



Nº 1

5. Januar 1937

37. Aargang

JUBILÆUMSANSIENNITET

Som meddelt for et halvt Aarstid siden (D. L. T., 5. Juni 1936, Side 131) vil der fra og med den 1. April 1937 ske en Ændring m. H. t. Jubilæerne. Vi vil til de mange forskellige Ancienniteter, vi allerede har, Turanciennitet, Forfremmelsesanciennitet, Forflyttelsesanciennitet o. s. v., faa en ny, nemlig Jubilæumsanciennitet. Selve dette Ord siger, at Spørgsmaalet om, hvornaar en Lokomotivmand kan holde Jubilæum, er noget, som skal beregnes, og det er for saa vidt rigtigt nok; men i langt de fleste Tilfælde vil Beregningen være saa let og lige til, at der ikke kan tænkes at opstaa Vanskeligheder.

Med Hensyn til Fastsættelse af Datoen for Jubilæer har der for vort Vedkommende hidtil været en Afvigelse fra den almindelige Regel, vel at mærke dog kun ved 25 Aars Jubilæet. For det øvrige Statsbanepersonale er baade 25 Aars og 40 Aars Jubilæet blevet beregnet paa Grundlag af Datoen for den faste Ansættelse ved Statsbanerne, altsaa eksempelvis Ansættelse som fast Haandværker, som Portør, Banearbejder o. s. v. Vi Lokomotivmænd har derimod beregnet 25 Aars Jubilæet paa Grundlag af Datoen for Udnævnelse til Lokomotivfyrboder, saaledes at det var »Lokomotivmandsjubilæum«, der holdtes, hvilket jo samtidig betyder 25 Aars Jubilæum som Medlem af vor Organisation. Denne Ordning har imidlertid ikke været gennemført konsekvent; thi ved Beregningen af 40 Aars Jubilæet har vi altid regnet med Datoen for den faste Ansættelse som Haandværker, hvis en saadan da var gaaet forud for Lokomotivfyrboderudnæv-

nelsen, og det har der hidtil været i langt de fleste Tilfælde.

Selv om der altsaa var noget besnærende i at holde »Lokomotivmands- og Medlemsjubilæum«, saa var der, saa længe vi havde eet Grundlag for 25 Aars Jubilæet og et andet for 40 Aars Jubilæet, noget inkonsekvent, og Hovedbestyrelsen havde indstillet sig paa at søge en Ændring paa dette Omraade. Dette blev medmødt af Medlemmerne i den forud for sidste Kongres udsendte Virksomhedsberetning, og da samtidig et Par Afdelinger paa sidste ordinære Kongres fremsatte Forslag om en ændret Beregning af Jubilæerne, var der altsaa fornødent Grundlag til at bygge videre paa.

Naar der nu endelig skulde forandres paa dette Omraade, var det vort Ønske »at gøre rent Bord«, d. v. s. at beregne Jubilæerne paa samme Maade, som man gør det i mangfoldige andre Virksomheder, hvor der ikke er Tale om »Ekstraarbejdstid«, »fast Ansættelse« o. lign., men hvor der blot er Tale om 25 Aars henholdsvis 40 Aars Beskæftigelse i samme Firma. Vor Organisation foreslog derfor Generaldirektoratet, at Jubilæerne beregnes paa Grundlag af den Dato, man har begyndt sin Gerning ved Statsbanerne. Dette vilde i Realiteten sige Datoen for Antagelse som Lokomotivfyrboderaspirant, og da hele Aspirantordningen nu er nedlagt i selve Tjenestemandsløven, som direkte foreskriver, at der forud for Ansættelse i det store Flertal af Tjenestemandstillinger skal gaa mindst 2 Aars Aspiranttjeneste, saaledes at man saa udmærket godt kan betragte

dette som en Tilkendegivelse af, at Personer, der gaar ind i en Aspirantstilling i Virkeligheden gaar ind i Statens Tjeneste for at forblive der Resten af deres Liv, vilde det have været det rimeligste, om vort Ønske var blevet imødekommet. Forholdet laa imidlertid saaledes, at ogsaa Værkstedspersonalet, af hvilke mange har været beskæftiget ved Statsbanerne 6—7—8 Aar, inden de opnaar fast Ansættelse, ønskede at faa hele deres Ekstraarbejdstid medregnet ved Fastsættelse af Jubilæumsdato, og selv om der ikke for de paagældendes Vedkommende kunde henvises til Aspiranttjeneste i Henhold til Tjenestemandsløven, saa kunde en Imødekommen af vore Ønsker medføre visse efter Generaldirektoratets Mening ubehagelige Konsekvenser. Og da der efterhaanden er opnaaet en vis Ensartethed paa dette Omraade — Stations- og Togpersonalet faar medregnet *indtil* 2 Aars Stationsarbejdstid, Værksted- og Remisepersonalet faar medregnet indtil 2 Aars Ekstraarbejdstid — blev Resultatet for vort Vedkommende en Ordning lignende den for det øvrige Personale gældende, nemlig *at Tjenestetiden som Lokomotivfyrbøderaspirant, dog højst 2 Aar, medregnes ved Beregning af Lokomotivpersonalets Jubilæumsanciennitet, og saaledes at der ses bort fra midlertidige Afskedigelser i Aspiranttiden, der ikke skyldes den paagældende selv.*

Læst nøjagtig efter Ordlyden skulde dette betyde, at en Lokomotivmand, som har været Aspirant i indtil 2 Aar, faar medregnet hele

sin Aspiranttid, naar hans Jubilæumsanciennitet skal beregnes, hvorimod en Lokomotivmand med f. Eks. 4 Aspirantaar kun kan faa medregnet de 2 Aar. Da Forholdet imidlertid er det, at mange Lokomotivmænd forud for deres Ansættelse som saadanne har haft fast Ansættelse som Haandværker, og da allerede den hidtidige Ordning berettiger til at beregne Jubilæerne efter Datoen for fast Ansættelse som Haandværker, samt da Værkstedernes og Remisernes Haandværkere jo faar beregnet deres Jubilæum under Medregnen af indtil 2 Aars Ekstraarbejdstid, kunde en alt for bogstavelig Læsning af den foran citerede Ordning, som nu gennemføres for vore Medlemmer, betyde Udskydelse af Jubilæet. Vi har derfor opfattet de nye Bestemmelser om Beregning af Jubilæumsanciennitet saaledes, at for dem, der har haft fast Haandværkeransættelse forud for deres Lokomotivmandsudnævnelse, kan der ved Fastsættelse af Jubilæumsdato medregnes indtil 2 Aars Ekstraarbejdstid forud for Ansættelsen som Haandværker, medens der for dem, som ikke har været fast ansatte Haandværkere, ene kan medregnes indtil 2 Aars Aspiranttid forud for Lokomotivfyrbøderudnævnelsen, og dette vort Synspunkt har Generaldirektoratet tiltraadt.

Som nævnt træder den nye Ordning i Kraft den 1. April 1937, men da den jo vil medføre, at en Del af de Medlemmer, som efter de hidtidige Regler endnu ikke har holdt 25 Aars Jubilæum, ved at faa medregnet en Del Aspi-

	Begyndt ved D.S.B. som Aspirant eller Ekstra-haandvk. Dato	Fast ansat som Haandværker Dato	Udnævnt til Lokomotivfyrbøder Dato	Jubilæumsanciennitet		Bemærkninger
				efter de gamle Regler	efter de nye Regler	
1. J. E. Pedersen	19-4-1910	10-12-1911	1-2-1915	1-2-1915	19-4-1910	P. skulde efter de nye Regler have holdt 25 Aars Jubilæum den 19-4-1935. I Henhold til Overgangsbestemmelsen ansættes det til d. 1-4-1937,
2. J. E. Frederiksen	25-4-1910	24-5-1914	1-2-1915	1-2-1915	24-5-1912	Afskediget fra 18-11-1911 til 11-5-1914 p. Gr. af Personaleindskrænkninger.
3. P. O. J. Nielsen	23-7-1912	21-6-1914	1-7-1916	1-7-1916	23-7-1912	
4. E. P. S. Jensen	10-2-1919	—	1-1-21919	1-12-1919	10-2-1919	
5. R. V. Larsen	1-5-1921	2-12-1923	1-7-1925	1-7-1925	2-12-1921	Afskediget fra 10-12-1921 til 27-5-1922 og fra 15-10-1922 til 3-11-1923 p. Gr. af Personaleindskr.
6. K. E. Ramkilde	10-7-1925	1-12-1929	1-2-1930	1-2-1930	1-12-1927	Afskediget fra 31-8-1927 til 3-2-1929 p. Gr. af Personaleindskrænkninger.
7. J. P. Hillbrandt	27-4-1930	—	1-3-1936	1-3-1936	1-3-1934	Afskediget fra 8-1-1933 til 28-9-1935 p. Gr. af Personaleindskrænkninger.

ranttid, Haandværkertid eller Ekstraarbejder-tid, skulde have holdt Jubilæum inden den 1. April 1937, og da det jo nu engang ikke kan lade sig gøre at holde Jubilæum »bagud«, er man som en Overgangsbestemmelse enedes om, at Overgangsdatoen 1. April 1937 ansættes som Jubilæumsdag for alle de paagældende.

Omstaaende illustrerer vi den nye Ordning ved nogle Eksempler.

Som det fremgaar af disse Eksempler, faar de under Nr. 2, 5, 6 og 7 anførte Kolleger deres Jubilæumsanciennitet beregnet paa Grundlag af en Dato, hvor de slet ikke har været ved Statsbanerne; dette er en Følge af, at der ses bort fra Afskedigelser paa Grund af Personale-indskrænkninger.

