



32. Aargang N^o 22

REDIGERET AF C. M. CHRISTENSEN

20. November 1932

TJENESTETIDSREGLERNES UDNYTTELSE

For en Maaned siden havde vi en Artikel paa under samme Overskrift, i hvilken vi bl. a. skrev, at det egentlig ikke var mærkeligt, at Lokomotivpersonalet, naar de nu har faaet Lejlighed til at se, hvorledes de kan mishandles efter vore gældende Tjenestetidsregler, begynder at rejse Hovedet og kræver gennemført nye og bedre Regler, der kan forhindre inhuman Udnyttelse. Dette er ikke bare noget, vi har fundet paa, men det, der staar her i disse Linier, er en svag Genlyd af den Stemning, der er herskende blandt Personalet.

Lad os nævne den Meningsløshed, det er, at Lokomotivmændene i deres Reservetid (Raadighedstid) bliver sat til at efterse og opsmøre forskellige Lokomotiver, sommetider saa mange, at hele den til Raadighed anførte Tid gaar med, hvilket vil sige, at det bliver Arbejdstid hele Tiden. Det er billig Arbejdskraft, man paa den Maade faar, man giver 20 Min. pr. Time og slaar to Fluor med et Smæk. Der var sikkert ingen, der, den Gang Tjenestetidsreglerne blev til, tænkte sig Muligheden af en saadan Udnyttelse. Nu hører man nævnt, naar Talen handler om Eftersyn af Lokomotiverne, at det er altfor ofte, dette sker, og at for Eksempel Dampskibe gaar meget længere mellem Eftersyn, det kender vor høje Maskinchef fra sine tidligere Stillinger — det er vel nok et godt Argument, og det beviser saa tydeligt som noget, at han ikke ved, at der eksisterer ikke nogen Dampmaskine, der arbejder under saa ugunstige Forhold som Lokomotivet. Derfor

var det vistnok paa sin Plads, at man undlod Sammenligning med Dampmaskinen i Dampskibe, for det første, fordi de er underkastet Tilsyn hele Tiden, medens de er i Gang, og for det andet, fordi den Maskine arbejder under de bedst mulige Forhold i støvfrit Rum, og som anført paa Grund af det stadige Tilsyn kan faa al den Pasning, den har Behov. Det vilde derfor være yndigt, om vi kunde blive fri for Sammenligninger, der halter i den Grad, som den anvendte gør.

Lad os nævne den Meningsløshed, der ligger i, at man giver Raadighed i indtil 10 Klokketimer, naar man i adskillige af disse Timer maa arbejde paa forskellig Maade. Naar dette i sin Tid er fæstnet i Reglerne, var Forudsætningen den, at der *kun* holdtes Raadighed i den fastsatte Tid. Dette Misbrug af Raadighedstjenesten alene bevirker, at det er nødvendigt, at en Regulering sker.

Paa samme Vis er det en Meningsløshed at give Kørsel i Forbindelse med *udført* Raadighedstjeneste i indtil 13 Klokketimer, naar man nu maa arbejde hele Tiden, d. v. s., saaledes at der bliver 13 Tjenestetimer ud af det, uden nogen passende Hvilepause. Naar noget saadant sker, kommer det ikke ind under Begrebet Rationalisme, men under Begrebet Inhumanitet eller Brutalitet. Man kan ikke lave Tjenester paa indtil 10 Tjenestetimer ud i en Køre, hvad ingensinde maa overskrides, og saa efter fornnævnte 10 Tjenestetimer hænge en kortere eller længere Raadighedstjeneste paa, og saa lade det glide ind under Bestemmelsen om 13 Klokketimer — som jo i det hele taget ikke tillader Raadighedstjeneste *efter* Togfrem-

førelse. Men er man lidt fiks paa Fingrene og lidt snu, kan man pludselig lave alt muligt og læse sig til Ting, som slet ikke staar nogen Steder angaaende vor Tjenestetid.

Det, der nu snart bør gøres, er at opstille nye Tjenestetidsregler, men hvorledes man end vil lave dem, eller paa hvad Maade man vil gennemføre dem, en Ting er nødvendig, og det er Forstaaelse af det, der skal udføres. Det vil vistnok blive umuligt at lave Regler, der forhindrer Inhumanitet, navnlig naar de skal gaa ind under Begrebet Rationalisme, dette kloge Begreb, der netop nu under en Krisetid optræder og kræver tusindvis af Ofre og er Storleverandør til de arbejdsløses Hær.

Maskiningeniør Sørensen har med den Metode, hvorefter han opsætter Ture, forstaaet at indprente Lokomotivpersonalet, at Tiden er inde til Reformer paa Tjenestetidsomraadet. Han har vækket Lokomotivmændene, og de er ved at marchere frem mod Maalet: Humane og fornuftige Tjenesteforhold.

FRA ALDERSGRÆNSEFORSLAGETS BEHANDLING I FOLKETINGET

Ministeren for offentlige Arbejder (Friis-Skotte): Jeg vil gerne først takke de to ærede Ordførere for det radikale Venstre og Socialdemokratiet for deres Tilslutning til Lovforslaget. Dernæst maa jeg meget beklage Venstres Stilling til Lovforslaget, for jeg kan ikke sige, at Venstres Standpunkt ikke er rigtig og logisk. Det er det. Det er nemlig rigtigt, at Administrationen kan afskedige de gamle, og det er lige saa rigtigt, at Ministeriet maa gaa den Vej, hvis Loven ikke gennemføres. Men det er et meget haardt Standpunkt overfor Tjenestemændene, thi Ministeren er dermed afskaaret fra at yde Tjenestemændene de ikke ringe Indrømmelser, som Lovforslaget tilsigter, og som kan gives dem ved Bistand af Lovgivningsmagten.

Jeg har det Indtryk af, at de Konservative mente, at vi var for haarde ved Tjenestemændene. Venstre siger ved sin Afvisning af Lovforslaget, at vi ikke har været haarde nok. Jeg maa da henstille til de Konservative endnu noget at overveje i Udvalget, om de ved at modsætte sig Lovforslaget vil tvinge Ministeren til at følge den af Venstre anbefalede Fremgangsmaade, at følge den gældende Lov og afskedige det overtallige Personale uden Indrømmelser — for i saa Fald har jeg ingen Indrømmelser at gøre.

Saa bliver der Spørgsmaal om, hvor meget dette vil betyde økonomisk. Det er gjort op, at for en meget stor Del af disse Tjenestemænds Vedkommende betyder Lovforslagets Gennemførelse, at Staten sparer Halvdelen af Lønningsudgiften, og for de øvrige kan der komme en mindre Besparelse derved, at der skal finde et Mellemanvancement Sted. Men jeg har ogsaa peget paa — det er alle-

rede udtalt i Bemærkningerne til Lovforslaget —, at i en Periode, hvor store Forandringer sker, vil der være Fordeel for Staten forbundet med, at de ledende Poster i ikke alt for høj Grad er besat med Tjenestemænd, der nærmer sig den normale Aldersgrænse.

