



Nº 2

20. Januar 1937

37. Aargang

## ALDERSGRÆNSEN

Vi har i et Par tidligere Artikler beskæftiget os med Spørgsmaalet, dels fordi det havde været draget frem til Debat i Rigsdagen, og dels fordi vi var bekendt med, at der fra visse Holds Side inden for Tjenestemændene blev arbejdet meget kraftigt for at fremkalde en Ændring i den for Statsbanerne nugældende Bestemmelse om 65 Aars Aldersgrænsen.

Det synes, som om disse Kræfter skal faa Held i sine Bestræbelser, idet vi under 19. December f. A. fra Generaldirektoratet har modtaget følgende Skrivelse:

»I Overensstemmelse med, hvad der blev bebudet i Bemærkningerne til Forslag til Normeringslov for 1935—36 (ad Pkt. 199—200), har man til Hensigt at fortsætte med Afgang af de ansatte ved 65 Aars Alderen indtil Udgangen af 1937 og derefter foretage en mindre Forhøjelse af Aldersgrænsen.

Det er derfor Hensigten paa Forslag til Normeringslov for Finansaaret 1937—38 at optage de samme Sær-Regler for Pensionsberegning for saadanne afskedigede ansatte, som har været gældende i de seneste Aar, jfr. Normeringslov for 1936—37, Nr. 366 og 367, og i Bemærkningerne til dette Forslag at udtale følgende:

»Det er Tanken i Overensstemmelse med, hvad der blev bestemt i 1934 og bebudet i Bemærkninger til Normeringslovsforslaget for 1935—36, at fortsætte med Afgang ved 65-Aars Alder indtil Udgangen af December 1937 og derefter i de følgende

2 Kalenderaar at hæve Afgangsalderen til 66 Aar, hvilket vil medføre, at der i det første af disse Aar ikke bliver nogen Aldersafgang. Paa tilsvarende Maade tænkes Afgangsalderen i Kalenderaarene 1940 og 1941 sat til 67 Aar, saaledes at der ej heller i 1940 vil fremkomme nogen reel Aldersafgang. I Mellemtiden vil Spørgsmaalet om en eventuel Ændring i de for Tiden gældende Bestemmelser om Aldersgrænse for Statstjenestemændene i Almindelighed blive gjort til Genstand for nærmere Undersøgelse og Overvejelse.«

I Optagelse af det ommeldte Forslag og i Ordlyden af Bemærkningerne dertil har Finansministeriet erklæret sig enig.

Ved at meddele foranstaaende skal man anmode Organisationerne om en Udtalelse angaaende dens Stilling til Spørgsmaalet. Da Forslaget til Normeringsloven er forlangt afgivet i den nærmeste Fremtid, skal man efter Omstændighederne anmode om Udtalelsen snarest belejligt.

De tre andre forhandlingsberettigede Organisationer er tilskrevet ligelydende.«

For vort Vedkommende var Sagen klar, idet Lokomotivmændene forlængst har taget Stilling til 65 Aars Aldersgrænsen, og vi kunde derfor allerede den 29. December afgive vort Svar, der har følgende Ordlyd:

»I Anledning af Generaldirektoratets Skrivelse af 19. ds., J. Nr. 35850, skal vi tillade os at bringe i Erindring, at Dansk

Lokomotivmands Forening under 9. Juni 1932 har fremsendt Andragende om, at Aldersgrænsen for Lokomotivpersonalets Vedkommende fastsættes til 65 Aar, og da der ikke siden er sket Forandring i de Synspunkter, der lagdes til Grund for bemeldte Henvendelse, tillader vi os at henholde os til samme, idet vi paa Grundlag af Generaldirektoratets Skrivelse forventer, at Spørgsmaalet i en overskuelig Fremtid vil blive gjort til Genstand for en nærmere Undersøgelse og Overvejelse.«

Vi maa stadig hævde, at findes der Kategorier, paa hvem Arbejdet ikke slider haardere, end at de mener det forsvarligt med en højere Aldersgrænse end 65 Aar, bevares, saa lad dem faa den, men fra vor Side skal der ikke herske nogen som helst Tvivl. Vi ønsker de 65 Aar bevaret som Aldersgrænse.

