



29. Aargang No. 3.

REDIGERET AF C. M. CHRISTENSEN

5. Februar 1929.

TOGSTANDSNINGERNE

OM AARSAGERNE

Vi har omkring Midten af Januar Maaned paany oplevet, at Togene paa saa godt som alle Strækninger maatte opgive Kampen mod Vejr-guderne. Der er vel ikke mange, der aner hvilken Iudsats der ydes af Lokomotivmændene, naar Himmel og Jord staar i et, det ved vistnok kun den, der har prøvet det. Det kan under almindeligt usigtbart Vejr være vanskeligt at føre Togene over Banen i planmæssig Tid, men naar Sneen falder tæt og det samtidig fyger med Sne, og der lægger sig Islag paa Skinnerne paa Strækningens bare Pletter, former det sig i Regelen som en Kamp med Elementerne, hvor Mennesket, saa nødigt han end vil, tvinges til at opgive Kampen, Overmagten er for stor. Sneen dækker Udsigtsvinduerne saaledes, at Lokomotivmændene maa have Hovedet uden for det under almindelige Forhold skjærmende Førerhus, men som under saadanne Forhold kun giver sparsomt Dække for de af Maskinen opkastede Snemasser, der af Vinden og Træk føres ind i Førerhuset og ind i Nakken og ned ad Ryggen paa Lokomotivmændene og tillige lægger sig paa Fyrpladsen og paa Tenderen i Dynger, saaledes at Lokomotivmændene staar og vader i Sne, og derfor foruden Kuldefornemmelserne paa Nakken og Ryggen efterhaanden bliver iskold om Fødderne og endvidere saaledes, at Lokomotivfyrbøderen i Stedet for Kul paa Fyrskovlen faar denne fyldt med Sne, og det netop paa en Tid, hvor han har Brug for meget Brændsel og godt Brændsel. Og Kørsel under Sneforhold kræver megen Damp for at kunne sejre — og har man

kunnet faa det? Det skal vi komme tilbage til om lidt.

Som sagt, Lokomotivmanden maa for at kunne orientere sig have Hovedet udenfor Skærmen og tilmed en Del af Legemet, som derved paa Grund af Sneens Indtrængen, af Blæsten og af Kulden gennemisnes, og Sneens Smaapartikler stikker i Ansigtets Hud og i Øjnene, som stadig blændes. Og det er jo nødvendigt for med Held at kunne forcere Sne-driverne, at Lokomotivmanden véd, hvor han er, for at kunne sætte Kraft paa og for eventuelt at kunne respektere Stationernes Signaler og andre Signaler, han maatte møde paa sin Vej. Samtidig maa han passe paa, at Vandledninger m. m. ikke fryser, og at der er fuldt Tryk paa Kedlen, thi uden dette gaar det ikke. Vi ved jo alle, hvor ubehageligt det kan være, naar vi er ude at gaa paa Gaderne, naar Sneen fyger en op i Ansigtet saa man ikke kan se frem for sig, men uendelig mange Gange værre er det for Lokomotivmanden paa Lokomotivet paa Strækningen, thi han har Ansvar for, at Toget føres sikkert frem, et Ansvar, han ikke et Øjeblik glemmer, og som tvinger ham, uanset Vejrets Racen, til at yde sit Bedste, og det tvinger ham til kan vi godt sige overmenneskelige Anstrengelser. Naar han alligevel maa give op, kan man være vis paa, at det ikke er med hans gode Vilje det sker; det sker kun, fordi det er umuligt at komme frem. Hvor lokker ikke den varme Stue, for at faa de gennemfrosne Lemmer varmet op, og det er med et Suk han giver op, naar Lokomotivet udstøder sit sidste langttrukne Suk, naar det sidder fast i Sneen. Thi saa er den varme lokkende Stue blevet et Fatamorgana for ham, nu venter der ham, ind-

til han og hans Tog igen kan komme frem, nogle drøje klamme Timer paa Lokomotivet, der, selv om der er Damp nok paa dette, er et højest ubehageligt Opholdssted, koldt og sjasket, ja rent ud sagt væmmeligt, og dette maa han blive paa, ihvert Fald saalænge, han har flere Kul paa Tenderen og mere Vand i denne — først naar dette slipper op kan han give op, thi Toget maa, saa længe det er muligt, holdes opvarmet.

Naar det i Aar er sket saa mange Gange, at Togene ikke har kunnet føres igennem, skyldes det ikke Lokomotivpersonalet, thi det har kun en Interesse: at komme igennem, bare komme igennem, i modsat Fald venter der dem nogle drøje Timer, men denne Gang har man foruden Snemasserne mødt de islagte Skinner, og de har forhindret Lokomotivføreren i at komme gennem Snedriverne, fordi Lokomotivføreren ikke har faaet Fart paa Lokomotivet, det har »spillet«, d. v. s. Hjulene har ikke kunnet staa fast, og Farten har ikke kunnet forøges saaledes at Snedriverne kunde forceres. Og hertil kommer endelig det, at det fortælles os, at de Kul, der for Tiden udleveres til Lokomotivbrug kun er middelmaadige, og af den Grund ikke er i Stand til at præstere Damp til den forcerede Kørsel, som næsten altid kræves under de omhandlede Forhold. Dette og endelig det, at man i de senere Aar har fundet Anledning til at borttage Lokomotivernes

Bagklap paa Askekassen

har bidraget sit til, at det er gaaet som det er. Hvad Grunden hertil er, kan vi ikke udtale os om, det siges, at det skyldes en dermed forbunden Brandfare, som, hvis det er Grunden, skulde antages at kunne overvindes uden at lukke Askekassen bagtil. Statsbanerne har saa mange Teknikere, at det vilde have været dem muligt, for saa vidt man havde stillet dem den Opgave, at konstruere en Bagklap, som udelukkede Brandfare, ogsaa kunde have løst den. I Stedet har man gaaet den nemmeste Vej: at lukke Askekassen. Om dette nu skyldes den næsten utrolige Optimisme, at man herhjemme ikke vilde faa Sne mere, ihvert Fald ikke saa meget, at det kunde lægge Hindringer i Vejen for Driften paa Banerne, saa er man ihvert Fald blevet grundig skuffet af det, der er passeret i Januar Maaned, og den manglende Bagklap er i hvert Fald ikke uden Skyld i, at det er gaaet, som det er gaaet. Med ikke for gode

Kul og med en manglende Bagklap har man givet Lokomotivmændene en næsten uløselig Opgave:: at kunne forcere Snedriverne. Thi det bør man vide i Administrationen, at det er absolut Nødvendighed for at kunne køre til og med Kraft i Sne, at der kan skaffes Træk, og det kan man ikke, naar der ingen Bagklap findes, fordi en Betingelse for at komme frem, er at Forklappen lukkes for ikke at faa Askekassen fyldt med Sne, og for at faa Træk skal Bagklappen op.

Derfor henstiller vi nu, for at dette ikke skal være en Hindring, sæt Bagklappen paa igen, og indret den, saa Brandfare er udelukket.