Jeg har i min Fremsættelsestale uddybet dette Spørgsmaal ved mine Bemærkninger om, at

»under de nuværende Forhold ved Statsbanerne, hvor de hidtil gældende Former for Driftsøkonomi og Arbejdsmetoder søges omlagt med Tilpasning til de ændrede Vilkaar, Banerne lever under og ved Bortlægning af Administrations- og Forretningsformer, som ikke længere er tidssvarende — under saadanne Forhold vil den kloge, ældre Chef selv finde, at hans Erfaring om Fortiden ikke opvejer, men vel endda hindrer den Tilpasning til det nye, som hans yngre Efterfølger vil repræsentere«.

Jeg skal gerne i Anledning af, hvad dette Lovforslag betyder økonomisk, yderligere uddybe dette Spørgsmaal. Det er altid vanskeligt for en ældre at komme bort fra tilvante Arbejdsfordelinger og Ekspeditionsformer, endsig selv at tage Initiativ til saadanne Ændringer, hvad man jo maa forlange af en Mand, der sidder i en højere Stilling, og jo højere han sidder, jo mere maa man forlange af ham. Alene dette at disponere og indirette sig efter nedadgaende Trafik, saaledes at Udgifterne saa nogenlunde følger med Trafiknedgangen, falder svært, og det falder navnlig svært for en ældre Mand. Der er derfor ingen Tvivl om, at en Ombytning af ældre med yngre Kræfter under de givne Forhold vil være af meget stor økonomisk Betydning for Banerne, desto større selvfølgelig, jo vigtigere og mere økonomisk ompsændende den Post er, vedkommende beklæder.

Hvad jeg her siger, bør ikke kunne føles krænkende overfor de Chefer i Alderen mellem 65 og 70 Aar, som har en lang og eksemplarisk Tjenestetid bag sig og muligvis med Rette kan pege paa, at de har udført adskilligt reorganisatorisk Arbejde i deres bedste Arbejdsaar til Gavn for deres Etat. Det kan ikke og bør ikke føles krænkende for dem, at det, jeg her har sagt, kan udtales. Det er nemlig en Kendsgerninger, økonomiske Kendsgerninger, det er ikke teoretiske Betragtninger, jeg har fremsat, og jeg faar maaske Lejlighed til, er i hvert Fald villig til, at drøfte disse Forhold nærmere med Folketingets Lønningsudvalg. Der er for mig ingen Tvivl om, at alt i alt vil de Beparelser, der bliver Følgen af denne af Forholdene nødvendiggjorte Foranstaltning, i Løbet af de tre Aar kunne tælles op i Millioner.

Nu gaar Lovforslaget altsaa til Lønningsudvalget, og jeg er til Raadighed for Lønningsudvalget med alle Oplysninger, som man maatte ønske at faa i den ene og i den anden Retning. Jeg henstiller indtrængende til Rigsdagen og navnlig til dem, som mener, at det i Virkeligheden er kedeligt, som man har maattet gaa frem overfor de gamle — og det vil jeg gerne understrege —, at man gennem Lønningsudvalgets Arbejde dog i hvert Fald søger at berede dem de lempelige Overgange, de Begunstigelser, som jeg ikke kan give dem ved en administrativ Afskedigelse, som Venstre foreslaar, men som kan gives i en særlig Lovgivning.

Hans Jacob Sørensen: Maa jeg sige til det ærede Medlem Hr. A. M. Hansen, der jo talte mig strengeligen til for de Bemærkninger, jeg har gjort om dette Lovforslags

økonomiske Virkninger, at jeg tager denne strenge Tale med Sindsro. Jeg gør det navnlig, fordi enhver vist vil indrømme mig, at der hverken i Lovforslagets Bemærkninger eller i de Udtalelser, den højtærede Minister for offentlige Arbejder nu har fremsat her, har været en stærk Understregning af den store Besparelse. Ministeren siger, og jeg skal ikke bebrejde ham det, at det er vanskeligt at gøre Resultatet op, men Ministeren er dog inde paa, at det vil vare Aar — jeg forstod en anselig Aarrække —, inden Virkningerne kan tælles i det, som Ministeren til sidst talte om, nemlig Millioner. Men bevares vel, jeg skal ikke kimse ad nogen som helst Besparelse. Alt, hvad der kan indvendes, vil jeg anerkende og anse for godt.

Men det, som det ærede Medlem Hr. A. M. Hansen gjorde sig skyldig i, var en Misforstaaelse, dels af mine Udtalelser og dels ogsaa af hele Situationen, som den ligger vedrørende dette Lovforslag gælder det jo i høj Grad, at det i det hele taget er indenfor et bestemt Tjenestemandants Rammer, at dets Virkninger kommer, men det, som det ærede Medlem Hr. A. M. Hansen saa hen til, og det, som han — og det kan jo være med Rette — mente vilde betyde det meget store, var, om vi paa det nuværende Tidspunkt kunde spare — for at tage et Tal — 1000 Mand indenfor Statsbanerne.

Men her rejser sig jo det Spørgsmaal, om det ikke vil være muligt paa anden Maade netop at spare 1000 Mand. Selv om der i de Bemærkninger, der er knyttet til Lovforslaget, tales om, at Besparelsen ikke kan finde Sted ved de løst antagne, gaar de Oplysninger, der foreligger, dog ud paa, at der er et meget betydeligt Antal ikke fast ansatte indenfor Statsbanerne, og dem kunde der ogsaa være Tale om at tage fat paa i højere Grad, end der er Tale om i Lovforslaget eller i de Bemærkninger, der er gjort til Lovforslaget. Thi det indrømmer jeg, at kan man paa een Gang frigøre sig for Lønning til henimod 1000 Mand, saa betyder det noget for Statsbanernes Budget, noget, der virkelig tælles i et antageligt Antal Millioner.

Maa jeg dernæst sige til den højtærede Minister, at jeg ved ikke, om Ministeren vilde tillægge mig det, men hans Udtalelser kunde være Udtryk derfor, at jeg vilde ligesom skyde Sorteper fra mig og sige: Ja vel, de 65-aarige skal afskediges, men det maa den højtærede Minister i Kraft af den Bemyndigelse, han nu har, alene tage Ansvar for. Men *hvis* det er Tilfældet, at Ministeren vilde tillægge mig denne Opfattelse, er det fejlagtigt. For jeg har ikke sagt, at det, der maatte finde Sted, nødvendigvis var det, som Ministeren vilde; Rigsdagen skulde ikke beskæftige sig med det, det kunde Ministeren selv gøre. Nej, jeg har sagt til Ministeren, at jeg er villig til at erkende, at naar der er et betydeligt overtalligt Personale indenfor Statsbanevirksomheden, saa maa Ministeren selvfølgelig have Adgang til — og han har Adgang til — at frigøre sig for disse overtallige, men jeg kan ikke indse, at det skulde være nødvendigt enten, som Ministeren vil det, at tage de ældste eller, som det ærede Medlem Hr. Bjerring fremstillede det, hvis ikke man vil det, saa det modsatte, altsaa tage de yngste.