### GENERALDIREKTØRENS BETRAGTNINGER VED AARSSKIFTET

Det er i de senere Aar blevet almindeligt, at Dagspressen ved Aarsskiftet bringer Artikler om Statsbanerne. Den Omstændighed, at det særlig er kommende Forbedringer, de paagældende Artikler omtaler, viser, at Offentligheden efterhaanden er blevet indstillet paa, at der hvert Aar *skal* være Forbedringer af den ene eller anden Beskaffenhed. Selv om dette baade kunde synes lidt besynderligt og paa den anden Side synes saa naturligt og ligetil, saa er det i hvert Fald et Tegn paa, at Offentligheden betragter Statsbanerne som en Forretning, der ikke alene skal være i stadig Udvikling, men hvor der ogsaa stadig skal ske Forbedringer, og det er der vel i Grunden intet at sige til.

Medens disse Nytaarsartikler næsten alle bygger paa Interviews med Generaldirektøren, foreligger der i Aar en Artikel fra Generaldirektørens egen Haand, og da vore Læsere sikkert vil have Interesse i at læse bemeldte Artikel, tillader vi os at gengive den efter Berlingske Tidende.

Det Aar, der udløber den 31. December 1936, bragte for første Gang i en Aarrække Statsbanerne en Regnskabs-Afslutning, der for selve Driftens Vedkommende er positiv. Driftsoverskudet var ½ Mill. Kr. til Trods for en Snevinter, der gav Udgiftsforøgelse, sandsynligvis ogsaa Iudtægtsnedgang, og en Storlockont, der gav Indtægtsnedgang.

Dette Regnskabsresultat betyder, at der til Dækning af Afskrivning og Forrentning, som ialt beløb sig til 17.7 Mill. Kr., er til Raadighed den nævnte ½ Mill. Kr., medens Resten, 17.2 Mill. Kr., maa dækkes af de almindelige Statsindtægter.

I øvrigt har Aaret 1936 vist nogenlunde samme Billede som det forudgaaende Aar. Indtægterne for Personbefordringen har været stigende og vil antagelig for Finansaaret 1936—37 give en Merindtægt paa ca. 3 Mill. Kr., hvori dog er indbefattet Paaske i April 1936 og Marts 1937. Ogsaa Godsindtægterne er stigende, antagelig med ca. 2 Mill. Kr., hvilket er en større Stigning, end vi i de senere Aar har oplevet.

Ogsaa Udgifterne er stigende. Dette skyldes i første Række stigende Driftspræstationer, der samtidig betyder bedre Toggang for Landets Befolkning. Jeg behøver her blot at minde om Elektrificeringen til Holte, sam det særlige jydsk Lyntog »Nordpilen« fra Frederikshavn til Flensborg med internationale Forbindelser til begge Sider. Den første af disse Foranstaltninger har givet Storbyens Befolkning bedre Muligheder for Adgang til Skov, Sø og Land og nye Muligheder for at bo i frie og sunde Omgivelser. At der er skabt nye Værdier, vil selv en enkelt Tur med denne Bane gennem helt nye, hurtigt opløbstrende Villakvarterer give et slaaende Bevis for.

Foruden de stigende Præstationer virker ogsaa det stigende Prisniveau til Opgang i Udgifterne. Jeg behøver blot at nævne de stigende Priser paa Brændsel, Staal og Metaller.

I Forhold til Finansaaret 1935—36 maa det ventes, at Driftsindtægterne vil stige med ca. 6 Mill. Kr. til mellem 119 og 120 Mill. Kr., og at Driftsindtægterne vil stige med ca. 3½ Mill. Kr. til omkring 116½ Mill. Kr., saaledes at Driftsoverskudet antagelig vil stige fra ½ Mill. Kr. til ca. 3 Mill. Kr., hvoraf den ene Million skyldes den dobbelte Paaske.

