

32. Aargang N^o 21

REDIGERET AF C. M. CHRISTENSEN

5. November 1932

TJENESTEN

Der spares af alle, og der spares paa alle mulige Omraader, og den nye Generaldirektør har fra November 1931 til August 1932 sparet 996 Mand. Man kan vel sige, at for saa vidt det er rigtigt, og for saa vidt det passer til normal Drift, at det er ganske godt gjort. Og alligevel siges der, at der, selv om der skulde ske en Stigning i Arbejdet, i Trafiken, er en tilstrækkelig stor Margin, d. v. s. tilstrækkelig store Udvidelsesmuligheder. Dette er egentlig mærkeligt, det har vi staaet overfor adskillige Gange, og det er ligegyldigt, hvor meget man sparer, Marginen er altid tilstrækkelig stor. Sikkerheden er tilstrækkelig, man jonglerer med Ord, der skal være saa megen Sikkerhed som muligt, nej, der skal bare være tilstrækkelig, om det er forsvarligt, er et andet Spørgsmaal.

Nu kører Lokomotiverne Landet rundt; dem, der bruges, skal saa vidt muligt løbe hele Tiden, — om der er tilstrækkelig Tid til Udvaskning og Reparation, er en Sag for sig, eller om der er sat Tid af ofte nok til Udvaskning og Reparation, er en anden Sag. At det til Tider kan være vanskeligt at holde Vandet paa Kedlen, bliver Personalets Sag, og at det er nervenedbrydende, maa man se bort fra. At det er andet Personale, der ser Maskinen efter end det, der kører med den, er i sin Orden, og at Personalet føler Utryghed ved Ordningen, kommer hverken Ingeniør Sørensen eller andre ved. At den Sikkerhedsfølelse, der fylder Lokomotivpersonalet, naar de kører med en kendt Ma-

skine, er af stor Værdi, vidste vore Foresatte i tidligere Tid, men om de Foresatte, vi nu har i Rationalismens Tidsalder, ved noget om det, er i høj Grad tvivlsomt. Der er efter den Maade, hvorpaa Kørselen tilrettelægges, ringe eller ingen Sandsynlighed derfor.

Det er Inhumanitetens Aand, der har været ledende, og her ved Statsbanerne er der ingen som helst Hensyntagen til det noget ældre Personale, — en Lokomotivmand er en Lokomotivmand, og de skal paa den Tid, de begynder Tjenesten ved Statsbanerne, til de slutter af, gamle og graa, kunne tage den samme fysisk anstrengende Tjeneste. Der er intet, der hedder lettere Tjeneste, — enten kan man gøre Tjeneste, eller man kan ikke. Det kan dog være anderledes i en anden Etat: den, hvorfra vi har hentet vor Generaldirektør, dér har man lettere Tjeneste til de Folk, som er kommen lidt til Aars.

Her ved Statsbanerne raser den vilde Jagt uden Ophør, og Generaldirektøren har faaet mange og ivrige Hjælpere; det er, som drejede det sig om at faa Tallet paa Arbejdsløse til at stige saa meget som muligt. Og Hr. Sørensen er en ivrig Deltager. Det drejer sig jo om at gøre sig saa bemærket som muligt, der er jo Mulighed for en Chance nu, hvor de gamle skal gaa, og kan man spare, saa kan det dog hænde, at man kan være blandt de heldige med Avancement.

Hvad har han lavet, og hvor meget har han sparet. Det er næsten ikke til at gøre op. Han har lavet nogle Ture, men saa vidt vi ved, har han ikke lavet en eneste tilfredsstillende Tur. Det maa da være kedeligt for ham, — men een

er der vist, der er glad for ham, og det er vor Maskinchef.

Det kan da vist med Rette siges om ham, at han ikke har saa forfærdelig meget Kendskab til Kørselsfordelinger, ikke har nogen intim Forstaaelse af, hvad man kan byde Lokomotivmændene. Tjenesten paa et Lokomotiv er af en egen Karakter; den er baade af fysisk og psykisk Karakter. Man skal have været praktisk Lokomotivmand for at forstaa den. Derfor er vi ilde farne, naar en Mand som Sørensen faar Lov at skalte og valte med det hele, naar det kun gaar ud paa allevegne at spare, og dem, der eventuelt skulde holde lidt igen, enten ikke har Forstand paa Tingene eller er indstillet paa at gennemføre Tjenesten paa den billigste Maade, uden Hensyn til, om den er inhuman.

FOLKETINGSVALGET

Onsdag den 16. November skal vi igen til Valg, denne Gang til Folketinget. Ordinært skulde vi først have haft Valg til Folketinget til Foraaret 1933, men Oppositionspartierne har ved deres Holdning fremtvunget Valg allerede nu, idet disse Partier ved deres Modstand mod forskellige vigtige Loves Gennemførelse, bl. a. angaaende den Valuta- og Handelspolitik, Regeringspartierne ønskede at følge, har gjort det umuligt for Regeringen at fortsætte, forinden man har faaet Vælgernes Mening at vide.

Det var efterhaanden blevet aabenbart, at Oppositionspartierne fra denne Samlings Begyndelse førte en ren Udsulningspolitik mod Regeringen; ingen af de vigtige Lovforslag, der var fremsat i Folketinget, fik en saadan Behandling, at der var Mulighed for en Gennemførelse i en Form, som Regeringen kunde modtage. Oppositionspartierne benytter det lille Flertal, de har i Landstinget, til at standse al Lovgivningen paa Rigsdagen.

En saadan Visnepolitik kunde Regeringspartierne naturligvis ikke finde sig i, men maatte gaa til det Skridt, som nu er taget, for at faa Vælgernes Dom over den Politik, der er ført. Det er blevet sagt, at Regeringen ønskede at løbe fra sit Ansvar, men intet er mere fejlagtigt. Det, man ønsker at vide er, om Væl-

gerne ønsker, der skal fortsættes efter den samme Linie som hidtil, med andre Ord: om Regeringen har et Flertal af Vælgere bag sig. Det vil sikkert være af Betydning at faa dette Spørgsmaal klaret, saavel for Regeringspartierne som Oppositionspartierne.

Lovgivningsarbejdet har i den forløbne Valgperiode staaet i Kompromisets Tegn; Tjenestemændene husker dette bedst blandt andet ved Tanken paa Lønningsloven af 1931, som baade Venstre og de Konservative satte deres klamme Haand paa. Der er ingen, der har været rigtig tilfreds, hvad jo netop skyldes Kompromiserne, og derfor maa vi haabe, og vi nærer for saa vidt heller ingen Tvivl om, at den Vælgerhær, der staar bag den nuværende Regering, maa vokse i Tal og blive saa stort og saa stærkt, at Oppositionspartierne kan forstaa, hvad Meningen er, og saaledes, at det hidtidige Styre med større Kraft kan fortsætte Landets Regering til Gavn for den store Befolkning.

Det, vi sagde forinden Landstingsvalget den 6. September, kan vi gentage nu foran Folketingsvalget: Der staar umaadelig meget paa Spil for Tjenestemændene ogsaa ved dette Valg, derfor bør alle Tjenestemænd være med i Arbejdet for at skaffe det størst mulige Vælgerflertal bag Regeringen. Der er vel ingen Tjenestemand, som ikke nu ved Besked med, hvad der venter os, hvis en Madsen-Mygdal skal til at danne Regering. Hans Metode til at komme gennem Krisen er velkendt, det er den ene: at skære ned, hvilket bl. a. var noget af det sidste, han sagde i den hjemsendte Rigsdag. Altsaa: »Skær Udgifterne ned«.

Vi Tjenestemænd kan jo intet andet vente os, hvis Oppositionspartierne skulde komme til Styret. Det vilde være i Uoverensstemmelse med deres Fortid, hvis de ikke med Iver og Lyst igen vilde gaa i Lag med Lønnedskæringer. Et Tilbageblik fortæller os, hvorledes de nævnte Partier har behandlet Tjenestemændene. I Rigsdagssamlingen 1921—22 gennemførte Ministeriet Neergaard en Nedsikring af Konjunkturtillægget med 33 Procent. Aaret efter gennemførte Neergaard en Nedsættelse af samme Tillæg med 10 Procent.

I 1924, da Stauning havde dannet Regering, lykkedes det at gennemføre en Forbedring af Konjunktur- og Stedtillæg, men i 1926—27 gennemførte Madsen-Mygdal en Nedsikring, oven

i Købet en forskudsmæssig Nedskæring, af Konjunktur- og Dyrtidstillæg.

Disse forskellige Data bør man huske paa, man bør huske paa det og handle derefter; det har altid vist sig, at naar Venstre og de Konservative har Magten, er det ensbetydende med, at Tjenestemændene skal lægge Ryg til, og det vil vi ikke, derfor skal vi handle derefter fra nu af og til Valgdagen og lægge al vor Kraft deri og paa Valgdagen give Demokratiet vor Stemme, saaledes at Ministeriet Stauning kommer til at sidde urokkeligt fast.

STATSBANERNES BERETNING OM DRIFTEN

1. Oversigt over Aarets Virksomhed.

(Fortsat.)

Godstrafikken er gaaet stærkt tilbage. Vægten af det befordrede Gods er gaaet ned med 9,0 pCt. og Antallet af Tonkilometer med 6,8 pCt. i Forhold til det foregaaende Aar. Nedgangen omfatter baade Stykgods, Vognladningsgods og levende Dyr.

Nedgangen i den befordrede Mængde af levende Dyr omfatter samtlige Dyrearter. I Forhold til Driftsaaret 1930—31 er det befordrede Antal af Hornkvæg og Kalve gaaet ned med 21,4 pCt., af Svin og Grise med 20,5 pCt., af Faar, Lam og Geder med 19,7 pCt. og af Heste med 5,3 pCt.