Jeg maa mene, at i Kraft af den Bemyndigelse, Administrationen har, i Kraft af de Hjælpedidler, der stilles til dens Raadighed — jeg tænker her paa den Hensynsfuldhed, der kan vises Tjenestemænd, hvis Stillinger bliver

overflødige, at det kan sættes paa Ventepenge, jeg tænker paa Pensionsbestemmelserne —, vil Ministeren ganske sikkert indenfor et saa stort Personale kunne skønne over, hvem han bedst kan undvære, og hvorledes han bedst kan affinde sig med dem, saaledes at de ikke bliver ramt alt for haardt.

Og nu sagde Ministeren nogle strenge Ord, idet han sagde — saadan forstod jeg ham —, at vilde Rigsdagen ikke anerkende Lovforslaget og give ham den Bemyndigelse, der ligger heri, nuvel, saa havde han Magtmidlerne. Ja, det er rigtigt, og da Ministeren fremsatte denne Udtalelse, var det, ligesom jeg maatte tænke paa, om ikke den har lydt før; mon ikke den har lydt i de Forhandlinger, der blev ført med Tjenestemandorganisationerne, og som førte til det Resultat, at Tjenestemandorganisationerne ogsaa tiltraadte dette ret vanskeligt Punkt. Der var en truende Klang i dette: Jeg har Magten og Myndigheden, og tiltræder man ikke — denne Gang var det jo henvendt til Rigsdagen —, tiltræder man ikke, saa faar man heller ikke de eventuelle Fordele, som nu tilbydes i Lovforslaget. Jeg har siddet saa mange Aar i denne Sal, at jeg ikke lader mig kyse. Jeg vil gerne sige til den højtærede Minister, at jeg nu ikke er saa helt sikker paa, at Ministeren, selv om dette Lovforslag ikke ophøjes til Lov, vil være den stærke Mand, der siger, at Afskedigelserne skal finde Sted, og jeg tager dem paa den Maade, at jeg tager de ældste først. Jeg tror nemlig, at der ogsaa blandt disse ældre Mænd, baade indenfor Funktionærklasserne og indenfor Embedsklasserne, er Folk, der fylder deres Plads saa godt og endnu kan præstere et saadant Arbejde, at Ministeren vil betænke sig paa at affinde sig med dem ved Afskedigelse.

Det ærede Medlem Hr. Bjerring har Gang paa Gang henvist til Organisationernes Tiltrædelse. Jeg anerkender selvfølgelig, at Ministeren har faaet disse Tiltrædelser, men jeg lægger ikke mere ind deri, end jeg mener, der bør ligge deri. Naar disse Tiltrædelser foreligger, er det, fordi det er et stort Antal indenfor Organisationerne er af Interesse at faa de ældre bort, for at de yngre og de unge, og det bebrejder jeg — det gentager jeg — selvfølgelig ikke de paagældende. Men paa den anden Side maa man ogsaa sige, at saadan er Forholdet.

Ministeren for offentlige Arbejder (Friis-Skotte): Jeg har kun nogle faa Bemærkninger til det ærede Medlem Hr. Hans Jacob Sørensen. Det var ikke rigtigt, naar det ærede Medlem havde opfattet det saaledes, at jeg mente, at Partiet Venstre skubbede Sorteper over paa mig. Jeg er ganske klar over, hvad der er Administrationens Pligt med Hensyn til Personalets Antal og Forholdsreglerne overfor Personalet. Jeg er ganske klar over — og det er udtalt af alle Rigsdagens Partier adskillige Gange —, at Administrationen selvfølgelig ikke kan gaa med overtalligt Personale. Jeg er ganske klar over, hvad der i saa Henseende er Ministerens og Administrationens Pligt, og jeg har heller ikke ved dette Lovforslag ønsket at lægge noget over paa Rigsdagen. Jeg har kun ved dette Lovforslag bedt Rigsdagen om at give Tilslutning til at gennemføre Lovforslaget med saadanne Indrømmelser overfor de Tjenestemænd, det gik ud over, at de kom ud af deres Stillinger paa en lempelig Maade. Det afhænger af Rigsdagen, om jeg maa faa denne Bemyndigelse, ellers maa jeg naturligvis arbejde uden — der ligger ikke fra min Side

den ringeste Trusel, det er Nødvendighedens Lov, der her gør sig gældende.

Det ærede Medlem Hr. Hans Jacob Sørensen sagde: Ja, men Ministeren kunde maaske vælge andre end de gamle, hvorfor skal det være de gamle? Venstreregeringen i 1927 tog det modsatte Standpunkt, da afskedigede den de unge. Det var for øvrigt slet ikke Forholdene fra 1919, der da spillede ind. Det var jo en villet Besparelse, foranlediget ved, at man forlængede Personalets Arbejdstidsregler, hvorved der frembragtes et Overskud af Personale, og saa afskedigede man de unge i det fornødne Omfang: Elever og Aspiranter, Tjenestemænd op til 30 Aars Alderen, Mennesker, som Staten ikke havde Pensionsforpligtelser overfor. Dte var ogsaa et meget haardt Standpunkt at sige: vi afskediger de unge, som vi ingen Forpligtelser har overfor.

Jeg har af alle de Grunde, jeg her har angivet, ment, at i denne Situation bør det være de ældre, der gaar. Jeg sagde i sin Tid, i 1927, at dette at afskedige de unge vilde være at forflygtige Begrebet Tjenestemænd, idet Tjenestemandenslovens § 1 siger, at som Statstjenestemand anses enhver, der varigt og som Livsgerning har Ansættelse i Statens Tjeneste. Men jeg vil hævde, at Tjenestemænd, der er 65 Aar, der har siddet i Statens Tjeneste i 45—50 Aar, har haft deres Livsgerning i Statens Tjeneste.

Som Sagen foreligger her, kan jeg altsaa ikke se andet, end at det er den simpleste Vej ud. Organisationerne har ogsaa ganske sikkert været klar over, at som Forholdene laa, maatte der gaa nogle. Og som jeg sagde ved første Behandling: Jeg tror ikke, de gamle selv vil sige at det er de unge, der skal gaa, men de gamle vil naturligvis gerne have saa lempelige Vilkaar som muligt. Og jeg mener, at de vil faa *meget* lempelige Vilkaar, men det synes endda, som om jeg skal have vanskeligt ved at faa disse lempelige Vilkaar gennemført i Rigsdagen.