Det kan endvidere paaregnes, at Overgangsbestemmelsen vil medføre, at der den 1. April i Aar bliver et betydeligt Antal Jubilarer; men den paagældende Bestemmelse kommer jo kun til Anvendelse denne ene Gang.

LYNTOGENES BEMANDING

Som det vil erindres, henvendte vor Organisation sig — da de første Lyntog var blevet bestilt, og man var blevet klar over den Trafik, de skulde besørge — til Generaldirektoratet med en Anmodning om, at disse Tog, hvad Lokomotivpersonalet angaar, blev betjent af 2 Mand.

Vor Henstilling blev tiltraadt, og Administrationen besluttede, at Lyntogene skulde betjenes af ialt 3 Mand, en Lokomotivfører, en Motorfører II og en Togfører. Da Togføreren saaledes skulde være den eneste Togtjenestemand i Toget, og der kunde tænkes at opstaa Forhold, hvor han ikke alene kunde klare de Tjenesteplichter, som normalt paahviler Togpersonalet, blev der truffet den Ordning, at 2. Manden af Lokomotivpersonalet skulde kunne være Togføreren *behjælpelig* med Pladsanvisning, Rejsegods og eventuelt Billettering.

Det ligger i Sagens Natur, at naar vi som Lokomotivmandsorganisation fremsatte Krav om Tomandsbetjening af Lyntogene, saa skulde det ogsaa forstaaes i lokomotivmandsmæssig Betydning, altsaa med 2 Mand paa Maskinen, i dette Tilfælde 2 Mand paa forreste Førerplads. Men det viste sig snart, at Administrationen ikke var enig heri. 2. Manden — Maskinassistenten, som han almindeligt benævnes — blev nemlig beordret til at tage Plads i Togets

Bagende. Da dette saa afgjort var i Strid med Organisationens Synspunkter, blev der gjort Forestillinger i Generaldirektoratet, og Sagen blev som bekendt rejst paa vor sidste ordinære Kongres, hvor flere Talere krævede, at der af sikkerhedsmæssige Hensyn altid skulde være to Mand paa Lyntogenes Førerplads.

En lang Tid vilde Generaldirektoratet dog ikke fravige sit Standpunkt. Ja, der var endog Tilbøjelighed til at hævde, at Organisationen ved i nogle Tilfælde at have gjort Lyntogsassistenter opmærksomme paa, at deres Plads efter vor Mening var paa forreste Førerplads, havde indladt sig paa Omraader, hvor den ikke havde noget at gøre.

Men som det gaar i saa mange andre Sager, er det ogsaa gaaet i denne, de sikkerhedsmæssige Synspunkter gør sig alligevel gældende. Vi har fortsat arbejdet med Spørgsmaalet og krævet, at den normale Plads for Lyntogenes Motorførere II er i forreste Førerrum, og at den paagældende kun maa fjerne sig derfra, naar Tilsyn med Maskine eller lignende kræver det; dog saaledes at han under usigtbare Vejrforhold *altid skal* være paa forreste Førerplads, og Generaldirektoratet har nu tiltraadt vort Synspunkt, idet der er givet os Tilsagn om, at Instruksen for de oftnævnte Tjenestemænd vil blive ændret derhen, at de skal tage Plads i det forreste Førerrum i den Tid, som ikke medgaar til periodisk Tilsyn, Arbejde ved Togets Maskineri eller Arbejde ved andre tekniske Installationer samt nødvendig Assistance for Togpersonalet.

Selvfølgelig er det en Nødvendighed, at Lyntogenes Maskineri af og til efterses, og i saa Tilfælde maa Assistenten gaa ud i Togets Bagende; men hans *normale* Plads vil altsaa nu være i forreste Førerrum. Hvad angaar den ved Lyntogenes Indsættelse i Driften trufne Bestemmelse om, at Motorføreren skulde kunne være Togføreren *behjælpelig*, er der at bemærke, at denne Bestemmelse fastsattes under Hensyn til, at Togføreren var ene Mand i Toget, men dette er forlængst ændret, saa Lyntogene nu altid ledsages af baade Togfører og Togtjent. Togføreren har saaledes nu en fast Medhjælper til Pladsanvisning, Rejsegods og Billettering. Som Følge deraf maa det efterhaanden formenes at ligge saaledes, at der kun i et Faatal af Tilfælde vil blive Brug for endnu en Mand, 3. Manden, som Motorførerne altsaa vil

blive; deres Anvendelse i denne Henseende vil saaledes næppe blive almindelig.

Nu, da Sagen er sluttet, skal vi yderligere oplyse, at vi, da vi sidst beskæftigede os med den, fra en Privatmand modtog Meddelelse om, at han havde tilsendt Dagspressen en Artikel, hvori han netop af sikkerhedsmæssige Hensyn opfordrede det rejsende Publikum til energisk at støtte vor Organisations Krav; men vi fandt det hensigtsmæssigst at lade den paagældende Artikel ligge i nogen Tid, og den kommer nu slet ikke til Anvendelse.

DØDELIGHEDSPROCENTEN I DET NAZISTISKE TYSKLAND

Atter og atter betegnes den nationalsocialistiske »Revolution« som den ublodige Revolution. Udlændinge, som rejser til Tyskland er endnu begejstrede over Landets Orden, Ro og Sikkerhed udadtil. Den tyske Arbejdsfronts Rejseorganisation, »Kraft durch Freude«, anses af overfladiske Betragtere næsten for at være Løsningen af det sociale Problem overhovedet.

Virkeligheden ser imidlertid ganske anderledes ud. Allerede i lang Tid har man iagttaget, at i Modsætning til Dødelighedskurven i den øvrige Verden begyndte det tyske Dødelighedstal at stige næsten umiddelbart paa det Tidspunkt, da den nationalsocialistiske Omvæltning fandt Sted. Fra den hidtil laveste Dødelighedsprocent i 1932 med 10,8 Dødsfald pr. 1 000 Indbyggere, er Dødelighedsprocenten steget uafbrudt til 1935 med 11,8 Dødsfald pr. 1 000 Indbyggere; dette er en Stigning paa ca. 10 pCt.

I lang Tid har man søgt at forklare dette Fænomen ved Influenzaepidemi eller deslige. Først i disse Dage har man kunnet fastslaa den virkelige Grund dertil. De tyske Sygekassers Aarsberetning (»Deutsches Aerzteblatt«, Hæfterne fra 10. og 24. Oktober) viser, at de 200 000 flere Døde i Aarene 1934—36 end i 1932, er døde af en særlig, en *nationalsocialistisk Sygdom*, nemlig af den *rigoristiske Nedsættelse af Sygekassedydelserne*. Til Gengæld er de tyske Sygekasser i Løbet af de 3 Aar, Nationalsocialismen har haft Magten, blevet omdannet til Profitforetagender, der har maattet stille en Del af deres Fonds til Raadighed for Rustningsøjemed.

De tyske Sygekasser har 18 Millioner Medlemmer. Regner man paarørende med, varetages den lægemæssige Behandling af ca. Halvdelen af Tysklands Befolkning af Sygekasselæger. Den ringeste Reducering af Sygekassedydelserne maa ramme disse Befolkningsslags Sundhed paa afgørende Maade.

Hvorledes har nu Sygekassens Ydelser udviklet sig under Hitlerregimentet? Antallet af Læger er blevet nedsat overordentlig stærkt. Mens man i 1932 endnu raadede over 40 000 Sygekasselæger, beløb Antallet den 1. Juli 1936 sig kun til 30 500.

Sygekasselægen har altsaa i Dag gennemsnitligt ikke mere 450 sygeforsikrede Klienter, men 600 (med paarørende ca. 1 200). I nogle Distrikter, særligt i Sachsen, er Forholdene endnu værre. *Den fuldstændigt overbebyrdede Læge er det første Kendetegn paa den nuværende Sygeforsorg*. Mulighederne for Udnyttelsen af denne Lægehjælp begrænses samtidig paa enhver Maade. Mens der endnu i 1932 pr. Sygdomstilfælde gennemsnitligt anvendtes Medikamenter til en Værdi af 3,46 Reichsmark, betalte Sygekasserne i 1935 trods Dyrtidspriser paa Medikamenter kun 3 Reichsmark pr. Tilfælde. Hvorledes opnaaede man det? Meget simpelt; men udstedte simpelthen en Forordning, der for hver Sygekasselæge fastsatte et Maksimalbeløb paa Medikamenter, ud over hvilket han ikke maa gaa ved Udstedelsen af Recepter. Gör han det alligevel, bliver Differencen trukket fra hans Indtægt. *Manglen paa Medikamenter er det andet Kendetegn paa den nationalsocialistiske Sygeforsorg*. Paa samme Maade maa Lægen kun foretage en begrænset Anvisning til Hospitalerne. Samtidig er Opholdstiden paa Hospitalerne overordentlig indskrænket. Her staar man over for en Tilbagegang i Opholdstiden paa 10 pCt.

Hvem kan med det foran anførte i Erindring undre sig over de officielle Statistikker, som offentliggøres i de tyske Sygekassers Aarsberetninger? Heri oplyses det, at der pr. 100 betalende Medlemmer er flg. Antal Dødsfald (inclusive forsorgelsesberettigede Familiemedlemmer):

	Antal Dødsfald pr. 100 Medlemmer	Stigning overfor 1932 i Procenter
1932	2,05	
1933	2,32	13 pCt.
1934	2,57	25 »
1935	2,70	32 »

Dette betyder sagt med Ord: Mens det gennemsnitlige Dødelighedstal for hele Riget er blevet forøget med 10 pCt., er Dødeligheden indenfor den sygekasseforsikrede Arbejder- og Funktionærstand steget med 32 pCt. i Løbet af det treaarige nationalsocialistiske Regime. Dette betyder endvidere, at den større Dødelighed udelukkende falder paa *Arbejder- og Funktionærstanden*, mens Dødeligheden indenfor den velhavende Del af Befolkningen — som overalt i Verden — endogsaa maa være blevet mindre. Som Forklaring paa Dødelighedens Tiltagen anfører det statistiske Rigs kontor daarligere klimatiske Forhold, Influenzaepidemi, Aldersforskydning blandt Befolkningen; alle disse Fænomener har altsaa øjensynligt gjort Holdt foran de velhavende Lag.