MANGLER STATSBANERNE LOKOMOTIVPERSONALE?

I den haarde Sneperiode, Statsbanerne, ja Banerne i det hele taget var ude for, blev hele Personalet spændt meget haardt for, og det viste sig, at det kneb med Lokomotivpersonale. — Men hører vi, at der er rigeligt med Personale. Dagbladet »Politiken« skriver 19. Januar herom følgende:

Mælketransporten ind til Kjøbenhavn er nu saa nogenlunde i Gænge. Men ellers kniber det stærkt med Godstrafiken. Det er blevet os meddelt, at en af Grundene er den, at Statsbanerne mangler Lokomotivpersonale.

Vi spurgte i Gaar Aftes Distriktschef Eir, om det var rigtigt.

»Ja,« svarede Distriktschefen, der har den behagelige Egenskab, at han altid giver klar Besked, »jeg maa indrømme, at det er rigtigt. I disse Dage, hvor der stilles saa store Krav til Banerne, mangler vi Lokomotivpersonale.«

Af Finanslovsforslaget for i Aar vil man se, at det foreslaas at nedsætte Lokomotivfyrbødernes Antal fra 800 til 720, altsaa med 10 Procent, og af dette kan man se, at d'Hrr. i Administrationen, der udarbejder Finanslovsforslaget, er af en ganske anden Mening end den, Distriktschefen giver Udtryk for — men som hviler paa de Erfaringer, der er gjort under de vanskelige Forhold, vi for nylig har gennemlevet, og som igen i disse Dage stikker sit truende Ansigt frem. Vi har saa mange Gange haft Anledning til her i Bladet at fremhæve, at man strammede Kørselsfordelingerne for haardt, og det viser sig nu, naar Forholdene bliver noget udover det ordinære, at det kniber for Statsbanerne. Det

skulde jo ikke gerne være saaledes, at Kørselen kun kan gennemføres planmæssig, naar Naturen viser et smilende Ansigt frem, det skulde ogsaa gerne kunne lade sig gøre, naar den viser sig fra sin bøse Side, altsaa netop paa de Tider, hvor der stilles de største Krav til Banerne, og hvor Personalet maa give sit Yderste — ja, gøre sig heltemodige Anstrengelser, for at det kan gaa — men saa viser den vidtgaaende Sparsommelighedspolitik sin daarlige Side: Personalemangelen.

Det er af Organisationen ofte blevet paa-peget, at der var Mangel paa Lokomotivførere, men Statsbanernes Administration har ikke destomindre stadig hævdet, at Organisationens Anbringender ikke passede, og stadig afvist de rejste Krav. — Det kan derfor kun glæde os, at større Magter end saavel Administration som Organisation argumenterer for, at Organisationen har Ret i sin Paastand — Magter som end ikke Statsbanernes vise Administration kan undlade at tage Hensyn til.

FRA MEDLEMSKREDSEN

MOTORDRIFT

Som Eksempel paa, hvor billig Motordrift er, er følgende Oplysninger fra Overassistenten paa Varde — Grindsted betegnende. Strækningen er meget bakket, indtil 1 : 80, og paa en Station skal der sættes i Gang paa 1 : 100.

Der bruges ca. 5,3 kg Olie pr. km. Strækningen er 8,8 km. Pr. Dobbelttur bruges for 4½ Kr. Olie. Hertil kommer, at Natfyrmanden i Grindsted bliver sparet; som Overassistenten bemærkede; ved Hjælp af Motorvognen er vort Underskud blevet til et lille Overskud. Men selvfølgelig er det dér som ved andre Baner Amortisationsprocenten, det hele staar og falder med, og den er man endnu langt fra klar over.

Nævnte Bane har kun haft et Uheld. En Møttrik inde i Ankeret gik løs og faldt af, da der manglede en Split. Resultatet blev et vidunderligt, men ret livsfarligt elektrisk Fyrværkeri, der kostede Fabrikken (Thrige) ca. 5 000 Kr.

Burmeister & Wains Motorvogn har et nye Patent, som der ventes meget af (en hydraulisk Vandkøbling); hvis den holder, hvad Opfinder og Fabrik venter, vil Motorvognenes Konkurrenceevne med Damplokomotivet rykke et langt Stykke frem.

I min Artikel om »Odesund Nord« staar der »Ulfborg« Skov, skal være »Ulfhale« Skov paa Møen. den vader i et Rullestenslag (jydsk »Ral«) paa 12 Alen.

Viggo Gundel.

TRANSPORTAGENTURETS VIRKSOMHED.

Foredrag i Jernbaneforeningen den 22. November 1928
af Trafikinspektør Arn. Jensen.

(Efter »Vor Stand«.)
(Fortsat.)

Hver enkelt Station forsynes med nødvendigt Reklamemateriale udarbejdet saaledes, at der ved Tilføjelse af Varebenævnelse, Priser og Befordringstid, skabes en Reklame for Jernbanebefordring af de bestemte Varer, og i det Omfang, der har Interesse for Forsenderne i Stationens Opland.

Reklametryksag udsendes altid, naar Prisen for en Vares Befordring nedsættes, og da til de Forsendere, Banerne har særlig Interesse af at faa hurtigt og sikkert underrettet, og altid naar der ved Køreplansskifter indtræder væsentlige Ændringer i Befordringstiden. Man benytter da samtidigt Anledningen til at bringe sine Priser i Erindring.

Stationerne (Godsekspeditionerne) følger nøje Svingningerne i Befordringsmængden, og viser en Forsender, der tidligere har benyttet Jernbanen til sine Transporter, Tilbøjelighed til at søge anden Befordringsmaade, udsendes straks Reklametryksag og Forsenderen besøges.

I alle Tilfælde, hvor Transport udbydes i Licitation, bør der gives Tilbud, og saafremt Vognmandskørsel er etableret fra Stationen, søges billigst muligt Tilbud fremskaffet paa Kørselen.

Det til den her antydede Reklame (Stationsreklamen) nødvendige Reklamemateriale, der kan være Brevkortformular, eensidede Reklametryksager eller Reklamehæfter, maa udarbejdes paa en saadan Maade, at det selv i sin simpleste Form er egnet til at fange og fastholde Modtagerens Interesse og tvinge ham til at gennemlæse Indholdet, og til Opnaaelsen af dette Forhold maa Banerne eventuelt søge fagmæssig Assistance (til Klichéfremstilling o. l.). Ved at antage og følge denne Form for Propaganda kan Udgifterne til denne holdes indenfor rimelige Grænser, man sparer til Dels de dyre Avisannoncer og opnaar samme og bedre Virkninger.

Stationsreklamen bør lejlighedsvis understøttes ved Distriktsreklame (Reklame for et større Omraade) og ved Administrationsreklame (Landsreklame), men disse Former for Reklame — Avisreklame — vil der kun være Anvendelse for rent undtagelsesvis, og kun naar et ganske særligt Reklameobjekt foreligger.