Hans Jacob Sørensen: Det er klart, som den højtærede Minister har sagt, at man ved Afskedigelser stadig maa overveje Spørgsmaalet om, hvordan man skal gribe Sagen an; men, som jeg gentagne Gange har sagt, maa det først og fremmest tages under Overvejelse, ogsaa i den foreliggende Situation, om der ikke indenfor det løst antagne Personale i Statsbanernes Tjeneste er saa mange, at man gennem Afskedigelser her vil kunne opnaa at frigøre sig for overtalligt Personale. Man kan jo ikke i denne Situation se bort fra, at Statens økonomiske Interesser ogsaa maa varetages, og det sker bedst ved, at man frigør sig for dem, man ikke har fremtidige Forpligtelser overfor.

Ministeren for offentlige Arbejder (Friis-Skotte): Jeg skal blot henvise det ærede Medlem Hr. Hans Jacob Sørensen til Bemærkningerne, hvor det udtales, at med Hensyn til Ekstramandskabet har man, i hvert Fald snart, naaet Bunden. Jeg har her en detailleret Fortegnelse over det samtlige Ekstrapersonale, der fandtes ved Statsbanerne ved Udgangen af August Maaned. Det vilde være alt for besværligt og trættende for Tingets Medlemmer, om jeg vilde gennemgaa den her, men den staar til Raadighed for Lønningsudvalgets Medlemmer, og de vil deraf kunne se, at det, der er skrevet i Bemærkningerne, er rigtigt. Der er derfor ingen anden Vej ud. Man kan ikke tage mere af det løse Mandskab, og vi maa altsaa finde os i en Regulering af det faste.

STATSBANERNES BERETNING OM DRIFTEN

1. Oversigt over Aarets Virksomhed.

(Sluttet.)

Af den i Driftsberetningen for 1930—31 omtalte nye Overbygning, Type V B t (Skinner af Vægt 45 kg/m hvilende paa Bøgesveller uden Underlagsplader af Jern), er der i Sommeren 1931 lagt ca. 10 km Dobbeltspor paa Strækningen Roskilde—Korsør, hvorhos det nye 2. Spor paa Strækningen Langaa—Stevnstrup er lagt med samme Sportype.

I Stedet for den i 1913 indførte Overbygning V B, er man i det forløbne Driftsaar gaaet over til en ny Type V C, hvor Befæstelsen mellem Skinne og Underlagsplade er adskilt fra Befæstelsen mellem Underlagsplade og Svelle, ved at den indvendige Svelleskrue, der tidligere fastholdt Kileklemladen, er erstattet med en Klemladebolt, for hvis Hoved der er udboret Plads i Svellen, samt med to udenfor Klemladelisten placerede Svelleskruer. Ved Stødene anvendes særlige »gennemgaaende« Stødunderlagsplader over begge Stødsveller. Den nye Overbygning der er forsynet med en ny og sværere Svelleskrue med kraftigere Gævind og rektangulært Hoved, lægges normalt med sammensvejsede 30 m Langskinner. Overbygningen er i Driftsaarets Løb anvendt ved Sporforstærkningsarbejder paa den sjællandske Kystbane og Falsterbanen.

Efter tilfredsstillende Forsøg er Anvendelse af Tjære til Beskyttelse af Bolte og Svelleskruer imod Rust gjort obligatorisk.

Der er i Driftsaaret imprægneret 194 593 Stkr. Fyrresveller (298 184 Stkr. i 1930—31), deraf 68 700 Stkr. Type 2 og 90 004 Stkr. Bøgesveller (33 887 Stkr. i 1930—31). Gennemsnitsprisen for Imprægnering af Sveller har for Fyrresveller været 1,17 Kr. for Type 1 og 0,88 Kr. for Type 2 mod hhv. 1,19 Kr. og 0,89 Kr. pr. Stk. i det foregaaende Aar. Gennemsnitsprisen for Imprægnering af Bøgesveller har været 2,37 Kr. for Type 1 og 1,85 Kr. Type 2 mod hhv. 2,36 Kr. og 1,87 Kr. pr. Stk. i det foregaaende Aar.

I Løbet af Driftsaaret er Længden af Banestrækningerne, der er forsynet med Stenbalast, blevet forøget med ca. 23 km.

Arbejdet med Tilvejebringelse af fremskudte Signaler og Afstandsmærker er omtrent fuldført, hvorhos der i Aarets Løb er installeret elektrisk Lys i Signaler og Sporskifter paa forskellige Stationer.

Arbejdet med Forbedring af Signalordningen af Led og Bomme er fortsat, og den i Driftsberetningen for 1927—28 omhandlede nye Signalttype (røde Trelyslygter) er nu anbragt ved de fleste vigtigere Niveauoverskæringer.

Ud over de sædvanlige Brovedligeholdelsesarbejder er der ved den 8,9 m Jernbaneoverføring ved Skyttehuset i km 28,39 Nord for Vejle og ved den 7,5 m Jernbetonoverføring i km 26,95, Nyborg—Odense, udført en Forstærkning og Istandsættelse efter Sprøjtebetonmetoden. Efter samme Metode er et større Istandsættelsesarbejde under Udførelse ved Tietgensviadukten paa Københavns Hovedbanegaard.

Til Brug ved Vedligeholdelses-, Forstærknings- og Udvidelsesarbejder er der anskaffet 102 194 Stkr. Type 1 og 19 598 Stkr. Type 2 danske, uimprægnerede Bøgesveller til en Gennemsnitspris af henholdsvis 5,21 og 4,56 Kr. pr. Stk. og 80 787 Stkr. uimprægnerede udenlandske Fyrresveller, deraf 20 981 Stkr. Type 2, til en Gennemsnitspris af henholdsvis 4,74 Kr. og 4,49 Kr. pr. Stk. Af Skinner er der i Udlandet indkøbt ca. 15 150 t til en Gennemsnitspris af 120,66 Kr. pr. t, og af Forbindelsesdele er i Udlandet anskaffet ca. 5144 t til en Gennemsnitspris af 162,98 Kr. pr. t, hvorhos der i Indlandet er købt ca. 1865 t Forbindelsesdele til en Gennemsnitspris af 214,51 Kr.

FRA MEDLEMSKREDSEN

Stille Tanker.

I en stille Skumringstime lod jeg Tankerne kredse om den Tid for ca. 38 Aar siden, da jeg kom til Statsbanerne. Det var den Gang, da Førerne gik og puslede med Maskinen, som om det var hans egen. Og naar han havde Ferie eller var syg, saa var Tankerne hos den Fører, som udførte hans Tjeneste, om han nu behandlede hans Maskine varsomt og ikke overanstrengte den, saa den fik revne Glidere eller andre falske Toner, til han kom til Tjeneste igen. Ja, det var den Gang! Ak, hvor forandret!