Afskrivning og Forrentning vil stige med ca. 1¼ Mill. Kr., og der vil derfor ialt kræves et Statstilskud til Statsbanerne paa ca. 1¼ Mill. Kr. mindre end forrige Aar, nemlig ca. 16 mod ca. 17¼ Mill. Kr.

Det nye Aar vil antagelig bringe Aabningen af Storstrømsbroen for Trafikken. Denne Europas længste Bro vil betyde en stærkere Sammenknytning af Lolland-Falster med det øvrige Danmark baade for Jernbane- og Vejtrafik og samtidig en overordentlig stor Forbedring af Trafikken paa vor Kontinentalforbindelse fra og til Sjælland.

Det er lykkedes at opnaa de tyske Rigsbaners Tilslutning til en overordentlig stor Forbedring af Toggangen allerede fra Sommerkøreplanens Ikrafttræden. Nattogene vil faa Ankomst til Berlin og Hamborg ved Syvtiden om Morgenen og Afgang derfra henad Kl. 22. Derved opnaas som før Krigen de væsentligste Tilslutninger viderehen og viderefra og i København bevares Forbindelserne til og fra Norge og Vestsverige, som ikke fandtes før Krigen. Storstrømsbroens Ibrugtagning, der har været Løftestangen for denne Forbedring, vil, naar den indtræder, alene betyde Tilpasning af Tiderne over den danske Strækning.

Samtidig er det opnaaet, at der i Sovevognen Kø-

benhavn—Fredericia—Hamborg allerede fra Slutningen af 1936 indføres 3. Klasse, hvad man tidligere i Tyskland af principielle Grunde har modsat sig for de internationale Ruter.

Med Storstromsbroens Færdiggørelse vil Tyngdepunktet i Statsbanernes Anlægsvirksomhed overgaa til Jylland. I København har man ganske vist stadig Arbejdet med Elektrificering af Strækningen Valby—Ballerup og en stor Udvidelse af Lyntogsremisen ved Helgoland. Men bortset herfra er Anlægene Øst for Storebælt nu bragt frem til et højt og formentlig tilfredsstillende Niveau.

I Jylland og specielt Nord- og Vestjylland mangler derimod stadig en Del, og disse Arbejder skrider rask fremad.

Det skal saaledes nævnes, at der ved Limfjorden er 2 store Broer under Bygning, nemlig Oddesundbroen, der vil gøre Thy landfast med Landet sønden Fjorden, og Aalborgbroen, der skal erstatte den gamle Jerubanebro, og tilladø store moderne Lokomotiver at gaa videre fra Aalborg til Frederikshavn.

Af Dobbeltsporet fra Aarhus til Randers aabnes i disse Aar med korte Mellemrum det ene Stykke efter det andet, saaledes at Arbejdet ventes fuldført i Løbet af et Par Aar, og samtidig tages der fat paa Dobbeltsporanlæg mellem Randers og Bjerregrav, mellem Aalborg og Svenstrup samt mellem Aalborg og Limfjordsbroen. Det ældre Spor Nord for Aarhus og navnlig Nord for Randers forstærkes eller moderniseres, saa der kan opnaas hurtigere og behageligere Kørsel. Det er formentlig denne Strækning, der sigtes til, naar det nu og da kritiseres, at Lyntogene ryster under Kørselen, og det er ikke Togenes, men Sporets Skyld.

Ogsaa paa Strækningen Langaa—Struer, der siden Maj 1936 har haft Lyntog, samt Skern—Holstebro finder der Sporforbedringer Sted, mellem Holstebro og Skern ved Indlægning af de fra Midtsjællandsbanen optagne Skinner.

Til Maj 1937 leveres 4 nye Lyntog à 4 Vogne og hver med ca. 220 Pladser. Disse Togs Indsættelse i Driften vil give Anledning til en Køreplansomlægning, der i Betydning nærmer sig eller maaske endog overgaaer den, der gennemførtes samtidig med Lillebæltsbroens Ibrugtagning.

I hvert Fald vil den drage nye store Dele af Landets Befolkning ind i Lyntogstrafikken og betyde Opfyldelse af det Program, der blev lagt i 1933, og af hvilket kun den ene Halvdel opfyldtes i 1935. Nærmere Enkeltheder om Nyordningen vil først senere kunne oplyses.