Det heror nu paa Administrationen, om en Reklame i denne eller lignende Form skal organiseres, men Transportagenturerne har som en midlertidig Foranstaltning for alle større Købstadsstationer ladet udarbejde en Plan med Befordringstider og Priser, mangfoldiggjort denne Plan og foranlediget Planen uddelt til alle større Forsendere. For København paatænkes en særlig trykt Reklamebrochure med samme Angivelser, eventuelt suppleret med Oplysninger af mere almindelig Art, men da Befordringstiderne for Gods fra Østerbro, Nørrebro og Frederiksberg ligger ret ugunstigt i Forhold til Befordringstiderne fra Københavns Godsbanegaard, er Brochuren Udsendelse blevet udskudt, indtil Forbedring af

Befordringstiderne for de tre førstnævnte Stationer er foretaget. Ligesom der til Krig behøves tre Ting: Penge, Penge, Penge, kræves der for at kunne skaffe Trafik til en vel forberedt Jernbane ogsaa 2 Ting: Reklame, Reklame, Reklame, og jo stærkere Konkurrencen om Gods og Rejsende bliver, des mere er Reklamen nødvendig.

Høflig og hjælpsom Behandling af Forsenderne.

Det har, ved en saa omfattende Undersøgelse, som den der har været iværksat, ikke kunnet undgaas, at der nu og da er rapporteret Tilfælde, hvor Behandlingen af Publikum ikke har været saadan, som Banerne maa forlange af sit Personale i Forholdet overfor Forsenderne, Tilfælde, der efter Forsendernes Udtalelser har været den direkte Aarsag til, at anden Transportmaade er foretrukken. En nærmere Behandling af disse Sager er som Regel ikke iværksat og bør ikke iværksættes, dels fordi man kun har Forsendernes Udtalelser at holde sig til, dels fordi der kun er Tale om Undtagelsestilfælde. Men det vilde være heldigt, om man paa de ganske ændrede Forhold, under hvilke Jernbanedriften nu nødvendigt maa foregaa, og paa efter yderste Evne at tage Del i den Kamp, under hvilken Transporterne maa erhverves, og paa at omlægge hele Forholdet overfor Forsenderne, saaledes at den store Transportforretning — D. S. B. — efterhaanden kan frigøres for Statsinstitutionens Særpræg, og antage Form af almindelig Forretningsvirksomhed, der maa tage ganske de samme Hjælpemidler i Brug som enhver anden Virksomhed — ogsaa i Retning af høflig, forekommende og hjælpsom Behandling af sine Kunder. En kort, i sit Tonefald noget afvisende, Besked paa en telefonisk Forespørgsel fra en Forsender er for Tiden ofte tilstrækkelig til at drive den paagældende over til anden Befordring.

Naturligvis har vi ogsaa gode Eksempler at kunne fremføre: Kunder har udtalt, at Bilbefordring vel var lidt billigere, men de var saa hjælpsomme paa Stationen, at Jernbanen skulde have Transporterne. Jeg tør paastaa, at Personalets Optræden overfor Publikum har overordentlig stor økonomisk Betydning for Banerne, og saa er Publikum i Almindelighed jo saa taknemlige, naar man møder dem med Velvilje, at det i Virkeligheden er en stor Tilfredsstillelse for Jernbanemanden selv at være imødekommende og hjælpsom.

Vore Bestemmelser og Ordre i Forholdet til Publikum er jo ofte kun et Værn, der *kan* bruges, naar Nødvendigheden hyder det, men ikke Ordre, der *skal* efterkommes efter Ordlyden.

For at være en dygtig Jernbanemand er det ikke nok at udvise faglig Dygtighed, han maa ogsaa forstaa at trække Kunder til Stationen, dette gælder fra den højeste til den laveste og bør tages med ved Bedømmelsen af Mandens Kvalifikationer.

(Fortsættes.)



KITSON STILL-LOKOMOTIVET

Paa de engelske Baner prøves for Tiden et af *E. Kitson*, Direktør ved *London, Midland and Schottish Railway*, konstrueret 1C1-Lokomotiv, som drives af en Still-Motor. Lokomotivet er bygget af *Kitson & Co., Hunslet, Leeds, England*, i Forbindelse med *Still-Engine Co.*

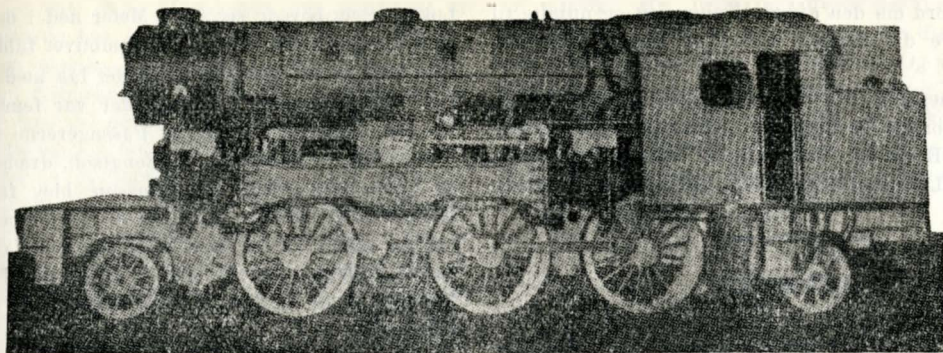
Fordelene ved Still-Motoren som Lokomotivmaskine ligger deri, at det almindeligt anvendte elektriske eller hydrauliske Kraftoverføringsmiddel, som er nødvendig, naar større Forbrændingsmotorer anvendes i Lokomotivdrift, helt kan udelades.

Still-Motoren er en Dampmaskine og en Forbrændingsmotor med fælles Cylindre, saaledes at dens Arbejde i ét Stempelslag udføres af en Dampmaskine, og i det modgaaende Stempelslag af en Forbrændingsmotor; derved forenes i Still-Motoren Dampmaskinens gode Egenskaber til Igangsætning med Forbrændingsmotorens gode Driftsøkonomi. Igangsætning foretages med Dampkraft alene, hvormed Trækraften kan reguleres elastisk efter Forholdene. Naar en passende Hastighed er naaet, spærres af for Dampen, og Dampens Tryk paa Stemplet erstattes med et Brændtryk paa Stemplets modsatte Side, ved at Maskinens Motordel træder i Virksomhed.

Lokomotivet har otte Cylindre, der er anbragt paa Rammen. Cylindrene er anordnet fire og fire parallelt med Hjulakslerne og virker paa en over de to forreste Hjul anbragt fælles Krumtapaksel. Fra denne overføres Kraften med Tandhjul i Forholdet 1 : 1,878 til en mellem de nævnte Hjul placeret Mellemaksel med Krumtappe udenfor Rammen, som paa sædvanlig Maade overfører Kraften til Drivhjulene. Paa Mellemakslen er Tandhjulet anbragt fjedrende for at optage Stødene ved Lokomotivets fjedrende Bevægelser. Over Maskinen ligger en lille Kedel; endvidere forefindes foruden Førerhuset Brændolie- og Vandkasser.