Virkeligheden ser sikkert endnu værre ud end Statistikken, thi Beretningen bemærker lakonisk, at det ved de for Aaret 1935 ansatte Talværdier drejer sig om en forholdsvis lav Vurdering; »de virkelige Tal ligger maaske endnu højere«.

Tyskland er blevet et ejendommeligt, paradokst Land. Skont *Sygdommene* er blevet saa meget *sværere*, at der dør 32 pCt. flere Patienter, er *Sygdommene* blevet saa meget *lettere*, at Sygekasserne kan klare sig med 25 pCt. færre Læger, 15 pCt. færre Medikamenter og med 10 pCt. færre Hospitalsdage. *Døden bekæmper altsaa Sygdomstallet og forbedrer de tyske Sygekassers Balance.*

I de 3 Aar, det nationalsocialistiske Styre har været, har Indskrænkningen af Sygeplejen kostet 200 000 Mennesker Livet blandt Arbejder- og Funktionærstanden. 200 000 Døde — det er formodentlig det samme Tal, som den spanske Borgerkrig har kostet af Ofre indtil i Dag. Bag Hitlerrigets straalende Facade dør og hensesyner den tyske Arbejderklasse. En officiel tysk Statistik kaster som i et Glimt Lys over Nationalsocialismens sociale Virkelighed.

36 GODSVOGNE »TABT« PAA STRÆKNINGEN

Da Tog 2036, som ikke skal standse mellem Fredericia og Odense, Natten til den 16. December var i Nærheden af Holmstrup sprængtes en Trækstang i Fortoget. Skæbnen vilde, at dette Uheld skete lige netop paa det Sted — eller i umiddelbar Nærhed deraf — hvor der spærres af for Dampen for at

Toget kan løbe paa Afspærring til Odense. Dette havde til Følge, at »Rykket« ikke blev opdaget paa Maskinen, og da der kørt paa Afspærring, kunde det naturligvis heller ikke mærkes, »at Toget blev lettere at trække«. Resultatet af alt dette var, at Maskinen og Togets 10 forreste Vogne kom kørende ind til Odense, medens de hageste 26 Vogne med det deri værende bremsebetjenende Togpersonale forblev ude paa Strækningen, hvor de senere hentedes.

Denne i sig selv lille Ting har i en Del af Pressen foraarsaget en Del Postyr. Man har talt om svigtende Sikkerhedsbestemmelser og krævet Forbedring af Sikkerhedstjenesten. Fælløs for flere Blade har det været, at det var Lokomotivfyrbøderens Skyld, at det passerede ikke var opdaget allerede paa Strækningen. »Fyns Stifttidende« spurgte »en erfaren Jernbanemand« om Ansvaret, og Svaret var: »*Det er Fyrbøderen paa Lokomotivet, som har Skylden. Han skal stikke Hovedet ud i Kurverne for at paase, at Togets Baglygter er tændt.*«

Som enhver Jernbanemand vil vide, har den, som har givet »Fyns Stifttidende« hældte Oplysning, ikke haft ret megen jernbanemæssig Erfaring, og Historien er saa gaaet Landet rundt til Trods for, at det selv for udenforstaaende turde være ret nærliggende, at Lokomotivfyrbøderens Arbejde under Togførelsen giver sin Mand saa meget at bestille, at det simpelthen ikke kan lade sig gøre at kontrollere Togets Bagende i alle Kurver; thi dem er der jo paa nogle af vore Strækninger et Utal af. Havde Stifttidende spurgte sig for paa et Sted, hvor man vidste Besked, havde den nok faaet bedre Underretning. Men dette er endnu engang Historien om Fjeren, som blev til 7 Høns.

FRA MEDLEMSKREDSSEN

Signalstokken.

Som man ved, er der paa adskillige Stationer indført Signalstok til Brug som Afgangssignal for Togene. Selve Systemet med »Stokken« er vel fundet paa af en eller anden højerestaaende Embedsmand, som har hentet Ideen fra Tyskland, hvor som bekendt ogsaa denne »Stok« er i Brug. Men naar de danske Statsbaners Generaldirektorat nu har fundet det formaalstjenligt at ofre den ikke helt ubetydelige men ganske meningsløse Udgift til »Stokken«, hvorfor mon Generaldirektoratet saa ikke helt og fuldt har holdt sig til Systemet, som det er i Tyskland? Altsaa, naar Togafgang vises med Signalstok, kører Toget uden Togførerens Mellemkomst. Man skulde jo synes, at dette ogsaa maatte kunde lade sig gøre hos os, naar et saa stort Jernbaneland som Tyskland har praktiseret dette i mange Aar, og med stille Undren er det nok tilladeligt at spørge: »Hvorfor er dette gennemprøvede System fra Tyskland ikke blevet gennemført hos os, naar endelig vor Administration har belejret os med Signalstokken?« Er det maaske af

Pietetshensyn over for Togføreren? Praktiske Grunde kan sikkert ikke anføres.

Nu skal denne lille Artikel ikke opfattes saaledes, at vi Lokomotivmænd vil forsøge at fravriste de Herrens Togførere en af deres allerkæreste Pligter: at vise det grønne Lys og blæse i deres Fløjte. — Nej paa ingen Maade. — Men jeg vil gerne have Lov til i al Beskedenhed at udtale: At Brugen af Signalstokken, som den praktiseres i Danmark, er at spille Halløj med Sikkerhedstjenesten.

Forholdet er jo nemlig saaledes, at Lokomotivpersonalet i langt de fleste Tilfælde ved Togafgang ikke kan høre Togføreren Fløjte (saa den kunde saamænd godt spares) og er som saadan om Natten ene henvist til det grønne Lys, men om Lyset kommer fra Togføreren Lygte eller fra Stationsbestyrerens Signalstok kan ikke afgøres fra Lokomotivet. At Toget sættes i Gang efter Stationsbestyrerens Afgangssignal uden Togføreren Mellekomst er farefuldt, men er dog en daglig Begivenhed, hvilket man skulde synes, at selv højerestaaende Embædsmand ogsaa kunde indse.

Det danske System med Signalstokken er sikkerhedsmæssigt set en Utilbørlighed, og den menige, praktiske Jernbanemand forbauses i sit stille Sind over, at der kan faas Penge til slige Eksperimenter, særligt naar der tages i Betragtning, hvor smaalig Administrationen er, hvis det f. Eks. gælder Personalets Velfærd, her møder Tillidsmændene en kold Skulder og Melodien om, at det koster for meget.

Som en Konklusion af det ovenfor anførte vil jeg tillade mig at foreslaa, at hvis Generaldirektoratet stadig vil bibeholde Signalstokken, maa det, forinden der sker større Ulykker, ordnes saaledes, at Afgang for Togene gives direkte til Lokomotivpersonalet, altsaa uden Togføreren som Mellemed, saaledes at al Misforstaaelse af givne Signaler er udelukket. Vil man ikke det, lad os saa beholde det gamle, som maaske til syvende og sidst alligevel er det bedste, og Generaldirektoratet kan saa nynne den kendte Melodi: »Hen til Kommoden og te'bavs igen«.

Frederikshavn, i December 1936.

Carl Petersen.

Saavidt os bekendt, blev Spørgsmaalet om Anvendelse af Signalstok drøftet indgaaende i den Kommission, som for faa Aar siden gennemgik og bearbejdede Signalreglementet, og det blev her oplyst, at Anvendelsen i Tyskland nu heller ikke er sat saaledes i System, at den følges slavisk. Den kan nemlig ikke anvendes paa de Stationer, hvor Togene holder paa Sidespor eller paa Pladsen langt borte fra Stationsbygningen. Da saadanne Forhold ogsaa maatte paa-regnes at indtræffe hos os, blev Systemet ikke standardiseret mere end Tilfældet er. Det skal indrømmes, at en Del Forvekslinger vilde kunne undgaaes, hvis Afgangssignalet blev givet direkte til Lokomotivpersonalet; men enhver Sag — ogsaa denne — har sine smaa Morsomheder, og for denne Sags Vedkommende er det morsomme det, at medens nogle Lokomotivmænd klager over, at Signalstokkens grønne Lys for-

veksles med Togføreren Lygte, saa er der andre, der klager over, at Togføreren overhovedet aldrig viser noget Lys, men kun indskrænker sig til at fløjte.

Vi kan, saa længe Systemet er, som det er nu, ikke give Lokomotivpersonalet bedre Raad, end at blive holdende, indtil de har opfattet baade Fløjte- og Haandsignal fra Togføreren. Hvad angaar Indsenderens Forslag om evt. at vende tilbage til det gamle System, saa tror vi nu ikke, at der er ret mange, som vil give Tilslutning til, at det vilde være en Fordel at vende tilbage til Afgangssignal ved et grønt Flag; thi det var der i Virkeligheden ingen, der kunde se.

Red.

Tjenestefordelingerne.

