



32. Aargang No 20

REDIGERET AF C. M. CHRISTENSEN

20. Oktober 1932

TJENESTETIDSREGLERNES UDNYTTELSE

Iværksættelse af de nye Kørselsfordelinger i 1. Distrikt fra 1. Oktober er jo modtaget med blandede Følelser, det kan vist med Sandhed siges, at man kommer til at lede forgæves for at finde blot en eneste virkelig tilfreds Lokomotivmand her i 1. Distrikt. Saaledes har man udnyttet alle de Muligheder, vore nugældende Tjenestetidsregler tillader. Der er heller ikke vist nogen Art af Blødsødenhed eller Hensyn til nogen eller noget, nej, nu skal der handles efter den skrappeste Recept, nu gælder det fremfor alt at spare. Saadan erfarer man igennem Dagspressen Gang paa Gang, at nu har Generaldirektøren truffet den eller hin Foranstaltning, hvorved der er tjent eller sparet det eller det Beløb.

Vi nærer ingen Tvivl om, at Maskiningeniør Sørensen har den Opfattelse af sit eget Værk nu sidst her i 1. Distrikt, at det er af en saadan Beskaffenhed, at det næsten er guddommeligt. Det tror vi, at saadan er hans Tanker, han har naturligvis ikke et eneste Øjeblik tænkt sig, at Personalet ikke med Kyshaand modtog hans indviklede Kørselsfordelinger. Formentlig ligger Landet saaledes, at vor Generaldirektør, der nok kan lide at der spares, ikke ser med Glæde hen paa, at en nævenyttig Maskiningeniør faar lavet Utilfredshed, hvor det var muligt at skabe Tilfredshed. Det er jo ikke saadan, at vi manglede Personale, nej ingenlunde, vi har tværtimod Personale nok til at skabe Tilfredshed med Kørselsfordelingerne, uden at det kommer til at koste Statsbanerne

en Øre mere i Lønningsomkostninger, vi har jo Personalet, det er bare ikke i Tur, men saa ud af Tur. Man har faaet vist, hvorledes det kan lade sig gøre at køre, paa Papiret, men om det kan lade sig gøre at køre paa den Maade i Længden, faar man siden at høre. Der har jo i den forløbne Tid, den meget korte Tid, der er tale om, vist sig, at Maskinløbet til Tider falder uheldigt ud. Vi faar imidlertid at se, om Hr. Sørensens Værk kommer til at staa ret længe urørt, foreløbig er der kommet saa mange Rettelser, at den lille blaa Bog (Kørselsfordelingen) er svulmet paa en uhyggelig Maade, saa det er ikke muligt at faa indført alle de Rettelser i Bogen, som egentlig skulde derind.

Det er egentlig ikke mærkeligt, at Lokomotivpersonalet, naar det har faaet Lejlighed til at se, hvorledes Kørselsfordelingerne kan skrives efter de nugældende Tjenestetidsregler, naar Manden, der skriver dem, ikke har Spor af Sans for, hvad der er sømmeligt eller human, begynder at kræve gennemført nye Tjenestetidsregler, der indeholder Garantier mod inhuman Udnyttelse. For Personale, der har Tjeneste en bestemt Tid hver Dag, hvor Tjenesten skifter en Gang om Ugen med en indlagt ugentlig Fridag, er der vel nogen Mulighed for at faa gennemført gode Tilstande under de nuværende Tjenestetidsregler og alligevel ligger Landet saadan, at ogsaa dette Personale ønsker Ændring.

Stiller Forholdene sig ganske ens for det Personale, der har Tjeneste hjemme, og for det Personale, som gør Tjeneste ved Lokomotiv- henholdsvis Togtjenesten, hvilket vil sige

det samme som et Personale, der ikke gør Tjeneste hjemme, derimod ude og nærmest kan betegnes som farende Folk, et Personale, der snart er her, snart der og i mange Tilfælde lige knapt nok har det Maal af Frihed i Hjemmet, som er foreskrevet. For dette Personale, der lever saa uregelmæssig som det er muligt at leve, det er nemlig det, det gør, skulde man antage, at der egentlig intet var at sige til, om de Regler, hvorefter de arbejdede, havde en anden Form end den, hvorefter det hjemlige Personale arbejdede, men som bekendt er der ingen Forskel i saa Henseende.

Der var en Gang en Forskel, det er snart længe siden, thi den 30. December 1920 udsendtes i en H. Ordre Nr. 271 »Regler om Lokomotivpersonalets Tjenestetid«, der var Frugten af et i dette Øjemed nedsat Udvalgs Arbejde, og som i den korte Tid, Ordren stod ved Magt, havde skabt Tilfredshed hos det Personale, det omfattede. Det varede beklageligvis ikke ret længe, Ordren fik Lov at virke, idet man pludselig fik travlt med at generalisere, hvorved som bekendt forstaas, at hele Personalet skulde behandles ens — ganske uanset om der overhovedet findes Sammenligningspunkter mellem de forskellige Tjenester. Det var et Venstreministerium, der da sad ved Roret, og Ministerier af den Farve har som bekendt al Tid haft et godt Øje til Tjenestemændene — de skal skæres ned. Lokomotivpersonale, uanset om med Rette eller med Urette. personale, uanset om med Rette eller med Urette. Det har altsaa kunnet slæbe af siden og indtil nu, vi siger slæbe af, fordi der stadig har været Vanskeligheder, men nu, hvor et Menneske, der ikke véd, hvad Humanitet er, er sat til at ordne Tjenesteforholdene, er det nødvendigt at begynde at tale om fornuftige Tjenesteregler for at umuliggøre eller anstille Forsøg paa at umuliggøre inhumane Tjenestetilrettelæging.

Lad os begynde paa at tænke os Muligheden af Gennemførelse af fornuftige og humane Tjenestetidsregler, i hvilke der tages Hensyn til Personalet. Der kommer nok igen en Tid, der ikke tynges af Krise — og selv i en Krisetid bør Personalet have en fornuftig Tjeneste.



SLAGELSE—VÆRSLEVBANEN

Stykgodsudvalget har afgivet Betænkning vedrørende den vestsjællandske Bane mellem Slagelse og Værsløv (Kalundborg). Efter en anstillet Beregning har Driften af denne Bane i Driftsaaret 1930—31 givet et rent Driftsunderskud paa ca. 48 000 Kr. (uden Medregning af Udgift til Afskrivning eller Forrentning). Driftsindtægten paa Banen androg ca. 623 000 Kr.; Driftsresultatet er saaledes adskilligt bedre end paa de tidligere af Udvalget undersøgte Baner, hvorved det yderligere maa tages i Betragtning, at Driftsresultatet paa den vestsjællandske Banelinie i høj Grad er afhængigt af Transporterne fra og til Sukkerfabrikken i Gørlev, og at disse Transporter i 1930 — ligesom i øvrigt ogsaa i 1931 — var meget smaa og laa langt under Gennemsnittet.

Foruden nogen Forenkling af Stationstjenesten foreslaar Udvalget, at der skal indføres Motordrift paa Banen. Ved fuldstændig Motorisering vil der kunne spares 17—18 Mand og — i Forhold til Udgiften i 1920—31 — opnaas en aarlig Besparelse paa ca. 130 000 Kr., samtidig med, at Køreplanen — med det samme Antal Tog som nu — kan forbedres gennem Afkortning af Køretiden. Derimod er der inden for Udvalget nogen Uenighed om Omfanget af og Tidspunktet for Motoriseringens Gennemførelse. Hele Udvalget er enigt om, at man i hvert Fald ikke for Tiden bør gaa til Nyanskaffelse af Motormateriel antagelig til en Pris af 300 000—400 000 Kr. Udvalgets Flertal (Udvalget undtagen Dansk Jernbaneforbunds 2 Medlemmer) mener, at Motorisering antagelig vil kunne ske uden Nyanskaffelser ved Elektrificeringen af Københavns Nærtrafik, ved hvilken der frigøres en Del Materiel, og at den da bør gennemføres. De nævnte 2 Medlemmer ønsker derimod Motorisering gennemført efterhaanden, som den kan foregaa, uden at Statsbanerne paaføres direkte Udgift til Anskaffelse af Motorvognsmateriel, og uden at der foretages Tvangsforflytninger af Personalet.

Vi henviser i øvrigt til Uddrag af Betænkningen Side 255.

STATSBANERNES BERETNING OM DRIFTEN

1. Oversigt over Aarets Virksomhed.

Administration.

Den 1. November 1931 foregik der et Personskifte i *Statsbanernes øverste Ledelse*, idet Generaldirektør Andersen-Alstrup traadte tilbage fra sin Stilling og Kontorchef i Generaldirektoratet for Post- og Telegrafvæsenet P. Knutzen udnævntes til Generaldirektør for Statsbanerne.

Fra og med den 1. Februar 1932 blev der foretaget en Ændring i *Statsbanernes Distriktsordning*, idet 3. Distrikt i Struer blev nedlagt og hele det jyskfynske Statsbaneomraade samlet under 2. Distrikt i Aarhus. Samtidig blev der oprettet en Trafiksektion,

en Banesektion, en Maskinsektion og en Signalsektion i Struer.

Længden af det af Staten drevne Banenet udgjorde ved Driftsaarets Begyndelse 2516,18 km. Ved Forlægning af en Del af Banestrækningen Nord for Fredericia og ved Ibrugtagning fra 15. Juli 1931 af den nybyggede Viadukt over Lyngbyvejen paa Strækningen Lersøen—Østerbro er det samlede Banenet i Aarets Løb blevet forøget med 0,47 km, saaledes at Banenettet ved Driftsaarets Slutning udgjorde 2516,65 km.