Motoren arbejder i Firtakt. Cylinderdiametren er 343 mm, Slaglængden er 394 mm. Paa Stemplets Forbrændingsside reguleres Kraftudviklingen med en Kamaksel. Med en af Krumtappen drevet Brændstofpumpe indsprøjtes Brændolien gennem en fjederbelastet Ventil og Forstøveren.

Dampmaskinen er udrustet med en Ventilstyring, System *Hackworth*. Ventilerne styres med en lodret anordnet Vuggearm, som bevæ-



Kitson Still-Lokomotivet.

ges af Krumtapakslen. Ventilernes Aabning reguleres ved at give Vuggearmen større eller mindre Udslag, hvilket sker ved at flytte Drejepunktet paa Vuggearmen. Der findes én Styrring for hver fire Cylindre. Alle Styringsdele er indkapslet og smøres ved Tryksmøring.

Kedlen er meget enkel i Konstruktionen. Den leverer Damp til Igangsætning og er samtidig Lyddæmper for Spildegassen fra Motoren. Fyrkassen er en cylindrisk, bølgeformet Kanal med 52 m² Hedeflade. Til Fyring anvendes Brændolie, der med et Tryk af 0,8 At. trykkes gennem en Olieforvarmer og forstøves i Brænderen ved Hjælp af Damp. Under Motorens Gang ophører Oliefyringen, og den til Igangsætning nødvendige Damp frembringes ved, at Spildegassen strømmer gennem et System af Rør i Kedlen og afgiver en Del af sin Varme. For at kunne bringe Damptrykket hurtigt op under Kørslen findes en Vaagebrænder, som opheder et Glødelegeme, hvormed tilført Brændolie antændes. Desuden forefindes til Opfyring en Haandpumpe og en Hjelpebrænder. Fødevandet forvarmes i Motorens Vandkappe.

Ved Igangsætning lægges Dampstyringen helt ud, hvorved Motordelens Styring indstilles tilsvarende. Derefter lægges Motorens Igangsætningshaandtag paa »Igangsætning«, og Dampregulatoren aabnes. Efter at Lokomotivet er gaaet nogle faa Omdrejninger, begynder Maskinen at arbejde som Forbrændingsmotor og saa, men kun ganske svagt, da en Del af den af Brændstofpumpen tilførte Olie ikke forbrænder under Igangsætning, men ledes tilbage i Oliebeholderen. Naar Hastigheden vokser, lægges Igangsætningshaandtaget paa »Fart«, og Damptilførslen indskrænkes. Ved en Hastighed af 10 km/Tim. spærres af for Dampen, og Maskinen arbejder kun som Forbrændingsmotor.

Lokomotivets Adhæensionsvægt er 52 t. Trækkekræften er under Igangsætning 11 530 kg, og ved en Hastighed af 10 km/Tim. 11 000 kg. Ved en Hastighed af 72 km/Tim. er Trækkekræften 3200 kg og Motorens Omdrejningstal 450/Min. Motoren udvikler 1000 HK.; Dampmaskinen og Motoren tilsammen 1200 HK.

Brændstofforbruget andrager under Fart med normal Belastning 0,167 g pr. Hestekrafttime, og skal, naar Igangsætning medregnes, ikke overstige 0,181 g pr. Hestekrafttime. Beregnet efter engelske Priser vil Udgiften til Brændstofforbruget i et Lokomotiv med Still-Motor kun være det halve af den nødvendige for et tilsvarende Damplokomotiv med Kulfyring.

F. Spøer.



AFSLØRING AF EN MINDESTEN

For ca. 1 Aar siden forulykkede Lokomotivfyrbøder *Valdemar Jørgensen*, Kbhvn. Gb., paa en Tjenesterejse fra Kjøbenhavn til Kjøge. Hvorledes Ulykken, der fandt Sted paa Lille Skensved Station, egentlig er sket, er aldrig rigtig blevet opklaret, men hans afsjælede Legeme blev fundet paa Stationen, efter at det Persontog, hvormed han rejste, var kørt, af et krydsende Godstogs Personale.

Valdemar Jørgensens Dod vakte megen Deltagelse mellem Lokomotivmændene, fordi han var meget afholdt som den livsglade og brave Kammerat han var, og hos hvem man altid fandt et venligt Sindelag og et smilende Ansigt. Der rejste sig derfor Stemning blandt Kammerater af den forulykkede for at rejse ham et Minde, og dette gennemførtes, saaledes at Afsløringen af en Mindesten fandt Sted Lørdag den 16. December 1928 paa hans Grav paa Vestre Kirkegaard.

Lokomotivfyrbøder-Afdelingens Formand paa Gb., J. Knudsen, talte ved Afsløringshøjtideligheden meget bekvæ-

get nogle Mindeord om den afdøde Kammerat og udtalte til Slut »Ære være dit Minde«, hvorefter Dækket for Stenen faldt.

Stenen er meget smukt udført i Granit og bærer foroven Organisationens Monogram i Guldbund, og den staar som et synligt Bevis for, hvor afholdt Valdemar Jørgensen var blandt Lokomotivmænd. han har arbejdet sammen med.

JULETRÆSFEST

Afd. 11 og 12 i Gedser afholdt Lørdag den 5. Januar deres aarlige Juletræsfest paa Hotel »Dannebrog«. Kl. 6¹/₂ marcherede Børn og Voksne ind i Salen, hvor et smukt Juletræ stod pyntet, og efter at en Julesalme var sunget, gik Tæppet til Scenen op — og her sad Nissefar (Lokofører Kroner) og kælede med sin Kat, hvilket vakte stor Jubel hos Børnene. Nissen fremsagde en Prolog — hvorefter han blev inviteret med til Lokomotivmændenes Juletræ. Nissen underholdt Børnene med forskellige Lege, derefter blev Godterne delt om. Da Juletræet blev sat til Side, dansede Børnene med Liv og Lyst, medens de Voksne samledes til et ualmindelig vellykket Kaffebord. Formanden for Afd. 11 bød Forsamlingen Velkommen, ønskede alle en godt Nytaar og udbragte et Leve for D. L. F., hvorefter Talerne gik Slag i Slag. En i Dagens Anledning forfattet Sang gjorde stormende Lykke. Da Talernes Række var udtømt, hævdes Kaffebordet, og de Voksne tog saa fat paa Dansen med Liv og Lyst, hvilket varede lige til Kl. ca. 4¹/₂.

Man skiltes med Bevidstheden om en dejlig og fornøjelig Fest. At Festen fik saa stor Tilslutning skyldtes vor Lokomotivmester, som ved sin Velvillighed og en glimrende tilrettelagt Plan i Forbindelse med nogle medansatte, som gav Afkald paa Festen, fik det ordnet saaledes, at næsten alle kom med. For hvilket vi takker.

Referenten.



30 Aars Fødselsdag

kunde D. L. F. fejre den 1. Januar 1929, og den 24. Januar var det 5 Aar siden Foreningen fejrede sin 25-Aars Stiftelsesfest i Industriforeningen i København.

