtægter	2 080 000	1 950 000	130 000	
Drifts-Indtægter ialt	68 590 000	67 930 000	660 000	
Drifts-Udgifter	61 690 000	65 320 000		3 630 000
Afskrivning (Gennemsnitsprocent ca. 2,3 p. a.)	5 960 000	5 850 000	110 000	
	67 650 000	71 170 000		3 520 000
<i>Brutto-Overskud</i>	940 000	÷3 240 000	4 180 000	
Forrentning (5 pCt. p. a.)	11 920 000	11 830 000	90 000	
<i>Netto-Overskud</i>	Kr. ÷10 980 000	÷15 070 000	4 090 000	



25 AARS JUBILÆUM.

1. Januar 1929 har Lokomotivfører *F. C. Petersen*, Flensborggade 26, 4. S., København, været ansat som Lokomotivmand ved Staten i 25 Aar, idet Petersen fra Værkstedet i Kh. ansattes som Lokomotivfyrbøder i Glyngøre d. 1. Januar 1904, hvorfra han senere forflyttedes til Korsør, videre til Nyborg, for tilsidst at ende sine Dage som Lokomotivfyrbøder i Fredericia. Herfra forfremmedes P. til Lokomotivfører den 1. Maj 1917 og beholdt Station i Fa.

Storbyen drager saa mange til sig, og P. lod sig ogsaa friste, og lod sig den 1. December 1925 forflyttet til Kh. Gb. Som den dygtige og paa alle Omraader pligtfuld-

dende Mand, Petersen er, blev han i Fredericia i udstrakt Grad benyttet som Afløser for Lokomotivmestrene, og baa- de ved den Lejlighed og under sin daglige Færd, saavel paa Maskinen som udenfor Jernbanen, har P. kun vundet sig Venner, som sikkert paa forskellig Maade vil min- des den udmærkede Kollega, Petersen er, paa denne Dag.

Afdeling I ønsker Jubilaren hjertelig til Lykke med de bedste Ønsker for Fremtiden. *Rosenkilde Laursen.*

JULEFEST

Onsdag den 9. Januar 1929 afholder de københavnske Lokomotivfører-Afdelinger af Dansk Lokomotivmands For- ening Juletræsfest i Borgernes Hus, Rosenborggade 1, fra Kl. 18 til 2.

Medlemmer af D. L. F. er hjertelig velkommen.

Festudvalget.

LANTERNEN

Foreningen afholder Fredag den 1. Marts sin aarlige store Fest i Sags Selskabslokaler, Linnesgade 22. — Nærmere angaaende Programmet følger.

Samtidig ønskes alle Medlemmer med Damer et glædeligt Nytaar med Tak for Aaret, der svandt.

Festudvalget.

MEDDELELSE FRA TØNDER

De Herrer Lokomotivførere og Lokomotivfyrbødere, som har været stationeret i Tønder og som kunde ønske at deltage i en Fest som tænkes afholdt den 17. Juni 1930 i Anledning af 10 Aars Dagen for Overtagelse af de sønderjydske Baner, bedes indhente Oplysninger hos Lokomotivfører Nicolai Christensen. Tønder.

HJÆLPEFONDEN

Ved den af Repræsentantskabet i December Maaned foretagne Uddeling af Understøttelser i Henhold til Vedtægternes § 5, f, er Understøttelserne fordelt paa følgende Maade:

	Kr.
1 Enke efter 1 Lokomotivfører	75,00
1 — — — — —	50,00
1 — — — — —	50,00
1 — — — — —	50,00
1 — — — — —	50,00
1 — — — — —	50,00
1 — — — — —	50,00
1 — — — — —	50,00
1 — — — — —	50,00
1 — — — — —	50,00
1 — — — — —	50,00
1 — — — — —	50,00
1 — — — — —	50,00
1 — — — — —	50,00
1 — — — — —	50,00
1 — — — — —	50,00
1 — — — — —	50,00
1 pens. Lokomotivfyrbøder	75,00
1 afskediget Lokomotivfyrbøder	50,00
1 Lokomotivfyrbøder	50,00
1 Lokomotivfyrbøder	50,00

Ialt 1125,00

Repræsentantskabet.