Nedenstaaende Tabel viser Befordringsmængdens Fordeling paa de forskellige Forbindelser:

Befordret Vægt	Driftsaar 1931—32	Driftsaar 1930—31	Forøgelse	
			absolut	i %
I lokal Færdsel	3 963 203	4 451 213	+488 010	+11,0
I Forbindelse med inden- landske Privatbaner ...	973 665	1 076 341	+102 676	+ 9,5
I Forbindelse med det sydlige Udland	490 636	513 410	+ 22 774	+ 4,4
I Forbindelse med Norge og Sverige	213 423	159 237	- 54 186	- 34,0
I Transitfærdsel	25 045	26 727	+ 1 682	+ 6,3
Ialt ...	5 665 972	6 226 928	+560 956	+ 9,0

En Del af Nedgangen i lokal Færdsel og i Forbindelse med indenlandske Privatbaner skyldes en ny Forbindelsesgodstarif med Sverige, der traadte i Kraft den 1. Juni 1931. Ved Tariffen blev den direkte Ekspedition mellem Sverige og danske Stats- og Privatbanestationer stærkt udvidet samtidig med, at de tidligere danske Ekspeditionssteder i Hålsingborg og Malmø ophørte som saadanne. Der er derved foregaaet en Forskydning i Befordringsmængden fra den indenlandske Færdsel til Færdselen i Forbindelse med Sverige. Den indenlandske Færdsel paavirkes iøvrigt stærkt af Konkurrencen fra Lastautomobilernes Side, der bliver mere og mere følelig, bl. a. fordi deres Antal stadig stiger (fra 30 620 den 30. September 1930 til 33 851 den 30. September 1931).

For at lette og billigere Arbejdet med Fragtbrevens Behandling m. v. er der i Driftsaarets Løb truffet forskellige Foranstaltninger. Der blev saaledes med

Gyldighed fra den 1. Juli 1931 i lokal Færdsel og fra den 1. Januar 1932 i Forbindelse med Privatbanerne indført en forenklet Bogføring af Fragtbreve med Fragtbeløb indtil 5 Kr., Brugen af Frankeringsmærker blev udvidet til at omfatte Fragtbeløb indtil 10 Kr. og paa enkelte Stationer erstattet af Frankeringsmaskiner, ligesom der blev paabegyndt Forsøg med Anvendelse af Bogføringsmaskiner.

I Tilslutning til ovenstaaende skal man nedenfor nærmere redegøre for Forhold, som iøvrigt har været af Betydning for Statsbanernes Drift og Økonomi i Driftsaaret.

Brændsel til Lokomotiver, Færger og Skibe m. v.

Den samlede Import udgjorde ca. 388 000 t, hvoraf den væsentligste Del er leveret fra Storbritannien.

Beholdningen af udenlandsk Brændsel ved Driftsaarets Begyndelse udgjorde ca. 99 000 t, bogført til en Værdi af ca. 19,50 Kr. pr. t.; det samlede Forbrug udgjorde ca. 371 000 t, og Beholdningen ved Aarets Udgang var ca. 118 000 t, svarende til ca. 3,5 Maaneders Forbrug og bogført til en Værdi af ca. 18,00 Kr. pr. t.

Indkøbsprisen (inkl. Losningsomkostninger) for Kullene varierede fra 13,50 Kr. til 21,15 Kr., alt efter Kvalitet og Modtagelsessted m. m. og udgjorde som Gennemsnit ca. 17,35 Kr. mod ca. 19,80 Kr. det foregaaende Aar.

Af efterfølgende Oversigt vil det fremgaa, hvorledes Udgifterne til Kul til Lokomotiver, Færger og Skibe har stillet sig siden Verdenskrigens Udbrud. I de anførte Udgiftsbeløb er ikke alene medregnet Lagerprisen, s: den Gennemsnitspris pr. t., som hver Maaned opgøres paa Grundlag af, hvad der er betalt for den tilstedeværende Beholdning med Tillæg af Losningsomkostninger, men tillige Udgifter til Udløsering, Opfyrringsbrændsel, Rangertraktorer m. v., der tilsammen udgør ca. 1,50 Kr. pr. t.

Driftsaar	Gennemsnits- Lagerpris pr. t Kul Kr.	Forbrugt t	I alt Udgift inkl. Udløsering og Opfyrrings- brændsel m. v. Kr.
1922—23	39,10	329 743	13 040 070
1923—24	40,88	347 125	14 173 909
1924—25	43,17	356 713	15 978 648
1925—26	33,89	343 734	12 393 800
1926—27	24,34	332 722	8 688 700
1927—28	24,76	355 933	9 342 000
1928—29	18,57	377 218	7 534 900
1929—30	21,29	380 382	8 612 300
1930—31	21,10	376 241	8 474 580
1931—32	18,21	359 706	7 049 300

Forbruget af Brændselolie og Benzin til Diesel-Lokomotiver og Motorvogne er som Følge af Stigningen i Antallet af kørte Motortogkilometer steget fra 3 418 629 t i 1930—31 til 3 561 436 t i 1931—32, men Udgiften er paa Grund af lavere Brændseloliepriser faldet fra 421 900 Kr. til 296 140 Kr.

Den stærkt forøgede Anvendelse af Motorfartøjer i den daglige Drift har medført, at Forbruget af Brændselolie til Motorfærger og -skibe er steget fra 2 000 099 kg i 1930—31 til 3 648 078 kg i 1931—32.

I Aarets Løb er der anvendt en Del Tørv til Stationsopvarmning. Prisen har i Gennemsnit udgjort ca. 17,00 Kr. pr. t ligesom i det foregaaende Aar. Af indenlandsk Brændsel er endvidere Fyrrebrænde anvendt forsøgsvis til Stationsopvarmning.

Anskaffelse og Vedligeholdelse af det rullende Materiel.

I Driftsaarets Løb er det rullende Materiel blevet forøget med følgende Antal Lokomotiver og Vogne m. v.:

- 2 Stkr. dieselelektriske Toglokomotiver,
- 2 — firekoblede Damp-Rangerlokomotiver,
- 12 — Rangertraktorer,
- 4 — 3. Kl. fireakslede Personvogne,
- 10 — toakslede Postvogne,
- 13 — toakslede Rejsegodsvogne,
- 10 — fireakslede Rejsegodsvogne,
- 40 — toakslede lukkede Godsvogne,
- 24 — toakslede aabne Godsvogne,
- 20 — fireakslede aabne Godsvogne.

I samme Tidsrum er der kasseret 10 Damp-Lokomotiver og 1 Rangertraktor, 57 Personvogne, 8 Postvogne og Rejsegodsvogne, 56 lukkede Godsvogne og 43 aabne Godsvogne samt 10 Specialvogne; endvidere er 7 Personvogne og 3 lukkede Godsvogne ombygget til Specialvogne.

Ved Anskaffelsen af de 2 Stk. dieselelektriske Lokomotiver har det været Formaalet at fortsætte de i de senere Aar foretagne Forsøg med Lokomotiver af denne Art; medens de tidligere af Statsbanerne anskaffede dieselelektriske Lokomotiver har een Dieselmotor paa 450 HK., har de sidst leverede Lokomotiver 2 Motorer med tilsammen ca. 900 HK.

De anskaffede Damp-Rangerlokomotiver er af samme Type som de i det foregaaende Driftsaar anskaffede.

Ved Anskaffelsen af 12 nye Rangertraktorer, hvoraf 11 med Benzinmotor og 1 med Dieselmotor, er Antallet af motordrevne Traktorer til Rangering forøget til 36. Den stedfundne Forøgelse af dette Materiel tjener til Fortsættelse af tidligere Aars Arbejde paa Formindskelse af Udgifterne til Rangeringen ved under Forhold, hvor et Damplokomotiv ikke kan fuldt udnyttes ved Rangeringsarbejdet, at erstatte Damplokomotivet med en til Forholdene passende motordrevne Maskine, hvilken har vist sig at være en hensigtsmæssig og økonomisk fordelagtig Foranstaltning.

Af de tilstedeværende Damplokomotiver, i alt 674, henstod ved Driftsaarets Udgang 37 Stkr. som overkomplette i repareret eller urepareret Stand, saaledes at kun 637 Damplokomotiver var i Drift henholdsvis i Værksted. Den kraftigere Udnyttelse af Lokomotiverne, som bl. a. finder sit Udtryk i, at det gennemsnitlige kørte Kilometerantal pr. Lokomotiv er fortsat stigende, har nemlig medført, at Driften kan præsteres med et mindre Antal Lokomotiver end tidligere. Hertil kommer, at det til Lokomotivernes Reparation i Centralværkstederne anvendte Dageantal er nedadgaaende, fordi man ved Tilvejebringelse af Reservekedler til de vigtigste Lokomotivtyper og

ved andre Foranstaltninger har kunnet forkorte Lokomotivernes Værkstedstid.

Det i Aarets Løb anskaffede Personvognsmateriel omfatter 4 Stkr. 3. Kl. Bogievogne, fortrinsvis bestemt for Fjerntrafikken; disse Vogne er udstyret med poleret Træværk samt fjedrende Sæder med Læderbetræk, hvorhos de er forsynede med Togbelysningsdynamoer. — Pladsantallet i disse nye Vogne udgør 312, og ved Ophugning og Ombygning af ældre Vogne bortfaldt i Driftsaaret 2648 Pladser; den stedfundne Nedgang i Pladsantallet er foraarsaget ved, at det til Levering i 1931—32 indkøbte Personvognsmateriel ikke blev fuldført til kontraktmæssig Tid.

De anskaffede nye Postvogne og Rejsegodsvogne er af allerede gældende Typer.

Tilgangen af nye Godsvogne omfatter 10 Stkr. hvidmalede lukkede Godsvogne til Transport af Levnedsmidler (Last 17 t), 30 Stkr. Afkølingsvogne med 2700 kg Isfyldning (Last 8 t), 20 Stkr. fireakslede Vogne til Transport af lange Genstande (Last 30 t) samt 4 Stkr. selvtømmende Kultransportvogne (Last 18 t), alle af tidligere fastslaaede Typer. Endvidere er der anskaffet 20 Stkr. aabne Godsvogne af ny Type til Transport af Hø o. l. med Bundflade 29 m² og for 17 t Last.