Karneval.

Aarhus Afdelinger afholder deres store aarlige Præmie-Karneval Søndagen den 17. Februar i Østergades Forsamlingsbygning.

Festudvalget.

En Jernbaneulykke ved Skurup

paa Strækningen Malmø—Ystad fandt Sted Fredag Aften den 18. Januar. Persontoget fra Malmø til Ystad med Afg. fra Malmø Kl. 18,25 afsporede ca. 2 km Syd for Näsbyholm Station. Toget, der bestod af Lokomotiv og Rejsegodsvogn, en Personboggievogn og en Stykgodsvogn, styrtede ned ad Banedæmningen, som paa det Sted er ret høj.

Lokomotivet borede sig flere Meter ned i den frosne Mark og gik omtrent midt over. Lokomotivet faldt ned paa venstre Side af Dæmningen, hvor det laa med Hjulene i Vejret. Personvognen, i hvilken der var femten Passagerer, laa paa Siden, og ingen af Passagererne kom til Skade.

Lokomotivfyrbøderen, V. Bengtson, dræbtes øjeblikkelig, og Lokomotivføreren, H. Hansson, blev fastklemmt inde i Lokomotivet, hvorfra han først Kl. 2 Nat befriedes, og han var da endnu i Live, men døde senere. Lokomotivføreren havde Aandsnærværelse nok til, trods sine Lidelser, at give Instruktion til forskellige Foranstaltninger vedrørende Lokomotivet.

Aarsagen til den uhyggelige Ulykke formenes at skyldes, at en Split fra Snekloven er faldet paa Skinnerne, hvorved Afsporingen er sket.

Afdød Jernbanemand.

En i sin Tid meget kendt og afholdt Jernbanemand, fhv. Trafikbestyrer I. C. Skovsted, er afgaaet ved Døden og under meget stor Deltagelse begravet fra Frihavnskirken i København. Den afdøde var kendt som en meget dygtig og retlinet Jernbanemand, der fra neden havde arbejdet sig op til den fremtrædende Stilling han indtog ved sin Afgang i 1916.

Skovsted var en Tid Formand for Jernbaneforeningen.



Ærede Hr. Redaktør!

Har De hørt, at vi i Danmark Chicago er ved at afskaffe Rangermaskinerne? Jo, ser De, Hr. Redaktør, den daglige Trafik paa Vestjyllands Hovedstad er ved at gaa morderlig tilbage. Der kan gaa flere Timer, hvor der ikke kommer en Vognladning Smør, Flæsk eller Æg og kun paa enkelte Dage en Vognladning levende Kvæg, som vi sender væk igen. Denne Nedgang i Trafikken har i høj Grad irriteret vor Stationsforstander, som ellers efter Dagbladet »Vestkysten«s Udtalelser skulde være en meget dygtig og initiativrig Mand. »Vestkysten« skrev i Anledning af Stationsforstandesens 60-aarige Fødselsdag for ca. 4 Maaneder siden, at han var en sjælden pligtopfyldende Embedsmand, som man daglig saa gaa sin flere Kilometer lange Inspektionstur paa den store Stationsplads. Ja, Hr. Redaktør, havde det ikke været »Vestkysten«, der havde skrevet det, saa var denne Beskyldning mod vor Stationsforstander sikkert blevet dementeret, da vi aldrig har set Stationsforstanderen paa denne Tur. Men da der siges, at »Vestkysten« omgaaes meget letsindigt med Sandheden, har Personalet i den Anledning nøjedes med at trække lidt paa Skuldrene af denne Beskyldning mod vor Stationsforstander. Imidlertid forstaar vi jo bagefter, at han af en Fejltagelse er gaaet ad Kongensgade og dér er blevet inspireret af sine store Idéer om at afskaffe Rangermaskinerne og erstatte dem med »Tof-Tøffer«. Ser De, Hr. Redaktør, umiddelbart efter Stationsforstanderens Fødselsdag blev der indforskrevet et Par Tractorer, som skal udføre Rangeringen i Stedet for Rangermaskiner her paa

Pladsen. Nu er der onde Mennesker, der paastaar, at Stationsforstanderen har hentet denne Idé fra Grindsted, hvor de har en saadan Erstatning for Rangermaskinen. Denne Tractor i Grindsted er tjenstdygtig ca. 3 Maaneder om Aaret, og kun de øvrige 9 Maaneder maa der udkommanderes Personale fra Maskindepotet i Eshjerg eller Brande, saa det er jo Masser af Penge, DSB. indtjener paa denne Konto. Enten det nu er Stationsforstanderens egen Idé, eller den er hentet fra Grindsted, saa er den jo lige prisværdig, da det i daarlige Tider gælder om at spare. Til disse to indforskrevne Tractorer er uddannet 6 Portører som Tractorførere (nye Kolleger, Hr. Redaktør), hvoraf de to er indsat i fast Tractortur paa Pakhuset, det vil sige, naar Tractoren en enkelt Dag i Ugen er brugbar, for ellers kører de i Tur paa Pakhuset med Sækkevogn.

Nu kan De tænke Dem, Hr. Redaktør, at fordi de to Portører har faaet denne Udnævnelse som Tractorførere, saa er der nogen Misundelse blandt Personalet paa Pakhuset, saa naar de kommer kørende med Sækkevognen i deres Tur paa Pakhuset, er de ofte udsat for en lidt haanlig Latter fra deres forhenværende Kolleger, som virker meget gererende for d'Herrer Tractorførere. Da en Tractorfører selvfølgelig ikke kan udsætte sig for Latter, har de ved Henvendelse til Stationsforstanderen faaet udvirket et Opslag paa Pakhuset, hvorpaa der staar, at det er forbudt Pakhuspersonalet at le af Tractorførerne, naar de er i Funktion med Sækkevognen. Nu er det jo smaa Ubehageligheder, som maa tages med for Mænd i nye Stillinger, men de har ogsaa til Gengæld deres fornøjelige Øjeblikke. Dette sker, naar disse drillagtige »Tof-Toffer« en enkelt Dag om Ugen lader sig bevæge til at gaa enten frem eller tilbage, og dette sker først, naar Reservemaskinen har løbet den varme oppe paa Depotet (dette hører nemlig med til Reservepersonalets Arbejde at trave disse »Monstrumer« under deres Raadighedstjeneste, saa de bliver i Stand til at starte, som det hedder i Motorsproget). Naar alle disse Forarbejder er foretaget, saa bliver for en Sikkerheds Skyld begge Tractorer koblet i hver sin Ende af en af de mindste tomme aabne Godsvogne, og saa foregaar Fremvisningen nede paa Stationspladsen foran Stationen til stor Fornøjelse for Stationsforstanderen og en enkelt Kontrolør. Dette er stolte Øjeblikke for d'Herrer Tractorførere, og dem lever de paa, til de skal hen paa Pakhuset og rangere, for saa kommer nemlig det alvorlige, saa skal Tractorerne hver for sig flytte Pakvognene til og fra Pakhuset, og saa kommer dette nederdrægtige, at saa nægter de at arbejde, naar de er allerbedst i Gng. Dette ustabile i deres Driftssikkerhed bevirker jo selvfølgelig alvorlige Forstyrrelser i Rangeringen, da det foregaar lige op ad Indkørselssporene fra Hovedspor, men dette er selvfølgelig Børnesygdomme, som Stationsforstanderen mener, de skal vokse sig for, og til Trods for, at den rigtige Rangermaskine paa Grund af disse Narrestreger faar fordølet sit Arbejde, saa maa den pænt trække »Pegasus« op i Hus, da de altid skal henstaa i et opvarmet Rum, naar de ikke er i Funktion.