Banestrækningerne Lunderskov—Vejen og Lille-rød—Hillerød er i Driftsaarets Løb hver blevet forsynet med et 2. Spor, der blev taget i Brug henholdsvis den 13. Maj 1931 og den 11. Marts 1932. Som Følge heraf i Forbindelse med den ovennævnte Baneforlægning ved Fredericia, er den samlede Længde af dobbeltsporede Banestrækninger i Driftsaarets Løb blevet forøget med 19,19 km, saa at der ved Driftsaarets Slutning fandtes 520,11 km dobbeltsporede Banestrækninger.

Der blev i Driftsaarets Løb oprettet 1 nyt Trinbræt, hvor enkelte Tog efter Behov standser for at optage eller afsætte rejsende. Endvidere blev Vigerslev Godsstationen taget i Brug som Ekspeditionssted fra den 15. Maj 1931, medens Hålsingborg Dampfærgestation ophørte som dansk Ekspeditionssted den 1. Juni 1931. Ved Driftsaarets Slutning fandtes herefter i alt 535 Ekspeditionssteder.

Økonomi og Trafik.

De økonomiske Forhold her i Landet har i Driftsaaret 1931—32 været præget af den almindelige Verdensdepression. Prisfaldet paa Landbrugets vigtigste Eksportprodukter og de som Følge af Guldindløselighedens Suspension i Slutningen af September Maa-ned 1931 opstaaede Valuta- og Pengevanskeligheder medførte en almindelig økonomisk Erhvervs-krise, som tiltog i Styrke i Løbet af Driftsaaret. Trafikkens Omfang, der i væsentlig Grad bestemmes af hele Landets økonomiske Udvikling og Velstandsforhold er derfor blevet betydelig formindsket.

Da Nedgangen i Indtægterne kun delvis har kunnet opvejes af Nedgangen i Udgifterne, bliver det økonomiske Resultat af selve Driften ugunstigere end det foregaaende Aar. Som det vil fremgaa af nedenstaaende Oversigt, er Driftsaaret 1931—32 afsluttet med et Driftsunderskud paa ca. 5,4 Mill. Kr. eller nøjagtigt med 5 444 459 Kr. 95 Øre.

	Driftsaar	Driftsaar	Forøgelse	
	1931—32	1930—31	absolut	i %
	Tus. Kr.	Tus. Kr.	Tus. Kr.	
Driftsindtægter .	107 080	114 092	÷ 7 012	÷ 6,1
Driftsudgifter ..	112 524	117 290	÷ 4 766	÷ 4,1
Driftsoverskud .	÷ 5 444	÷ 3 198	÷ 2 246	÷ 70,2
Afskrivning ...	9 923	9 292	631	6,8
Forrentning	19 839	19 188	651	3,4
Nettooverskud .	÷ 35 207	÷ 31 677	÷ 3 530	÷ 11,1

Driftsindtægterne er faldet med 7,0 Mill. Kr. eller 6,1 pCt. i Forhold til 1930—31.

Driftsudgifterne er som foran nævnt nedbragt med

ca. 4,8 Mill. Kr. eller 4,1 pCt. Nedgangen omfatter baade de personlige Udgifter (d. v. s. Udgifter til Lønninger, Emolumenter, Pensioner m. v.), der er faldet med 2,4 Mill. Kr. eller 2,8 pCt., og de saglige Udgifter (d. v. s. Udgifter til Brændsel, Olie og andre Materialer, til Kontorhold, Belysning og Rengøring m. m.), der er faldet med ca. 2,4 Mill. Kr. eller 8,1 pCt.

Nedgangen i de personlige Udgifter skyldes Dyr-tids- og Konjunkturtillæggenes Nedsættelse fra 1. April 1931, der dog i nogen Grad modsvares af den ny Lønningslovs Ikrafttræden fra 1. Juli 1931, og Bestræbelserne for at nedbringe Personalets Antal gennem Rationalisering af Arbejdet og Tilpasning af Beredskabet.

Nedgangen i de saglige Udgifter skyldes særlig mindre Udgifter til Brændsel til Lokomotiver, Motorvogne, Færger og Skibe samt til Driftsmateriellets Vedligeholdelse. Brændselsudgifterne udgjorde i 1931—32 i alt 7 534 000 Kr. imod 9 038 000 Kr. i 1930—31. Nedgangen skyldes væsentlig, at den gennemsnitlige Indkøbspris pr. t Kul har været 2,45 Kr. lavere i 1931—32 end i 1930—31, ligesom ogsaa Oliepriserne har været lavere. Endvidere er Materialeforbruget gaaet ned, ikke blot som Følge af Nedgangen i Driftsydelserne, men ogsaa fordi der har været udvist bedre Økonomi. Udgifterne til Vedligeholdelse af Lokomotiver og Vogne samt Færger og Skibe har været henholdsvis ca. 300 000 Kr. og ca. 150 000 Kr. mindre i 1931—32 end i 1930—31.

Persontrafikkens Omfang har været væsentlig mindre end i det foregaaende Aar, uagtet der faldt to Paaskehøjtider i 1931—32 mod een i det foregaaende Driftsaar og var een Dag (Skuddag) mere i 1931—32 end i 1930—31.

Rejsernes Antal er gaaet ned med 1,8 pCt. og Antallet af Personkilometer med 0,1 pCt. Paa 1. og 2. Klasse har der været en Nedgang paa 22,1 pCt. i Antallet af Rejser og paa 18,1 pCt. i Antallet af Personkilometer. For 3. Klasse har der været en Nedgang i Antallet af Rejser paa 0,9 pCt., medens Antallet af Personkilometer er steget med 1,2 pCt. Den procentvise mindre Nedgang i Antallet af Personkilometer end i Antallet af Rejser skyldes Konkurrencen fra Automobilernes Side, der gør sig særlig gældende paa de kortere Afstande og medvirker til, at Gennemsnitsrejselængden er steget fra 36,4 km til 37,0 km.

Den betydelige Nedgang for 2. Klasse skyldes til-dels den ved Køreplanen af 15. Maj 1931 foretagne Inddragning af 2. Klasse ogsaa paa Hverdage i Klampenborg- og Holtetogene, paa Søn- og Helligdage i Rungstedtogene og i alle Tog paa Frederiks-sundbanen.

Antallet af Rejser indenfor en Afstand af indtil 40 km udgjorde 76,8 pCt. eller $\frac{3}{4}$ af samtlige Rejser, medens Rejserne paa Afstande 41—100 km udgjorde 13,8 pCt., paa 101—196 km 5,6 pCt., paa 197—400 km 3,2 pCt. og over 400 km 0,6 pCt. De tilsvarende Tal for Personkilometer var 30,2, 20,6, 20,1, 22,4 og 6,7 pCt.

Af Antallet af Rejser paa Billetter i lokal Færd-

sel i 1931—32 hidrører 8 508 800 eller 40,8 pCt. fra Københavns Nærtrafik (d. v. s. København—Rungsted Hillerød

—Helsingør, København—Maaløv og København—Roskilde). I 1930—31 udgjorde de tilsvarende Tal 8 373 300 eller 38,1 pCt. Der har saaledes været en Stigning i Nærtrafikken paa 129 500 Rejser eller 1,6 pCt.

Den procentvise større Nedgang i Antallet af Rejser paa Billetter i lokal Færdsel end i det samlede Antal Rejser og Stigningen i Antallet af Rejser i Forbindelse med Privatbanerne og Udlandet hidrører fra en væsentlig Del fra en Forskydning som Følge af, dels at det direkte Billetsalg mellem Stationer paa Statsbanerne og Stationer paa Privatbanerne blev stærkt udvidet ved den med Gyldighed fra 12. Juli 1931 udkomne nye Tarif for Befordring af Personer i Forbindelse med Privatbanerne, dels at Billetsalget mellem danske Statsbanestationer og Hålsingborg ved Gyldighed fra 1. Juni 1931 udkomne nye nordiske Persontarif blev optaget i udenlandsk Færdsel.

(Fortsættes.)

DAMPLOKOMOTIVETS MAKSIMALE YDEEVNE

I Kappestriden mellem Damplokomotiver og elektriske Lokomotiver ser det ud til, at førstnævnte trænges tilbage, hvad der vel næppe kan forbavse, naar det erindres, at det elektriske Lokomotiv kan faa en næsten ubegrænset Trækkekraft og Hastighed ved Strømtilførslen. Der til kommer en af de elektriske Lokomotivers største Fordele: Dets stadige Beredskab. Trods disse Kendsgerninger gøres der dog store Anstrengelser, for at Damplokomotivet kan hævde sig. Dette Spørgsmaal er ofte berørt i den tyske Fagpresse og har givet Anledning til efterfølgende Betragtninger.

Som de vigtigste Faktorer, der sætter Grænse for Damplokomotivets Ydeevne, maa nævnes det største tilladte Akseltryk, Fritrumsprofilet, Lokomotivfyrbøderens (evt. et mekanisk Fyreapparats) Ydeevne. Da man maa regne med, at der med Haandkraft kun kan indfyres 2500 kg Kul i Timen, synker Lokomotivets Ydelse, naar der anvendes Kul af mindre Brændværdi. For en god Fyring er det nødvendigt, at Kullene ikke skal kastes alt for langt som ved nogle af Lokomotiverne paa den franske Nordbane, der har 3,5 Meter lange Fyrkasser; ganske vist skal alle Kullene ikke saa langt frem, men under alle Omstændigheder giver en saa lang Fyrkasse baade forøget Arbejde for Lokomotivfyrbøderen og en mindre god Fyring. Til Fyring i større Fyrkasser er mekanisk Fyring eller Kulstøvfyring nødvendig; i Nordamerika hører mekanisk Fyreapparat ligesaa vel som Overheder og Fødevandsforvarmer med til større Lokomotivets Udrustning og muliggør meget store Fyrkasser. Paa nogle 1 D + D 1-Lokomotiver er Risten 5,8 m lang og 2,9 m bred, det giver et Risteareal af 16,82 m², uden at naa den yderste Grænse for Ristens Størrelse.