Dernæst var Fyrpladserne saa rene, og skinnede saa det var en Fornøjelse at se derpaa. Den Gang betragtede Lokomotivfyrbøderne det som en Ære, at deres Fyrplads kunde staa for Kritik af Kollegerne. Ogsaa her maa man udbryde: »Ak, hvor forandret!«

Jeg lod Tankerne gaa ca. 15 Aar frem i Tiden, saa skulde Maskinerne benyttes i større Omfang, det var der vel ikke noget at sige til, der kom to Sæt til hver Maskine, og det gik ogsaa i Almindelighed godt. Der kunde til Tider være smaa Skærmysler om Fyrpladsen, naar den ene gjorde mere ud af den end hans Kammerat, men det var dog for Smaating at regne. Den Gang havde Maskiningeniør Sørensen endnu ikke forbitret os Tilværelsen!

Der kunde den Gang til Tider i Højsæsonen være nogle Søndage, som kunde kaldes strenge, men da det sjældent drejede sig om mere end en eller to Søndage for hvert Sæt, saa blev ogsaa den Tjeneste udført i bedste Forstaaelse.

Jeg lod derefter Tankerne kredse om Oktobers Kørselsfordeling, men jeg maa være faldet i Søvn, for jeg syntes, jeg drømte, at jeg var bleven saa kold og tom, og samtidig var der en Stemme, der lød som en Gravrøst, der sagde: »At herefter var der ikke noget, der hed, at man med Lyst og Interesse skulde tænke paa sin Gerning, men kun slippe saa let som muligt, for nu levede vi i Rationalismens Tidsalder, og der kendes ikke til menneskelige Følelser.« Jeg følte mig ikke hjemme her, hvor Ligegyldigheden var saa fremherskende og spurgte: »Hvad Grunden var til den Misfornøjelse, man herefter skulde udvise.«

Der blev sagt mig, at det var Ingeniør Sørensen, som havde lavet de nye Kørselsfordelinger, hvor Personalet nærmest blev betragtet som Automater, og ikke som levende Mennesker. Som Følge deraf kunde man ikke vise Interesse, hverken for Maskiner, Kul, Olie eller Tjenesten i sin Helhed. Jeg gjorde opmærksom paa, naar en Fører i gamle Dage kom med for mange Klager, saa blev der sagt til ham, at han maatte se at komme bedre ud af det med dem, han klagede over, for ellers var det ham, der var noget i Vejen med. Naar nu Lokomotivpersonalet i sin Helhed er misfornøjet med Hr. Ingeniør Sørensen, saa maa det være ham, der maa se at blive mere medgørlig, saa der atter kan blive et godt Forhold. Jeg befandt mig stadig ikke vel og ønskede de gode gamle Dage tilbage, da der ikke fandtes Rationalisme. Da jeg vaagnede, var jeg glad, det kun var en Drøm, en uhyggelig — men var den sand?

Saa fremt Forholdene skulde blive saa daarlige, at selv den mest samvittighedsfulde Tjenestemand skulde tabe Lysten og Interessen, saa maa Skylden være hos de Overordnede. Selvom Tjenestetidsreglerne ikke er tidsvarende, saa burde de fortolkes saaledes, som man ofte ser, at Dommere, skønt de har gamle Lovparagraffer at dømme efter, dog har Mod til at vise, at de har Hjerte og Sindelag, saa de bløde Strengere kan røres hos dem.

V. Berthelsen, Lokf., Gb.

Svar til Redaktøren.

Du spørger, om jeg tror, den nuværende Situation er vel egnet til Gennemførelse af Reformen.

Kære C. M.! Naar Fattigfolk skal grave Tørv er det altid Regnvej. — Vil Du maaske sige mig, hvem der skulde ændre vore Tjenestetidsregler i Takt med Tidsaanden om ikke den nuværende Regering, der jo politisk set maa være vore Venner, og som forhabentlig opsaa efter Valget kommer til at fortsætte, skulde være nærmest til at gøre det.

Lægge ud og belyse vore Forhold, som de fortjener, har jeg som Skribent ikke Evner eller Tid til, men jeg skal til en Begyndelse anwise som Emne:

1. Raadighedstjenesten som den indlægges før og efter endt Tur og benyttes til Sabotage af Tjenestetidsreglerne.
2. $\frac{2}{3}$ = Tjeneste i al Almindelighed. (Lillie har forresten adskillige Gange udtalt, at Friis-Skotte ikke skulde faa Lov at komme ned af Taburetten før dette Forhold var rettet, og Soph. Jensen maa vel søge at løfte Arven.)
3. Vor Fritid uden for Hjemstedet. Hvad var vel mere naturligt, end at denne i Lighed med Raadighedstjenesten i Hjemmet blev gradueret.

Esbjerg, i November.

H. C. Fejring.

Du har naturligvis Ret i, at det bør være en Regering af den Farve, vi nu har, eller en socialdemokratisk Regering, der er nærmest til at forbedre vore Tjenestetidsregler paa en saadan Maade,

at det ikke er muligt at lave inhumane Ture eller sætte Hensynsløshederne i Højsædet. Men iøvrigt tænkte jeg ikke paa, hvem der i Øjeblikket havde Regeringsmagten, da jeg skrev om Situationen eguede sig til Gennemførelse af saadanne Krav tænkte jeg paa den vanskelige Situation, vi i det hele taget befinder os i.

Du anviser til en *Begyndelse* tre Emner, og de er for saa vidt meget gode, men omfatter egentlig kun et Emne, nemlig Tjenestetidreglerne. At Lillie eventuelt har sagt saadan og saadan, kan man egentlig ikke skyde vor nuværende Formand i Skoene, omend vi føler os overbevist om, at han, hvis der er Mulighed derfor, vil forsøge at faa de Fejl og Mangler, vor nuværende Tjenestetidsregler har rettet.

Red.

Hr. Redaktør!

Maa jeg lægge Beslag paa Bladet for nogle faa Bemærkninger knyttet til Hr. Fejrings Artikel, som jeg i meget kan slutte mig til.

Hr. Fejring og jeg er jo enige om, at Hr. Maskiningeniør Sørensen er den rette Mand til det Rationaliseringsarbejde, der berører Lokomotivpersonalet; selv om Hr. Fejring først mener, der nok paa Sjælland findes nogle, der kunde gøre det lige saa godt, kommer Fejring dog straks i Tanker om, at de mangler visse Forudsætninger: nemlig Forstaaelse af Opgaven; for det kan vel ikke tænkes, at det ikke er sivet ud i Esbjerg, at Opgaven er at udnytte Personale og Maskiner i den Udstrækning, Reglementet og Tjenestetidsregler tillader, og i det hele at drive Statsbanerne helt forretningsmæssig.