Naar jeg lige undtager en Del Togforsinkelser og to Lokomotivfyrbødere samt en Rangermaskine, som daglig holder til Disposition for Tractorerne og kører ud, saasnart der er Nedbrud (hvilket næsten sker daglig), saa gaar det udmærket med de nye Rangermaskiner. Ja, det

er utroligt, Hr. Redaktør, hvad der gøres af tekniske Fremskridt i 1929, og vi maa love for disse geniale Hjerner, der foretager disse Opfindelser. Og ved De hvad, Hr. Redaktør, vor højtærede Trafikminister, Hr. Stensballe, kommer jo nemt om ved Løftet om Lokomotivførere paa alle Rangermaskiner, naar disse afskaffes og erstattes med Tractorer, saa bliver der lidt mere til Rutebilerne.

Med Hilsen og Handslag.

Deres ærbødige

Niels Krumrager.

SPØRGSMÅL OG SVAR

Vi var fornylig ude for et højt mærkeligt Tilfælde, idet en ældre Togfører, under de vanskelige Sneforhold i Midten af Januar, efter at det Tog, vi fremførte, havde holdt for Stop nogle Minutter, kom op paa Maskinen og sagde til Lokomotivføreren: »De kan godt køre ind, jeg rangerer Dem ind.« Lokomotivføreren saa forbavset paa Tofføreren og spurgte: »Har der været Bud inde paa Stationen?«, hvortil Togføreren svarede: »De kan og skal køre ind paa mit Ansvar!« Paa denne Besked vilde Lokomotivføreren ikke køre ind paa Stationen, og Togføreren bemærkede da, »at det vilde blive Lokomotivføreren en dyr Historie, hvis han (Togføreren) gjorde Sagen til Genstand for Indberetning.«

I dette Tilfælde klaredes Sagen ved, at Stationen gav Signal »Kør frem«.

Nu spørger jeg:

1) Rækker en Togførers Autoritet saa langt, at han kan beordre en Lokomotivfører til at køre ind for »Stop«?

2) Skal en Togfører ikke, saavel som enhver anden Tjenestemand, respektere et givet Stopsignal, eller findes der Bestemmelser, som under en eller anden Form tillægger ham en saadan uforstaaelig Myndighed?

3) Kan det i givet Fald blive Lokomotivføreren »en dyr Historie«, hvis han ikke vil respektere Togføreren Ordre om at køre forbi »Stop«.

4) Under hvilke Former kan et Tog rangeres ind paa en Station, der holder Signalet paa »Stop«.

C. E.

Svar:

ad 1) Absolut »Nej!«

ad 2) En Togfører skal som andre Tjenestemænd respektere Signalet »Stop«, og der findes ingen Bestemmelse, der tillægger en Togfører en Myndighed som den omtalte.

ad 3) Nej, det kan derimod blive ham »en dyr Historie« at efterkomme en saadan Ordre.

ad 4) Den af Togreglementet bestemte Form er »ved en af Stationen udsendt Mand«, og denne Bestemmelse kan eventuelt suppleres paa den Maade, at der af Toget sendes en Tjenestemand ind paa Stationen for eventuelt at indhente Ordre til Toget. Dette sidste kan blive Tilfældet, hvis Stationen mangler Personale eller der er opstaaet særlige ekstraordinære Forhold. Paa anden Maade kan dette ikke ske, og Togføreren omtalte Ordre har ingen Hjemmel i Ordre og Bestemmelser.

Red.

CHRISTIAN IX's FOND

Ved det til Bestyrelsen for *Kong Christian den IX's Fond* senest foretagne Valg indvalgte som Medlemmer af Bestyrelsen:

Lokomotivfører *J. S. E. Kuhn*, Kalundborg, og
Trafikkontrolør *C. J. M. Wieth*, Hellerup,
og som Suppleant:
Lokomotivfyrbøder *J. Bøyesen*, Københavns Gods-
banegaard.

TAK

Jeg var taknemlig for den store Deltagelse ved min Mand Oskar Larsen's Død og Begravelse, men særlig var det mig en Glæde og Trøst, at Lokomotivmændene saa smukt viste ham den sidste Ære. Lokomotivmandsforeningen stod til det sidste hans Hjerter meget nær.

En særlig Tak til Hr. Lokomotivfører Lillie for de smukke og anerkendende Afskedsord og Tak til de mange Afdelinger, der var mødt med deres Faner.

Kirstine Larsen.

Lokomotivfører-Afdelingen i Thisted bedes herigennem modtage min Tak for den kærkomne Gave.

J. Sørensen,
pens. Lokomotivfyrbøder, Thisted.
p. t. Silkeborg Sanatorium.



Overført som ekstraordinære Medlemmer:

Pens. Lokomotivfører *V. P. Hansen*, Sønderborg.
Pens. Lokomotivfører *Jacobsen*, Struer.
Pens. Lokomotivfører *V. M. L. S. Bundgaard*, Kbh. Ø.



Udnævnelse fra 1—2—29:

Lokomotivfører *H. P. Larsen*, Fredericia, efter Ansøgning ifølge Opslag til Lokomotivmester II i Fredericia (min. Udn.).

Endvidere er efternævnte Lokomotivfyrbødere fra samme Dag at regne udnævnt til Lokomotivførere (min. Udn.) med Tjenestested som ud for hver enkelt anført, nemlig:

A. J. A. Haarbo, Aalborg—Brande.
O. S. Fisker, Kbhvn Gdbg.—Gjedser.
K. M. Hambak, Glyngøre—Glyngøre.

V. A. Hansen, Sønderborg—Padborg.
H. Momme, Randers—Skjern.
P. G. O. N. Asp, Østerbro—Gjedser.
H. A. Henriksen, Viborg—Padborg.
T. G. Meng, Slagelse—Tønder.
E. J. H. Olsen, Tinglev—Padborg.