De i de senere Aar udfoldede Bestræbelser for at forbedre Personvognsmateriellet er fortsat, dels ved at Sæder og Ryglæn i 3. Kl. Sidegangsvogne forsynes med Betræk, dels ved at Vognene males med lysere, livligere Farver; endvidere er den paabegyndte Forbedring af den elektriske Togbelysning blevet fortsat.

Antallet af udførte Lokomotivreparationer i de to Centralværksteder har i Driftsaaret 1931—32 været noget lavere end i 1930—31. Dette gælder i Særlighed Antallet af de store, tidsbestemte Reparationer, og Aarsagen hertil er dels, at de overkomplette Lokomotiver, der siden 1928—29 har været stillet til Side i repareret Stand, ikke skulde repareres i 1931—32, dels at den hidtil gældende Eftersynsfrist paa 3 Aar i Driftsaaret er blevet forlænget til 3½ Aar under Forudsætning af, at der i Forbindelse med de periodiske Kedelprøver foretages indvendigt Eftersyn af Kedlerne. Derimod har der i Centralværkstedet i København været en Stigning i Antallet af de lettere Reparationer, der er forbundet med Hjulafdrejning.

I Vognreparationernes samlede Antal har der i hvert af de to Værkstedsomraader været en Nedgang paa ca. 8 pCt., og denne Nedgang omfatter navnlig Reparationerne paa de lukkede Godsvogne; for Københavns Centralværkstedes Vedkommende har der dog ogsaa været en Nedgang i Antallet af de paa Personvognene udførte Reparationer.

Motormateriellets Vedligeholdelse har derhos medført forøget Arbejde, hvilket skyldes en mindre Forøgelse af Materiellet, men navnlig den stærkere Udnyttelse af dette.

Arbejderstyrken i Centralværkstederne var ved Aarets Udgang 55 Mand lavere end ved Udgangen af det foregaaende Driftsaar, og den gennemsnitlige

Styrke for hele Driftsaaret var ca. 25 Mand lavere end Aaret forud.

Udgiften til Vedligeholdelse af det rullende Materiel, indbefattet de egentlige Reparationsarbejder, der er udført i Distrikterne, udgjorde i 1931—32 for Damplokomotiver 12,3 Øre pr. Damplokomotivkilometer (13,5 Øre i 1930—31) og for Vogne, inkl. Motormateriellet, 1,09 Øre pr. Vognaksele kilometer, beregnet paa Grundlag af det paa Statsbanerne kørte samlede Antal Vognaksele kilometer (1,07 Øre i 1930—31).

I Løbet af Driftsaaret er Hjælpeværkstedet for Vognreparationer i Aalborg i administrativ Henseende blevet henlagt under Centralværkstedet i Aarhus.

Sporenes Vedligeholdelse og andre Forhold vedrørende Bane- og Signaltjenesten.

Til den almindelige Vedligeholdelse af Hovedsporene er for samtlige Strækningers Vedkommende i Driftsaaret medgaaet i alt 19 826 løb. m Skinner, og der er udvekslet 105 224 Stkr. Sveller i Hovedspor og Sidespor.

Flere Banestrækninger paa Sjælland, Falster og i Jylland har faaet Sporet forstærket ved Indlæg af sværere Skinner og Forøgelse af Antallet af Sveller pr. Skinnelængde, jfr. Afsnit 6, Stykke 1. Til disse Arbejder er medgaaet 224 177 løb. m Skinner og 188 744 Stkr. Sveller (jfr. iøvrigt Bilag F.).

(Fortsættes).

BETÆNKNINGEN VEDRØRENDE DE SØNDERJYDSKE BANER

Bredebro—Rødekro — Tønder—Højer.

Den 26. Oktober har Stykgodsudvalget afgivet Betænkningen om de sønderjyske Baner. Vi skal senere komme tilbage til Enkelthederne i Betænkningen og vil i dette Nr. kun gengive et Resumé af Udvalgets Indstilling.

»Opretholdelse af Drift vil, selv om den forenkles saa meget som det skønnes hensigtsmæssigt, næppe kunne ske uden et aarligt rent Driftsunderskud, der for Røde-Kro—Bredebro-Banen ikke kan anlaas til under 100 000 Kr. og for Højerbanen ikke til under 50 000 Kr. (heri ikke medregnet Udgifter til Afskrivning og Forrentning, henholdsvis ca. 150 000 Kr. og ca. 25 000 Kr.). Selv om man — uanset det regnskabsmæssigt ukorrekte heri — ser bort fra Banernes Andel i Administrationsudgifter og andre Fællesudgifter m. v. samt i Pensionsudgifter, hvilke Udgifter ikke — eller for Pensionsudgifterne ikke foreløbig — kan regnes sparet i Tilfælde af Driftens Ophør, men kun (i hvert Fald for Størstedelens Vedkommende) vil blive væltet over paa de øvrige Linier, maa der dog paaregnes et direkte Tab paa Driften paa henholdsvis ca. 75 000 Kr. og ca. 30 000 Kr. aarlig.

Ved Banernes Nedlæggelse maa der kunne regnes med Bortfald af samtlige Udgifter undtagen de

ovennævnte Andele i Administrationsudgifter og andre Fællesudgifter m. v. samt undtagen den Del af Pensionsudgifterne, der ikke ved Personalets Anbringelse andetsteds rettelig overgaar til disse andre Strækningers Udgiftsandel. Det skal dog i denne Forbindelse bemærkes, at saafremt der bliver Tale om Nedlæggelse af Baner i ikke helt uvæsentligt Omfang, maa dette kunne resultere i Besparelser ogsaa i Udgifterne til Afgifterne til Administration m. v. (Begrænsning bl. a. af Tilsynstjenesten og Besparelser paa visse Underkonti under Kontoen »Fællesudgifter«).

Det er en Selvfølge, at samtlige de Banerne tilskrevne Driftsindtægter bortfalder i Tilfælde af Banernes Nedlæggelse. Derudover er der naturligvis en Risiko for Bortfald af visse Jernbanetransporter, der hidtil er sket over andre Linier i Forbindelse mellem disse og de nedlagte Baner. Hvor stort Omfang denne vil kunne faa — og herunder igen navnlig hvilken økonomisk Rækkevidde den vil have — er det umuligt at danne sig noget begrundet Skøn over, idet det afhænger bl. a. af det for Tiden helt ukendte, hvilke Erstatningstransportmuligheder der vil blive.

Ligesom for de allerede nedlagte sønderjyske Baners Vedkommende sket maa der regnes med, at Anlægskapitalen (henholdsvis 1 250 000 Kr. og 370 000 Kr.) efter Fradrag af eventuelle Indvindinger ekstraordinært afskrives, hvorved saavel Afskrivning paa som Forrentning af denne Kapital fremtidig bortfalder.

En Vurdering af Forholdene ud fra statsbanelmæssige Synspunkter maa føre til Forslag om Nedlæggelse af begge de to sønderjyske Banelinier Røde Kro—Bredebro og Tønder—Højer, og Stykgodsudvalget maa i Konsekvens af sit Kommissorium og de Rammer, der iøvrigt er givet for dets Arbejde, bl. a. gennem Udvalgets rent jernbanemæssige Sammensætning, stille dette Forslag.

Udvalget har dog ikke ment at kunne se bort fra den Mulighed, at Forhold uden for Statsbanerne, maaske navnlig Hensyn til de paagældende Egenes Nationalitetspræg og deres Opdyrkning, kan blive i høj Grad medbestemmende eller endog afgørende for Spørgsmaalet om Banernes fortsatte Bestaaen. Skulde dette blive Tilfældet, bør i hvert Tilfælde Driften forenkles saaledes, at man faar Driftsunderskudet reduceret til det mindst mulige.

Udvalget kan i saa Fald — som foran nævnt — i det store og hele slutte sig til de af Distriktet efter Samraad med Udvalgets Formand og Sekretær stillede Forslag til Forenkling af Stations- og Togtjenesten. For Stationstjenestens Vedkommende ønsker dog hele Udvalget at pege paa, at saafremt det var muligt at henlægge Postekspeditionsforretningerne til Jernbanestationer i Hellevad, Bedsted, Løgum og Møgeltønder, vilde det samlede Arbejde paa disse tre Stationer antagelig kunne blive af et saadant Omfang, at Tjenestemandsbetjening vil kunne opretholdes, medens Forretningerne paa Daler Station — inklusive Postforretningerne — er saa faa, at Stationen maa henføres til den Gruppe af Stationer

der kan overdrages til Betjening af Ikke-Tjenestemand.

M. K. Sørensen og Chr. Vejre mener under de herskende Personaleforhold at burde stille Forslag om, at de først nævnte tre Stationer vedvarende bestyres af Tjenestemænd, selv om det først noget senere lykkes at indføre den for Staten billigste og for Befolkningen mere praktiske Foranstaltning, at samle Jernbane- og Postforretningerne paa Jernbanestationerne.

De nævnte to Medlemmer stiller sig stærkt tvivlende over for Hensigtsmæssigheden (i økonomisk Henseende) af at inddrage Togene 406 og 409 paa Røde-Kro—Bredebro-Banen og foreslaar dette Spørgsmaal nærmere undersøgt, førend der eventuelt træffes Bestemmelse om denne Inddragning.