Aare 1937 imødeses af Statsbanerne med Forventning. Af størst ideel Rækkevidde er vel nok Broarbejdet, naar man erindrer sig, at Aaret vil bringe Øriget Danmark til det Punkt, hvor kun eet Vand Vand, nemlig Storebælt, skiller Skinner og Landeveje i Forbindelserne mellem Landets Hoveddele. Og denne Adskillelse er overvundet ved et Færgemateriel, som i Udlandet er Genstand for megen Beundring.

## REGULERINGSTILLÆGET

Paa et Styrelsesmøde i C. O. I den 6. Januar 1937 drøftedes bl. a. det nuværende Pristal og Udgiftstal, og man enedes om til Finansministeriet at fremsende følgende Skrivelse:

Til  
Finansministeriet.

Under Henviisning til, at Tjenestemændenes Lønninger, navnlig for de lavere Lønningers Vedkommende, har tabt en ikke ringe Del af deres Købekraft paa Grund af de i de senere Aar stedfundne Prisstigninger, skal underskrevne Organisation anmode Finansministeriet om, at der i nær Fremtid maa blive optaget en Forhandling om Iværksættelse af Foranstaltninger til Afhjælpning af den nævnte Ulempe.

Det store Interval i Reguleringstillæggets Skala jfr. Tjenestemandenslovens § 91, Stk. 1, hvorefter Tillæget ikke kan ændres mellem Udgiftstal, der ligger paa Beløb fra 2427 Kr. til 2842 Kr., har medført en mærkbar Forringelse af Tjenestemændenes Vilkaar.

Siden Februar 1933 er Udgiftstallet steget med 370 Kr. Til Dækning af denne Prisforhøjelse har Tjenestemændene i Løngruppen 1800 Kr. til 2999 Kr. faaet en Forhøjelse af Reguleringstillæget paa 174 Kr.

Disse Lønningers Købekraft er derved forringet med ca. 200 Kr. aarlig, hvilket for en Indtægt paa ca. 3000 Kr. aarlig udgør ca. 7 pCt. Da Prisstigningerne, siden det sidste Udgiftstal i Februar 1936 blev konstateret, fremdeles er fortsat, er Forholdet forværret saaledes, at Centralorganisationen ser sig nødsaget til at rejse Krav om Udligning med Virkning at regne fra 1. April 1937. Vi henviser i denne Forbindelse til, at der paa det private Arbejdsmarked i de sidste Aar er sket Lønforhøjelser under Hensyn til Livsforholdernes Prisstigning, ligesom det almindelige økonomiske Niveau er hævet.

Idet Centralorganisationen udtaler Haabet om, at nærværende Andragende maa blive gjort til Genstand for en velvillig Behandling, skal vi fremsætte Ønske om en mundtlig Forhandling om Sagen.

## LOKOMOTIVJUBILÆUM HOS FRICHS

Navnet »Frichs Fabrikker« i Aarhus har en god Klang, ikke alene i den By, hvor de befinder sig, men over det ganske Land, ja, endog ud over Landets Grænser, men kun faa tænker vel alligevel over, at det i Aar er 25 Aar siden, Fabrikken gjorde sin første svage Begyndelse med Lokomotivbygning. Man begyndte med de smaa Lokomotiver, men det viste sig gennem Aarene, at de magtede at paatage sig Bygningen af vore allersværeste Lokomotiver, og at Fabrikken har en udmærket Tilpasnings-

evne, har den vist ved hurtigt at indrette sig efter den nyere Tid, hvor Motoren ligesom synes at have gaaet en vis Sejrs-gang og nu i mange Tilfælde er den, der fører vore Tog over Skinnevejen.

Vi Lokomotivmænd har altid følt en vis Stolthed, naar vi kørte ud med et »Frichs« Lokomotiv; thi der er altid noget opløftende ved at beskæftige sig med »egne Frembringelser«, men hertil kommer en vis Tryghedsfølelse ved Materiellets Soliditet, og her vidste vi, at intet var sparet for ikke alene at Arbejdet skulde se smukt ud i færdig Stand, men ogsaa at det var saa godt og solidt, som det overhovedet var muligt at fremskaffe det.