Nu og da fremkommer et Indlæg fra Medlemskredsen omhandlende vore Tjenesteforhold, talende Vidnesbyrd om den Hensynsløshed Distrikterne fortsat og uhindret anvender overfor Lokomotivpersonalet. Saaledes præciserer Th. Jensen i en Artikel i D. L. T. Nr. 21 en sammentrængt Tjeneste, hvis Lovlighed (efter Tjenestetidsreglerne) hviler paa rettidig Toggang og sluttelig Distriktets ignorerende Holdning til Afdelingens Henvendelse i samme Sag — et karakteristisk Billede af Nutidsforholdene mellem Personale og Administration præget af Tjenestetidsreglerne!

Sagens Pointe: »Tjenestens Tilrettelægning og Organisationens Indflydelse herpaa« leder uvilkaarlig Tanken hen paa Forholdene i Almindelighed. Gentagne Gange har Afdelingernes Tillidsmænd foreholdt Administrationen det uheldige i de sammentrængte Tjenester — Ture, hvis Struktur konsekvent følger Tjenestetidsreglerne —, men lige meget hjælper det. Togene skal køres, som de nu en Gang er fastlagt i Kørselsfordelingen, og Personalets berettigede Paa-taler, stillede Ændringsforslag og lignende tages ikke til Følge. De fleste Afslag er vel nok forbundet med en Fortolkning af Tjenestetidsreglerne, hvilket opfattes som et Diagram for Personalets normale Arbejdsydelse. En udpræget rationel Taktik, som bl. a. har den Fordel, at paaklagede Forhold faar et realitetsfattigt Udseende! Naar Administrationen saaledes vælter Ansvaret fra sig over paa Tjenestetidsreglerne, ophører enhver Realitetsforhandling. Arbejdet vurderes ikke længere ud fra praktiske Synspunkter, men takseres ved en eller anden Passus i Reglementet.

Lad os da følge Administrationens Bevægelser indenfor den Ramme, Tjenestetidsreglerne udgør. Faa konstaterer om de Principer, der ligger til Grund for Tjenestens Tilrettelægning, er i Overensstemmelse med Reglernes Formulering og personalebeskyttende Hensigt.

Det første, man falder over, og det mest bemærkelsesværdige er, at flere paa hinanden følgende Tjenester anses for uangribelige, naar de blot er adskilt af de foreskrevne 9 Timers Hvil (henholdsvis 6 paa fremmed Depot). Fortolkningen er klar. Den tenderer Tildeling af Tjenester i Flæng med kun den maanedlige Norm som Holdepunkt, hvorimod Bestemmelsen nærmere præciseret har til Hensigt at

dann. Skel mellem 2 tilstødende »Døgn« Hovedarbejder. »Døgn« og »Hovedarbejdet« er saaledes det afgørende for Bestemmelsen i Praksis.

Døgnets Hovedarbejde er et elastisk Begreb for Lokomotivpersonalet. Dagene svinger med et ulige Tjenestetimeantal, ofte kender man ikke Bevidstheden om, at Dagens Gerning er endt, dette har Administrationen taget til Indtægt.

Det forekommer mig som et rimeligt Forlangende, at vi, saalænge Tjenestetidsreglerne er generelle, faar fastslaaet »Døgn« som Udgangspunkt for Tjenestens Tilrettelægning. »Hovedarbejdet« vil da definere sig selv, som den Tjeneste, der ifølge Turens Struktur falder indenfor eller har Tilknytning til paagældende Døgn. Ligesom Minimumsfriheden, naar den undtagelsesvis anordnes, kommer i det hensigtsmæssige Forhold til 2 Dages Arbejde.

Sagen var oplagt, hvis vi tilhørte en Kategori, for hvem den daglige Tjeneste (Hovedarbejdet) faldt indenfor Kalenderdøgn. Her kunde Bestemmelsen efter sin Hensigt praktiseres ved Overgangen fra f. Eks. Aften- til Morgentjeneste! Tendensen er tydelig: »2 Dages Arbejde reguleres umiddelbart ind i hver sit Døgn, uden at skabe Præcedens for mere end et Hovedarbejde daglig«.

Forsøger man det modsatte — Administrationens Princip — f. Eks. 6 Timer paa fremmed Depot, mellem 2 Tjenesteperioder, hver paa ca. 7 Timer — lad os kalde dem Morgen- og Aftentjeneste — opstaar Kalamiteten. Administrationen er udmærket indforstaaet med, at Dagens Tjeneste (14 Timer) er for lang. Af samme Grund er 6 Timers Hvilet anbragt. »2 tilstødende Døgn Hovedarbejder foreligger«. Spørgsmaalet er nu: »Bliver Tjenesten mere acceptabel, naar den gælder for 2 Dage?« — Tilfældet viser, at Minimumsfritiden ikke i alle Maader er fyldestgørende som Mellemed mellem 2 Dages Arbejde, hvor over Døgnen den saa end anvendes. Konsekvensen er uvægerlig sammentrængt Tjeneste! Stadig følgende Administrationens Princip udfører vi næste Dag en Tjeneste paa ca. 7 Timer. »3 Hovedarbejder indenfor 2 tilstødende Døgn er en Kendsgerning.« Lad os nu klare Begreberne! Hvor findes den Passus i Tjenestetidsreglerne, der forsvaret en saadan Disposition? — Spørgsmaalet er af stor Betydning for det mest vitale i vor daglige Gerning »Tjenestens Fordeling«, og mange venter paa Svaret.

S. Mortensen.

Det er jo ingenlunde vor Opgave at forsvare Tjenestetidsreglerne, vi har saa godt som nogen paa vist, at Lokomotivpersonalet havde Krav paa Lettelse; men med Henblik paa Indsenderens Bemærkning om, at flere paa hinanden følgende Tjenester adskilt ved de minimale Hviletid, 9 Timer paa Hjemstedet og 6 Timer ude, anses for uangribelige, ønsker vi dog at bemærke, at hvis et af Distrikterne skulde mene noget saadant, saa er vore Afdelinger saa vaagne, at de nok skal forklare vedkommende Distrikt, at Tjenestetidskommissionen i sin Betænkning udtrykkelig har anført, at det skal tilstræbes, at et *kun 9 Timers Ophold paa Hjemstedskationen mellem to Døgn Hoved-*

arbejder bliver det undtagelsesvise, ikke mindst paa de største Tjenestesteder.

Det er rigtigt, som S. M. anfører, at der i 2 til hinanden stødende Døgn *kan* paalægges en Tjenestemand 3 Dages Arbejde, ja, der kan i Løbet af 24 Timers Tjeneste + 6 Timers Hvile + 8 Timers Tjeneste = 24 Timer, og vi vil i Almindelighed hævde, at dette er inhuman Tjenesteanordning; men det bør ikke overses, at en Tjenesteleder, der til Stadighed disponerer paa denne Maade, snart vil »køre tør«; thi omkring den 20. i Maaneden vilde hans Personale have indkørt hele deres Maanedsnorm og skulde »feriere« Resten af Maaneden. En saadan Tjenesteanordning — dens Inhumanitet ufortalt — standser derfor sig selv.

Red.

AMERIKANSKE KØREHASTIGHEDER

Som bekendt ynder Amerikanerne at kunne slaa om sig med store Tal og mægtige Ydelser, og i særlig Grad fremkommer dette under Omtale af Kørehastigheder og Togstørrelser. De Kørehastigheder, som opnaas nu, er egentlig ikke noget nyt; de samme Hastigheder er opnaaet for over en Menneskealder siden, men da var det kun enkelte Præstationsture, der var Tale om. Det forlyder saaledes, at et Tog paa New Jersey-Banen i 1892 har kørt en engelsk Mil (1,61 km) paa 37 Sekunder, hvilket giver en Timehastighed paa 156 km. Aaret efter kørt paa New York-Centralbanen en Prøvefart med det Resultat, at Køretiden for en engelsk Mil blev bragt ned til 32 Sekunder, hvortil der svarer en Hastighed af 181 km/T. Denne Hastighed stod uovertruffen i 10 Aar, indtil et Særtog paa to Vogne i 1903 paa Pennsylvania Banen kørte 6,2 Mil (10 km) paa 3 Minutter, hvilket giver en Hastighed af 200 km/T.

To Aar senere skal et Tog paa samme Bane mellem New York og Chicago have naaet en Hastighed af 205 km/T. Det var Eksprostoget, det saakaldte *Broadway-Limited*, som kørtes for første Gang efter en ny Køreplan, der paabød, at Toget skulde tilbagelægge 1462 km i 18 Timer. Det giver en Rejsehastighed paa 81 km/T., hvilket maa kaldes en flot Præstation over en saa lang Strækning, men den er saa meget mere bemærkelsesværdig derved, at der maatte skiftes Maskine en Gang ekstra, fordi en Tenderaksel løb varm, hvorved der tabtes 26 Minutter. For at indvinde den tabte Tid gennemkørtes et 211 km langt Strækningsafsnit paa 114 Min. 30 Sek., hvortil svarer en Hastighed paa 110 km/T.; og et 3 Mil (4,83 km) langt Afsnit tilbagelagdes i 1 Min. 26 Sek., hvad der giver det for Datiden næsten utrolige Resultat paa 205 km/T.

Naar Talen er om høje Toghastigheder, bør der skelnes mellem Hastigheder, som er opnaaet i faa Minutter paa en kort Strækning, og Hastigheder, som resulterer i den virkelige Rejsehastighed. Denne faas ved at beregne Tiden og Afstanden mellem to Ophold, eller Togets Totalkøretid og Afstanden, inklu-

sive et eller flere Ophold undervejs. Det engelske Tidsskrift *Railway Age* har bragt en Oversigt over hele Verdens hurtigste Tog. Det viser sig ogsaa her, at Rejsehastigheden aftager med længere Afstande, men ikke desto mindre fremgaar det, at der over meget lange Distancer er kørt med Rejsehastigheder, som er værd at bemærke.