Tænker man sig en Lokomotivrist paa 20 m², og

der paa denne forbrændes 500 kg Kul pr. m² i Timen, saa forbrændes ialt 10 Tons Kul i Timen, og der opnaas en Kraftudvikling af 10 000 HK., hvilket er mere, end hvad fire af Tysklands kraftigste Lokomotiver kan præstere.

Paa mange Baner i Nordamerika bruges Akseltryk af 30—35 Tons, paa enkelte Baner endog 40 Tons. Med 240 Tons Adhæsiionsvægt fordelt paa 6 koblede Aksler kan man faa en Trækkekraft af 53 Tons, svarende til 5 300 HK. ved en Hastighed af 27 Km/Tim., 8 000 HK. ved 40 Kilometers Hastighed og 10 600 HK. ved 54 Kilometers Hastighed. Med Europas største Akseltryk, 20 Tons, kommer man ikke til mere end Halvdelen af denne Ydelse undtagen med Garrattlokomotiver. Med et Garrattlokomotiv med 40 Tons Akseltryk kan man bygge Lokomotiver paa 16 000 HK.

Fritrumsprofilet sætter Grænse for Cylindrenes Størrelse, Ristens Bredde og Kedlens Tværmaal. De største udvendige Cylindre i Europa findes vist nok i Bulgarien paa de nye F Compound-Tender Lokomotiver og har en Diameter af 900 Millimeter. Forsøg har vist, at man i Gennemsnit kan regne med, at hver Liter af Cylindrenes Rumfang giver en Arbejdsydelse paa 4 HK. Tænker man sig i denne Forbindelse et trecylindret Lokomotiv med 880 Millimeters Diameter paa den indvendige Cylinder og 750 Millimeters Diameter paa de to udvendige Cylindre, faar man en Trækkekraft af 5 250 kg og 10 500 kg med et Garrattlokomotiv. I Amerika er Lokomotivkedlerne i Almindelighed betydeligt større i Forhold til Cylindrene end i Europa, og man kører derfor med større Fyldning i Cylindrene, men det amerikanske Fritrumsprofil er saa stort, at man paa nogle Baner har Lavtrykscylindre paa 1042 Millimeter. Med et Fritrumsprofil paa 3150 Millimeter kan opnaas en Ristebredde af 2800 Millimeter, saa man med en 7 Meter lang Rist faar en Risteflade af 20 m², og til en Fyrkasse saa stor, maa der ogsaa regnes med Vandkamre, Vandrør og Forbrændingskammer. Den største Kedeldiameter kunde med Hensyn til Profilet være ca. 3 m, men naar Kedlen er saa stor, har Føreren ingen Udsigt, og Lokomotivet maa i saa Fald køre baglæns eller have Førerhus ved Røgekamret. Er Afstanden mellem Fyrkasse- og Røgekammerrørvæggen 7,5 m og Ristefladen 2550 × 7000 mm = 17,8 m², kan der i Fyrkassen faas en Hedeflade paa 97 m², i Rørene 672 m² og paa Overhederen 251 m², tilsammen 1120 m². Forholdet mellem Riste- og Hedefladen bliver saa lig 1 : 68, og man kommer da ved et Kulforbrug af 390 kg/m² Risteflade og en Hedefladeanstrengelse (Vandfordampning) af 65 kg pr. m² i Timen op paa en Fordampning af 55 m³ Vand i Timen. Ved et Dampforbrug af 7,5 kg pr. HK. i Timen bliver Kedlens Ydelse 7400 HK., men ved en Forhøjelse af Risteanstrengelsen paa 15 pCt. fra 390 kg til 450 kg Kul, kommer Kedlens Ydelse op paa 8000 HK. Til at virkeliggøre denne Ydelse ved 25 Tons Akseltryk maa man have et 1 E 1 + 1 E 1 Garratt-Lokomotiv med et Forraad paa mindst 80 m³ Vand og 20 Tons Kul.

cresc.

SLAGELSE—VÆRSLEVBANEN

Forslag om Indførelse af Motor drift og anden Rationalisering.

Den 8. Oktober har Statsbanernes *Rationaliseringsudvalg* — eller som det officielt benævnes *Styk-godsudvalget* — afgivet Betænkning vedrørende Trafikberedskabet paa Slagelse—Vørslev-Banen, den 6te af de Sidebaner, Udvalget har haft til Behandling.

Betænkningen fremtræder som en Indstilling fra 1ste Distrikt suppleret af en Flertals- og en Mindretalsudtalelse fra Udvalgets Side.

Distriktets Indstilling er meget omfattende; den indeholder 16 tæt maskinskrevne Sider foruden Bilag: den giver klare, objektive Oplysninger om alle Banens Forhold. Slagelse—Vørslev-Banen blev aabnet for Driften den 1ste Maj 1898. Sporets nuværende Tilstand betegnes som særdeles god og menes at kunne klare Trafiken endnu i ca. 25 Aar. Sporlængden er 33,63 km Hovedspor. Banen har 7 Stationer, hvoraf 2 er i 6te Kl., en i 7de og 4 i 12te Kl. Fra den ene af Stationerne (Høng) udgaar Privatbanen over Ruds-Vedby og Vedde til Tølløse.

Der findes paa Strækningen 22 offentlig bevogtede Overkørsler, hvoraf de 4 passes fra Stationerne.

Af Stationspersonale findes paa Banen 3 Stationsforstandere, 4 Stationsmestre, 5 Assisterter, 1 stmpr. Overportør, 1 togeksp. Overportør, 6 Portører og 1 Hjælpearbejder. Siden 1927 trafikeres Banen daglig af 7 Togpar. Tog- og Lokomotivtjenesten udføres af 6 Lokomotivførere, 6 Lokomotivfyrbødere, 5,5 Togførere, 2,5 Pakmestre og 6 Togbetjente. Desuden beskæftiges ved Depoterne 1,5 Haandværkere og 9 timelønnede fast ansatte Arbejds mænd.

Bane- og Signaltjenesten bestrides af 1 Overbaneformand, 9 Banevagter, 3 Banearbejdere, 1 Telegraf-formand og 2 Banearbejdere, der gør Tjeneste som Telegrafarbejdere.

Til Belysning af den Trafiknedgang, der har fundet Sted, anføres følgende Tal: I Driftsaaret 1913—14 var Antallet af solgte Billetter 166 845. I Driftsaaret 1931—32 var det dalet til 94 628. Godsmængden fra Banens Staticner var i 1913—14 75 294 Tons. I 1931—32 var den dalet ned til 19 573 Tons. Med Hensyn til Nedgangen i Godsmængden gøres der dog opmærksom paa, at de sidste 3 Aar, navnlig for denne Banes Vedkommende, maa betragtes som ganske unormale, fordi Roetransporten fra og til Gørlev Sukkerfabrik har været ekstraordinær ringe

Anderledes stiller det sig med Hensynet til Nedgangen i de Rejsendes Antal. Her er det Rutebilerne, der har suget Kunderne væk fra Banen.

Distriktet har undersøgt disse Forhold og frem sætter følgende meget interessante Oplysninger:

I Tidsrummet fra 1913—14 til 1931—32 er Indbyggerantallet i de to Købstæder Slagelse og Kalundborg steget med tilsammen ca. 25 pCt., hvorimod Indbyggerantallet i de til Banens Opland hørende 25 Landsogne er det samme i 1930 som i 1913. Herefter er Indbyggerantallet i *hele Banens Opland* (By og Land) i nævnte Tidsrum steget med ca. 10 pCt., hvor-

til kommer, at Forbruget og Produktionen (Transportbehovet) vel endda er steget stærkere end Indbyggerantallet.

Aarsagen til Tilbagegangen i Jernbanebefordringen maa (naar bortses fra Svingningerne i Roetransporten) fortrinsvis søges i Automobiltrafikens stærke Udvikling. Ligesom Dalmose—Skelskørbanen og Sorø—Veddebanen er Strækningen Slagelse—Vørslev—Kalundborg i Tidens Løb blevet ompundet af et Net af Personautomobilruter, der tillige med Lastbilerne og Privathilerne har erobret en stor Del af den Trafik, der oprindeligt naturligt tilhørte Banen.

De gode Landeveje fra Slagelse over Ruds-Vedby til Jyderup, over Ruds-Vedby, Lille Fuglede og Jerslev til Kalundborg, over Havrebjerg, Løve, Gørlev og Svallerup til Kalundborg, over Havrebjerg, Høng til Sæby og over Stillinge, Mullerup til Gørlev befares daglig af et stort Antal gode Personruteautomobiler.

Der findes Sommeren 1932 ialt 6 Ruter, hvor der tilsammen køres 17 Dobbeltture paa Hverdage og 19 Dobbeltture paa Søn- og Helligdage.

Til nærmere Belysning af disse Bilruters Betydning i Banens oprindelige Opland kan det anføres, at Indbyggerantallet i Banens Opland og de to Byer Slagelse og Kalundborg var følgende:

	1911	1930
I de 25 Landsogne	24 352	25 320
I Kalundborg og Slagelse Byer	18 531	24 742
Ialt i Banens Opland	42 883	50 062

Distriktet regner med, at Befolkningen med Hensyn til Personbefordring pr. Jernbane (i Lokaltrafikken) maa betragtes som tabt i følgende Omfang:

	Indbyggere
12 Landsogne helt tabt, d. v. s.	11 206
7 Landsogne halvt tabt, d. v. s.	4 350
6 Landsogne Fjerdedelen tabt d. v. s. . .	1 300
Ialt	16 856

eller ca. 66 Procent af Landbefolkningen.