En ny Vintersprøjtevædske »TRIUMF«.

Vore Frugthaver lider af en Sygdom, som kaldes »Rødt Spind«. Den ødelægger meget, og de almindelige Sorter Frugttrækarbolineum dræber ikke Æggene, der overvintrer

i Sprækker og under Barken.

Det maa derfor hilses med særlig Glæde, at det er lykkedes et dansk Firma at fremstille en Sprøjtevædske, der foruden at have Evne til at dræbe Insektæggenes har den Tillægsegenskab at kunne dræbe Sygdommen »det røde Spind«.

Vædskens Navn er »Triumf«.

Frugtavlere og Haveejere kan glæde sig til dette gode Middel. Nu faar vi formentlig snart Bugt med Frugttræernes Skadedyr.

Hardy Hansen.

En ny Bog om Kirsebær dyrkning.

Paa Hage & Clausens Forlag udkommer den 15. Januar en ny Bog af Hardy Hansen, Nykjøbing Sj.

Kirsebærtræerne herhjemme er som bekendt ødelagte af samme Sygdomme, som Alverdens Kirsebærtræer trues af, og hvis Navn er Stenfrugtskimmel eller Stenfrugtsvamp.

Imod denne Sygdom, overfor hvilken man har staaet magtesløs, har Hardy Hansen paa 3 Aar udfundet Midler, og dette nedskriver han i sin Bog, der er illustreret med 50 Billeder, og som indeholder et sjældent anerkendende Forord af hans høje Foresatte, Sundhedsminister Rubow.

Kan de jyske Frugthaver sættes i ydedygtig Stand?

Diskussionen om Mulighederne for Frugtavl i Jylland forstummer aldrig, og dog leveres der saa ofte Bevis for, at der er endog gode Betingelser for Frugtdyrkning. De fattigste og mest barske Egne er naturligvis mindre vel-egnede, men selv der vil det være muligt, naar Interessen er der, ved Kultur at fremelske god Frugt til eget Brug. Og Frugt bør være et Led i den daglige Ernæring, — ja, vore Børns Hovedernæring bør være Frugt.

Undertegnede har i de senere Aar modtaget saa mange Besøg fra Jylland her i Statens Havebrug ved Nykjøbing Sjælland, og de dygtige Jyder har i særlig Grad interesseret sig for de herværende Plantagers Drift.

Ogsaa mangfoldige Breve faar jeg fra Jylland, — Breve, som vidner om, at de af undertegnede fremførte rationelle Dyrkningsmetoder er den rette Vej frem til Maalet: »Dansk Frugt paa dansk Jord«. Jeg skal kort citere lidt til Gavn for Sagen og derved yde Bidrag i den Diskussion, der altid er staaende, om Mulighederne for Frugt i de jyske Haver, smaa som store.

Husmand Peder Nielsen, Vildstrup i Sønderjylland, skriver i indeværende Efteraar den 17. September følgende: »I en Avis saa jeg Deres Havebog »Frugthaven og Køkkenhaven« anmeldt. Jeg forstod, at dens Mission var en praktisk Behandling af Frugthaven. Jeg købte den, og for første Gang i den Tid, jeg har haft min Ejendom, har jeg haft Træer med baade Løv og megen Frugt. Jeg er glad ved at have paabegyndt en rationel Pasning af min Have«.