Den største Rejsehastighed er opnaaet paa Chicago—Burlington og Quinton Jernbanen, hvor det bekendte Eksprestog *Zephyr* den 25. Maj 1934 tilbage-lagde 1 635 km mellem Denver og Chicago paa 13 Tim. 5 Min., svarende til en Rejsetid paa 125 km/T. Hvor mange Gange der er skiftet Maskine under Vejs, er desværre ikke omtalt.

En anden betydelig Ydelse var en Provfart paa Santa Fe-Jernbanen den 16.—17. Oktober 1935 med et 3 600 HK diesel-elektrisk Lokomotiv og et Tog bestaaende af en Maalevogn og 8 andre Vogne. Endskønt Toget maatte overskride tre Bjergkæder og blev opholdt i 1 Tim. 40 Min. paa Grund af Maalinger, brugte det kun 39 Tim. 35 Min. til at gennemkøre den 3 586 km lange Strækning fra Los Angeles til Chicago, og opnaaede derved en Rejsehastighed paa lidt over 90 km/T. Senere er Lokomotivet brugt til at vedligeholde en ugentlig Ekspresforbindelse mellem de to Byer; den afgaar fra Chicago Tirsdag Kl. 19,15 og ankommer til Los Angeles Torsdag Kl. 8,00. Det nye Tog er indsat i Driften den 12. Maj og forkorter Rejsetiden over 14 Timer. Det turde vist være det eneste Tog i hele Verden, der kører 3 500 km uden at skifte Maskine.

Med dette Tog har Santa Fe-Jernbanen givet Anledning til en voldsom Kappelstrid med Union Pacific og Chicago Northwest Jernbane, som i Fællesskab har sat et strømnetet Damp tog paa 11 Vogne ind, der løber hver femte Dag og bruger samme Køretid, endskønt det løber over en Strækning, der er 113 km længere.

F. Spøer.

JERNBANERNES ELEKTRIFICERING

Den praktiske og økonomiske Betydning af elektrisk Togdrift tiltrækker sig mere og mere Trafik-tekniernes Opmærksomhed. Fordelene ved elektrisk Togbefordring kan ikke underkendes, selv om ogsaa dens Mangler tages med i Betragtning.

De tekniske Vanskeligheder ved Hovedbaners Elektrificering er nu overvundet fuldstændigt ved de udmærkede Resultater paa Omraaderne: Kraftudvikling, Kraftledning og -fordeling. Brugbarheden af de for Hovedbaner anvendelige Strømsystemer, og fremfor alt den enfasede Vekselstrøm og højspændte Jævnstrøm med de dertil hørende Banemotorer o. s. v. er nu saa vidt fremskreden, at den elektriske Togbefordring er Dampdriften jævnbyrdig i Driftssikkerhed, og i Ydeevne endda overlegen.

Udviklingen ser man bedst af de Fremskridt, som Baneelektrificeringen har gjort de sidste Aar over hele Verden. Nedenstaaende viser hvor stor Procent af forskellige Landes Banenet, der er ndrustet til elektrisk Drift:

Schweitziske Baner	70 pCt.
Franske Sydbaner	37 »
Svenske Statsbaner	18 »
Østrigske Statsbaner	15 »
Italienske Statsbaner	13 »
Brasilianske Baner	12 »
Spanske Nordbane	10 »
Chicago St. Paul-Pacific	7 »
Norske Statsbaner	6 »
Hollandske Statsbaner	5 »
Tyske Rigsbaner	3 »
Andre Baner i U. S. A.	2 »
Sydafrikanske Statsbaner	1,5 »
Japanske Statsbaner	1 »

Af den elektriske Togdrifts bedste Egenskaber maa nævnes dens bestandige Beredskab, store Renlighed, lette Betjening og rimelige Vedligeholdelsesomkostninger. Tillige har den en god driftsmæssig Udnyttelsesgrad og Mulighed for Indskænkning af de nødvendige Drivenheder, som alle kan manøvreres fra et Sted. Endvidere er dens store Accelerationsevne, store Kørehastighed, næsten ubegrænsede Ydeevne og den gode Udnyttelse af Kraftkilden værdifulde Egenskaber. Dertil kommer en større Udnyttelse og dermed en Formindskelse af Lokomotivparken.

Den 11. Januar 1911 løb det første elektriske Lokomotiv paa en tysk Hovedbane; det var paa den 26 km lange Strækning Dessau—Bitterfeld. Den først anvendte Køretraadspænding paa 10 kw blev hurtigt sat op til 15 kw og Frekvensen forhøjedes fra 15 til 16,6 Hertz. Køretraadens Anbringelse har gennem Aarene gennemgaaet væsentlige Forandringer, hl. a. blev den først anvendte dobbelte Isolation ændret til enkelt Isolation.

Det var paa den Tid en vanskelig Opgave at bygge et brugbart elektrisk Lokomotiv; det skulde jo være det i 75 Aar udviklede Damplokomotiv jævnbyrdigt. Vekselstrømmotoren var paa det Tidspunkt saa vidt udviklet, at de brugtes til mindre Ydelser i Vogne, men Spørgsmaalet om dens Brugbarhed som Lokomotivmotor stod aabent.

Paa det første tyske Fjernlokomotiv overførtes Kraften fra en højt liggende Motor med tilhørende Blindaksel og Drivstænger til de koblede Hjul. Fordelen ved den Anordning skulde for det første ligge i det højt liggende Tyngdepunkt og et dermed følgende roligt Løb. Nu til Dags tvinger de paakrævede store Kørehastigheder i Kurver til at sænke Tyngdepunktet. En højtliggende Motor har tillige den Fordel, at den er nem tilgængelig ogsaa under Kørslen, hvilket man den Gang lagde mere Vægt paa end nu, hvor Skader paa Elektromotorer kun sjældent forekommer.

Ved Lokomotivernes Konstruktion tilstræbtes den største Enkelthed i Ophbygningen for at fremme Driftssikkerheden. Det var ikke muligt straks at indskrænke de elektriske Lokomotiver til ganske faa Typer, da mange forskellige Elektrofirmaer kom til at bygge nye, og alle Konstruktører hver for sig hævdede, at de havde fundet den rigtige Type. Men i de forløbne Aar har Rigsbanerne haft Lejlighed til at fastslaa hvilke Typer, der er bedst egnede, og er nu kom-

met saa vidt, at der af elektriske Lokomotiver til at køre med store Hastigheder kun findes fire Typer.

De elektriske Lokomotiver, som for 25 Aar siden blev sat i Drift, er fuldstændig forsvunden: de maatte hurtigt vige, da Ydeevnen blev for lille for de voksne Krav. Af de senere anskaffede har mange maattet lide samme Skæbne. Nu raader de tyske Rigsbaner over 401 ældre Lokomotiver og 83 af de nævnte fire nye Typer, endvidere 126 elektriske Vogne for Fjerntrafik og 918 for Forstadstrafik. Den samlede Ydeevne af alle elektriske Køretøjer i Tyskland beløber sig til 1.8 Mill. HK. Det sidste nye Elektrificeringsprojekt gælder Strækningen Nürnberg—Halle—Leipzig.

ISLAND OG DETS ARBEJDERBEVÆGELSE

Der hvor Atlanterhavets og det nordlige Ishavs Bølger mødes, stiger en vejrbid og furet Ø frem af Vandet, et Land, rigt paa storslaaede Bjerglandskaber, men samtidigt af en saadan Beskaffenhed, at ikke engang Halvdelen af Landets Overflade — der udgør ialt 102,819 km² — er egnet til Beboelse. Landet ligger tæt under Polarkredsen, fjernt fra, men ikke uberørt af det øvrige Europas sydende Heksekedel. I Aarhundreder har Landet kunnet leve sit eget Liv, hvad der tydeligt kan ses paa Sproget, der har holdt sig næsten uforandret fra den Tid, de første Nordmænd bosatte sig paa den barske Ø for mere end tusinde Aar siden (874).

Island er en selvstændig Stat, men har fælles Konge med Danmark. Parlamentet (Altinget) bestaar af 49 Medlemmer, der vælges for 4 Aar. Baade Mænd og Kvinder har Valgret fra 21 Aars Alderen og er valgbare.

Islands Befolkning tæller ialt 113 000 Mennesker, 40 pCt. heraf er bosat i Landets Indre, medens Resten bor ved Kysterne. Hovedstaden er Reykjavik (Røgbugten) — et Navn, der antagelig har sin Oprindelse i Dampen, der stiger op fra de nærliggende varme Kilder — og har ca. 35 000 Indbyggere.

Den egentlige Arbejderbefolkning bor ved Kysterne — med Undtagelse af Landarbejderne. En stor Del af denne bestaar af Sømænd og Fiskere, der i mange Tilfælde ogsaa udfører andet Arbejde som Bierhverv, navnlig Havnearbejde, Bygnings- og Vejarbejde. Hovederhvervene er Landbrug og Fiskeri. I de senere Aar er der, navnlig som Følge af Regeringens Selvforsyningspolitik, opstaaet en Del Industrivirksomhed paa Øen.

I Modsætning til de øvrige skandinaviske Lande er Fagbevægelsen ikke centraliseret. I alle Byer findes der Fagforeninger, men disse er ikke sluttet sammen i Landsforbund. Kun i de fire største Byer findes »rene« Fagforeninger, d. v. s. Organisationer, hvis Medlemmer udøver et bestemt Fag. Den største af Sømændenes Fagforeninger er i Hovedstaden — Sjómannafélag Reykjavíkur — den tæller 1 126 Medlemmer og er tilsluttet ITF. De fleste Fagforeninger organiserer baade Sømænd og andre Arbejdere.