Mange danske Arbejdere har fundet Beskæftigelse ved denne forholdsvis nye Fabrikation og derigennem været glade ved »Frichs Fabrikker«, men ogsaa Lokomotivmændene har gennem Aarene hilst med Tilfredshed, at vi havde en saadan Fabrik her i Landet; thi spurgte vi om Raad, eller søgte vi Oplysning om et eller andet vedrørende vore Lokomotiver, altid var »Frichs« parat, og mange er de Lokomotivmænd, der gennem Aarene ved Besøg paa Fabrikkerne har faaet Lejlighed til at se et Lokomotiv blive bygget op under moderne tekniske Forhold. Især de lidt ældre interesserede det at se de moderne Arbejdsmaskiner, der nu skulde til, se de moderne Maaleværktojer, se noget nyt som et moderne Staalstøberi o. s. v.

Ikke mindst under disse Forhold har vi mødt en Velvillighed og Venlighed, der aldrig vil blive glemt af Lokomotivmændene, og vi vil derfor ogsaa gerne bringe vor Hilsen og Lykønskning i Anledning af Jubilæet med Ønsket om, at det altid maa lykkes »Frichs« at hævde sig i Konkurrencen.

»Demokraten« i Aarhus har skrevet en Artikel i Anledning af Jubilæet, som giver en god Oversigt over Aarene, der er gaaet, hvorfor vi synes, den bør kendes i videre Kredse og til-lader os derfor at aftrykke den:

Det er ikke blot i vore Dage, Bestræbelserne for at holde paa det danske Arbejde er fremme her i Landet. Nationaløkonomisk og beskæftigelsesmæssigt har det naturligvis altid været ønskeligt selv at kunne fremstille, hvad man havde Brug for. Den ene Vare var naturlig i Selvforsyningen, den anden krævede særlig Anspændelse, en tredie »alle Hoveder i Blød« før det eventuelt kunne lykkes at »være sig selv nok«.

Her skal vi se paa et i sin Tid saa prekært Spørgsmaal som *Lokomotivbygningen til de danske Jernbaner*. Det er nemlig et kvart Aarhundrede siden, den blev ført frem til Realitet; men flere Aar i Forvejen havde man drøftet og drøftet det ønskelige i selv at kunne fremsille den danske Jernbane-Kraft-Maskine.

Kunde Danmark overhovedet selv bygge sine Lokomotiver?

Kunde en dansk Industri *hævde sig* paa dette specielle Punkt —; og — om den formentlig kunde dette rent teknisk — vilde den da være i Stand til, med det begrænsede Forbrug, der kunde blive Tale om i det lille Danmark, at fremstille *billigt nok* i Sammenligning med de store udenlandske Virksomheder?

I den danske Rigsdag var Spørgsmaalet omkring Aarhundredskiftet ofte fremme til Debat. Der var stærke Ønsker om at søge en Lokomotivfabrikation muligjort herhjemme saadan, at baade Statsbanerne og Privatbanerne kunde hente deres Kraft fra en dansk Fabrik.

Det var navnlig ved Finanslovbehandlingerne, Sagen Gang paa Gang kom frem, og man var altid paa det rene med, at en dansk Lokomotiv-Fabrikation, der skønnedes at ville give en aarlig Omsætning paa omkring 3½ Million Kroner, vilde være en meget betydelig Vinding. I Marts 1909 var man kommet saa vidt, at daværende Trafikminister *Jensen-Sønderup* lod nedsætte en Komité med den Opgave at undersøge Sagen til Bunds. Komiteen, der altsaa rigtig for Alvor skulde lægge Hovedet i Blød, skulde skønne over under hvilken Form, det *eventuelt* vilde være betimeligt, at Staten støttede en kommende dansk Lokomotiv-Fabrikation.