Fabrikant Vilh. Binzer, Aarhus, skriver den 11. September d. A. følgende til mig: »Da jeg af Erfaring ved, at Pionerarbejdet for en god Sag ikke er ensbetydende med Indhøstning af Laurberg, ønsker jeg at glæde Dem og fortælle Dem lidt om de Resultater, jeg har opnaaet i min Have ved at udføre de Sprøjtninger, De anviser i Deres Bog »Frugthaven og Køkkenhaven«. En Mil fra Aarhus har jeg 4000 Kvadratalen Have, ren Sandjord (formentlig Havbund). Der findes 40 tre-aarige Træer, der alle var

syge. Jeg hostede hverken Blade eller Frugt trods forskellig Tilførsel af Godning. Mine Træer er nu sunde. — de er vokset kolossalt. Jeg har fulgt Deres Metoder helt nøjagtigt, har haft megen Frugt, og jeg nyder Synet af de herlige sunde Træer. Det er rigeligt Pengene værd. Et lille Æbletræ, 1 Alen 18 Tommer højt, er Havens Se-værdighed. Frugten sidder presset op ad hinanden med 6 til 9 Stk. Æbler paa ca. 9 cm i Diameter. Min Nabo, Herr Laboratorieforsøger Qvist, har intet særligt foretaget sig. Han har 60 syge Træer og har ikke eet Æble eller Pære eller anden Frugt. Modtag derfor min Tak for den gode Vejledning, der har været mig, som er helt ukundig, til megen Glæde.

Murermester Andersen, Vildbjerg, skriver den 16. November bl. a.: »Modtag min hjerteligste Tak for Deres Arbejde for de jydsk Haver. Det er en Fornøjelse at se, at der endnu er danske Mænd, som der er Energi i, og som vil medvirke til at holde vort gamle Fædreland oven Vand i disse vanskelige Tider».

Driftsleder A. Holstebro, Aarhus, skriver den 28. Oktober bl. a.: »Jeg har 150 Frugttræer og meldte mig ved Starten af Foreningen »Dansk Frugtavls« ind i denne. Jeg købte Deres Havebog »Frugthaven og Køkkenhaven«. Trods det, at jeg har en uddannet Planteskolemand til at passe min Have, blev der dog mindre og mindre Frugt. I Fjor havde jeg kun 10 kg, og den var uspiselig. Ved Deres indsigtsfulde Instruktioner saavel hvad Sprøjtning som Gødsning angaar har jeg i Aar høstet 1200 kg fin Frugt. Jeg sender Dem, Herr Hardy Hansen, disse Ord som en Tak for, hvad De har gjort.»

Nykjøbing Sjælland.

Hardy Hansen.

Det tyske Rigsbane-Selskab financierer Uddannelse af Strejkebrydere.

En af de tyske Jernbaneorganisationer er kommet i Besiddelse af en Skrivelse, som er tilsendt en Afdeling af den tyske »Samfundshjælp«, den saakaldte »Tekniske Nødhjælp«. Skrivelsen har følgende Indhold:

»I Løbet af kort Tid skal der foretages Nyuddannelser af Sporskiitere, Portører, Fyrbødere og Lokomotivførere. Den teoretiske Uddannelse skal ske i Aftentimer, Dagen vil senere blive angivet, den praktiske Uddannelse i Distriktet Borna vil vare ca. 10 Dage, hertil kan Søn- og Helligdage anvendes. De 10 Dage behøver ikke absolut være umiddelbart efter hinanden, og den praktiske Uddannelse kan paabegyndes paa en hvilken som helst Dag. Bunkerkulværkerne anmodes om i største Udstrækning at bevilge de paagældende Medlemmer af den tekniske Nødhjælp Permission med Løn under Uddannelses-tiden. De paagældende vil under Uddannelsen faa en af Jernbaneadministrationen fastsat Godtgørelse.

Reflekterende bedes udfylde hoslagte Spørgeformular og returnere den til Afdelingen. Ønsker De at deltage i Kursuset, anmodes De om at indfinde Dem til Konference paa Afdelingens Kontor Søndag den 21. Oktober Kl. 10½ Fm., eller nærmere Meddelelse vil blive givet ved denne Konference.

— Det tyske Jernbanepersonale har gjort Indsigelse mod Anvendelsen af Midler til dette Formaal.

I. T. F.

TAK

Vor hjerteligste og bedste Tak for al venlig Deltagelse ved vor kære Mand og Fader Lokomotivfører Carl Jantzens Død og Begravelse.

Dorthea Jantzen og Børn.