2 Købstæder halvt tabt, d. v. s. ca. 12 000 Indbyggere eller ca. 50 pCt. af Bybefolkningen.

Naar Hensyn tages til den Stigning i Rejsernes Tal pr. Indbygger, der har fundet Sted siden 1911, samt til, at Befolkningen i de fra Banen fjernest liggende Sogne altid benytter en Bane i ringere Grad end Befolkningen i de tæt ved Banen beliggende Sogne, stemmer de her anførte Tal ogsaa rigtig godt med den konstaterede Tilbagegang i Antallet af solgte Billetter (ca. 40 pCt.).

Til trods for disse Forhold hører Slagelse—Vørslevbanen ikke til de helt umulige Statsbanestrækninger. Paa Grundlag af Driftsresultatet i 1930—31 regnes der med, at Banen har givet et rent Driftsunderskud paa 50 000 Kr., nemlig en Driftsindtægt paa 625 000 Kr. og en Driftsudgift paa 671 000 Kr.

Distriktet indstiller derfor, at man indskrænker sig til at foretage en Forenkling af Banens Drift, og

det fremhæver Ønskeligheden af, at Statsbanerne faar Samarbejde med de store Personautomobilruter, som omspinder den paa begge Sider.

Forenklingen skal efter denne Indstilling gaa ud paa: 1) at erstatte de 6 Damptogpar med Motortog (M.l. Vogne), 2) at nedsætte de 4 12. Kl. Stationer. de 3 til privat Betjening og den ene evt. Fuglede til Betjening af en Overportør af 1ste Grad.

Efter denne Indstilling spares der 4 Stationsmestre, 2 Pakmestre, 5 Togbetjente, 6 Lokomotivførere, 6 Lokomotivfyrbødere, 2 timelønnede Arbejdsmand, ialt 25 Mand, medens der skal anvendes 3½ Motorførere og 4 Stationspassere (evt. 1 Overportør og 3 Stationspassere). Ved en saadan Omlægning regnes der med en Besparelse af 131 000 Kr. paa Banens Lønningskonto, og det beregnede Driftsunderskud skulde herved kunne forvandles til et Driftsoverskud paa 78 000 Kr. Hertil kommer evt. Nedgang i Udgifterne ved Banens Bevogning (de 22 bevogtede Overkørsler), hvis Gennemførelse dog er afhængig af Generaldirektoratet og Vejkrydsudvalget.

Distriktets Indstilling er ledsaget af følgende Bemærkninger af hele Stykgodsudvalget:

Stykgodsudvalget kan i det væsentlige slutte sig til Distriktets Forslag til Forenkling af Stations-tjenesten paa de fire mindste Stationer. Under Hensyn til Ønskeligheden af at bevare Mulighederne for at kunne benytte Fuglede og Havrebjerg Stationer som Krydsningsstationer i hvert Fald en Del af Aaret og til de for Tiden herskende Personaleforhold, vil man dog foreslaa, at de nævnte to Stationer overdrages til Bestyrelse af stationsmesterprøvede Overportører af 1ste Grad.

Et Flertal af Udvalget (Stationsforstander Gerhard, Kontorchef Hansen, Trafikinspektør Hyllestad, Godsbestyrer Kaarsberg, Trafikinspektør Sahl og Kontorchef Terkelsen) udtaler, at det tiltræder Distriktets Forslag om Overgang til Motordrift i den anførte Udstrækning, hvorved de nævnte betydelige Besparelser i Driftsudgifter vil kunne opnaas, samtidig med at der bydes det rejsende Publikum paa Banen hurtigere Befordring. Da Nyanskaffelse af Motormateriellet imidlertid medfører betydelige Udgifter — antagelig 300 000—400 000 Kr. — og da der ved den Omplacering af Motormateriel, som Elektrificeringen af Linien Frederiksberg—Hellerup vil give Anledning til, muligt vil kunne tilføre Slagelse—Værsløvsbanen Ml-Vogne, uden at Nyanskaffelse finder Sted, henstiller det nævnte Flertal, at Indførelsen af Motordrift stilles i Bero, indtil Forholdet kan overses, hvilket ogsaa vil muliggøre en lettere Afvikling af Anbringelsen af det ved Overgangen til Motordrift overtallige Tog- og Lokomotivpersonale.

Et Mindretal (M. K. Sørensen og Chr. Vejre) fremsætter følgende Indstilling:

Mindretallet kan ikke tiltræde Distriktets Indstilling, der gaar ud paa at foretage en betydelig Nedsættelse af Betjeningen og en meget omfattende Omlægning af Driften paa Slagelse—Værsløvsbanen.

Mindretallet skal fremsætte følgende Begrundelse for sit Standpunkt: Den foreslaaede Overgang fra Dampdrift og Motordrift for hele Person- og en be-

tydelig Del af Godsbefordringen paa Strækningen, hvorved der menes at kunne spares 6 Lokomotivførere og 6 Lokomotivfyrbødere (— 3½ Motorførere) samt 2 Pakmestre og 5 Togbetjente, vil medføre, at den væsentligste Del af det paa Banen hidtil benyttede Lokomotiv-, Personvogns- og E-Vogns Materiel helt eller delvis overflødiggøres. Der kan nemlig ikke antages at være Anvendelse for dette Materiel andre Steder ved Statsbanerne, hvorfor det enten vil være henvist til Ophugning eller i det højeste til at tjene som Reservemateriel for Banen under Højtrafikperioder, hvor denne belastes saa stærkt, at det indskrænkede Beredskab ikke kan opfylde de Krav, der stilles til Banens Ydeevne.

Til Erstatning for dette helt eller delvis kasserede Materiel, der endnu i en Aarrække maa antages at kunne gøre god Fyldest paa denne Bane, skal der anskaffes Motorvogne til et Beløb af 300 000 à 400 000 Kr.

Denne betydelige Anskaffessum i Forbindelse med de større Værkstedsudgifter, som Motordriften medfører, jfr. Distriktets Oplysninger herom paa Side 14, vil nedbringe de kalkulerede Besparelser paa Tog- og Lokomotivpersonalet med meget anseelige Beløb. Ganske vist antyder Distriktet paa Side 12 i sin Indstilling Muligheden af, at det nødvendige Motorvognsmateriel (3 Motorvogne) helt eller delvis kan skaffes fra Linien Frederikssund—Ringsted, hvor det nu anvendes. Distriktet tilføjer, at saafremt Persontogskørsel fremdeles skal bevares paa sidstnævnte Bane, hvilket formentlig først afgøres, efter at Stykgodsudvalget har foretaget sine Undersøgelser, vil denne kunne bestrides ved Hjælp af Motorvogne af mindre Type Me.

Mindretallet ser ikke rettere, end at man herved til en vis Grad gør Forslaget om Indførelse af Motordrift paa Slagelse—Værsløvsbanen betinget af 1) en mulig — endnu ikke besluttet — Rationalisering af Frederikssund—Ringstedbanen, og 2) Materieludskiftninger, der ventes foretaget ved den københavnske Nærtrafiks Elektrificering, hvis første Af-snit først tages i Brug om ca. 2 Aar.

Disse naturligt sammenhængende Forhold bestyrker Mindretallet i den Opfattelse, at det vil være særdeles betænkeligt allerede paa nærværende Tidspunkt at fremsætte Forslag til en hurtig Omlægning af Driften paa Slagelse—Værsløvsbanen, hvis hele Karakter og driftsøkonomiske Forhold er væsensforskellig fra Forholdene paa de øvrige Banestrækninger, som Stykgodsudvalget har haft til Behandling. Efter Mindretallets Opfattelse vil det derfor være mest formaalstjenligt at indskrænke sig til i Hovedtrækkene at udarbejde en Rationaliseringsplan for Banen, hvis Gennemførelse ikke tidsbestemmes, men indrettes efter Forholdenes Udvikling. Hensigtsmæssigheden ved en saadan Fremgangsmaade understreges yderligere ved den Kendsgerning, at de af Distriktet nævnte Lønudgifter til Lokomotiv- og Togpersonale, der kan nedsættes ved at indføre Motordriften paa Slagelse—Værsløvsbanen, ganske vist kan borteliminere fra dennes Banes Udgiftsbudget, taget for sig, men ikke bortfjernes fra Statsbanernes sam-

lede Lønningsbudget, idet det paagældende Personale foreløbig ikke kan flyttes fra Slagelse henholdsvis fra Kalundborg uden at blive overkomplet paa de nye Stationeringssteder, hvor det maatte blive anbragt.

Hertil kommer, at Forflytninger af et saadant Omfang, som der her vilde være Tale om, og som i sig selv indeholder Fare for en Række nye Forflytninger, nemlig af Tjenestemænd, som før eller senere presses ud af de forflyttede, naar de i Tjenestealder maatte være yngre end disse, ikke alene paafører Statsbanerne betydelige Udgifter til Flyttegodtgørelse. Erstatning for dobbelt Husførelse, eventuelt Huslejetab o. s. v., men tillige forvolder de paagældende Tjenestemænd alvorlige Ulemper og direkte økonomiske Tab ved Afbrydelse af Børns Skolegang. Afbrydelse af Lærlineforhold. Afhændelse og Tab paa Ejendom, for blot at nævne nogle af de hyppigt forekommende.

Under Hensyn til alle disse Vanskeligheder, der vil optaarne sig saavel for Statsbanerne som for Personalet, saafremt Distriktets Forslag skulde gennemføres inden for en blot nogenlunde kort Tidsperiode, skal nærværende Mindretal indstille, at Motoriseringen og den i Forbindelse dermed foreslaaede Rationalisering af Tog- og Lokomotivtjenesten paa Slagelse—Værsløvsbanen foretages gradvis, efterhaanden som den kan foregaa, uden at Statsbanerne paaføres direkte Udgifter til Anskaffelse af Motorvognsmateriel, og uden at der foretages Tvangsforflytninger af Personalet.