Komiteen afgav en enstemmig »Indberetning angaaende Lokomotivbygning i Danmark« den 1. Juli 1909, og Resultatet blev, at De danske Statsbaner, efter yderligere tre Aars Forhandling — 1912 — bestilte *den første Prøveleverance: Et Par Ranger-Lokomotiver*, to »Tof-Tof-Ranger-Heste«, der blev alle senere danske Lokomotivers »Adam og Eva«.

Prøveleverancen, denne forsigtige Bestilling for et kvart Aarhundrede siden, blev Indledningen til en dansk Lokomotiv-Industri, der igennem de følgende 25 Aar ikke blot fulgte Udviklingen i det Format, der svarede til danske Forhold, men som ogsaa formaaede at komme ind paa de store udenlandske Jernveje. Det sidste ansaas under alle Omstændigheder for en fuldkommen *Usandsynlighed* paa det Tidspunkt, Fabrikationen ved et dristigt Initiativ og paa den danske Stats Foranledning blev indledet. Man drømte dengang højst om en støttet dansk Leverance, men de danske Hjerner og Hænder viste sig dog altsaa langt mere ydedygtige end ventet. Et enkelt Eksempel er nok: Den Omstændighed, at Diesel-Ekspres-Toget Bangkok-Penang kører med dansk Maskinkraft i Spidsen . . . ! Det samme er Tilfældet i andre fjerne Lande. Det lille »Landbrugsland« Danmark, der ikke selv ejer Raastofferne til Fabrikationen, fik ved Initiativet fra den paagældende Fabriks Side, Leverancer til disse mægtige Jernveje.

Men skal vi først se lidt paa, hvordan det gik med den »forsigtige Prøveleverance« — og hvad der

gik forud for den. Det var nemlig i de Dage ikke saa ligetil at bestemme, hvem der skulde skabe en dansk Lokomotivfabrik og udføre Pionerarbejdet paa dette Omraade. Og hvordan kunde en saadan Fabriks Fortsættelse ud i Fremtiden sikres.

I den Indberetning, Komiteen afgav i 1909, hed det, at der indenfor Komiteen havde været Tvivl om, hvorvidt det vilde være muligt fra det offentlige Side at opfordre til Skabelsen af en dansk Lokomotiv-Fabrikation uden at støtte den med Tilskud. En eventuel dansk Lokomotiv-Industri maatte være sikret imod en saadan Konkurrence, som f. Eks. kunde paaføres den ved, at Udlændets store Fabrikker i daarlige Tider sendte deres eksportpræmierede Produktion ind paa det danske Marked. Udlændet kunde i saa Fald Gang paa Gang underbyde den danske Fabriks Priser.

Fra Ministeriets Side havde man til Komiteen foreslaaet et Grundlag, hvorefter Fabrikken skulde have en Overpris efter faldende Skala i Løbet af 5 Aar, men heroverfor gjorde Komiteen gældende, at ingen dansk Virksomhed vilde vove at sætte Kapital ind paa Anlæggelsen af en Lokomotiv-Fabrik, naar den kunde risikere 5 Aar efter at staa uden Beskæftigelse — tvunget af udenlandske Dumpingpriser. Komiteen foreslog en Ordning med en 5-aarig Forsøgsperiode. Hvis Fabrikken derefter vilde indgaa paa at indrette sig paa rationel Lokomotiv-Bygning skulde der træffes en Ordning med Overenskomst 15 Aar frem i Tiden, og man kunde kun anbefale Leverancerne overdraget til een enkelt dansk Fabrik — »da de saaledes foreslaaede Vilkaar kun under denne Forudsætning vilde yde tilstrækkelig Beskyttelse . . .« Fabrikken vilde være dødfødt, hvis der skulde være flere om Opgaverne i et Land som Danmark, hvis Behov i Forvejen var saa lille, at det daarligt nok kunde oprettholde en Lokomotiv-Fabrikation.

Nu var Spørgsmaalet: Hvem skulde bygge de danske Lokomotiver paa disse Vilkaar?