Langt de fleste Fagforeninger er tilsluttet Det is-

landske Arbejderforbund, som dog ikke er et rent Fagforbund, men samtidig en Sammenslutning af politiske (socialdemokratiske) Foreninger. Den 1. November 1936 bestod Arbejderforbundet af 89 Foreninger med ialt 12 234 Medlemmer fordelt som følger:

53 Fagforeninger f. Sømænd og andre Arbejdere med ialt 8.885 Medl.	
6 » » kvindelige Arbejdere..... » »	1.546 »
13 » » faglærte Arbejdere..... » »	774 »
3 » » Kontor- og Butikspersonale » »	348 »
2 » » Lærere og Musikere..... » »	41 »
12 socialdemokratiske Partiforeninger..... » »	687 »

Det islandske Arbejderforbund afholder Kongres hvert andet Aar, sidste Gang fra den 29. Oktober til den 10. November 1936.

Kun 3 Fagforeninger, hvoraf 1 Sømændsforening, staar udenfor Arbejderforbundet, men disse er uden Betydning og under kommunistisk Ledelse.

Der findes endnu en Mængde mindre Foreninger for faguddannede Folk i Industrien, som har et intimt Samarbejde med de Industridrivende; sammen med disse danner de de faglærtes Forbund, hvis Ledelse er i Hænderne paa de Konservative. Fra Arbejderbevægelsens Side er man inde paa at faa disse Foreninger med i Arbejderforbundet.

Siden 1934 har Island haft en Koalitionsrogering bestaaende af Socialdemokratiet og Fremskridtspartiet. Kabinettet bestaar af 3 Ministre, hvoraf den ene, nemlig Industri- og Undervisningsminister Haraldur Gudmundsson, tilhører Arbejderpartiet. De sidste, i 1934, stedfundne Valg gav følgende Resultat:

	Mandater
Arbejderpartiet (Socialdemokratiet)	10
Fremskridtspartiet (Landbrugere)	15
Selvstændighedspartiet (Konservative)	19
Konservative Bønder	3
Partiløse (der som Regel støtter Regeringen)	2

Regeringen bestræber sig for at bekæmpe Krisens Følger paa den bedst mulige Maade, navnlig ved selv at sætte Arbejder igang og ved at fremme Starten af nye Foretagender. Den har anvendt ret betydelige Beløb til Udførelse af offentlige Arbejder, saasom Anlæg og Udbedring af Veje, Bygning af Broer, Anlæg af Havne o. lign. Den har ligeledes indført Syge-, Alderdoms-, Ulykkes-, Arbejdsløsheds- og Invaliditetsforsikring. Alt dette har bevirket, at direkte Fatigdom er et ukendt Begreb paa Island.

Kooperationen er ret kraftig udviklet, navnlig blandt Bønderne; den er under Fremskridtspartiets Indflydelse. En stor Del af Industrien drives efter Kooperationens Principer.

I Byer med socialdemokratisk Flertal er der dannet kommunale Fiskerederier med 1 à 2 Trawlere.

Kommunisterne har kun ganske faa Tilhængere paa Island. Ved de sidste Valg opnaaede de ca. 3 000 Stemmer. Ogsaa her er Enhedsfronten deres vigtigste Agitationsnummer, uden at de dog har større Held med denne nu snart gamle Traver. Paa Arbejderforbundets sidste Kongres var der kun én af de Delegerede, der stemte for Enhedsfronttanken.

I de senere Aar har den konservative Ungdom skabt et Faremoment, idet de disse er blevet grebet af den nationalsocialistiske Ideologi; de har endda

dannet deres eget Parti med Støtte af de Konservative, hvis Ledere synes at have en ikke ringe Sympati for nazistiske Ideer, skønt de ellers taler om politisk Frihed i Tide og Utide. Kampen i de kommende Aar vil derfor uden Tvivl komme til at staa mellem Demokratiet og Diktaturet. Det er imidlertid tvivlsomt, om Førerprincippet vil faa Held med sig paa Island. Det islandske Folks demokratiske Traditioner gaar saa langt tilbage som til Aaret 930; det er et fredeligt Folk, der foragter Voldsgerninger, men udelukkende vil kæmpe med aandelige Vaaben.

I. T. F.

LØNNIVEAUET I TYSKLAND

Andetsteds i Bladet bringer vi en Artikel om Dødeligheden i Tyskland. Det oplyses deri, at Dødeligheden i Aarene 1933—35 er steget betydeligt. Som en passende Pendant hertil bringer vi paa Grundlag af »Norsk Lokomotivtidende« nedenstaaende Oplysninger om Løn- og Leveforholdene i Tyskland.

En bekendt Industrileder holdt i April f. A. et Foredrag for den øverste Ledelse i den Organisation »Arbejdsfronten«, som er traadt i Stedet for de tidligere Fagforeninger. Foredragsholderen oplyste, at Arbejderne var meget utilfredse med de store Afdrag paa Lønlisterne, og han paaviste uden noget Omsvøb, at Afdragene til Sygekasse, Invalidforsikring, Arbejdsløshedsforsikring og Skat, men frem for alt til de mange nazistiske Organisationer samt de »frivillige« Bidrag til forskellige sociale Formaal gaar helt op til 23,3 pCt. af Lønnen. Han beviste, at det nationalsocialistiske Parti i Form af forskellige Afgifter havde presset de tyske Arbejdere for omkring en Milliard Mark alene i Aaret 1935. Disse store Afdrag gjorde Arbejdsgiverne urolige og foranledigede dem til energisk at kræve Bidragene til de forskellige nazistiske Organisationer betydeligt nedsat. Arbejderne kunde nemlig ikke indskrænke deres Indkøb af Levnedsmidler yderligere, og som Følge deraf krævede de Lønforhøjelser.

Arbejdsfronten offentliggjorde kun betydningsløse Detailler af Foredraget, og de nazistiske Dagblade fortav det fuldstændig; men der var et Studenterblad, som bragte Foredraget i sin Helhed; Arbejdsfronten foretog sig dog intet førend paa Partidagen i Efteraaret. Her lod Dr. Ley offentliggøre nogle Tal, der skulde bevise, at de tyske Arbejdere havde tilstrækkelig Indtægt til at kunne købe tilstrækkelig Mad for. Til Trods for, at det officielle statistiske Bureau har beregnet den tyske Arbejders Gennemsnitsugeløn til 20,04 Rm., meddelte Dr. Ley, at den udgjorde 27,80 Rm.

Men selv om dette sidste var rigtigt (hvad det altsaa ikke er efter den officielle Statistik), bliver Nettoindtægten, naar de forskellige Afdrag har fundet Sted, kun 21,32 Rm. pr. Uge. Men dette skulde, efter hvad Dr. Ley oplyser, være tilstrækkeligt, da en Arbejder kun behøver at bruge 11,08 Rm. pr. Uge til Mad, og saa kan han endda faa ordentlig Føde.

Det er interessant at se en Sammenligning mellem, hvilke Kvanta Levnedsmidler det officielle statistiske Bureau mener er nødvendige pr. Uge, og med hvilke Kvanta den tyske Arbejder efter Dr. Ley's Mening kan leve.

	Statistisk Bureaus Beregning	Dr. Ley's Beregning
Rugbrød	7 500 Gram	2 000 Gram
Hvedebrød	1 500 »	400 »
Andre Melvarer	1 875 »	intet
Sukker	1 125 »	500 »
Kartofler	12 500 »	3 000 »
Rodfrugter	375 »	intet
Grønsager	3 000 »	2 000 »
Kød og Fisk	3 400 »	1 250 »
Mælk	11¼ Liter	3 Liter
Fedt	1 125 Gram	500 Gram
Ost	375 »	150 »
Æg	9 Stk.	3 Stk.

Dr. Ley har altsaa ved at halvere eller tredoble det nødvendige Forbrug efter det statistiske Bureaus Beregninger ment at kunne fastslaa, at den tyske Arbejder kun behøver at anvende 11,08 Rm. pr. Uge til Levnedsmidler, men han maa have regnet med Priserne paa de allerbilligste Steder; thi i Storbyerne og i Industricentrene kan ikke engang de anførte smaa Mængder købes til det af Dr. Ley angivne Beløb. Da der her endda er Tale om Gennemsnitslønninger, som jo langt fra oppebæres af alle, kan enhver paa Grundlag af disse Oplysninger danne sig et Skøn om, hvorvidt den tyske Arbejder lider Sult eller ej, og det er værd at tage dette med i Erindring, naar man tænker over Dødelighedens Stigning.

STATSBANEPERSONALETS SYGEKASSE

Dr. Gunni Busck er efter eget Ønske frattraadt Posten som Jernbanelæge i 3. Lægedistrikt (Christianshavn, Islands Brygge og Amager) fra den 1. Januar 1937, og Dr. A. Gleerup er fra samme Dato ansat som Jernbanelæge i Distriktet.

Dr. Gleerup afholder Konsultation Islands Brygge 9 Kl. 13—14 og Torsdag Kl. 18—19. Telefon Amager 505.

De paa Christianshavn og Islands Brygge inden for Amager Fælledvej (ekskl.) boende Interessenter kan her efter hver 1. April vælge mellem Jernbanelægerne Gleerup, Islands Brygge 9. Ottesen, Belgiensgade 8. Lauritzen. Vesterbrogade 57. Thamsen. Vesterbrogade 68. Illum, Enghaveplads 25, og Biering-Petersen. Vestre Boulevard 4. medens de øvrige i Distriktet boende Interessenter kan vælge mellem Jernbanelægerne Gleerup og Ottesen (de i Distriktet inden for Københavns Kommune boende kvindelige Interessenter kan tillige vælge den kvindelige Jernbanelæge. Frk. Reinhard, Frederiksborggade 19).