En saadan trinvis Rationalisering vil tillige indeholde den Fordel, at der efterhaanden indvindes Erfaringer med Hensyn til Hensigtsmæssigheden af Motordriftens Indførelse paa denne Bane, hvor Transittrafik og Godsmængde endnu, selv i den stille Periode, er saa betydelig (jfr. Distriktets Oplysninger paa Side 11), at det efter Mindretallets Opfattelse ikke paa Forhaand kan fastslaaes, at Motordriftens Indførelse i det foreslaaede Omfang vil kunne iværksættes uden væsentlige Ulemper for Trafikens rettidige Afvikling og dermed heller ikke uden Gene for evt. ny Trafiks Erhvervelse.

Mindretallet kan ganske tiltræde den Opfattelse, at Statsbanerne — ogsaa under Hensyn til en for Befolkningen paa disse Egne fuldt betryggende samlet Trafikordning — bør rette sine Bestræbelser paa at opnaa det nærest mulige Samarbejde mellem Banerne og de Hovedautomobilruter, som berører Slagelse—Værsløvsbanens Opland. Men ogsaa under Hensyn til dette Forhold anser Mindretallet det for værende mest hensigtsmæssigt, saa længe der ikke haves nogen Oversigt over det samlede Trafikbehov efter en saadan Sammenlutnings Etablering, ikke at foretage Dispositioner, som efter kort Tids Forløb maatte vise sig at være mindre formaalstjenlige.



FRA MEDLEMSKREDSEN

Maskin- og Personalebennyttelse.

I Anledning af de i den sidste Tid i »Lokomotiv Tidende« fremkomne Artikler om Maskiningeniør Sørensen — ja, undskyld jeg simulerer lidt velopdragen og ikke skriver ham Sørensen — i Forbindelse med de nye Kørselsfordelinger og Maskinernes Benyttelse paa Sjælland, kommer jeg uvilkaarligt til at tænke 30 Aar tilbage, da jeg var Fyrbøder i Struer.

Lokomotivførerne i de faste Ture havde da hver sin Maskine at køre med, de overtog Maskinen, naar den kom fra Værkstedet og kørte med den, til den atter skulde dertil, ja, det blev endda foreslaaet paa et Delegeretmøde — jeg tror af daværende Redaktør Mouritzen —, at Lokomotivføreren skulde følge sit Lokomotiv paa Værkstedet, ligesom Skibsmaskinmestrene følger sine Skibe.

Nu kunde man jo tænke, at det kun var Lokomotivpersonalet, der havde den Opfattelse af Maskinbennyttelsen, men det var det ikke.

Administrationen var inde paa det samme; idet det tillagdes stor økonomisk Betydning, at Personalet var fuldt fortrolig med den Maskine, de kørte med og ene havde Ansvaret for, at den altid var i bedst mulig Orden.

Sammenholder man ovenstaaende med det, der nu foregaa i samme Retning, kan det jo ikke nægtes, at der er sket store Forandringer, og selv om man vel nok kan indrømme, at der før i Tiden fraa-sedes noget med Maskinerne, saa er det nu gaaet til den modsatte Yderlighed; idet man jo nu har forskellig Maskine til hver Tur og undertiden forskellig til Hen- og Hjemturen, naar dertil kommer en inhuman Tjenestefordeling — i den Forbindelse tænker jeg særlig paa Nedbrudsraadigheden, der skal overtages paa Hjemstedet efter en endt Tur — er det naturligt, at Personalet reagerer og i Fagbladet kritiserer Forholdene.

Jeg tror imidlertid ikke det nytter at skyde med skarpt paa Ingeniør Sørensen; men hellere søge at komme med i Rationaliseringsarbejdet — til Gavn for Lokomotivpersonalet — ud fra de Betragtninger, at vi ved, at de Eksperimenter, der nu foretages for at billiggøre Driftens, ikke standses, selv om det vender op og ned paa Personalets hidtilværende Arbejdsforhold.

At det blev Maskiningeniør Sørensen, der fik den Opgave at forenkle Udnyttelsen af Lokomotiverne og Personalet, var vi, der kender Maskiningeniørens eminentte Dygtighed, ikke i Tvivl om.

Det er en Mand, der ikke sparer sig selv, og naar det kan synes, han forlanger vel meget af Personalet, tror jeg, det skyldes, at han beregner, hvad der kan præsteres, ud fra sine egne rige Evner og store Interesser, hvad den Slags Mennesker er tilbøjelige til, og derved overser, at det ikke kan holde i Praksis.

Der var en lille Artikel i samme Lokomotivtidende om et Udvalg, der ogsaa udfører en velsignelsesrig Gerning; der stod til Slut, at der ved den beskrevne

Ordning spares 20 ansatte, det blev slet ikke omtalt eller kritiseret, og det er sikkert det Udvalg, der laver de største Fortrædeligheder for Personalet.

Jeg vil da søge Grunden til denne Tavshed i, at Organisationen har givet dette Udvalg sin Velsignelse, fordi den er klar over, at det ikke nytter at stritte imod, og maaske ikke mindst fordi nogle Organisationer er repræsenterede — Jernbaneforbundet med en af dets dygtigste Mænd, Hr. Chr. Vejre.

Saaledes var det, jeg tænkte mig, vor Organisation kunde gaa ind i den Del af Rationaliseringsarbejdet, der berører Lokomotivpersonalet; det var jo ikke alene retfærdigt overfor os, at vi blev repræsenteret der, hvor hele Personalets Arbejdsforhold fuldstændig omkalfatres, men det kunde ogsaa have praktisk Betydning for Administrationen at have en Lokomotivmand med i Arbejdet, der kunde formentlig saa ved fornødt Samarbejde skaffes nogle af de værste Ulemper bort, og umuligt var det jo ikke, at den praktiske Lokomotivmand kunde finde et eller andet at sætte i Stedet, saa Økonomien ikke led for meget.

Der er en iøjnefaldende Fordel mere i dette her foreslaaede, nemlig at skabe Ro om Arbejdet blandt Personalet, saa man tager det nye, der kommer, ikke med Tilfredshed, men i Tillid til, at det er det bedste, der kan opnaas i Tiden.

Mon lignende Betragtninger ikke har været medvirkende til at Jernbaneforbundet blev repræsenteret i Stykgodsudvalget? I saa Tilfælde er det jo lykkedes.

Hvordan det nu end gaar med det her foreslaaede, maa Organisationen i hvert Fald gøre alt for, at den kritiserede Nedbrudsraadighed bliver ændret, det er ganske utaaelige Forhold og maa kunne ændres uden nævneværdig Udgift.

Med Hensyn til Maskinløbet kan det vel ikke nægtes, at den økonomiske Fordel, der er ved, at Personalet kører med en bestemt Maskine, ikke kan opveje Fordelen ved, at Maskinerne løber frem og tilbage — over hele Jylland omtrent — og skifter Personale hist og her; men det kan jo ogsaa overdrives; og det er ikke interessant for en ældre Lokomotivfører at trave rundt paa Stationspladserne, segnende under Byrden af Værktøjskasse, Lagen-daase, Kittel eller Kappe og Madkasse. Kunde der ikke være et Rum eller en Kasse paa Maskinen, hvor de nødvendige Ting som: Vandstandsglas, Pakning, Splitter m. m. kunde opbevares? Saa kunde man da spare Værktøjskassen.

Fredericia, i Oktb. 1932.

Th. Jensen.

Hr. Th. Jensens Betragtninger er rigtige med Hensyn til Rationaliseringen. Da Stykgodsudvalget nedsattes, var dets Opgave af en ganske anden Karakter. Efterhaanden er Udvalgets Virksomhed blevet ret omfattende, hvilket man har Øje for.

Vandstandsglas m. m. kunde jo anbringes i den plomberede Kasse. Det kunde maaske gaa nu, tidligere kunde det ikke. Hvad saa med Køreplan, Togplan, Togreglement m. m.

Red.

Kørselsfordelingen for 1. Distrikt.

Hr. Redaktør!

I Tilknytning til den Artikel: »Den nye Kørselsfordeling«, i Bladet af 5. Oktober 1932 kunde Undertegnede nok ønske at fremkomme med et Par Bemærkninger desangaaende. Selve Kørselsfordelingens Format er praktisk og godt, derom er vi nok alle enige, dog er der en Fejl ved dem, som jeg herved vil tillade mig at oplyse den ærede Administration om, og det er følgende. Naar man udarbejder en Kørselsfordeling, sender den til Trykning, uddeler den til Personalet, og efter at Personalet har stillet sine Ændringsforslag til de udarbejdede Ture, og opnaar at faa store Ændringer, for Eksempel skal hele to Ture laves fuldstændig om, desuden smaa Rettelser i saa godt som alle de andre, ja, saa er det, jeg vil tillade mig at stille følgende Forslag. Hvis Distriktet i Fremtiden stadig vil bruge det Format til Kørselsfordeling da lade hveranden Side, eller ogsaa de 10 sidste Blade staa blanke til eventuelle Rettelser, da der jo ikke er Plads til at indføre Rettelser nogen Steder i Kørselsfordelingen med det Format den har nu. Om selve Indholdet kan vel ogsaa siges en Del, og specielt kan man ikke undgaa at falde over den stærkt inhumane Maade vore Tjenestetidsregler er fortolket paa i flere af Turene. Ihvorvel man tager D. S. B.s daarlige økonomiske Forhold i Betragtning, og til enhver Tid maa anerkende de Bestræbelser, der gøres for at forbedre denne Økonomi, saa er det vel ikke en absolut Nødvendighed, at det skal gaa ud over Personalet, thi det er, naar alt kommer til alt maaske end daarlig Maade at økonomisere paa, eftersom den strenge og opslidende Nattjeneste uden virkeligt Hvile og Opholdstimer i Hjemmet, virker haade aandelig og legemlig nedbrydende, og saa kan det være, at den Form for Økonomi vil give grimme Bagslag. Nu skal det erkendes, at det vel nok ikke er saa lige til en Sag at udarbejde en Kørselsfordeling for Personalet paa Gb., eftersom enhver kan se, ved at gennemgaa Køreplanerne, at omtrent al Kørslen til og fra Kh. foregaar tidlig om Morgen og sent om Aftenen og for den ydre Godsbanes Vedkommende hele Natten, men naar Forholdene er saaledes, ja, saa maa Administrationen med den Kendsgerning for Øje, ogsaa kunne lempe Turene efter rent menneskelige Hensyn, og ikke som nu gaa lige op til Stregen, efter hvad vore forældede Tjenestetidsregler tillader.