Udvalget er indforstaaet med den af Distriktet paatænkte almindelige Nedsækning af Banetjenestens Normativer. De to Udvalgsmedlemmer, M. K. Sørensen og Chr. Vejre, mener derimod ikke, at man for Røde-Kro—Bredebro-Banens Vedkommende, som af Distriktet yderligere foreslaaet, bør gaa tilbage fra Banevagsordningen til et Kolonnesystem, idet de to Medlemmer principielt maa antage denne Ordning, der er indført efter Forslag fra Statsbaneudvalget af 1920, for økonomisk hensigtsmæssig for Baner af sekundær Karakter og maa fraraade den Usikkerhed, der let vil følge af en hyppig Skiften og Tilbageskiften af Betjeningsprincipperne for Sidebanernes Vedligeholdelse. De andre Udvalgsmedlemmer mener ikke paa det foreliggende Grundlag og uden Udtalelser fra den paagældende Afdeling, der ikke er repræsenteret i Udvalget, at kunne tage Stilling til dette Spørgsmaal, men gaar iøvrigt ud fra, at hele Spørgsmaalet om Organiseringen af Banevedligeholdelsen paa Sidebanerne — herunder ogsaa Spørgsmaalet om Omfanget og Karakteren af Tilsynstjenesten paa Banevagsstrækninger — tages op til særskilt Behandling.

FRA MEDLEMSKREDSEN

Tjenestetidsreglerne og Tjenestetidsreglernes Aand.

Herovre langt imod Vest har det vakt en uhyre Glæde at se i vort Blad, at nu er ogsaa endelig Hovedbestyrelsen bleven klar over, at der ved vore Tjenestetidsregler er uhyre store Mangler, naar de bliver benyttet paa den rigtige Maade og af den rigtige Mand. Th. Jensen, Fa., mener dog ikke, at det kan nytte at skyde paa Hr. Sørensen, fordi det lige faldt i hans Lod at føre, jeg kunde fristes til at sige Hensynsløshederne, ud i Livet, og tror, at Ingeniør S. forlanger saa meget, fordi han med sine store og rige Evner selv er i Stand til at yde saa meget. Ja, al Respekt for Hr. Ing. S.s Evner, men Herregud, lille Thorvald, tror du ikke, at der ogsaa paa Sjælland før har været Folk, som paa Hr. S.s Maner kunde mixe en Tur sammen? Jo, saamænd har der saa, men det kunde jo tyde paa, at der indtil Dato

kun har været Mænd, der har haft tilstrækkelig menneskelig Følelse til at handle efter Tjenestetidsreglernes Aand, medens Hr. S. m. fl. ikke nærer Spor af Betænkelighed ved paa alle mulige Maader at udnytte Reglerne efter Bogstaven og tilmed altid saa meget som mulig i Lokomotivpersonalets Disfavør. At Turene er lagt op saaledes, at det er muligt at faa det meste ud af Personalet, har vi længe været ude for her, at f. Eks. Maskineftersyn 1 a, som jo i Henhold til O. P. skal foretages en Gang daglig, henlægges til sidst paa Dagen, naar Maskinen kun skal køre en forholdsvis lille Tur før Tjenesten for den enkelte Dag slutter, medens det lille Eftersyn lægges forud for den lange Tur, har vi jo længe været fortrolig med, og det viser sig jo her som under saa mange andre Forhold, at Lokomotivmændenes Pligtfølelse gør, at de hellere møder lidt før og gør lidt ekstra Forberedelsesarbejde uden Beregning end risikerer Ulemperne af mangelfuld Forberedelse under Rejsen; det er jo nu en Gang saaledes, at en Lokomotivmand trods alt altid sætter en vis Ære i at føre sit Tog igennem, at Forhold, som Hr. S. og flere har forstaaet at udnytte fuldt ud. At det først nu med Hr. S. er naaet til første Distrikt, er jo paa en vis Maade ret uheldigt for den øvrige Del af Landet; thi nægtes kan det jo ikke, at saasnart vi herovre begyndte at mukke, saa var Lillie, og Sophus Jensen for den Sags Skyld med, der med det samme for at tysse paa de uartige Børn, som kunde finde paa at forlange noget rettet. Altid hed det saa: Bare rolig og forsigtig, kommer de andre til, bliver det meget værre. Og jeg kunde næsten ogsaa fristet til at sige om Systemet Friis-Skotte, som jo politisk set maa kaldes vore Venner: Ja, er det vore Venner, saa Gud naade os, naar vi gives vore Fjender ivold.

Det, der skete samtidig med, at der i selve Reglerne indførtes visse Lempelser og Lettelser, var jo nemlig, at der gaves Administrationen strænge Paalæg om at udnytte dem fuldt ud, saa den Smule Lempelser (navnlig med Hensyn til Kørsel paa Hovedbaner) var saa godt som umærkelige.

Det mærkelige er imidlertid, at man for et Aars tid siden kunde læse i »Lokomotiv Tidende«, at nu havde man atter taalelige Tjenestetidsregler, nu stod det bare til Afdelingerne at søge dem overholdt, og skal man være ganske ærlig, var der vel ogsaa adskillige Steder i Landet Ture, der ikke helt kunde forenes med disse, men i Almindelighed var vel Afdelingerne klar over, at en Protest kun havde til Følge, at f. Eks. Eftersyn 1 a henlagdes til et andet og mere ubelejligt Sted i Turen, eventuelt skulde udføres af helt andet Personale o. s. v., ogsaa Forhold, der kan være i høj Grad generende for Lokomotivpersonalet; derfor har maaske nok nogle Afdelinger foretrukket et magert Forlig fremfor en fed Proces ført af Hovedbestyrelsen; en Proces, som i Parentes bemærket sjældent er ført til Ende, før der af sig selv paa en eller anden Maade var sket Ændringer i Turen.

Ja, men alt dette ved vi jo nok, vil nogle vel sige, og saa kunde jeg have Lyst til at svare: Da skulde

man saamænd ikke tro, at hverken Hovedbestyrelsen eller vor Redaktør vidste det; for havde der i »Lokomotiv Tidende« staaet *lige saa mange og lige saa godt skrevne Artikler om vore Tjenestetidsregler*, som der f. Eks. har staaet om den gennemgaaende Godstogsbremse, som naturligvis har sin store sikkerhedsmæssige Berettigelse, men i Realiteten for Lokomotivpersonalet kun betyder, at Farten sættes yderligere op og Arbejdet som saadan ingenlunde bliver lettere, tror jeg, at der er nogen Mulighed for, at man tilsidst maatte forstaa, at Arbejdet paa et Lokomotiv nu en Gang ikke kan ligestilles med andet legemligt Arbejde. Og netop af den Grund er jeg vis paa, at ikke saa faa, som i flere Aar har kendt Velsignelsen af Hr. Ing. Sørensens Turlægninger, i deres stille Sind mener, at 1. Distrikts Personale, som jo har betydelig lettere til Reventlows-gade 28, ogsaa bør nyde lidt godt af Hr. Sørensens Arbejde.

Vil man nu spørge mig, hvad jeg vil, der skal gøres for at fremtvinge specielle Regler for Lokomotivpersonalet, saa maa Svaret blive: »Først og fremmest gennem vort Blad og ved gentagne Henvendelser til vore foresatte søge at gøre disse forstaaeligt, at der trænges til Reformer«, og lad mig tilføje, at kan man ikke vente at faa noget gennemført i disse Tider, hvor vore Venner regerer, og hvor alt sættes ind paa at naa saa nær som muligt til Balancen, saa maa det jo dog blive uhyre vanskeligere, hvis vore Fjender kommer til, jeg tænker her nærmest paa Partiet »Venstre«, som jo Gang paa Gang henviser til, at Tjenestemandsudgifterne skal skæres ned. Altsaa siger jeg til Hovedbestyrelsen og Redaktøren:

Lad os faa vore Forhold rigtigt belyst i vort Blad, lad os foruden gennem Bladet ogsaa ved Henvendelser faa betonet saa stærkt som det er muligt, at der maa ske Ændringer i vore Tjenestetidsregler, de har længe trængt til det, og særlig nu, da det er Hensynsløshed, der præger dem, og ikke Humanitet.

Esbjerg, Oktober 1932.

H. C. Fejring.

Er den ærede Indsender vis paa, at den nuværende Situation er vel egnet til Gennemførelse af Reformer? Kunde Hr. Fejring ikke lægge ud og sætte vore Forhold i den rette Belysning. Sker dette, kommer der nok Gang i Foretagedet.

Red.

Skern—Videbækbanen.

Under disse Tidens Stagnation, hvor der væsentlig dæmmes op for almindelig Fornuft saavel i smaast som i stort, hvor al Samhørighed i bedste Forstand er blevet en Misforstaaelse, kan det maaske have Interesse at se nærmere derpaa.

Skern—Videbækbanen, et kostbart Baneanlæg skabt i sin Tid, da alting kunde gaa, en Surrogaternes Guldalder.

Udvalgsbetænkningens Afgørelse, almindelig bekendt Møder her, Møder der, Deputationer o. s. v.:

Kritik baade i Tide og Utide. Man vil ikke benytte Banen — man vil heller ikke af med den. Nu, da Afgørelsen staar for, frygter man en Gentagelse af Takstforhøjelsen, som man benyttede sig af ved Nedlæggelsen af Kolding—Egtved Banen, vel ikke uden Grund. Generaldirektørens Bestræbelser for at bringe Balance møder ogsaa Forhindringer, endda fra Venstregruppen paa Rigsdagen.

Af en eventuelt ny Venstregering forventer man næppe Kulturopgaver. Grov Konfekt er undertiden nødvendig for at belære Samtiden. Et Amtsraad — velsagtens et Venstreraad — bevilger Tilskud til en Underskudsbane — samtidig med Koncession paa en ny Bilrute. Hvornaar indser man Nødvendigheden af Institutioners økonomiske Samhørighed? Det tjener til Skanderborg Bys Ære, at man fra dets Raad Side har vist Vejen. Skern Sogneraad har sin store Part af Ansvaret i Videbækbanens eventuelle Nedlæggelse. Et særdeles ondartet Eksempel paa Misforstaaelse af Samhørighed.

En Ansøgning om en Rutebil til Skern—Ringkøbing nægtedes, dog først efter en heftig Kamp, der ene og alene førtes af det socialdemokratiske Sogneraadsmedlem, Overportør Ingvar Nielsen i D. S. B.s Favør. Dette fortjener Nielsen en Anerkendelse for Gang paa Gang har Nielsen paavist disse for Skern saa farlige Bevillinger, i alt Fald i sin Mængde. Man øjner en Fare: Forflyttelse af Personalet, thi som Skatteobjekt er Tjenestemændene vel taalt, men ud over dette ser man helst hans Hæl.