Forflyttelse efter Ansøgning fra 1—2—29:

Lokomotivførerne:
P. C. Pedersen, Padborg—Aarhus H.
C. V. B. Petersen, Esbjerg—Slagelse.
V. M. Klejs, Gjedsers—Kbhvn Gdbg.
S. L. H. Jacobsen, Gjedsers—Kbhvn Gdbg.
T. M. Henningsen, Tønder—Kbhvn Gdbg.
O. T. J. Jørgensen, Esbjerg—Kbhvn Gdbg.
P. K. Pedersen, Padborg—Langaa.
H. W. Engelhardt, Slagelse—Østerbro.
B. Rejnhardt, Bramminge (Depotforstander)—Esbjerg med Ophør af Funktion som Depotforstander.
F. Mogensen, Brande—Esbjerg.
O. C. Christensen, Glyngøre—Slagelse.
L. K. Markvardsen, Hillerød—Kalundborg.
J. P. L. V. Møller, Holbæk (Depotforstander)—Hillerød med Ophør af Funktion som Depotforstander.

Forflyttelse fra 1—2—29:

Lokomotivfyrbøder *J. S. A. Larsen*, Slagelse, til Kbhvn Godsbg.

Afsked:

Lokomotivfører *S. C. Lyng Nielsen*, Aarhus H., paa Gr. af Svagelighed med Pens. fra 30—4—29 (min. Afsk.).
Lokomotivfører *K. A. Kristensen*, Struer, efter Ansøgning paa Grund af Svagelighed med Pens. fra 28—2—29 (min. Afsk.).

Lokomotivfører *C. L. Frankholm*, Kbhavn Godsbg., efter Ansøgning paa Grund af Svagelighed med Pens. fra 31—1—29 (min. Afsk.).

Lokomotivfører *H. C. Larsen*, Helsingør, paa Grund af Svagelighed med Pens. fra 30—4—29 (min. Afsk.).

Paauskønnelse:

Generaldirektoratet har udtalt sin bedste Tak og Paauskønnelse over for Motorfører *J. H. Larsen*, Østerbro Station, i Anledning af en af ham under Udførelse af Tjeneste paa Kbhvn Hovedbg. udvist særlig Agtpaagivenhed og god Konduite.



Lokomotivførererkredsen:

Korsør: Afdelingsformandens Navn og Adresse rettes til: *A. Gütthler*, Strandvejen 58.

Lokomotivfyrbødererkredsen:

Struer: Afdelingsformandens Navn og Adresse rettes til: *K. Mortensen*, Taarngade 1, Struer.

Nærværende Nummer er afleveret paa Avispostkontoret d. 6. Februar.

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: 20 541.

SJÆLLAND-FALSTERSKE BIBLIOTEK

Fra den 1. Maj d. A. fratræder:
 som Bestyrelsesmedlemmer: Trafikinspektør R. Harboe og
 og Fuldmægtig Chr. Schmidt,
 » Suppleanter for Bestyrelsen: Assistent A. A. Peter-
 sen og Trafikkontrolør A. V. Johannsen,
 » Revisor: Trafikkontrolør O. E. M. Heurlin,
 » Revisor-Suppleant. Assistent E. A. L. C. Olsen.
 Ovennævnte er villige til at modtage Genvalg — und-
 tagen Trafikkontrolør A. V. Johannsen.
 Kandidatlister bedes indsendt til Bestyrelsen for Bibli-
 oteket, Istedgade 3, 1.. Kjøbenhavn, inden 15. Februar d. A.

STATSBANEPERSONALETS BIBLIOTEK

NYE BØGER

Sj. Falster.	Jyl. Fyn	
15118	13544	James, Will: »Smoky«.
15119	13563	Petersen, Robert Storm: Under tre Øjne.
15120	13538	Dinesen, Marie: Vingede Frø.
15121	13550	Lorenzen, H.: Ved Alfavej.
15122	13536	Clark, Muriel: I Galilæas Egne.
15123	13560	Sick, I. M.: Pigen fra Danmark.
15124	13555	Pedersen, Johs.: Islams Kultur.
15125	13534	Dahlsgaard, M.: Estland i Sommersol.
15126	13546	Kornerup, Ebbe: Thøger Larsen.

FORSKELLIGT.

Arbejdsløsheden i Sverige.

Den svenske Arbejdsløshedskommission kræver paa Budgettet for 1929—30 en Bevilling paa 4,75 Mill. Kr. Den konstaterer, at Arbejdsforholdene har bedret sig betydeligt siden 1927, og at der ikke er nogen Grund til at vente en ugunstig Udvikling af Stillingen i Almindelighed. Iøvrigt meddeler Kom-
 missionen, at de bevilgede Midler vil blive anvendt til at sørge for Beskæftigelse i Stats- og Kommune-
 foretagender, saasom Skovarbejde, Vejanlæg og Jern-
 banebygning. Det pointeres særlig, at man vil fort-
 sætte Bestræbelserne for saa vidt muligt at skaffe
 de Arbejdsløse Beskæftigelse paa det aabne Marked.

Det czekoslovakiske Fodtøj i Tyskland.

I Tyskland er Importen af Fodtøj i de første 9
 Maaneder af 1928 steget fra 2,2 Mill. M. til 3,75 Mill.,
 medens Eksporten er sunket fra 1,6 til 1,5 Mill. M.
 For den tyske Skotøjsindustri er Eksportens Tilbage-
 gang vistnok endnu mere betænkelig, end den vok-
 sende Import hidtil har været, men efter at Importen
 af billig Fodtøj fra Czekoslovakiet har begyndt at
 tage Fart, foler den tyske Massefabrikation, der sær-
 lig har sit Sæde i Pfalz i og omkring Byen Pirmas-
 sens, sig stærkt truffet. En Mængde, ikke blot smaa,
 men ogsaa mange store Skotøjsfabriker i dette Di-
 strikt er kommet i Betalingsvanskeligheder, og af de
 25 000 pfalziske Skotøjsarbejdere er den ene Trediedel
 arbejdsløs, den anden arbejder paa indskrænket Tid,
 og kun en Trediedel er fuldt beskæftiget. Men heller
 ikke Skotøjsindustrien i andre Egne af

Tyskland arbejder under særlig gunstige Forhold;
 den kan ikke paa langt nær udnytte sin Kapacitet.
 Haardt trængt af den czekoslovakiske Konkurrence
 har mange Fabriker opgivet Fabrikationen af billigt
 Fodtøj for at gaa over til Fremstilling af bedre Kva-
 liteter; men da Indlandsmarkedet er mere end for-
 synet, mødes denne Kvalitetsproduktion af Eksport-
 vanskelighederne. Den franske Skotøjsindustri kon-
 kurrerer næsten lige saa skarpt paa Verdensmarke-
 det som den czekoslovakiske, og andre Lande søger
 ved Toldforholdsregler at holde det tyske Fodtøj ude.
 Saaledes staar U. S. A. i Bøgreb med at forhøje sine
 Toldsatser for Fodtøj ret væsentlig.

Epokegørende Fremskridt i Kunstsilkeindustrien.