Et andet Forhold, som ogsaa fortjener at fremdrages, er den Afskedigelse af Aspiranter, som har fundet Sted her i 1. Distrikt, og særlig mærkvaerdig ser det ud, eftersom forskellige Medlemmer af vort nuværende Ministerium flere Gange har slaaet til Lyd for at holde saa mange Folk i Arbejde som muligt for at mildne den frygtelige Arbejdsløshed, som i Øjeblikket hænger vort Samfund. En anden Ting angaaende Aspiranternes Afsked, som vist mange ikke kan forstaa, er det, hvorledes kan man paa Rigsdagen tilrettelægge og lovfæste en Tjenestemandsløst, hvor Aspiranternes Forhold ogsaa er taget i Betragtning, saasom betydelig mindre Løn i Aspiranttiden osv., osv., osv., nu pludselig afskedige disse

Mennesker med det fattige Haab, at der maaske bliver Brug for dem til næste Sommer. Man skulde dog mene, og det tror jeg, at de fleste vil give mig Ret i, at D. S. B. har om ikke en juridisk saa en moralsk Forpligtelse til at holde disse Mennesker i Arbejde, og hvis Administrationen ikke er klar over, hvad de skal benytte dem til, ja, saa er det ikke vanskeligt, thi ved en Forhandling med Personalet med Punktet Lettelse af Turene paa Dasgordenen, skulde vi hurtig faa dem anbragt ved det Arbejde, som de alle er gaaet ind til med Lyst og Glæde, men som de nu pludselig er ret ud af.

København, i Oktober. S. Suneson.

Den ærede Indsenders Betragtninger angaaende Kørselsfordelingsformatet er rigtige, naar han siger, der ingen Plads er til Rettelser. Enten maa der stikkes blanke Blade ind, hvorpaa Rettelserne kan foretages, eller man maa sende Rettelsessider ud, der kan klæbes ind til Erstatning for kasserede.

Red.



25 AARS JUBILÆUM

Den 1. November kan Lokomotivfører H. A. Loft, Ørebakken 12, Helsingør, fejre 25 Aarsdagen for sin Ansættelse som Lokomotivmand.



Lokomotivfører H. A. Loft.

Jubilaren har forsaavidt hele sit Liv været knyttet til Statsbanernes Maskintjeneste. Udlært paa Aarhus Centralværksted, hvor Faderen var Kobbersmed, blev han efter udstaaet Militærtjeneste den 1. Juli 07 ansat som Lokomotivfyrbøder i Frederikshavn, hvorfra han i 1911 søgte tilbage til Aarhus. 1. Maj 1919 udnævntes Loft til Lokomotivfører i Struer, men byttede umiddelbart derefter til Fredericia, hvor han forblev til 1. August 28, da han søgte til Helsingør, hvor han antagelig faar blivende Ophold.

I den Tid, Jubilaren har opholdt sig her, har han indenfor vor Afdeling udført meget godt Arbejde som Afdelingskasserer, og han har ved sit noble og vindende Væsen skaffet sig mange Venner, og der vil utvivlsomt paa hans Festsdag blive vist ham megen Opmærksomhed saavel fra Kolleger som alle, der kender ham.

Fra Afdelingen bringer vi Jubilaren en Tak for Tiden, der svandt og Ønsket om Held og Lykke i Fremtiden.

V.

DØDSFALD

Fredag Aften den 23. Septbr. afgik Lokomotivfører Jens Nielsen i Roskilde ved Døden.



Lokomotivfører Jens Nielsen.

Nielsen havde været sygemeldt i nogen Tid paa Grund af en Aarelidelse i det ene Ben. Om Torsdagen mødte han til lettere Tjeneste og rangerede et Par Timer, men dette kunde Benet ikke taale, og han blev sygemeldt igen. Om Fredagen Kl. 22½, umiddelbart før Nielsen skulde i Seng, faldt han om i Soveværelset og udaandede et Kvarter efter. Dødsårsagen var en Blodprop.

Afdøde blev 59 Aar og havde de sidste 16½ Aar gjort Tjeneste i Roskilde, han var meget afholdt, saavel inden for Jernbanen som af Byens Borgere, han var stærkt socialt interesseret og havde et varmt bankende Hjerte for de daarligst stillede i Samfundet — Landevejens Born — for disse gjorde han indenfor Bestyrelsen i »Arbejde adler« et stort uegennyttigt Arbejde.

Søndag Aften den 25. fulgte efter en Højtidelighed i Hjemmet et stort Følge afdøde til Jernbanen. Begravelsen foregik i Odense Søndag den 2. Oktober fra St. Hans Kirke. Der var et Væld af Blomster og Kranse og et stort Følge. Kolleger fra Ro. stod Æresvagt ved Baaren, ligesom Ro. og Kh.s Faner paraderede.

Ved Graven udtalte Afdelingsformanden nogle Mindeord om Afdøde og sagde den sidste Tak og det sidste Farvel til ham.

P. A. J.

Mandag den 12. September afgik Lokomotivfører S. A. Jensen, Aalborg, ved Døden. Jensen havde Raadighedstjeneste i Remisen og opholdt sig i Opholdsstuen, hvor han sad ved Bordet sammen med nogle andre; pludselig faldt Jensen sammen, ramt af et Hjerteslag.

Der blev straks ringet efter Falck, der straks kom til Stede og kørte ham til Kommunehospitalet, hvor det konstateredes, at Døden var indtruffen straks.

Afdøde begravedes Søndag den 18. under meget stor Deltagelse, seks Kolleger stod Æresvagt, og Aarhus Afdelings Faner paraderede ved Kisten.

Ære være hans Minde!

C. F.

LOKOMOTIVPERSONALETS HJÆLPEFOND

Uddeling af Understøttelse.

I Henhold til Hjælpefondens Vedtægter uddeles i December Md. d. A. Understøttelser i Portioner paa 50—100 Kr., der kan søges:

- 1) af Medlemmer.
- 2) af pensionerede Lokomotivmænd.
- 3) af Lokomotivmænds Enker.
- 4) af forældreløse Børn under 18 Aar efter de under 1), 2) og 3) nævnte.

Ansøgningskemaer udleveres fra 15. Oktober og må senest være tilbagesendte den 15. November d. A. til Lokomotivmændenes Hjælpefond, Reventlowsgade 28, København V.

De Ansøgere, hvem Understøttelse bevilges, vil modtage Underretning herom den 15. December d. A.

Repræsentantskabet.

FANEINDVIELSE

D. L. F. Randers Afdelinger afholder Faneindvielsesfest Torsdag den 3. November Kl. 18,15 i Højskolehotellens Festlokaler, hvortil udenbys Medlemmer af D. L. F. er hjertelig Velkommen.

PROGRAM:

Kl. 18,15 Faneindvielse.

Kl. 19,15 Spisning.

Der serveres: Suppe med Boller, And og Flæskesteg m/Rødkaal og Kompot, Dessert: Is Nugat, Mokka.

Kl. 21,00 Bal f. f. Orkester.

Kl. 1,00 Slutfinale.

Mange Overraskelser vil finde Sted i Aftenens Løb.

Deltagelsespris 3,00 Kr. prø persona.

En god og billig Aften garanteres: »Kom, se og hør».

Festudvalget.

JUBILÆUMS OG FESTKASSEN FOR LOKOMOTIVFØRERE I 1. DISTRIKT

afholder i RITZ' Selskabslokaler i »Vesterport«, Vesterbrogade, København, den 8. November d. A. Kl. 12,30 Festfrokost for Jubilæarerne fra 1. Juni, 1. Juli, 1. August, 1. Oktober og 1. November 1932.

Der serveres Dyreryg, koldt Bord, Øl, Snaps, Kaffe, Cognak og Cigarer, alt for en Pris af 8,00 Kr. pr. Kuvert.

Pensionerede Medlemmer skal kun betale 5,00 Kr. pr. Kuvert.

Man bedes tegne sig paa de i Afdelingerne fremlagte Lister, og for Pensionisters Vedkommende bedes Meddelelse om Deltagelse sendt til undertegnede senest den 3. November d. A.

P. S. V.

A. Rosenkilde Laursen,

Bevtoftegade 8, St. V. Telefon Eva 2590.

LOKOMOTIVMANDSREVVYEN

Opmærksomheden henledes paa, at der er Revy og Bal i Palælokalerne Tirsdag den 1. og Onsdag den 2. November samt tillige i Roskilde paa Hotel Prinsen Torsdag den 3. November.

Musikdirektor Th. Dyring fra den kgl. Livgarde dirigerer et 10 Mands Orkester.

Solodanserinde Edel Brüggemann fra Tivolis Pantomimeteater assisterer i Revyen.

Sangforeningen Heimdal medvirker med et 12 Mands Sangkor.

Da vi har lejet Byens største Lokale, forventes stor Tilslutning.

Alle er velkomne, og da der kun sælges et begrænset Antal Billetter til hver Forestilling, bedes man sikre sig Adgangskort i god Tid til den Aften, man ønsker.