Jeg vil da anbefale at følge Stykgodsudvalgets Arbejde igennem de stadig offentliggjorte Beretninger, den sidste — omhændende Nedlæggelse af de to sønderjydske Baner — slutter omtrent saaledes: Skulde Staten af ikke jernbanemæssige Grunde ønske Banernes Drift fortsat, maa det deraf følgende uundgaaelige Underskud ikke paaføres Statsbanernes Regnskab.

Jeg er derfor enig med Fejring i, at alt maa sættes ind paa at faa Tjenestetidsreglerne ændret derhen, at de spærrer for al urimelig Udnyttelse af Personalet og ikke bygges paa human Fortolkning.

Vejen, Fejring foreslaar til Maalet, er jo gammel og har, under normale Forhold, ogsaa givet Resultater, om det vil lykkes under de abnorme Forhold, vi nu lever under, vil jo vise sig.

Hr. Fejring synes at øjne en Chance i, at vore Venner regerer, man faar dog ikke Indtrykket af, at Venskabet mellem Fejring og Trafikministeren er af særlig intim Karakter; naa, det kan jo ogsaa være Udslag af forsmaaet Kærlighed, der lægger Fejring de strenge Ord i Munden.

Hvordan det nu end forholder sig, synes det mig værst for Lokomotivfyrbøderne, de maa jo rigeligt tage deres Del af de meget omskrevne Besværligheder og dertil se deres Avancement skubbet langt ud i det uviste. Det er dog Folk, der — for manges Vedkommende — er ca. 40 Aar.

Der er et andet Forhold, jeg gerne vil benytte Lejligheden til at spørge Redaktøren om.

Hvorledes vil Trafikministeren stille sig overfor de 65-aarige, hvis Lovforslaget bliver forkastet i Landstinget?

Efter min Opfattelse maa det da henlægges ved Siden af de andre Forslag, Landstinget har forkastet. Der er dog dem, der mener, Trafikministeren vil afskedige de 65-aarige alligevel — administrativt kan det jo lade sig gøre —; men naar Trafikministeren har valgt at gaa til Lovgivningsmagten, maa han vel ogsaa tage Konsekvensen deraf, ellers er han jo en Estrup'er.

Selv om jeg ser med Forstaaelse paa vore ældre Kollegers Uvilje over for dette at skulle tvinges ud af deres Stilling 5 Aar før de efter den nylig vedtagne Lov kunde afskediges, og en vis Bitterhed overfor, at deres Organisation — den, de i alle Aarene har betalt Kontingent til — nu skubber dem ud; saa er Tidene saa alvorlige, at det synes mig forsvarligt, at Organisationen medvirker til, at eventuelle Afskedigelser sker som foreslaaet; men tror Hovedbestyrelsen ikke, det kunde være gjort blidere og med bedre Resultat, hvis Organisationen havde tilskrevet hver enkelt af de ældre Kolleger, hvorledes Forholdet i Virkeligheden er; at hver en, der frivillig tager sin Afsked, giver Plads for en ung Familieforsørger, der ellers vil blive kastet ud i Arbejdsløshedens fortvivlede Mørke.

Jeg tror i hvert Fald, det vilde have virket efter sin Hensigt, hvis Hovedbestyrelsen paa den Maade havde motiveret deres tilsyneladende Haardhændethed.

Naa, det kan maaske naas endnu, da det kan være, Frivillighedens Vej atter maa betrædes.

Fredericia, i November 1932.

Th. Jensen.

Hvorledes Trafikministeren vil stille sig, hvis Forslaget om de 65-aarige ikke bliver til Lov, kan vi ikke svare paa. Derimod kan den ærede Indsender faa at se, hvad Ministeren m. fl. har sagt i Folketinget, efter at Oppositionspartiernes Stilling var klar, og deraf udlede, hvad Ministeren vil gøre.

Red.

JERNBANERNES KONKURRENTER Hurtigflyvetrafik.

Vi har i et tysk Blad fundet en lille Notits af følgende Indhold:

»Den hurtigste Trafikflyvemaskine i Europa er af det svejtsiske Luftfartsselskab sat ind paa Ruten Zürich—München—Wien. Denne Maskine tilbagelægger den 610 km lange Strækning i 2 Timer 15 Minutter, hvilket er lig med en med en Rejsehastighed paa 261 km i Timen. De Maskiner, som hidtil har betjent denne Rute, præsterer en Rejsehastighed paa 141 km i Timen. Den nye Maskine kan medtage 4 Passagerer, den er bygget i Strømlinieform, og for at undgaa den mest mulige Luftmodstand er Understellet (Hjulene) til at trække sammen.

Den Kendsgerning, at der til de Ture, denne nye Maskine flyver, har været en saadan Efter-

spørgsel efter Plads, at Selskabet har været nødsaget til at forhøje Biletprisen med 10 Franc for paa den Maade at tvinge Publikum til ogsaa at benytte de andre Maskiner, viser, at det er denne Vej, som ogsaa det tyske Luftfartsselskab maa slaa ind paa, hvis det i flyveteknisk Henseende vil beholde sit høje Stade. Der skal i saa Henseende peges paa, at man kan flyve fra New York til Washington (370 km) paa 65 Minutter og fra San Francisko til Los Angelos (600 km) paa 1 Time 58 Minutter.

Ved at sætte saadanne Ekspresflyvemaskiner ind, vil nogle Ruter, som for Tiden ikke kan betale sig, sikkert kunne blive rentable.

Det fremgaar af denne Meddelelse, at Bestræbelserne for at komme hurtigere og hurtigere af Sted bestandig er de samme. Tidligere drejede det sig om at faa Jernbanetogene hurtigt over Vejen; men selv de hurtigste Tog blev i vor Tid for langsomme, hvilket bevirkede, at Flyvetrafikken voksede; men nu er de almindelige Flyvemaskiner heller ikke hurtige nok. Nu kræves der indsat »hurtigtflyvende« Maskiner paa de forskellige Ruter, unægtelig et Tegn paa vor Tids Rastløshed, og paa hvor nøje selve Tiden — Minutterne — nu skal udnyttes.



25 AARS JUBILÆUM

Den 1. December kan Lokomotivfører *P. V. Schmidt*, Th. Nielsensgade, Herning, fejre 25 Aarsdagen for sin Ansættelse som Lokomotivmand. Jubilaren har fra sin Ungdom været knyttet til Maskintjenesten. Udlært fra Aarhus Centralværksted, ansattes han som Lokomotivfyrbøder den 1. December 1907 i Thisted, hvorfra han nogle Aar efter søgte til Silkeborg som Rangerfører.