STATSBANEPERSONALETS BIBLIOTEK

NYE BØGER

Sj. Følst.	Jyl. Fyn	
13352		Sudermann, Herm.: Die Frau des Steffen Tromholt.
14867	13319	Dodt, Margrethe: De førte Veje.
14868	13334	Sinclair, Upton: »Olie«.
14869	13317	Clasen, Ninna: Paa Hybel.
14870	13315	Børup, Marinus: Forlad os vor Skyld.
14871		Stangerup, Hakon: Den unge Litteratur.
14872	13316	Cavling, Henrik: Efter Redaktionen Slutning.
14873	13226	Hurby, Frank: Sydpolstarere.
14874	13329	Linde, Peter: Den store Ildebrand 1728.
14875	13327	Janssen, C. Luplau: Er Stjernerne beboet?
14876	13323	Galsworthy, John: En Forsythes Frelse.
14877		Ibanez, Vicente Blasco: De fire Ryttere I-II.
14878	13314	Bnk Dahl, Jørgen: Aaret i Ribe.
14879	13321	Fischer, Leck: Leif den lykkelige.
14880	13332	Ruck, Berta: Held i Kærlighed.
14881	13324	Gejlager, A. J.: Fæstebondens Børn.
14882	13313	Brisson, Carl: Dengang jeg drog afsted —
14883	13330	Locke, William: Den gamle Bro.
14884	13320	Farkas, Dr. J. von: Imre.
14885	13377	Henningsen, Agnes: Det rige Efteraar.
14886	13374	Korch, Morten: I Stjerneskaer.
14887		Zweig, S.: Amok.
14888	13322	Fønns, Olaf: Fru Majas Dagbog.
14889	13380	Lütken, Otto: Fatakis Giftermaal.
14890		Scharling, C. J.: H. L. Mortensen.
14891	13369	Carlsen, J. Kj.: Chr. Richardt.
14892	13387	Roche, M. de la: Jalna.
14893	13376	Lindegaard, M. E. A.: Soldaterliv i Congo 1897—1900.
14894	13361	Anker, Jens: Lavinien.
14895		Paludan-Müller, Fr.: Adam Homo. Ny illustreret Udgave.
14896	13378ab	Ludwig, Emil: Napoleon.
14897	13396	Nathansen, Henri: William Bloch.
14898	13391	Christensen, Sophy A.: Jeg vil frem!
14899		Sverdrup, Otto: Under russisk Flag.
14900	13373	Lewis Ethelreda: Aloysius Horn. Elfenbenskysten i Tidernes Morgen.
	13336	Bjerne, Ulla: Idylliska fasader.
	13337	Böök, Fredrik: Från fyra sekler.
	13338	Hedenvind-Eriksson: Det bevingede hjulet.
	13339	Heller, Frank: Hur jag blev utpressare.
	13340	Hildebrand, Karl: »Med folket för fosterlandet«.
14923	13402	Gylendals Bibliotek: Henry Fielding, Joseph Andrews.
14927	13403	do.: Danske Fortællinger (Blicher, Goldschmidt).