Adgangskort à Kr. 1,60 faas hos Karl Olsen, Ejnar Christensen og N. F. Christensen.

Festudvalget.

STEMPLER OG HJUL

Da Roskilde Afd. er den eneste, der lader Lokomotivmandsrevyen 1932 opføre i Provinsen, indbydes herved Personale fra samtlige Depoter paa Sjælland til at overvære Revyen med paafølgende Bal Torsdag den 3. November Kl. 20 pr. paa Hotel Prinsen.

P. F. V.

J. Knudsen, Ro.

RABATBILLETTER

til *Zoologisk Have* samt *Badeanstalten »København«* kan faas paa Foreningens Kontor.

LOMMEHAANDBOGEN

Husk at bestille den! Skriv paa!

Vi henleder Opmærksomheden paa de udsendte Lister til Paategning af Bestilling paa Lommehaandbogen for Lokomotivmænd m. fl. Endvidere henledes Opmærksomheden paa, at der i den nye Udgave er optaget et Par Afsnit, og at alt Stoffet er gennemgaaet rationelt og i enhver Henseende ført à jour.

Det er nu paa den Tid, at Bestillingslisterne inddrages, og Bestillingerne indsendes; det er derfor yderste Frist, hvis man vil sikre sig et Eksemplar af Lommehaandbogen Aargang 1933.

Derfor skriv paa nu! Senere Bestilling er maaske bagefter!



Hr. Redaktør!

Maa jeg ogsaa faa Lov at fremsætte et Par Bemærkninger i Deres ærede Blad.

Jeg vil nemlig paa denne Maade gerne hilse paa Caspar Røgbrænder i Anledning af hans Artikel i

Nr. 19, hvor han skriver om den landskendte og blandt Lokomotivmænd sørgelig berømte Sørensen.

Ja, kære Caspar, det, der giver mig Pennen i Haanden, er egentlig din Bemærkning om, at der alligevel er nogle, der holder af Sørensen, ja, ved Gud, det er der, men Sørensen selv paastaar nu ogsaa, at vi alle engang vil komme til at elske ham, og det er jo ogsaa muligt, at han med sit »joviale« Væsen vil komme til at kunne ta' nogle — er det ikke saaledes, man siger? Der er virkelig Mennesker, der kan gaa i Ilden for andre blot for et Skulderklap.

Ved du, Caspar, at der ogsaa er nogle, der siger, at han er meget dygtig, det har jeg forresten ogsaa selv troet engang, og paa nogle Omraader er han det ogsaa nok, for han har da allerede forstaaet at sætte sig selv der, hvorfra alle Bestemmelser fra Distriktets Maskintjeneste skulde udgaa; ja, virkelig, man skulde tro, han allerede var Maskinbestyrer.

Men jeg vil bestemt hævde, at Sørensen ikke er nogen Dygtighed til at lave Kørselsfordelinger, for dem, man nu har faaet i 1. Distrikt, kan man godt sammenligne med en Cocktail, saadan er det hele mixet sammen, og tænk saa, at han virkelig tror, der tjenes 200 000 Kr. paa den Historie; han tror virkelig, at Personalet kan omgaas Tjenesten med samme Nidkærhed og Interesse som tidligere, da man havde Ture, som man var bleven enige med Administrationen om ved Forhandling. Det tyder nu ikke paa særlig Dygtighed, i hvert Fald er han da — efter min Mening — ikke nogen god Psykolog.

Hvad mener du, Caspar Røgbrænder? Jeg vil nemlig gerne høre din Mening, for du skriver saa fornuftig og saa sandt.

Du skriver ogsaa om ham den elskelige, behagelige Mand derude paa Godsbanegaarden, at han godt kan lide Sørensen; det er da egentlig ikke saa mærkeligt, om de vil være hinanden lidt behjælpelige, for sæt nu, at Sørensen kom ned paa den andens Kontor og opdagede, hvor mange Mand der er.

Hvis han rigtig vil spejde efter dette Fænomen, saa vil han opdage, at der er 10 Mand, tænk 10 Mand, og kun een, der har noget at sige, kun een, der har Myndighed til at besvare Spørgsmaal fra Personalet.

Ja, min gamle Ven og Lidelsesfælle, der ligger virkelig et stort Problem i alle disse Ting, og jeg tænker mere derover, end du maaske tror, for jeg troede, at vi Lokomotivmænd var vigtige Led i Sikkerhedstjenesten, men det kan ikke passe, for vi skal bydes en Tjeneste, saa vi nemt kan komme til at staa med trætte Øjne, og dog skal vi holde Ud-kig saavel ved Nat som ved Dag, men mange andre, som slet ikke har med Sikkerheden at gøre, de maa ikke have mere end 7—8 Timers Tjeneste, og alle andre, end det kørende Personale, har det saaledes, at de i en ½ Time kan spise deres Mad i Ro og Mag, medens vi kan staa paa et Lokomotiv i Varme og Kulde, i Regn og Sne, i Lys og Mørke i 9—10 Timer, uden at der levnes os Tid til at spise et Stykke Mad.

Vi skal i al Slags Vejr søge den Maskine op, som vi skal køre med, sommetider kan det være paa Stationspladsen til andre Tider i Kulgaarden, vi kan stige paa Maskinen uden at være sikker paa, at alt er, som det skal være, og det blot fordi den lille Mand med de spidse Albuer er kommen fra Struer og her til Hovedstaden.

Tænk dig saa Caspar, Sørensen siger ogsaa, at vi smører alt for meget og renser Fyret alt for tit, som om han har mere Forstand paa det end vi, som har kørt i mange, mange Aar, for det er vel ikke saaledes, at han mener at have Forstand paa de Dele, blot fordi hans Fader har været Lokomotivfører, for det kan ikke være, fordi han er Ingeniør og har kørt med i Magsvej, og der intet har været i Vejen.

Naa, strenge Herrer regerer sjælden længe, og tror du ikke nok, Caspar, at den Herre brækker Halsen en skønne Dag ved alle de Krumspring, han gør. Tror du, han vil tage noget Ansvar paa sig, hvis der sker et Uheld eller Ulykke, enten fordi Maskinen ikke er i Orden, eller fordi Personalet er trætte, tror du, Caspar, at han vil slaa sig for sit brede Bryst og sige: »Skylden er min, straf mig, det er mig, som ved et Magtsprog har bevirket, at Maskinerne ikke kan være i Orden, og Personalet ikke kan være udhvilede!«

Ja, kære Caspar Røgbrænder, jeg spørger bare, fordi jeg gerne vil høre din Mening, for jeg tror nemlig ikke saa stort om den lille Mand.

Med Hilsen og Haandslag

Jasper Gnistfanger.

Vi har endvidere modtaget følgende, skrevet paa Marginen af Side 248 (forrige Nr.), hvor en »Caspar Røgbrænder« Artikel findes. Notitsen er anonym, og vi tvivler paa, at paagældende hører til dem, der kan betegne »D. L. T.« som sit Medlemsblad, i hvert Fald hører vedkommende til de faa, der altid findes, der ikke forstaaer Betydningen af, at Sammenhold er det vigtigste. At han ikke tør vedstaa, hvad han skriver med sit Navn, beviser for os, at han hører til dem, der nødvendiggør, at Gulvmaatterne ofte maa luftes for at undgaa for stærk Stank. Her er omtalte Produkt:

»Vedlagte Artikel er efter min Mening ganske uegnet til at optages i vort Medlemsblad. Man skulde tro, den var skrevet af en uartig Skoledreng i Lømmelalderen og ikke efter al Sandsynlighed af et voksent Mandfolk. Indholdet er uden nogen Mening og blottet for saglig Kritik. Vedkommende, den er rettet imod, kan dog, til Trods for hvad han ellers foretager sig, gøre Fordring paa en anstændig Omtale, blandet med en Smule Fornuft i Angrebene.

G. B.

Vi har bedt »Caspar Røgbrænder« svare paa begjærede Stykker, og her følger C. R.s Bemærkninger:

Her. Redaktør!

De skal have Tak for Deres Venlighed at lade mig faa Lejlighed til at svare paa de fremsendte Artikler.

Mine Bemærkninger til »Jasper Gnistfanger« bliver ikke mange og lange, fordi hans Bemærkninger er første Klasses. Selvfølgelig er ham, Sørensen, en Dygtighed, har han ikke, i den korte Tid han har virket her, samlet Personalet til enig Protest mod hans Kørselsfordelinger. Altsaa, han er dygtig til at samle Personalet mod Administrationen. Naturligvis kan han lave Kørselsfordelinger, det er all right, men skal der være menneskelige Hensyn i Turene, kan han ikke, han arbejder, som Personalet var Maskiner.

Naa, han har faaet lavet en rigtig Slaveanstalt ud af det, og jeg tror altsaa ikke paa, at Hr. Sørensen saadan uden videre vil paatage sig noget Ansvar, selv om han indirekte maatte være Aarsagen. Jeg er altsaa enig med Jasper.

Med Hensyn til den lille Notits af G. B. er Enigheden saa som saa.

Det er jo saadan, at der i alle Kredse findes Folk, som ikke med en Smule Humør kan tage en saadan lille Opsats som den, der klages over. Og jeg er altsaa ked af, at jeg skal være Aarsag til, at Redaktøren faar Ubehageligheder. Men jeg er mere ked af, at der blandt Lokomotivmænd (hvis det er en Lokomotivmand?) skulde findes et Individ, der ikke kan forstaa, hvad Meningen er med mine skrevne Ord, naar han kender lidt til Historien. Ham, den anonyme G. B. er jo til at beklage, for det første, fordi hans Mangel paa Fatteevne er saa urimelig stor, og for det andet, fordi han, hvis han havde sat sit Navn under Artiklen, uden Tvivl var kommen i Kridthuset paa Gl.