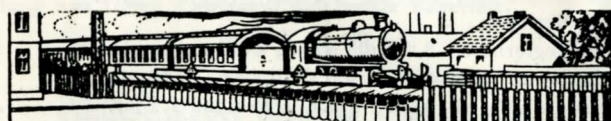
Jernbanelæge Nygaard, Struer, er frattraadt Posten som Jernbanelæge i 133. C Lægedistrikt, i hans Sted er Dr. V. E. Poulsen ansat som Jernbanelæge i Distriktet fra 1. Januar 1937.



Lønningsindtægt i Kalenderaaret 1936.

		a.	b.	c.	d.	e.	f.
Lokomotivførere.							
Grundløn 3060 Kr.	gifte	4140	4092	3978	3888	3768	3660
	ugifte over 40 Aar ..	3940	3892	3778	3688	3568	3460
	ugifte mel. 35—40 Aar ..	3840	3792	3678	3588	3468	3360
	andre ugifte	3740	3692	3578	3488	3368	3260
do., 1. A. T.	gifte	4500	4452	4338	4248	4128	4020
	ugifte over 40 Aar ..	4300	4252	4138	4048	3928	3820
	ugifte mel. 35—40 Aar ..	4200	4152	4038	3948	3828	3720
	andre ugifte	4100	4052	3938	3848	3728	3620
do., 2. A. T.	gifte	4860	4812	4698	4608	4488	4380
	ugifte over 40 Aar ..	4660	4612	4498	4408	4288	4180
	ugifte mel. 35—40 Aar ..	4560	4512	4398	4308	4188	4080
	andre ugifte	4460	4412	4298	4208	4088	3980
Motorførere af 1. Gr.							
Grundløn 2940 Kr.	gifte	3984	3936	3822	3732	3612	3504
	ugifte over 40 Aar ..	3796	3748	3634	3544	3424	3316
	ugifte mel. 35—40 Aar ..	3702	3654	3540	3450	3330	3222
	andre ugifte	3608	3560	3446	3356	3236	3128
do., 1. A. T.	gifte	4320	4272	4158	4068	3948	3840
	ugifte over 40 Aar ..	4120	4072	3958	3868	3748	3640
	ugifte mel. 35—40 Aar ..	4020	3972	3858	3768	3648	3540
	andre ugifte	3920	3872	3758	3668	3548	3440
do., 2. A. T.	gifte	4620	4572	4458	4368	4248	4140
	ugifte over 40 Aar ..	4420	4372	4258	4168	4048	3940
	ugifte mel. 35—40 Aar ..	4320	4272	4158	4068	3948	3840
	andre ugifte	4220	4172	4058	3968	3848	3740
Motorførere af 2. Gr.							
Grundløn 2820 Kr.	gifte	3864	3816	3702	3612	3492	3384
	ugifte over 40 Aar ..	3676	3628	3514	3424	3304	3196
	ugifte mel. 35—40 Aar ..	3582	3534	3420	3330	3210	3102
	andre ugifte	3488	3440	3326	3236	3116	3008
do., 1. A. T.	gifte	4080	4032	3918	3828	3708	3600
	ugifte over 40 Aar ..	3880	3832	3718	3628	3508	3400
	ugifte mel. 35—40 Aar ..	3780	3732	3618	3528	3408	3300
	andre ugifte	3680	3632	3518	3428	3308	3200
Lokomotivfyrbødere.							
Grundløn 2250 Kr.	gifte	3294	3246	3132	3042	2922	2814
	ugifte over 40 Aar ..	3106	3058	2944	2854	2734	2626
	ugifte mel. 35—40 Aar ..	3012	2964	2850	2760	2640	2532
	andre ugifte	2918	2870	2756	2666	2546	2438
do., 1. A. T.	gifte	3444	3396	3282	3192	3072	2964
	ugifte over 40 Aar ..	3256	3208	3094	3004	2884	2776
	ugifte mel. 35—40 Aar ..	3162	3114	3000	2910	2790	2682
	andre ugifte	3068	3020	2906	2816	2696	2588
do., 2. A. T.	gifte	3594	3546	3432	3342	3222	3114
	ugifte over 40 Aar ..	3406	3358	3244	3154	3034	2926
	ugifte mel. 35—40 Aar ..	3312	3264	3150	3060	2940	2832
	andre ugifte	3218	3170	3056	2966	2846	2738
do., 3. A. T.	gifte	3744	3696	3582	3492	3372	3264
	ugifte over 40 Aar ..	3556	3508	3394	3304	3184	3076
	ugifte mel. 35—40 Aar ..	3462	3414	3300	3210	3090	2982
	andre ugifte	3368	3320	3206	3116	2996	2888

Ovsnævnte Beløb maa dog for de i Sønderjylland stationerede Tjenestemænds Vedkommende yderligere forhøjes med 120 Kr. (midlertidigt Løntillæg.)
For Tjenestemænd med Tjenestebolig nedsættes Stedstillingsbeløbet samt midlertidigt Løntillæg med 1/3



TAKSIGELSER

Modtag herved min hjerteligste Tak for venlig Deltagelse ved min Mands Sygdom og Død.

Ingeborg Helmer.

Hjertelig Tak til alle for venlig Deltagelse ved vor kære Mand og Faders, pens. Lokomotivfører Peter Olsens Bisættelse.

Frederikke Olsen. K. Olsen.

Hjertelig Tak for udvist Deltagelse ved vor Hustrus og Mors Død og Begravelse.

Frits Petersen og Son.



Tømmerne og Søfyrbødere indmelder sig i De samvirkende Fagforbund.

Ved Afstemninger i Dansk Tømmerforbund og i Søfyrbødernes Forbund er det med 2526 Stemmer mod 964 henholdsvis 1037 Stemmer mod 81 vedtaget at indmelde sig i D. S. F. Søfyrbøderne har endvidere med 1061 Stemmer mod 81 vedtaget at genindmelde sig i I. T. F.

D. S. B.s Kino naar sin første Million Besøgende.

Mandag den 21. December 1936 havde D. S. B.s Kino efter 1 Aar og 10 Maaneders Eksistens sin første millionte Gæst inde, det var Dansk Amerikaneren, Fabrikant Theodor Edgar Jensen, som under sit Ophold herhjemme i Blidah Park 31. Da Fabrikant Jensen havde købt sin Billet, blev han lykønsket af Teatrets Leder, Direktør A. Møller, samt Kontorchef H. G. Olrik fra Reklamekontoret og fik desuden overrakt et Bevis for, at han indenfor Tidsrummet 22. December 1936 til 1. September 1937 har Ret til et 8 Dages Kort til De Danske Statsbaner.

Lokomotivpersonalets Krav i Storbritannien.

Forhandlingerne om det engelske Lokomotivpersonales Krav — Forkortelse af Arbejdstiden til 6 Timer dagligt. Ophævelse af det procentuelle Lønfradrag, højere Godtgørelse for Overarbejde samt længere Ferie med Løn — foregaar for Tiden i det nationale Lønningstribunal. Selskaberne bekæmpes kraftigt af Lokomotivmandsforbundet. Udslaget er endnu ikke faldet.

I. T. F.

Et besynderligt Jernbaneuheld.

Da 2 Tog Dagen før Lillejuleaften krydsede hverandre paa Dobbeltsporet mellem Roskilde og Viby, skete der et højst besynderligt Uheld. Et af de paa Vognsiderne anbragte Skilte, hvorpaa den paagældende Vogns Rute er angivet, var paa en eller anden Maade kommet løs og blev af Luftpresset mellem de to Tog slynget i Vejret med det Resultat, at nogle Ruder i begge Togs splintredes. To Passagerer kom herved en Del til Skade.

Sprængt en Jernbanebom for at redde Livet.

En Bilist, som var paa Vej fra Korsør til København, havde paa Grund af foran kørende Biler ikke bemærket, at Bombene for Overskæringen ved Glim — tæt uden for Roskilde — var i Færd med at blive lukkede. Han kom derved under den ene Bom, inden den endnu var saa langt nede, at den generede ham; men da Bombenes Lukning jo fortsattes, opdagede han, da han var kommet ind paa Banen, at den anden Bom var lukket. Som Følge deraf standsede han; men da der allerede var et Tog i Sigte, og baade Bilistens og hans Passagers Liv derved var i yderste Fare, tog han en rask Beslutning. Han satte fuld Fart paa Bilen, kørte frem og sprængte den foran ham værende Jernbanebom, og ved denne besluttsomme Handling blev Livet reddet.

En Ligbil paa Jernbanelinien.

En Sømand var død i Helsingør, og hans Kæreste var i en Ligbil paa Vej dertil for at afhente Liget. Om Natten ved halv fire Tiden befandt Bilen sig ved Torped mellem Soro og Ringsted; i den bælgmørke Nat tog Chaufføren fejl af Landevejen og Banelinien og kørte ud ad selve Strækningen i Stedet for ad Landevejen. Kørslen paa denne ujævne »Vej« var imidlertid mere end Bilen kunde taale, dens Fortøj brød sammen. Bil, Chauffør og Passager sad uhjælpelig fast paa Banelinien, hvor der endda ventedes et Tog fra Ringsted. Det lykkedes imidlertid at faa dette Tog holdt tilbage i Ringsted, og Falck besørgede Bilen fjernet.

STATSBANERNES DRIFTS-INDTÆGTER OG DRIFTS-UDGIFTER

m. v. i Oktober Maaned 1936 samt i Tidsrummet April—Oktober 1936 og en Sammenligning med Beløbene i de tilsvarende Tidsrum i 1935 i runde Summer.