Den 1. Juni 1919 udnævntes Hr. Schmidt til Lokomotivfører og Deportforstander i Grindsted, den 1. August 1925 blev Hr. Schmidt efter Ansøgning forflyttet til Herning, hvor han antagelig bliver for stedse.

I den Tid, Hr. Schmidt har været knyttet til Herning, har han haft forskellige Tillidshverv inden for Afdelingen, som han altid har plejet til alles Tilfredshed.

Hr. Schmidt er en nobel og retskaffen Kollega.

Fra Afdelingen bringer vi Jubilaren en Tak for godt Samarbejde og en hjertelig Lykønskning i Dagens Anledning. Held og Lykke i Fremtiden.

E. S.

Den 1. December kan Lokomotivfører *S. A. Nielsen*, Strandvej 46, Korsør, fejre sit 25 Aars Jubilæum for sin Ansættelse som Lokomotivmand.

Nielsen blev antaget som Haandværker i Kh. og blev ansat som Lokomotivfyrbøder i Nyborg 1. December 1907, var der en kort Tid og kom saa til Korsør. Den 1. December 1919 blev Nielsen forfremmet til Lokomotivfører, og har hele Tiden været i Korsør.

Alle os, der gennem Aarene har arbejdet sammen med Jubilaren, kender ham som en god Kammerat og Orga-

nisationsfælle, der varetager sin Gerning paa en værdig Maade.

Kø. Lokof. Afd. bringer herved Jubilaren sin hjerteligste Tak for de svundne Aar, og for det gode Kammeratskab og med Ønsket om, at Jubilaren endnu i mange Aar maa varetage sin Gerning.

Held og Lykke i Fremtiden.

A. G.

FANEINDVIELSE I RANDERS AFDELINGER

En smuk Højtidelighed fandt Torsdag Aften Sted paa Randers Højskolehotel, idet Dansk Lokomotivmandsforening, Randers Afdelinger, foretog Afsløring og Indvielse af Foreningens nye Fane.

Fanen var skænket af Foreningens Damer.

Kl. 6 bød Festudvalgets Formand, Lokomotivfører *Hj. Nielsen* velkommen til den store Forsamling og til Hovedorganisationens Formand, Sophus Jensen, Fredericia, Folketingsmand Robert Lundberg, Lokomotivmester Aarkrog samt til de udenbys Gæster. Sophus Jensen foretog Afsløringen af Fanen, idet han omtalte Flagets Betydning som Samlingsmærke for en Forening.

Den smukke Silkefane hilstes med Bifald fra Forsamlingen.

Næste Taler var Fru Lokomotivfører *G. Hansen*, der paa Gavekomiteens Vegne overrakte Fanen til Foreningen tilligemed et Gavebrev med Navnene paa de Damer, der havde skænket Fanen.

Der blev afsunget en til Dagen forfattet Sang, hvorefter Faneindvielsen fandt Sted. Fanen er forsynet med Indskriptionen: »Lokomotivmands-Foreningen, Randers Afdeling« og paa Dugen er broderet et Lokomotiv omslynget af Ege- og Bøgegrene med Mottoet: »Enighed, Kundskab, Hjælp«. Lokomotivfører *Blach* talte derefter for Enigheden og slog det første Søm i, Motorfører *O. Hansen* for Kundskaben, idet han slog det andet Søm i, og endelig slog Lokomotivfyrbøder *J. Poulsen* det tredje Søm i for Hjælpen, og udbragte et Leve for den nye Fane, efterfulgt af de to sidste Vers i Fanesangen.

Formanden takkede Talerne og meddelte, at Fanespdydet var skænket af Motorfører Petersen, Stangen af *G. Hansen*, og at selve Fanen var fra Foreningens Damer. Han overdrog sluttelig Fanen til de tre Afdelingsførere, Lokomotivfører *Black*; Motorfører *O. Hansen* og Lokomotivfyrbøder *J. Poulsen*, hvorefter man gik over til Middagen.

Lokomotivfører *G. Hansen* talte for Formanden, og udbragte et Leve for ham. Folketingsmand Robert Lundberg takkede paa sin Kones og egne Vegne for den særlige Indbydelse, talte kort om Organisationens Betydning og udtalte Haab om, at vi i Danmark maatte undgaa den Proletarisering af Arbejderklassen, som vi var Vidne til i andre Lande, et Forhold, der i det lange Løb maatte ramme alle Klasser i Samfundet, ogsaa Tjenestemændene. Han manede Lokomotivmændene til at værne om deres Fane og deres Organisation. Vi behøver ikke at bryde os om, at mange raaber op om Organisationstvang, thi for det første er de samme Menne-

sker i Reglen selv organiseret paa alle Leder og Kanter, men dernæst er Organisationen jo det eneste Middel, en Stand har til Værn om sine Interesser og til Højnelse og Fremgang.

Til Slut udtalte Folketingsmanden Haabet om, at den Solidaritetsfølelse, der besjæler Lokomotivmændene indenfor deres egne Rammer ogsaa maatte udstrækkes til at gælde alle dem, med hvem de havde Fællesinteresser, og han stode i saa Henseende paa, at de gamle Smedesvende aldrig vilde glemme deres Ophav, og ønskede Randers-Afdelingen til Lykke med den nye Fane, som han udbragte et Leve for. Organisationens Formand, *Sophus Jensen*, talte for Damerne, Lokomotivmester *Aarkrog* for Samarbejdet. Videre oplæste Lokomotivfører *Black* et Digt til Damerne. Lokomotivfyrbøder *F. G. Brund* sluttede Talernes Række med en Omtale af Afdelingernes Fremgang i de senere Aar.

Man sang en i Dagens Anledning forfattet munter Sang, hvorefter *Hjalmar Nielsen*, der baade havde dirigeret og bidraget til Talernes Række, sluttede af med et kraftigt besvaret Leve for Foreningen.

Derefter blev Kaffen serveret i Selskabslokalerne. Efter Kaffen blev Fanen af Lokomotivfører *H. Momme*, der var blevet valgt til Fanebærer, ført rundt i Salen, medens Musikken spille Lokomotivmændenes March, og et muntert Bal afsluttede derefter den vellykkede Højtidelighed.

B.

FOREDRAG

Paa Foranledning af Trafiketaternes Oplysningsudvalg i Fredericia afholder Generaldirektør *Knutzen* Mandag den 28. November Kl. 20,00 Foredrag i Teatersalen i Fredericia over Emnet (Avancementsproblemer).

Til nævnte Foredrag indbydes Lokomotivpersonalet paa Fyn, Syd- og Vestjylland samt Fredericia.

Fredericia Afdelinger.



Lokomotivførere til Persien.