En ny engelsk Opfindelse kaldet Brandwood-Me-
 toden har vakt stor Opsigt paa Grund af de ved
 Metoden opnaaede Besparelser. Efter den nye Meto-
 de reduceres Produktionsstrinene fra 14 til 6. Mate-
 tialet gøres færdigt i Løbet af 7 Timer i Stedet for
 som hidtil i 72 Timer, og det er blevet konstateret,
 at 90 pCt. af det efter den nye Metode fremstillede
 Kunstsilkegarn er Garn af første Kvalitet, medens
 dette ved de tidligere kendte Metoder kun gælder om
 højst 50 pCt. af Produktionen. Dertil kommer, at
 Materialet ved Anvendelsen af Brandwood-Metoden
 ikke lider nær saa meget som før; hidtil har man
 maattet sælge Halvdelen af al Kunstsilke som Ud-
 skudsvare. Efter den nye Metode bliver Silken va-
 sket, afsvovlet, bleget og farvet, medens den endnu
 befinder sig paa de særlig indrettede Spoler, som
 Opfinderen har anordnet. Brandwood-Metodens For-
 trin sammenfattes paa følgende Maade: Forringelse
 af Produktionsomkostningerne andrager omkring 50
 pCt.; Produktionsmængden bliver næsten fordoblet;
 Tabet ved Salg af Udskudsvare undgaas næsten gan-
 ske, hvorved bedste Kvalitets Produktionspris redu-
 ceres yderligere; Produktionstiden afkortes til om-
 trent Halvdelen; Fabrikationsapparatet er af bety-
 delig ringere Omfang end ved de hidtil anvendte
 Metoder. Det engelske Patent er overtaget af Atlas
 Artificial Silk Processes Ltd., der til at begynde med
 vil indrette en Fabrik beregnet paa 1000 Arbejdere.

Kinas Bomuldsindustri som Konkurrent.

Der hersker almindeligvis meget uklare Forestil-
 linger om Industrialiseringen i Kina, særlig hvad
 Bomuldsindustrien angaar. I Virkeligheden er det
 forbavsende, med hvilken Kraft den kinesiske Bom-
 uldsindustri har udviklet sig just i de politisk uro-
 lige Aar efter Verdenskrigen. Fra 1921 til 1927
 er Antallet af Tene i Kina blevet fordoblet, det an-
 drog i 1927 3½ Mill., Vævestolenes Antal — i 1927
 29 000 Stk. — blev i de samme Aar langt mere
 end fordoblet, det er allerede kommet saa vidt, at
 Kina selv producerer 720 Mill. lbs. eller næsten 90
 pCt. af det i Landet anvendte Bomuldsgarn, sam-
 tidig med at det optræder som Eksportør paa det
 indiske Marked. Ikke blot den engelske Eksport af
 Bomuldsgarn til Kina er decimeret, men ogsaa den
 japanske. Derimod har Japan overtaget over 80
 pCt. af den kinesiske Eksport af vævede Bomulds-
 varer; hele denne Import andrager stadig omtrent det
 samme Antal Stykker som i 1913, hvoraf fremgaar, at

det siden 1913 voldsomt stegne Forbrug af Bomuldsvarer fuldkomment dækkes af Kina selv. Det kan ikke nægtes, at evropæisk, amerikansk, indisk og japansk Industri her staar overfor en Konkurrent af usædvanlig Styrke og Konkurrenceevne, der i Løbet af kort Tid til kunne gøre sig gældende paa Verdensmarkedet. Lang Arbejdstid, ussel Løn og Udnyttelse af Kvinder og Børn som Arbejdskraft samt billigt Raastof bevirker tilsammen, at enhver Mulighed for Konkurrence forsvinder. Kina avler selv den væsentligste Del af sit Behov i Bomuld, der høstes gennemsnitlig omkring 10 pCt. af hele Verdens Bomuldsavl. Kinesernes Dygtighed som Agerdyrkere ses deraf, at de pr. Hektar høster 2,4 Dobbeltcentner

mens Udbyttet i Amerika kun er 2 Dobbeltcentner pr. Hektar. To Trediedele af Tenene og knapt Halvdelen af Vævestolene er allerede paa kinesiske Hænder; disse Fabriker er for det meste udstyrede med engelske Maskiner; den anden Halvdel af Industrien kontrolleres af Japanerne, hvis Fabriker iøvrigt ogsaa for det meste bruger engelske Maskiner. Bortset fra den japanske Indflydelse er den kinesiske Bomuldsindustri nu uafhængig af udenlandsk Kapital, mens tidligere Englænderne spillede en vis Rolle. Den europæiske Bomuldsindustri kan derfor berede sig paa en stedse stigende Konkurrence fra et Rige, hvis kæmpemæssige Marked for var en solid Aftager af evropæiske Fabrikater.



GRAVMONUMENTER

Thorvald Hansen — V. Fællevej
(Ved Vester Fængsel) Tlf. Vester 8879

FILIAL: Vigerslevallé ved Indgangen til Terrassen.

Nordisk Handske- og Skindbeklædning.

Oehlenschlägersgade 2.

(Hjørnet af Vesterbrogade.)

FABRIKSPRISER

**CIGARER — CIGARILLOS
SKRAA & SHAGTOBAK**

fra

Vilh. Langes Fabriker

Forlanges overalt.

Forlanges overalt.



Tilbud til Tjenestemænd.

De kan for Fremtiden faa aabnet en Konto paa 1. Klasse Herre- og Dameskræderi samt Herre- og Damekonfektion, Kjoler og Drengetøj. Stort Lager af Vinterfrakker og Ulsters. Konfektions-Bestillinger til Lagerpris.

Alt paa Ratebetaling til absolut kontante Priser.

Med Højagtelse

J. V. Jensen, Skræddermester. Gl. Kongevej 135 B. Vester 4610.
Uden Udbetaling Uden Udbetaling

Tapet

billigst.

RABAT

til Medlemmerne.

HAMMERICHSGADE 4

Tlf. Byen 7307.

AVERTER I DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

Brug Svendborg Eksport Mil-Co

med 12% Fedt.

Drojer i Brug og mere velmagende.

(Almindelig Eksport Fløde har kun 9%)

Ægteskabsbogen

Hvordan man begrænser Børnefødslerne
Oplysende — 18 gode Billeder

Pris 1 Kr. + Porto. — S. Vogel,
Vestergade 3. København K.

Tandlæge

FRK. SØRENSEN

Konsultation: 10-7.

Isategade 69.

Telf. Vester 905 x.

Til alt Kontorarbejde

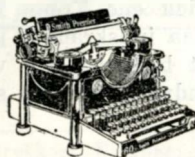
Smith

Premier

først

og

bedst.



Alfred Fischer & Co.s Eftf.

Jernbanegade 6.

Tlf. 7819.

København.

Tlf. 7337.

TANDLÆGE

TAGE HANSEN'S EFTF.

S.A. MARTENSEN

KONSULTATION: 10-3 OG 6-7

LØRDAG: 10-2

ENGHAVEPLADS 6

Tlf. VESTER 3330

Camillus Nyrops Etabl.

Nyrop og Maaq A/S.

Købmagergade 43. - København K.

Telefoner: Central 768 og 10028.

...

Bandager og Sygeplejeartikler
i stort Udvalg.

Specialitet:

Bandager til vanskelige Tilfælde.

Støt vore Annoncører!