Morsomt at se i den herværende Presse fremsatte Kritik af den Sum, der i sin Tid medgik til Opførelse af Remisen i Videbæk. Hvor Bladet dog vender sig hurtigt. Den i sin Tid forreste og ivrigste for Banen er nu Kritiker i forreste Række. Fornuften indenfor Indremissionens selvbestaltede Familiedragere er alle Tider at efterlyse. Der staar skrevet: »Salige er de fattige i Aanden«. Saa kan som et passende Appendix tilføjes, at Misforstaaelse af økonomisk Samhørighed har her til Fuldkommenthed naaet Maalet.

Skern i Oktober.

Scheel-Paulsen.

DAMPVOGNE TIL DE TYRKISKE STATSBANER

Overalt i Verden rammes Jernbanerne haardt af den Stilstand, som for Tiden raader i Erhvervslivet, og dertil kommer det for Jernbanerne endnu værre Problem: Trafikkens Overgang fra Skinne til Landevej. I alle udenlandske Jernbanefagskrifter kan man læse om Foranstaltninger til at styrke Jernbanerne i Konkurrencen. Saavel Amerika, England, Frankrig, Tyskland og Spanien bygger Diesellokomotiver eller Diesel- og Benzinvogne — dels for at fremskaffe en saa billig Maskinkraft som muligt, og dels for at anvende smaa hurtige Tog paa Banerne og dermed skabe en meget hyppig Befordringsmulighed. Firmaerne Sulzer, Marshall, Armstrong, Henschel, Krupp, m. A. U., Esslingen og mange andre beskæf-

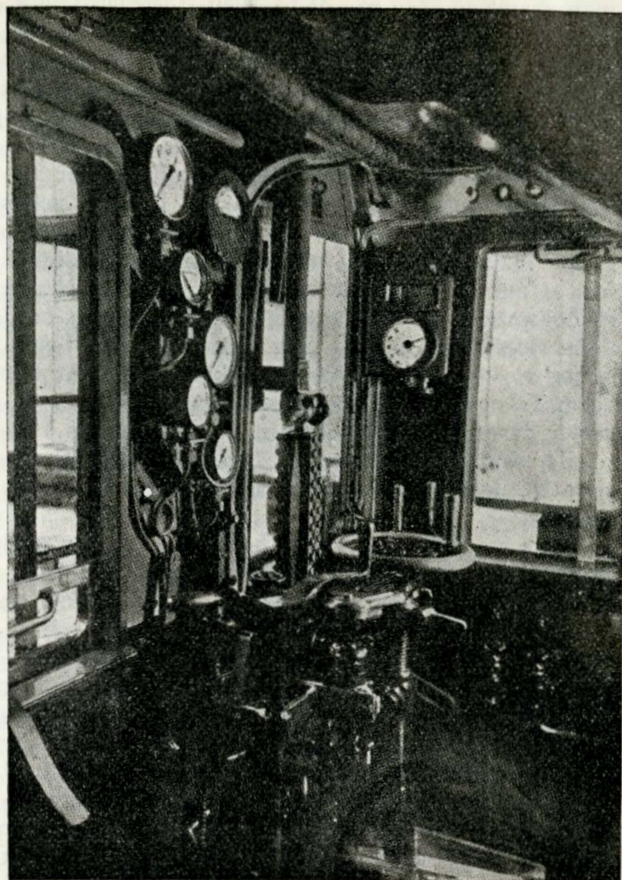
tiger sig med Diesellokomotiver, Motorvogne eller Motorer til saadanne.

Men Motoren som Fremdrivningsmaskine paa Jernbaner er endnu paa Forsøgsstadiet. Tiden vil vise, om Dampmaskinen eller Motoren vil sejre. Til mange Baner i Udlandet bygges store eller smaa Motorvogne, men der er ogsaa Baner, som foretrækker Dampvogne, det kunde næsten se ud til, at Damplokomotivet vil genopstaa i sin oprindelige Form: Dampvognen.

Ifølge »The Railway Engineer« har Maskinfabrikken Esslingen konstrueret og bygget nogle Dampvogne til de tyrkiske Statsbaner. Vognen hviler, som Tegningen viser, paa to Boggier, hvoraf den ene, Drivboggien, er en komplet Enhed, som kan kobles fra Vognen og bruges som Hjælpelokomotiv eller erstattes med en anden Drivboggie, naar Reparationer er paakrævet. Vognkassen er rummelig og godt ventileret, den har 56 Siddepladser, fordelt i tre Vognklasser, 1. 2. og 3. Klasse og yderligere findes en Slags Vestibule, Bagagerum og flere Toiletter. Vognens Bagende hviler paa en Boggie af normal Type, og for at kunne tilkobles Maskinboggien, er Vognens Længdedragere noget længere end Vognkassen; disse hviler og glider paa Drivboggien og er drejeligt forbunden ved en Bolt med Kuglehoved, anbragt over Drivakslen.

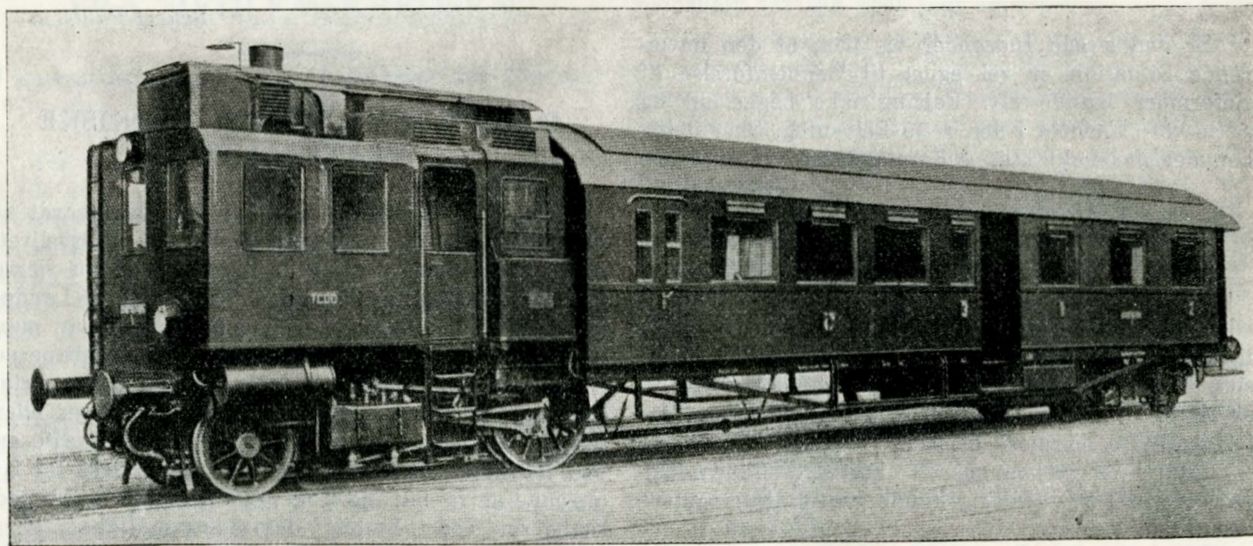
I Dampvognens Kedel udvikles Damp af 25 Atmosfærers Tryk. Fødevandet forvarmes til 200 Grader C. i en særlig Kedel og en Spildedampsforvarmer, hvori samtidig Sten og Slam bundfælder sig, saaledes at Vandet inden det kommer ind i den ildpaavirkede Kedel er fuldstændig blødgjort og Kedelsten undgaas. Til Fødning af Kedlen bruges en Pumpe, der drives fra Maskinen; Fyringen er halvautomatisk og Forbrændingsluften forvarmes. Foruden de sædvanlige Vand- og Trykmaalere findes et Pyrometer til Af-læsning af Dampens Temperatur.

Maskineriet har to Cyindre, anbragt udvendigt paa Drivboggiens Ramme, og som arbejder med en-



Dampvognens Førerrum.

kelt Ekspansion paa den bagerste Boggieaksel. Til Dampfordeling bruges Walschaerts Styring, hvorved der opnaas en nøjagtig Dampfordeling fra 4 til 74 Procent Fyldning og et godt økonomisk Arbejde indenfor et vidt Omraade af Vognens Belastning og Dampens Tryk.



Dampvogn til de tyrkiske Statsbaner.

Ved Prøvekørsler har det vist sig, at Vognens Ydeevne kan tilpasses de Krav, der stilles. Paa horisontal Bane kan med Lethed opnaas en Hastighed af 100 km/Tim., og paa Stigning 1 : 100 opnaaedes en Hastighed af 87 km/Tim. Paa Stigning 1 : 70 udstrakt paa en Længde af 6,5 km blev Hastigheden 78,5 km, og paa Stigning 1 : 44 med en Længde af 4,6 km naaedes en Hastighed af 56,8 km/Tim. Disse Præstationer blev opnaaet uden at presse Kedlen til at arbejde paa Grænsen af Ydeevnen.

En Vejlængde af 200 km med de nævnte Stigninger indbefattet blev tilbagelagt paa 3 Timer 6 Minutter med 10 Standsninger undervejs, medens denne Distance paa Tilbageturen gennemkørtes paa 3 Timer 4 Minutter med 15 Standsninger, hvoraf de 5 skyldtes Sporarbejder. De ordinære Tog paa denne Linie bruger 3 Timer 9 Minutter paa Udturen og 3 Timer 6 Minutter paa Hjemturen med 9 Standsninger undervejs. Dampvognen udviste paa Turene et Forbrug af 10,2 Liter (2,25 Gallons) Vand og 1,41 kg (3,13 lbs.) Kul pr. H. K. Desværre meddeles der intet om, hvormange Hestekræfter Maskinen udvikler.

Paa visse længere Dele af Strækningen, hvor Forbruget af Hjælpedamp (Luftpumpe, Fødepumpe og Lysdynamo) var ubetydeligt i Forhold til Hovedmaskinen, var Vand- og Kulforbruget endnu gunstigere.