	Oktober Maaned		1936	
	1936	1935	Førogelse	Formindskelse
Personbefordring	4 480 000	4 250 000	230 000	
Gods- og Kreaturbefordring	4 000 000	3 680 000	320 000	
Postbefordring	670 000	600 000	70 000	
Andre Indtægter	580 000	590 000		10 000
Indtægter i alt	9 730 000	9 120 000	610 000	
Driftsudgifter	10 420 000	9 710 000	710 000	
Afskrivning	560 000	550 000	10 000	
Forrentning	1 110 000	990 000	120 000	
Udgifter i alt	12 090 000	11 250 000	840 000	
Statens Tilskud til Driften	2 360 000	2 130 000	230 000	

	April-Oktober		1936	
	1936	1935	Førogelse	Formindskelse
Personbefordring	40 860 000	39 430 000	1 430 000	
Gods- og Kreaturbefordring	25 730 000	24 450 000	1 280 000	
Postbefordring	4 450 000	3 950 000	500 000	
Andre Indtægter	3 530 000	3 550 000		20 000
Indtægter i alt	74 570 000	71 380 000	3 190 000	
Driftsudgifter	66 820 000	64 650 000	2 170 000	
Afskrivning	3 930 000	3 820 000	110 000	
Forrentning	7 220 000	6 650 000	570 000	
Udgifter i alt	77 970 000	75 120 000	2 850 000	
Statens Tilskud til Driften	3 400 000	3 740 000		340 000

D. S. B. Oktober 1936.

I Forhold til Oktober 1935 er Personbefordringsindtægten steget med 230 000 Kr., Indtægten af Godsbefordringen er steget med 320 000 Kr., og paa de øvrige Indtægtsgrupper er der en Stigning paa 60 000 Kr.

De egentlige Driftsudgifter er steget med 710 000 Kr. Der har i Oktober i Aar været en Ugelønsperiode mere end i Oktober i Fjor. Foruden dette Forhold skyldes Stigningen navnlig Merudgifter til ekstraordinære Sporarbejder, Betalingsforskydninger og Tjenestetidsreguleringer.

For den forløbne Del af Finansaaret 1936/37 er Driftsindtægterne ca. 3,2 Mill. Kr. og de egentlige Driftsudgifter ca. 2,2 Mill. Kr. højere end i Fjor. Driftsresultatet er saaledes ca. 1,0 Mill. Kr. bedre og — naar Hensyn tages til den forøgede Afskrivning og Forrentning — ca. 0,3 Mill. Kr. bedre end i Fjor.

PERSONALIA

Udnævnelse fra 1.—1.—37:

Lokomotivfyrbøder T. A. Jensen, Struer, til Lokomotivfyrbøder, Skive H. (min. Udn.).

Motorfører H. A. Pedersen, Aarhus H., efter Ans. if. Opslag til Motorfører I. Tønder (min. Udn.).

Lokomotivfyrbøderaspirant K. A. H. S. Nielsen, Kallundborg, til Lokomotivfyrbøder, Glyngøre.

Forflyttelse efter Ans. fra 1.—1.—37:

Lokomotivfører R. Jensen, Brande, til Korsør.

Lokomotivfører P. S. Petersen, Skive H., til Viborg.

Motorfører I. J. S. M. Beusen, Helsingør, ifl. Opslag til Helgoland.

Motorfører I. A. E. Hansen, Helsingør, ifl. Opslag til Helgoland.

Motorfører I. N. O. C. Nielsen, Randers, ifl. Opslag til Aarhus H.

Lokomotivfyrbøder L. H. E. Kübel, Glyngøre, til Roskilde.

Dødsfald:

Lokomotivfører K. H. M. Helmer, Kbhavns Godsbgd., den 12.—12.—36.

Dødsfald blandt Pensionister:

Pens. Lokomotivfører L. Nielsen, Nyborg, den 30.—11.—36.

Pens. Lokomotivfører M. G. Petersen, Nyborg, den 2.—12.—36.

Pens. Lokomotivfører P. O. Olsen, København, den 20.—12.—36.



18 DAGE
OM AARET KAN
DE LEVE GRATIS FOR
DIVIDENDEN

H.B.
HOVEDSTADENS
BRUGSFORENING



GUMMIVARER

Modersprøjter, Pessarier, Bog om Børnefødslernes Begrænsning, samt vort rigt illustrerede Katalog sendes gratis og diskret mod 35 Øre i Frimærker til Ekspeditionsomkostninger.

Amk. Gummi Industri, Vesterg. 3 Kbhvn. K.



Jens Albrechtsen,
Gl. Torv 10.

Lokomotivmændenes Guldmed

VALD. POULSEN
»Trikotagehuset«
Underbeklædning og Børnekonfektion
Stort Udvalg — Billigste Priser

Kontantforretningen.

1/3 J. P. NIELSEN - Stenstuegade

Leverandør til Vare- og Landbrugslotteriet.

Forlang hos Deres Købmænd det bedste Bagerimel

„ATLAS“

faas i 5 kg og 2 1/2 kg Pakninger.

Aktieselskabet Slagelse Dampmølle.

Helsingør Vin-Kompagni.

Udsøgte Vine og Spirituosa.

Telefon 929.

**Fællesforeningen for
Danmarks Brugsforeninger**

Hovedkontor:

15 Njalsgade 15

København

Telef. 4015.

Telef. 4015

Støt vore Annoncører!

**RIBE
FUNKIS
KAMIN**

er emaillet
og leveres
i en af følgende
smukke
klare farver
**RØD · GRØN
BRUN · SORT**
og
forskellige
marmorerede

PATENTBESKYTTET
FORLANG BROCHURE

Kan efter Ordre
forsynes med indbygget
Kedel for Centralvarme

1/3 RIBE JERNSTØBERI

REDAKTION: Soph. Jensen og E. Kuhn, førstnævnte ansvarhavende. Vestre Boulevard 45, København V. Telefon Central 7708.

Udgaar 2 Gange mdl. — Abonnementspris: Kr. 6 aarlig. Tegnes paa alle Postkontorer i Skandinavien.

ANNONCE-EKSPEDITION:

Vestre Boulevard 45, København V.
Telefon Central 7708 — Kontortid Kl. 10—4.
Postkonto 20 541.

Steentoft — Skotøj

Industrihotellet, Nyborg — Telefon 301 anbefales.

Nyrestaurerede Lokaler — 1ste Kl.s Køkken
GOD KAFFE — RIMELIGE PRISER

Aug. Jørgensen (ny Vært) tidligere Louiselund, Kerteminde

ENGELSK BEKLÆDNINGSMAGASIN

Telefon 346 NYBORG Telefon 346

NORDISK KAFFE KOMPAGNI'S

Kaffe er bedst!

Forlang den hos Deres Købmand.



RICHARD LEHN

I. Kl. Herreekvipering. - Telef. 68

Nyborg Herregaardsmejeri.

Fineste Mejeriprodukter!
Se efter paa Kapslen, at Mælken er fra samme Dag, og ikke gammel Mælk fra Dagen i Forvejen.

Tlf. 79

GAA TIL

WILDE

saa gaar De ikke forkert.

FORLANG KAFFE

fra P. M. BRUUN's Kafferisteri.
(Ved A. M. Petersen.)

JENS ANDERSEN

Telefon 216.

er billig med

KJOLER OG OVERTØJ

Telefon 216.

DREVSEN & NELLEMANN

Isenkram-, Støbegods-,
Glas-, Porcellain- og Udstyrsforretning.
Telefon Nr. 25. Nyborg. Telefon Nr. 189.

NYBORG KULIMPORT

ved Chr. Petersen

Havnegade 6 og 3

Tlf. 15 og 23

P. MADSENS Sparekassen

Slagterforretning,

Nørrehus, Nørregade 34.

Telf. 403.

Telf. 403.

for

**NYBORG BY
OG OMEGN**

C. F. SCHALBURG FORNEMME

VELLAGREDE

KVALITETER

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

Nyborg Dampvaskeri

Telefon 54

Husk!

Ellen Hansen

Modetorretning
Minka Jensens Effl.

Nørregade 10 - Telef. 594

Jydske Strikkeriers Udsalg.

Indeh. H. Prehn.

Tlf. 665. Nørregade 16. Nyborg.

Alt i Trikotage.

Nyborg Læderhandel

v. Th. Hansen,
Nørregade 25.

Alt i udskåret Læder og
Skomagerartikler til
billigste Priser.

Hotel Royal

Koncert & Solistopræden
Østervemb

LILLE-KONGEGADES KIOSK

Abonnement paa alle Ugeblade
Telegrammer i alle Anledninger

Tell. 454

A. IVERSEN

Hansen & Hansen

STATSAUT. ELEKTRISKE
INSTALLATØRER

Tlf. 366 Kongegade 12 Tlf. 882

DE DANSKE DEGO-GRYN

i den hermetiske
Sundhedspakke

G. Knackstredt

Telefon 550

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

Ingen Butiksleje,
derfor billigste Priser.

Strandvejens
Kød- og Paalægsforretn.
J. Jørgensen.

Se mine Varer og hør mine Priser.

Husk

Karl Rosenbecks

Bageri & Conditori.

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

Støt dansk Industri!

BIL-KØRSEL **782**
TROMLE
Telef. Nyborg

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

Kakkelovne - Komfurer - Bygningsstøbegods

Telefoner 76 og 231. Støt Byens Industri. Telefoner 76 og 231.

CAFE FÆRGEGAARDEN

Godt Madsted. — Billige Priser.

TELEFON 582.