- 14952 13404 do.: Livsvisdom fra alle Tider.
 14954 13370 Efteraarsbreve: Typer og Millieu i en lille dansk Stiftsby i Verdenskrigens første Aar.
 14955 13386 Ulbricht, Ingrid: Bente.
 14956 Sæter, Ivar: Den sidste Erkebiskop.
 14957 13392 Eliot, Ethel Cook: Det gaadefulde Palæ.
 14958 13381 Marchant, B.: Molly.
 14959 13371 Gjedde, Musse: Hendes Egen Villie.
 14960 13372 Hadath, G.: Chifferkodens Hemmelighed.
 14961 13362 Bennett, C. M.: Fribytter-Øen.
 14962 13384 Strangen, Sigurd: Med Krolle paa Langfart.
 14963 13395 Hellström, G.: Per Anders Løkkholm faar en Idé.
 14964 Hansen, Lars: En Havets Son.
 14965 13364 Berthelsen, Amy: Der var engang — og der er endnu.
 14966 13388 Bauditz, G.: Eftersommer.
 14967 13365 Berntsen, A.: Paa Nebo Bjerg.
 14968 Rosenkrantz, Palle: Solkysten.
 14969a-c Gorki, Maxim: Gydens Pionerer I-III.
 14970a-c Eggers, Olga: Ambrosius I-III.
 14971a-f Tusind og en Nat: Ny illustreret Udgave, 6. Bind.
 14972 13360 Andersen, A. C.: De stille i Landet.
 14973 13363 Bergstedt, Harald: Berlinerreisen.
 14974 13399 Ricard, Olfert: Guds Riges Vaar.
 14975 13400 Sears, E. H.: Zattu eller Jesus.
 14976 Aslagsson, Olaf: Herskeren.
 14977 Skappel, Arvid: Toppsejl Hal!
 14978 Kessel, J.: Flyverne.
 14979 13397 Ognjef, N.: Koskjas Dagbog.
 13996c 12489c Lemche, Gyrithe: Tempeltjenere III Forhænge.
 14415b 12954b Ahlefeldt-Laurvig, F.: Generalen II.
 13341 Holmström, Ragnar: Barn, mödrar och manfolk.
 13342 Kähr, Astrid: Skepparhistorier.
 13343 Lange, Clas: Sjusovare.
 13344 Nordström, Ludvig: De tolv söndagarna.
 13345 Oljelund, Ivan: Med två ögon.
 13346 Palmer, Margit: Sovjetyska scenerier.
 13347 Wahlenberg, Anna: Den stora festen.
 14918 Hansen, Johanne K.: Livsskildringer i engelsk Litteratur.
 14946 1212 Tolstoy, Leo: Kreutzer-Sonaten.
 14979 13397 Ognjef, N.: Kostjas Dagbog.
 14432h 12951b Simonsen, Carl E.: Af min egen Roman II.
 14980 Hansen, Povl: Højskoleforstander Ernst Trier.
 14981 Hanssen, H. P.: Et Tilbageblik.
 14982 13382 Petersen, Sophie: Grønland i Hverdag og Fest.
 14983 13389 Buchholtz, J.: Blomsterne Hus.
 14984 13439 Lassen, N. Ø.: Dianas Dreng.
 14985 13385 Topelius, Z.: Fortællinger for Børn.
 14986 13394 Friis, R.: Astrid.
 14987 13401 Westermann, Percy F.: Det første Togt.
 14988 Deledda, Gracia: Paa onde Veje.
 14989 13393 Fleuron, S.: Giftormene paa Trolldøj.
 14990 13398 Pease, H.: Ulykkeskibet.
 14991 13464 Frøisland, Frøis: Fortællinger fra Fronten.
 14992 13460 Walpole, H.: To Søstre.
 14993 13408 Baadsgaard, Anna: Den dybe Sammenhæng.
 14994 13454 Ronne, J. Falk: Taagernes Ø.
 14995 13450 Rasmussen, Emil: Madonna fra Positano.
 14996 13411 Birke, Louise: Familien Myrge.
 14997 13437 Kremer, E.: Asylet.
 14998 Elvestad, S.: Færgestedet.
 14999 13461 Wells, G.: Hvor er Emily.
 15000 13413 Buchhave, H.: Hurtig Udrykning.
 15001 Hamsun, Marie: Bygdens Ola i Byen.
 15002 13409 Bailey, Temple: Gyldenlak.
 15003 13412 Bonseis, W.: Mario og Dyrene.
 15004 13426 Heye, A.: Vagabonder.
 15005 13428 Homo sum: Høj og hans Venner.
 15006 13492 Rosenkrantz, Palle: De Fredløse.
 15007 Meidell, H.: Revolutionsofre.
 15008 13455 Schütte, G.: Danske Folkekarakterer.
 15009 13415 Cavling, Ole: Journalistik.
 15010 13410 Benoit, P.: Saltøen.
 15011 13423 Harding, E.: Kvinden der kommer.
 15012 13406 Anker, N. R.: Prisoppgaven.
 15013 Rølvang, O. E.: Peder Seier.
 15015 13421 Gudmunsson, K.: Armann og Vildis.
 15016 13456 Skjoldborg, J.: Lene.
 15017 Parelus, F.: Drift.
 15019 Elster, K. d. y.: Livet og Digtningen.
 15020 13427 Holten-Nielsen, I. M.: Ofret til Moloch.
 15021 13442 Martensen-Larsen, N.: Breve fra F. Paludan-Müller.
 15022 13435 Nielsen, Aage Krarup: Mellem Kanibaler og Paradisfugle.
 15023 Harler, S.: Vivanti.
 15024 13407 Ankerstrøm, A.: Brydning og Brist.
 15025 13416 Dinesen, Marie: Lotte Lises Drøm.
 15026 13436 Kristensen, Erling: Byen mellem to Taarne.
 15027 13419 Escholier, R.: Gæstgiver Gantegril.
 15028 13418 Erichsen, E.: Hans Mor.
 15029 Wessel, J. H.: Digte.
 15030 13422 Gunnarsson, G.: Hugleik den Haardt-sejlende.