Dampvognens Dimensioner:

Cylinderdiameter (2)	250 mm
Slaglængde	500 mm
Drivhjulsdiameter	1400 mm
Øvrige Hjul	1000 mm
Hedeflade i Dampkedlen	14,7 m ²
— i Forvarmekedlen	22,3 m ²
— i Spildedampforvarmeren	3,9 m ²
— paa Overhederen	10,1 m ²
Kedeltryk	25 at
Risteflade	1,0 m ²
Trækkekraft (middel)	1400 kg
— (maksimum)	3630 kg
Vandbeholdning	3,2 m ³
Kulbeholdning	0,8 t
Adhæsionsvægt (1 Aksel)	17 t
Tjenestevægt	58 t
Maksimalhastighed	75 km/Tim.

F. Spøer.

ULYKKESTILFÆLDENE STIGER

Det hænder desværre alt for ofte, naar Jernbanemænd kommer til Skade eller omkommer ved Ulykkestilfælde, at den paagældende ikke har været uheldsforsikret. Vor egen Forening »Uheldsforsikringsforeningen for de danske Statsbaners Personale«, der er ledet af de fire faglige Jernbaneorganisationer, har bedt os om her i Bladet at paapege dette Forhold og slaa kraftigt til Lyd for en forøget Tilgang til Foreningen. Vi gør det, saa meget hel-

lere som vi ved, at vi her taler en god Sag, idet Foreningens Virksomhed gennem en meget lang Aarrække har været til overordentlig stor Gavn for mange Hundreder af Etatens Tjenestemænd eller deres efterladte. Med den Aar for Aar stadig stigende Risiko for Liv og Lemmer baade i og udenfor Tjenesten, maa det være mere og mere nødvendigt, at Tjenestemændene sikrer sig økonomisk mod indtrædende Uheld eller Ulykkestilfælde. Der har ogsaa været sporet en ret stærk Tendens i denne Retning, idet Foreningen de sidste 3—4 Aar har haft en meget betydelig Tilgang (ca. 40 pCt.), men endnu staar alt for mange af Etatens Folk udenfor. Foreningens Medlemstal er for Tiden 5200, hvilket altsaa vil sige, at der findes mange Tusinde Jernbanemænd, der ikke er Medlemmer. Dermed er naturligvis ikke sagt, at alle disse overhovedet ikke er uheldsforsikret, men i det væsentlige vil det nok være Tilfældet. Vi vil derfor gerne være med til at agitere for, at vore Medlemmer sikrer sig paa dette Omraade, og vi kan da trygt anbefale, at man indmelder sig i »vor egen Forening«. Vi skal ganske kort give nogle praktiske Oplysninger om Organisationens »Uheldsforsikringsforeningen for de danske Statsbaners Personale«.

Den har siden 1901 været ledet af et Repræsentantskab paa 20 Medlemmer, valgt af Dansk Jernbaneforbund, Jernbaneforeningen, Værksted- og Remisearbejdernes Organisation samt Lansk Lokomotivmands Forening.

For Dansk Lokomotivmands Forening er Repræsentanterne:

- Lokomotivfører Sophus Jensen, Fredericia.
- Kuhn, Kalundborg.
- Lokomotivfyrbøder Lønqvist, Aarhus.

Repræsentantskabets Formand er Forretningsfører Charles Petersen. Den daglige Ledelse er overdraget Styrelsen, nemlig Forretningsfører, Fuldmægtig Chr. Schmidt, Sekretær, pens. Togfører N. P. Christensen og Kasserer Vognopsynsmand R. Andersen, København.

Det er en ret betydelig Virksomhed, Foreningen udfolder, hvilket vil fremgaa af enkelte Tal fra det sidste Regnskabsaars Beretning. Der er, som nævnt, ca. 5200 Medlemmer med en Forsikringssum paa over 7 Millioner Kr. I Aaret 1930—31 har der været afreguleret 422 Skadessager, hvoraf de 28 medførte Invaliditetserstatning og 1 Tilfælde Dødsersatning. (Dette sidste Tal er enestaaende lavt, et enkelt Kalenderaar for et Par Aar siden medførte saaledes 9 Dødsersatninger.) Ialt har der i Aaret været udbetalt 33 000 Kr. i Erstatninger. Foreningens Formue er ca. 90 000 Kr., der bl. a. er fordelt med ca. 52 000 Kr. til Reservefond og ca. 19 000 Kr. til Bonusfond. For indeværende Aar er der udbetalt Bonus til Medlemmerne paa den Maade, at der intet Kontingent er opkrævet for Maanederne September—Oktober—November. Særlig under Hensyn til, at saadan Bonusudbetaling hyppigt har fundet Sted, er Præmien for Forsikring særdeles billig, idet den stiller sig saaledes:

For en Forsikringssum af 1000 Kr. ved Død, 2000

Kr. ved fuldstændig Invaliditet og 1 Kr. i Dagsersatning.

- 1) For Kontorpersonale o. l. med Dagpenge fra 4. Dag 90 Øre kvartaarlig Præmie, for samme Personale med Dagpenge fra 22. Dag 75 Øre i kvartaarlig Præmie.
- 2) For det øvrige Personale med Dagpenge fra 4. Dag 2 Kr. 50 Øre i kvartaarlig Præmie, for samme Personale med Dagpenge fra 22. Dag 1 Kr. 50 Øre i kvartaarlig Præmie.

Men hvad der er af større Betydning, er den Kendsgerning, at Foreningens Afreguleringer er særdeles gunstige for Medlemmerne.

Foreningen har nu kun en ringe Del af de tegnede Forsikringssummer genforsikret i privat Selskab, og den er — selv med dette Forhold taget i Betragtning — saaledes stillet, at den ved Afregulering af Skadesager ikke har særlig andre Hensyn at tage end Hensynet til dens Medlemmers Interesse. Hvad dette vil sige, vil enhver forstaa, som har været ude for utilfredsstillende Afreguleringer fra private Selskaber.

En fordelagtig Bestemmelse er nylig gennemført, saaledes at Medlemmer, der i en Alder af 55 Aar eller derover afskediges med Pension, er fritagne for Præmiebetaling, de kan dog ikke erholde Dagseller Invaliditetserstatning, hvorimod der i Tilfælde af Død, der indtræffer umiddelbart efter og direkte er foraarsaget af et Ulykkestilfælde, udbetales Halvdelen — dog mindst 1000 Kr. og højst 1500 Kr. — af den gennemsnitlige aarlige Forsikringssum, vedkommende har været forsikret for i de sidste 5 Aar forinden Udrædelsen af Statsbanernes Tjeneste.

Vi har hermed i korte Træk gjort Rede for Foreningens Virkemaade, og vi kan paa det bedste anbefale vore Medlemmer at støtte sig selv og Uheldsforsikringsforeningen ved at indmelde sig i denne. Dette kan bedst ske fra og med det kommende Kvar-tal, der begynder den 1. December. Kontingentet afdrages paa Lønningslisterne, naar ikke anden Betalingsform udtrykkelig ønskes. Foruden til de ovenfor nævnte Repræsentanter vil Henvendelse om Optagelse i Foreningen kunne rettes til følgende Ansate, der varetager Agenturet for Foreningen:

Overportør *H. Schmidt*, Randers, Lokomotivfører *H. Soele*, Aarhus, Haandværker *A. A. Larsen*, Værkstedet, Aarhus, Togbetjent *Adolf Andersen*, Aarhus, Overportør *C. C. Danielsen*, Skanderborg, Pakmester *H. M. Petersen*, Fredericia, Overportør *Jeppesen*, Skive, Pakmester *A. H. Sørensen*, Esbjerg, Lokomotivfyrbøder *H. Poulsen*, Esbjerg, Portør *S. L. C. Sørensen*, Tønder, Overportør *M. A. Dalager*, Nyborg, Værkmester *Aagesen*, Værkstedet, København, Togbetjent *G. Adelholm*, København, Banearbejder *J. Buch*, Valby, Portør *V. Berthelsen*, Helsingør, Overportør *Harald Christensen*, Korsør, Overportør *P. F. Petersen*, Næstved.

Hver af de paagældende vil give alle ønskede nærmere Oplysninger samt modtage eventuelle Indmeldelser, ligesom direkte Henvendelse desangaaende kan rettes til Foreningens Forretningsfører, Fuldmægtig *Chr. Schmidt*, 1. Distrikt, København.

FASCISTISKE METODER I POLEN

Det var med Harmen, at vor Kongres i Prag modtog Meddelelsen, at den polske Regering havde nægtet at udstede Pas til Repræsentanterne for Jernbanemændenes og Transportarbejdernes Forbund, der er tilsluttet I. T. F., og der skulde have deltaget i vor Kongres. Man vedtog en særlig Resolution, hvori man protesterede mod dette Overgreb, og hvori man lovede, at Transportarbejdernes Internationale vilde støtte de polske Arbejdere i deres Kamp mod Diktaturet.

I Mellemtiden har forskellige Medlemmer af Eksekutive-Komiteen nedlagt en personlig Protest hos den af deres Lands Regering anerkendte Gesandt for Polen. Formanden for I. T. F. har i denne Anledning modtaget en Svarskrivelse fra den polske Gesandt i London, hvori denne gør opmærksom paa, at den polske Regering ikke havde nægtet at udstede Passene, men kun havde forlangt et Pasgebyr paa 400 Zloty (253 Kr.) af hver af de Delegerede med Bemærkning om, at dette Pasgebyr skal betales af alle polske Statsborgere, naar de forlanger et almindeligt Rejseps udstedt. De polske Jernbanemænd og Transportarbejdere havde nægtet at betale dette Beløb og anmodet om at faa udstedt Pas til nedsat Gebyr, hvilket tilldes ved særlige Lejligheder. Denne Anmodning blev dog afvist af den polske Regering, der saaledes ikke har betragtet I. T. F.s internationale Kongres som en særlig Lejlighed. Iøvrigt skal der, for at faa udstedt et Pas til særlige Lejligheder, indsendes Begæring meget lang Tid i Forvejen, og dette har vedkommende Organisationer ikke overholdt.