Altsaa, jeg kan ikke gøre for, at Manden er dum; her var jo en gunstig Lejlighed for ham til at faa melet sin Kage.

Lige til sidst, vil jeg henlede den *anonymes* Opmærksomhed paa, at Jasper Gnistfanger synes godt om det, som G. B. ikke synes om.

G. B. kan altsaa ikke li', at man taler frit fra Leveren.

Naa, altsaa. Herregud, han ka' li' Sørensen.

Med Hilsen og Haandslag

Caspar Røghbrænder.

TAK

Alle dem af mine Kolleger og Medarbejdere, som viste mig Opmærksomhed paa min Jubilæumsdag og derved hidrog til at gøre den saa festlig for mig, beder jeg modtage min bedste Tak.

H. V. Jørgensen, Roskilde.

Vor hjerteligste Tak for venlig Deltagelse ved vor kære Fader og Svigerfaders Død og Begravelse.

Leander og Margrethe Jensen.

Edith og Karl Wendelboe.

Hjertelig Tak for venlig Opmærksomhed ved mit Jubilæum.

S. Ploug Rasmussen, Kb.

Alle, der har glædet mig paa min Jubilæumsdag, beder jeg modtage min bedste og hjerteligste Tak.

H. Jensen »Nyborg«.

Hjertelig Tak for den store Deltagelse ved Lokomotivfører Jens Niensens Død og Begravelse. En særlig Tak til Lokomotivfører C. Koue for Trøst og Støtte i vor store Sorg, og til Lokomotivfører Philip Jensen for de smukke Taler ved Bisættelsen og Graven. Og Tak for de smukke Dekorationer fra de forskellige Afdelinger.

Tak til alle.

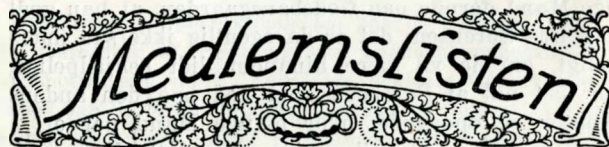
Familien.

Min hjerteligste Tak for al venlig Opmærksomhed ved mit Jubilæum.

C. F. Olsen, Helsingør.

STATSBANEPERSONALETS BIBLIOTEKER Nye Bøger.

- | | | |
|--------|-------|---|
| 16444b | 15214 | do.: do. II. |
| 16445 | 15200 | Holm, Hans: En Gang, to Gange — eller aldrig. |
| 16446 | | O'Flaherty, L.: Mr. Gilhooley. |
| 16447 | 15201 | Sabatini, R.: Kaptajn Blods nye Bedrifter. |
| 16448 | 15208 | Westermann, P. F.: Over Bjergene. |
| 16449 | 15205 | Wallace, E.: »Tigeren«. |
| 16450 | 15202 | Crawshay-Williams, E.: Nat i Hotellet. |
| 16451 | 15213 | Dell, Ethel M.: Paa det uvisse. |
| 16452 | 15226 | Ervø, Jens: Fem-Masteren »København«. |
| 16453 | 15217 | Wallace, E.: Den tavse Detektiv. |
| 16454 | 15218 | Wodehouse, P. G.: Hæng i, Jeeves. |



Optaget som ekstraordinært Medlem:

Pens. Lokomotivfører K. L. Faldborg, Hejsøvej 1, 1., Korsør.

Pens. Lokomotivfører N. P. Mogensen, Grambysvej 55, Rødovre pr. Valby.

Pens. Lokomotivfører C. C. Vindeløv, Holsteinsgade 23, 1., København Ø.



Forflyttelse fra 1.—10.—32:

Lokomotivfører P. C. Sprogø, Tinglev (Depotforstander), til Padborg med Ophør af Funktion som Depotforstander.

Lokomotivfører C. Leegaard, Bramminge (Depotfor-

stander), til Tønder med Ophør af Funktion som Depotforstander.

Lokomotivfyrbøder V. Mortensen, Tinglev, til Tønder.

Fritagelse efter Ønske og af Helbredshensyn for Hvervet som Depotforstander:

Lokomotivfører A. C. V. Andersen, Hobro (Depotforstander), fra 8.—11.—32.

Tildeling af Hvervet som Depotforstander med Station som hidtil:

Lokomotivfører O. E. Ovesen, Hobro, fra 8.—11.—32.

Afsked:

Lokomotivfører N. Friholt, Slagelse, efter Ansøgning paa Grund af Alder med Pension fra 31.—12.—32 (min. Afsked).

Lokomotivfører A. C. Schrøder, Assens, efter Ansøgning paa Grund af Alder med Pension fra 31.—1.—33 (min. Afsked).



PAA RATEBETALING

Herre Skræderi og Konfektion, Dame Overtøj og Kjoler, samt Børne Ekvipering.

Søg en Forretning, der har eksisteret gennem næsten 30 Aar, og hvis store Konto Antal — 160 000 — er en Garanti for, at vore Kunder er tilfredse og kommer igen Aar efter Aar.

Vore Priser er billigere end Kontantforretningers paa Grund af vore smaa Omkostninger, store Omsætning og direkte Stofindkøb. Køb dansk. Vi beskæftiger henved 300 Syere og Skrædere. Køb hos os, saa faar De Valuta for Deres Penge, og Pengene bliver i Landet.

CARL JACOBSEN & Co. Hjørnet af Nr. Farimagsgade 64 og Vendersgade 12.
Tag ikke fejl, husk, indgangen er paa Hjørnet.

Støt dansk Industri — Køb danske Varer!

Helsingør Vin-Kompagni.
Udsøgte Vine og Spirituosa.
Telefon 929.

Tandlæge
FRK. SØRENSEN
Konsultation: 10—7.
Istedgade 69.
Telf. Vester 905.

LOVE MARGARINE



FINESTE KVALITET TIL BORDBRUG

BIL EJENDOM

KAN JEG GØRE FOR, JEG ER HELDIG!

Kan jeg gøre for, jeg bliver Ejer, naar jeg køber Lodsedler i Det danske Kolonial Lotteri. Jeg bør vide, der er 50000 Numre, 21175 Gevinster og 8 Præmier.

Lodsedler 1/2 24 Kr. 1/3 12 Kr. 1/4 6 Kr. 1/5 3 Kr. faas i Kollektionen **NAKSKOVVEJ 25, Tlf. Valby 2825 x.**

Albani Bryggeri

Afdeling:

Slotsbryggeriet's

Husholdningsøl og Skibsøl i original pasteuriseret Aftapning saavel paa Hel- som Halvflasker, samt Slots-Apollinaris og Slots-Citronvand er bedst.

Brug Svendborg Eksport Mi-Co.

ERMOL

fin, frisk og fyldig!

Drøjere i Brug og mere velmagende.

Nærværende Nummer er afleveret paa Avispostkontoret d. 21. Oktober.

REDAKTION: Vesterbrogade 91, 1. 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:
Reventlowsgade 28, København V.
Telefon Central 14 613. — Kontortid Kl. 10—4.
Postkonto: 20 541.

HOTEL POSTGAARDEN

Telf. 29 og 66. anbefales. Telf. 29 og 66.
Rimelige Priser. • Gode Lokaler.

ENGELSK BEKLÆDNINGSMAGASIN

Telefon 346 NYBORG Telefon 346

Steentoft – Skotøj

Husk Havana Huset
Korsgade
Gustav Jensen

Største Udvalg i
Dame- og Børnehatte
Minka Jensen
Nørregade 10



RICHARD LEHN

I. Kl. Herreekvipering. - Telef. 68

Nyborg Herregaardsmejeri.

1. Kl.s Mejeriprodukter. Telf. 79.

NORDISK KAFFE KOMPAGNI'S

Kaffe er bedst!

Forlæng den hos Deres Købmand.

KONTANTFORRETNINGEN

CHR. CLAUSEN

ALT I MANUFAKTUR

Nyborg

Forenede Trælastforretninger.

Telf. 146. - Strandvejen 1. - Telf. 146.

Største Lager i Østfyn
af Trælast og Bygningsartikler

Nyborg Læderhandel

Største Udvalg i udskaaret
Læder og alt til Faget
henhørende.

Nyborg Kulimport

ved Chr Petersen

Havnegade 6 & 8 - Tlf 15 & 23



Fredericia Kul- og Brændehandel A/s

Telefon 955. Telefon 955.

Alle Sorter Brændsel i prima Kvaliteter.

A/s Fredericia Trælasthandel

Trælast. - Støbegods og andre Bygningsartikler.

Telefon 60. ——— For Støbegods Telefon 460.

DEN FOLKELIGE FORSAMLINGSBYGNING

(lige overfor Landsoldaten)

Store Bal- og Selskabslokaler.

Telefon 85. **VALD. PETERSEN** Telefon 85

S. Bastiansen & Søn

Vendersgade 9 - Telf. 227

Uhrmager & Guldsmed

Fest- & Jubilæumsgaver

Avertér her i Bladet.

Tapet - Malerverer - Linoleum - Voksdug

E. H. KRISTENSEN

Gøthersgade 24 Tapet- og Farvehandel Telf 18

Husk

Winther Jensens

Bageri & Conditori.

Tlf. 180. Knudshovedvej. Tlf. 180.
Brødet bringes overalt i Byen.

P. Lundtofte & Søn

Tømrermestre

Telf. 265 • Telf. 265

Jydske Strikkeriers Udsalg.

Indeh. H. Prehn.

Tlf. 665. Nørregade 16. Nyborg.

Alt i Trikotage.

JENS ANDERSEN

Telefon 216.

er billig med

Telefon 216.

KJOLER OG OVERTØJ

CAFE FÆRGE GAARDEN

Godt Madsted. - Billige Priser.

TELEFON 582.

STØT VORE ANNONCØRERI!