Rettelse til Adressefortegnelsen

Lokomotivfyrboderkredsen:

Padborg: Afdelingsformandens Adresse rettes til Bovvej 79 k. Kassererens Navn og Adresse rettes til P. K. Storm, Bovvej 79 d.

Persönalia

Forflyttelse fra 1—1—29:

Lokomotivfyrboder T. C. M. R. Nielsen, Fredericia, til Skelde.

Afsked:

Lokomotivfører L. N. P. Nielsen, Kbhvns Godshg., efter Ans. paa Grund af Svagelighed med Pension fra 31—1—29 (min. Afsk.).

Lokomotivfører V. M. L. S. Bundgaard, Østerbro, efter

Ansøgning paa Grund af Svagelighed med Pension fra 31—1—29 (min. Afsk.).

Lokomotivfører A. K. Jensen, Padborg, paa Grund af Svagelighed med Pension fra 31—3—29 (min. Afsk.).



Saml alle Deres Kreditorer paa een Haand.

Hent en Rekvisition i Garanten

Dosseringen 4

Tlf. Nora 484 v

Spar Penge!

Køb Deres

Julevin direkte fra Vinlageret

og spar Mellemhandlerfortjenesten.

Vesterbros Vin-Import

(Grundlagt 1896)

Ingerslevsgade 108



Brug Svendborg Eksport Mil-Co
med 12% Fedt.

Drøjere i Brug og mere velmagende.
(Almindelig Eksport Fløde har kun 9%)

Nordisk Handske- og Skindbeklædning.

Oehlenschlägersgade 2.

(Hjørnet af Vesterbrogade.)

FABRIKSPRISER

**CIGARER — CIGARILLOS
SKRAA & SHAGTOBAK**

fra

Vilh. Langes Fabriker

Forlanges overalt.

orlanges overalt.



**Arbejdernes
Kødforsyning**

har følgende Udsalgssteder:

Nørrebros Runddel. Taga 219
Nansensgade 90 .. Telf. 4584
Haderslevsg. 3 (Vesterbro) — 2761

**Fører kun
1ste Klasses Varer**

Støt vore Annoncører!

Ægteskabsbogen

Hvordan man begrænser Børnefødslerne
Oplysende — 18 gode Billeder
Pris 1 Kr. + Porto. — S. Vogel,
Vestergade 3. København K.

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

REDAKTION: Vesterbrogade 98 A, 2. Sal, København V.
Tlf. Vester 8173 eller Centr. 14 613.
Udgaar 2 Gange mdl. — Abonnementspris: 6 Kr. aarlig.
Tegnes paa alle Postkontorer i Skandinavien.

ANNONCE-EKSPEDITION:
Ny Vestergade 7, 3. Sal, København K.
Telefon Central 14 613. — Kontortid Kl. 10—4.
Postkonto: 20541.