Men I. T. F., der kender den fascistiske Regerings Mentalitet, har ikke givet sig tilfreds med Meddelelsen om, at »Passene ikke var blevet nægtet«, samt med Erklæringens øvrige Del. Den har kontrolleret Rigtigheden af den polske Gesandts Erklæring i Polen selv. Resultatet var, at hele Erklæringen kun var baseret paa at føre os bag Lyset. Der findes i Polen en Lovbestemmelse, der siger, at Personer, som vil forlade Landet med det Formaal at besøge internationale Kongresser, Konferencer osv., kan faa et Pas til nedsat Pris, dvs. 80 Zloty (ca. 51 danske Kr.). De polske Fagforeninger har i god Tid anmodet om et saadant Pas, men fik Afslag uden videre Motivering. Da de ønskede Afslagets Grund at kende, fik de til Svar, at disse kunde de faa at vide, naar de indbetalte det nødvendige Svargebyr. Dette blev inbetalt, men den lovede Meddelelse udeblev.

Ovenstaaende giver en fortræffelig Illustration af den Behandling, der bliver de polske Arbejdere til Del nu, da de er befriet for den russiske Zarisme og den præjssiske Militarisme, ligesom man kan ane, hvorledes det er med Friheden i Polen i Almindelighed. Det overvejende Flertal er praktisk talt interneret i deres get Land. Kun de allerfærreste kan betale 400 Zloty for et Pas. Motiveringen om, at Statens daarlige økonomiske Stilling gør det nødvendigt at kræve disse store Pasgebyr, er selv-

følgelig kun et fejgt Paaskud. Og det samme gælder den øvrige Del af Svaret, som Pilsudskis Repræsentant i London har sendt I. T. F.s Formand.

FORENINGEN AF PENSIONISTER VED DE DANSKE STATSBANER

Den eneste Forening, som repræsenterer Pensionisterne, og burde derfor omfatte alle Pensionister indenfor D. S. B. Siden Foreningen i 1917 blev stiftet, har den stadig arbejdet sig frem, men har endnu kun lidt over 140 Medlemmer, og Grunden er nærmest den, at Pensionisterne er spredt over hele Landet, saa det har været vanskeligt for Bestyrelsen at komme i Forbindelse med dem. Heri er der sket den Forandring, at Foreningen, der paa Grund af det ringe Kontingent ikke har haft Raad til at have sit eget Organ. Ved en velvillig Imødekomme-
hed fra de forskellige Jernbane-Fagblade har Foreningen faaet Adgang til at optage i disse de Meddelelser, som vedrører Foreningen og dens Virksomhed.

Vi opfordrer derfor alle Pensionister til nu at slutte sig til Foreningen ved snarest at indmelde sig i denne. Kontingentet er meget lavt, nemlig 75 Øre aarlig for dem, der har over 1000 Kr. i aarlig Pension, og 30 Øre aarlig for dem, der har under 1000 Kr. Hertil kommer et Indskud paa 25 Øre.

Indmeldelse med Opgivelse af Pensionskort Nr., Navn og Adresse bedes foretaget til Formanden, pens. Togfører N. F. Raabæk, Willemoesgade 13, København Ø. Telefon Øbro 2375 x samt Kassereren, N. F. A. Jensen, Estlandsgade 16, København V., Telefon Eva 2578, hvorefter Foreningens Love vil blive de vedkommende tilsendt. *Bestyrelsen.*



Herr Redaktør!

Maa jeg have Lov til atter at lægge Beslag paa lidt Plads i Deres ærede Plads for at sende et Par Ord til Caspar Røgbrænder?

Det glæder mig, Caspar, at vi er enige i Opfattelsen af ham Sørensen, du ved nok, men nu skal jeg fortælle dig noget, du sikkert ikke ved. Sagen er, at vi har gaaet og troet paa, at det var sandt, alt det, han selv har fortalt om, hvor glade Jyderne var for ham! Det passer slet ikke, sikken Filur han maa være, jeg har lige talt med en Masse Jyder, som alle har udtalt deres Glæde over, at de er kommen af med Sørensen, de aander lettet op; men selvfølgelig er der jo ogsaa enkelte »G. B.«er der ovre, lige som ham, der har skrevet anonymt til Redaktøren, men mere om ham længere nede.

Nej, du, Jyderne siger, at Sørensen driver Tjeningen paa Lokomotivet som en Sport, han kan sidde henne i Kupeen, saa kan han pludselig komme i Tanker om, at det kunde være rart at komme hen

og staa ved Rattet, og saa gaar han der hen, han ved jo nemlig, at Lokomotivføreren tager Ansvar, hvis der skulde ske noget, naar han saa er ked af den Sport, ja, saa gaar han hen i Kupeen igen, det kan han ogsaa, hvis han skal paa W. C., ja, saadan skulde vi andre have det. Os byder han 10 Timer, uden at vi kan faa Lejlighed til at forrette vor Nødtørft. Han er genial.

Du har saa sandelig Ret, Caspar Røgbrænder, naar du siger, at Sørensen har faaet lavet en Slaveanstalt ud af 1. Distrikt, men tror du ikke nok, at Slaverne en Dag rejser sig mod Slavefogeden og retter en Klage til Generalen, for vi er da vel i 1932. Ja, hvad ved jeg, for Sørensen siger jo, at vi skriver 1882. Jeg ved ikke, om jeg sover, eller jeg er dum, men noget er der i Vejen et Sted, men maaske kan du hjælpe mig, du, som er saa fornuftig.

Jeg kan nemlig ikke fatte, at de, der har ledet Distriktet til Sørensen kom, ikke reagerer overfor hele den Omkalfatring af Tjenesten for Lokomotivpersonalet, for det er da et Slag i Ansigtet paa dem allesammen, at saadan en ny Mand kan komme fra Jylland og sige, at alt er 50 Aar tilbage her paa Sjælland, ja, og tænk dig saa, Caspar, det er ikke alene til Personalet her, han siger det, det har han som Embedsmand virkelig ogsaa gaaet og pjattet om i Jylland, inden han kom her over. Det er godt gjort, hva? Kan du forstaa, de andre vil finde sig i det, for jeg kan ikke.

Gud, hvor er han dum, ham »G. B.«, der har skrevet anonymt til Redaktøren, at ikke han har sat sit Navn under det Sludder, han har skrevet, for saa var han da, som du skriver, kommet til at staa i Kridthuset baade hos Sørensen og andre, hvilken Ære for saadan een, men ved du hvad, det kan da ikke være en Lokomotivmand, tror du vel, han kan da ikke være saa fedtet, men man skal jo intet forsværge.

Utrolig dum maa han være, naar han anonymt kan skrive, at du, Caspar Røgbrænder, skulde være en uartig Skoledreng og ikke et Mandfolk, men jeg har godt nok lagt Mærke til, at Maatterne uden for de forskellige Kontorer er saa fugtige, men nu kan jeg forstaa hvorfor, men det er da godt, der er en enkelt, der kan li' Sørensen, ham, som de fleste andre er kommen til at hade, og blot ønsker snart at komme af med igen, men nu kan de to jo støtte hinanden, det er ogsaa saa trist at staa helt alene, og Sørensen skal jo nok klappe ham »G. B.« lidt paa Skulderen og sige ham Tak, for han har jo nok faaet at vide, men ikke anonymt, hvem »G. B.« er.

Naa, lad mig nu slutte for denne Gang, vi træffes jo nok senere, saa vi kan komme til at udveksle Meninger om Problemet Sørensen, ellers maa vi jo haabe paa, at vor elskværdige Redaktør vil aabne sine Spalter for os, for vi har vist meget at sige hinanden endnu om forskellige Forhold. Jeg siger derfor paa Gensyn og.

med Hilsen og Haandslag
din
Jasper Gnistfanger.

Herr Redaktør!

Tak for Venligheden med at lade mig faa Jasper Gnistfangers Artikel til Besvarelse. Men jeg nærer dog nogen Ængstelse derfor, thi jeg er ikke indstillet paa en saa livlig Korrespondance. Naa, men sandeligen, den er hel rigtig med ham Sørensen, selvfølgelig trækker de Vejret let over i Jylland, nu, han er ved at lave Sjælland usikker. — Naturlig! — Den er naturligvis all right, en skønne Dag, naar der er hundset nok med Slaverne, gør de Oprør, og hvad saa?

Men vi maa jo tro, at Maskinbestyreren er besjælet af samme Aand, maa vi ikke? og hvad er det for en Aand? det er vist Brutalitetens, Inhumanitetens, og derfor gaar de to S'er, ham Sørensen og Schmidt smukt med hinanden under Armen. Det er man vel nok en Kender af.

Nu indfører ham S. Tilstande, som kunde være mulige i 1882, men ganske umulige i 1932.

Naa, men Herregud, Manden arbejder som en Automat, og det er det, han tænker sig Muligheden af at lave Lokomotivmændene om til. Det er vel nok et Slav i Ansigtet.

Ganske naturlig! Den er vel nok skrap.

Hvad skal man sige?

Med Haandslag og Hilsen.
Caspar Røgbrænder.



Jernbanernes Sikkerhed trues.

Dagen efter Afsporingen af Paris—Basel—Ekspressen og af Katastroferne ved Cérences i Frankrig, Temesvár (Rumænien) og Innsbrück (Østrig) har Generalsekretæren for det franske Jernbanemændenes Forbund, Kammerat J. Jarrigion været interviewet af Dagbladet »Le Populaire« fra Paris (den 19. Oktober). Han har bl. a. skrevet, at »de af Selskaberne foretagne Indskrænkninger risikerer tallose Ulykker . . . Man indskrænker Personalet, de rejsendes Sikkerhed opofres. Arbejderne overlæsses. Banernes Bevogtning indskrænkes. Den daglige Kontrol med Banelegemet foregaar nu kun to Gange; Materialet kontrolleres ikke længere dagligt«.