Den persiske Stat har overfor det svenske Udenrigsministerium fremsat Anmodning om at faa 1 Ingeniør og 2 Lokomotivførere til Persien i et Par Aar for at give det derværende indfødte Personale Undervisning — henholdsvis teoretisk og praktisk — i Lokomotivtjenesten.

Jernbaneulykke ved Arpajon.

Den 24. Oktober skete der et Sammenstød mellem et Godstog og en med Benzin belæsset Lastautomobil. Sammenstødet forårsagede en frygtelig Eksplosion; den brændende Benzin udgød sig ikke alene over Jernbanevognene, men ogsaa over 2 i Nærheden liggende Beboelseshuse. Da Brandvæsenet kom tilstede stod flere Jernbanevogne og begge Ejendomme i Flamme. Den ene af Ejendommene — et stort Varemagasin — nedbrændte til Grunden.

KONG CHRISTIAN IX UNDERSTØTTELSESFOND

Af *Kong Christian den IX's* Understøttelsesfond ved De Danske Statsbaner vil der den 29. Januar 1933 kunne uddeles ca. 1200 Kr. i Portioner à 100 Kr. Ansøgninger om at blive delagtig i Uddelingen maa for at komme i Betragtning indgives inden Udgangen af indeværende Aar til et af Bestyrelsens Medlemmer eller til Personal- og Regnskabsafdelingen, hvor ogsaa Blanket til Ansøgning kan faas.

Blanketten, i hvilken ethvert Spørgsmaal maa besvares nøjagtigt, er lydende paa saavel nærværende Fond som Statsbanernes Jubilæumsfond, der uddeles samtidig, og Ansøgningen betragtes som gældende begge Fond, hvis ikke andet anføres. Af det sidstnævnte Fond uddeles 2700 Kr. i Portioner à 100 Kr.

Bestyrelsen bestaar af:

Generaldirektør *Knutzen*, Overbanemester *H. Gram*, Roskilde, Assistent *P. K. F. Hansen*, Københavns H.. Lokomotivfører *J. S. E. Kuhn*, Kalundborg, Trafikinspektør *J. Okkels*, Aarhus, Lokomotivfører *L. M. Schmidt*, Københavns G. Baneingeniør *K. A. Thomsen*, 1. Distrikt, København, Fuldmægtig *Frk. Westergaard*, København, og Trafikkontrolør *C. J. M. Wieth*, Hellerup.

TAK

Paa Randers Afdelingers Festudvalgs Vegne vil jeg gerne herved takke alle Damerne (Bidragyderne) for den smukke skænkede Fane, som vi havde den store Glæde at kunne aflevere til Randers Afdelinger ved Faneindvielsesfesten den 3. November; i Særdeleshed en Tak til de fire Damer, som forestod Indsamlingen.

Ligeledes takkes Kolleger og Medansatte ved Aalborg, Langaa og Aarhus Afdelinger for deres velvillige Assistance med Hensyn til Afløsning ved Faneindvielsesfesten, ligesom Lokomotivmester *Aarkrog* takkes for den gode Tilrettelægning af Tjenesten, saaledes at alle, som ønskede det, kunde deltage i den vellykkede Fest; en særdeles Tak til Organisationens Formand for hans Velvillighed og Assistance. Tak alle.

Paa Udvalgets Vegne.
Hjalmar Nielsen.



Optaget som ekstraordinært Medlem:

Følgende pensionerede Lokomotivførere er optaget som ekstraordinære Medlemmer:

F. C. Tankmar, Kvistgaardsvej 5, Hvidovre.

J. F. Hiort Lorenzen, Egilsgade 16, St., S.

R. Larsen, Heibergsgade 3, 1., Aarhus.

C. J. H. Lehde, Pavestræde 6, 1., Kalundborg.

T. V. Hansen, »Valhøj«, Fælledvej, Fredericia.

H. P. Lytver, Mundbergs Allé 1, Struer.

A. M. Kongstad, Provst Hjortsvej 46, Nyborg.

STATSBANEPERSONALETS BIBLIOTEKER		Nye Bøger.		
16456	15263	Brandt, Elfride: Inge og hendes Kammerater.	16463	Fangen, R.: Erik.
16457	15240	Ellis, E. S.: En Ven i Nøden.	16464	Thomas, Lowell: En Vovehals.
16458	15259	Wallace, E.: Manden fra Australien.	16465	Leopold, S.: Søren Kierkegaard.
16459	15249	Jensen-Reinert, E.: Jernkorset.	16466	Hansen, C. E.: Alexander I.
16460	15215	Munk, Kaj: Ordet.	16467	Mathews, B.: Verdensmagternes Kamp.
16461		Huxley, A.: Kontrapunkt.	16468	15295 Johnson, Martin: Congorilla.
16462	15246	Olden, B.: Flugten fra Ursula.	16469	Helweg, H.: Sjælesorg.
			16470	15294 Carter, H. og Mace, A. C.: Tut-Ankh-Amons Grav.
			16471	15296 Jean, J.: Universet.
			16472	Jørgensen, C.: Psykoneuroser m. v.



PAA RATEBETALING

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

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 henvend 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 906.



Krone-Smergelærred



Indr. Varem.

faas overalt

— i Ark og Ruller. —

Albani Bryggeri

Afdeling:

Slotsbryggeriet's

Husholdningsøl og Skibsel 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.

LOVE MARGARINE



FINESTE KVALITET TIL BORDBRUG

Nærværende Nummer er afleveret paa Avispostkontoret d. 22. 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.

HOTEL POSTGAARDEN

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

ENGELSK BEKLÆDNINGSMAGASIN

Telefon 346 NYBORG Telefon 346

Steenstof — Skotøj

Husk Havanna 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!
Forlang den hos Deres Købmand.

KONTANTFORRETNINGEN

CHR. CLAUSEN

ALT I MANUFAKTUR

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.

Nyborg Forenede Trælastforretninger.

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

Største Lager i Østfyn
af Trælast og Bygningsartikler

Nyborg Kulimport

ved Chr. Petersen

Havnegade 6 & 8 - Tlf 15 & 23

Nyborg Læderhandel

Største Udvalg i udskåret
Læder og alt til Faget
henhørende.



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 - Malervarer - Linoleum - Voksdug

E. H. KRISTENSEN

Gothersgade 24 Tapet- og Farvehandel Telf 18

JENS ANDERSEN

Telefon 216.

er billig med

Telefon 216.

KJOLER OG OVERTØJ

CAFE FÆRGE GAARDEN

Godt Madsted. — Billige Priser.

TELEFON 582.

Nyborg Statsbanerestaurations

Delikat Smørrebrød - Smaa varme Retter fra 75 Øre - Middag (2 Retter) 1,25 Kr.

E. Malling Mikkelsen.

STØT VORE ANNONCØRER!