Vil Staten sætte Bom for Lønnedskæringen?

U. S. A.s Jernbaneselskaber truer med en ny Lønnedskæring paa 20 pCt. Personalets Organisationer, der kategorisk nægter at gaa med til Reduktionen har foreslaaet til Præsident Hoover, at Reconstruction Finance Corporation (Statens Kredit-Anstalt) kun yder Kredit til saadanne Selskaber, der ikke skærer Lønningerne ned. Reconstruction Finance Corporation har trukket Forhandlinger om en Kredit-Anmodning paa 33 Millioner Dollars i Langdrag; Anmodninger er stillet af Baltimore and Ohio og New York—Chicago—St. Louis Railway. Disse to Foretagenders Aktier er af ovennævnte Grund faldet noget. »Frankfurter Zeitung« skriver, at nævnte Kreditanstalt paa denne Maade bliver til et Tvangsrejskab for at faa Selskaberne til at indtage Autoriteternes Syn. Lad os ønske, at det maa blive saaledes!

De engelske Jernbanemænd nægter enhver ny Lønnedsættelse.

Den 30. September fandt der en Konference Sted mellem Repræsentanter for Personalets Organisationer og Selskaberne for at forhandle om Muligheden af en ny Lønnedsættelse. Generalsekretæren for Jernbanemændenes Forbund i England, Mr. Cramp, har bl. a. erklæret, at Jernbanemændene under ingen Omstændigheder vilde gaa med til en ny Forringelse af deres Lønninger og Arbejdsforhold samt deres Leveniveau. Jernbanemændene venter nu en Undersøgelse af National Wages Board (det nationale Lønudvalg).

Telefonsamtale fra Færgerne.

Generaldirektoratet for Statsbanerne meddeler:

Fra 1. November d. A. vil Radiostationerne paa Storebæltfærgerne »Korsør«, »Nyborg«, »Heimdal«, »Christian IX« og »Odin« samt paa Kalundborg—Aarhus Overfartens Skibe blive aabnet for offentlig Telefonkorrespondance i Forbindelse med Indlandet.

Taksten udgør ialt 2,50 Kr. for en Samtale paa 3 Minutter.

TAK

Hjertelig Tak for den store Opmærksomhed og Deltagelse ved min kære Mand, Togbetjent J. P. Jørgensens pludselige Død.

Ja, min inderligste Tak til alle dem, der paa forskellig Maade har vist mig Deltagelse i min store Sorg.

Fredericia, d. 2. November 1932.

Elsa Jørgensen.



Forflyttelse fra 1.—11.—32:

Lokomotivfyrbøder C. G. J. Loving, Padborg, til Esbjerg.

Lokomotivfyrbøder E. L. Olsen, Sønderborg, til Esbjerg.

Lokomotivfyrbøder K. A. Spangtoft, Sønderborg, til Assens.

Afsked:

Lokomotivfører R. N. Rasmussen, Aarhus H., paa Grund af Svagelighed med Pension fra 30.—11.—32 (min. Afsked).

Lokomotivfører A. Christensen, Aarhus H., efter Ansøgning paa Grund af Svagelighed med Pension fra 31.—1.—33 (min. Afsked).

Ordensdekorationer:

Lokomotivmester I H. K. Nielsen, Viborg, samt Lokomotivførerne N. Friholt, Slagelse, og H. P. Lytver, Struer, er under 19.—10.—32 af H. M. Kongen udnævnt til Dannebrogsmænd.

KALKULATORISK OPGØRELSE

af Statsbanernes Drifts-Indtægter og Drifts-Udgifter m. v. i September Maaned 1932 samt i Tidsrummet April—September 1932 og en Sammenligning med de regnskabsmæssige Beløb i de tilsvarende Tidsrum i 1931 i runde Summer.

	September	Maaned	1932	
	1932*)	1931	Forøgelse	Formindskelse
Personbefordring	3 430 000	3 860 000		430 000
Gods- og Kreaturbefordring	3 230 000	4 160 000		930 000
Postbefordring	450 000	510 000		60 000
Andre Indtægter	340 000	300 000	40 000	
Drifts-Indtægter ialt	7 450 000	8 830 000		1 380 000
Drifts-Udgifter (uden Afskrivning og Forrentning) ..	8 910 000	9 220 000		310 000
Drifts-Overskud	÷1 460 000	÷390 000		1 070 000

	April—September	1931	1932	
	1932*)		Forøgelse	Formindskelse
Personbefordring	24 300 000	28 670 000		4 370 000
Gods- og Kreaturbefordring	19 630 000	25 440 000		5 810 000
Postbefordring	2 770 000	3 080 000		310 000
Andre Indtægter	2 150 000	1 900 000	250 000	
Drifts-Indtægter ialt	48 850 000	59 090 000		10 240 000
Drifts-Udgifter (uden Afskrivning og Forrentning) ..	51 680 000	55 090 000		3 410 000
Drifts-Overskud	÷2 830 000	4 000 000		6 830 000

*) *Anm.* For hele Finansaaret er Afskrivningen 9 970 000 Kr. og Forrentningen 18 450 000 Kr.



PAA RATEBETALING

Herre Skråderi og Konfektion, Dame Overtøj og Kjoler, samt Børne Ekviperung.

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 Skrådere. 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, huak, indgangen er paa Hjørnet.



Flimrer det for Øjnene under Læsningen.

Nyhed! Brug kun Michelsens nye Hvile-Glas, med eller uden Styrke-Tilpasning ved Ekspert hele Dagen. - - -

|| LÆGEANBEFALET ||
|| SYGKASSELEVERANDØR ||

MICHELSENS OPTIK
Vesterbrogade 29 • Vester 4701

Brug Svendborg Eksport Mi-Co.
ERMOL

fin, frisk og fyldig!

Drøjere i Brug og mere velmagende.

Nærværende Nummer er afleveret paa Avispostkontoret d. 5. November.

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.

Hvis De skal forflyttes til Gedser!

Husk: man spiser og logerer bedst i Dyreborgsminde Pension. Telf. 64 x.

LOVE MARGARINE



FINESTE KVALITET TIL BORDBRUG

Støt dansk Industri! — Køb danske Varer!

TANDLÆGE

S. A. MARTENSEN
Tage Hansens Eft.
Konsultation: 10-8 og 6-7
Lørdag 10-2:
Telf. Vester 3330.
Enghave Plads 6

Blomsterforretning

H. Dannenberg.
Blaagaardsgade 25
Tlf. Nora 1979 Tlf. Nora 1979
Medlemmer erholder 10 pCt.
Varerne bringes overalt.

Nyborg

C. F. SCHALBURG

FORNEMME
VELLAGREDE
KVALITETER

..... Aktieselskab
Grundlagt 7. Juni 1817.

ENGELSK BEKLÆDNINGSMAGASIN

Telefon 346 NYBORG Telefon 346

Steentoft — Skotøj

Nyborg Jernstøberi, Hans L. Larsen & Co. A/S

Kakkelovne - Komfurer - Bygningsstøbegods
Telefoner 76 og 231. Støt Byens Industri. Telefoner 76 og 231.



RICHARD LEHN

1. Kl. Herreekvipering. - Telef. 68

Nyborg Herregaardsmejeri.

1. Kl.s Mejeriprodukter. Telf. 79.

NORDISK KAFFE KOMPAGNI'S

Kaffe er bedst!

Forlang den hos Deres Købmand.

CAFE FÆRGE GAARDEN

Godt Madsted. — Billige Priser.
TELEFON 582.

Hotel Royal.

Concert hver Aften.

Ærbødigt E. Nielsen.

A. GEHLERTS
Bageri & Conditori.

Nørregade 36.
Telefon 442.

Nyborg Kulimport

ved Chr Petersen
Havnegade 6 & 8 - Tlf 15 & 23

LILLE-KONGEGADES KIOSK

Abonnement paa alle Ugeblade
Telegrammer i alle Anledninger

Telf. 454 A. IVERSEN

Karen Fensborg's
Damefrisør-Salon.

Vestervoldgade 18 - Telf Nyborg 385.

JOH. JENSEN

Cykleforretning.

Telf. 604 - Nørrevoldgade - Telf. 604.

De smukkeste
Broderier i stort Udvalg,
til alle Priser faar De hos
MARIE HANSEN
NYGADE

Jydske Strikkeriers Udsalg.

Indeh. H. Prehn.
Tlf. 665. Nørregade 16. Nyborg.
Alt i Trikotage.

C. Knackstredt

Telefon 550

Spec.: Kranse, Buketter,
Planter og Potte-Kultur.
Direkte Salg fra Drivhus.

Ingen Butiksleje,
derfor billigste Priser.

P. Chr. Rasmussen,

Uhrmager & Guldsmed,
Kongegade 33.
Telf. 239.

Største Udvalg i Festgaver.

Kjellerups Eftf.

V. Chr. Hansen, Nørregade 24
Telefon 547

anbefaler sig til det ærede Publikum
med alt i

1. Kl.s Viktualie og Delicatess

LIGKISTER

Ligsenge, Ligstøj og Kranse
anbefales

Egen Ligvogn
Alt vedr. Begravelser & Ligbrænding besorges

P. JAKOBSEN
ved Slottet Telefon 171
Transport med Ligbil besorges overalt i Danmark.

Radio
Lysekroner
Ladestation

Niels Hansen, elektr. Instal.

Tlf. 366 - Kongegade - Tlf. 366

Strandvejens
Kød- og Paalægsforretn.
J. Jørgensen.

Se mine Varer og hør mine Priser.

JENS ANDERSEN

Telefon 216.

er billig med

Telefon 216.

KJOLER OG OVERTØJ

Lauritz Nielsen.

Kul-Koks-Briketter.

- TELEFON 106. -

SPAREKASSEN FOR

NYBORG BY OG OMEGN

Kontortid: 10-2 og 4-5
Telefoner: 8 og 16