Paa Komiteens Foranledning rettede Ministeriet for offentlig Arbejder i August 1909 en Henvendelse til »Sammenslutningen af Fabrikanter i Jernindustrien« og anmodede den om, i Samraad med Dansk Smede- og Maskinarbejder-Forbund, at ndfinde, hvilke danske Virksomheder, man maatte anse for »kvalificerede til Deltagelse i Forsøg paa Lokomotiv-Fabrikation til de danske Baner«.

Svaret kom. Der var udpeget en Række Virksomheder, som »stankeligt kunde paatage sig en saadan Opgave«. Det viste sig imidlertid snart, at kun tre af de udpegede Fabrikker virkelig havde Interesse for Sagen.

Der fulgte lange Forhandlinger. Den Omstændighed, at Staten *ikke* vilde stille Kapital til Raadighed til Indretning af Lokomotivfabrikken, bevirkede, at to af de tre Firmaer gled fra, og tilbage stod kun »Frichs«-Fabrikkerne i Aarhus, den Virksomhed, der siden har leveret baade Statsbanernes og Privatbanernes Kraft-Maskiner — og som altsaa gennem sin Specialisering paa Omraadet, endog skulde blive i Stand til at opnaa Leverancer paa det udenlandske Marked.

»Frichs«-Fabrikerne, der kom til at levere »Lynene« danske »Adam og Eva«, var rede til den 5-aarige

Forsøgsperiode, og rede til, hvis den faldt heldigt ud, paa egen Bekostning at opføre en Lokomotivfabrik og derigennem indrette sig paa rationel Lokomotivfabrikation . . .!

Nu havde Statsbanerne en Adresse, en Fabrik, der vilde vove Forsøget, og nu gik Forhandlingerne løs Maaned efter Maaned, indtil endelig Fabrikken kunde tage fat paa »Adam og Eva« i 1912.

»Frichs«-Fabrikkerne overtog den første Ordre til fast Pris — 29 000 Kroner pr. Stk. — og den gav Fabrikkerne et slemt Smæk. Udover de Udgifter, man havde haft paa Anlæggelsen af Fabrikken til denne Proveleverance, blev selve Fabrikationsomkostningerne langt større end de Priser, der opnaaedes. Nogen Guldgrube var Leverancerne til D. S. B. saaledes ikke.

I 1913 faldt en Ordre paa yderligere 3 Rangerlokomotiver, ligeledes de saakaldte F-Maskiner, men derefter laa Sagen paa Grund af Krigen stille gennem Aar, og Statsbanerne haabede, at de indtrufne Prisstigninger vilde begynde at fortage sig igen . . .! Men den Forhaabning blev dyr. Da man endelig i 1916 tog sig sammen til at bestille igen gjaldt det ikke mindre end 20 Stk. Rangerlokomotiver af samme Type, og disse Maskiner kom først virkeligt i Arbejde i 1918—19. Den fuldstændige Standsning i Materiale-Tilførslerne, Krigen medførte, hindrede Arbejdets Udførelse, og da man endelig kunde begynde, var baade Materialer og Arbejds løn steget stærkt. Den Prisforhøjelse, der herved opstod, maatte Statsbanerne godtgøre Fabrikken i Aarhus.

Paa Grund af de helt unormale Tilstande under Krigen blev det stadig ikke til noget med den »15-aarige Overenskomst« mellem Staten og Fabrikken. Allerede i 1912—13 — og siden hen i 1919 — indrettede »Frichs« sig paa rationel Lokomotivfabrikation. Fabrikernes Leverance paa de 20 Rangerlokomotiver havde heller ikke givet nogen Avance. Det havde nemlig paa Forhaand været kontraktmæssigt bestemt, at Avancen maatte gaa med før Staten kunde komme til at deltage i Materialeprisstigninger. Der blev imidlertid i 1919 truffet en ny Overenskomst. Den kom ganske vist ikke til at strække sig over saa mange Aar, som først planlagt, men i den paagældende Aarrække skulde »Frichs« fortsat have Leverancen af de Lokomotiver, D. S. B. maatte behøve. Overenskomsten fornyedes i 1926 paa den Maade, at Statsbanerne »gennem en Aarrække vilde overdrage Fabrikken de Lokomotiver — og andre Togfremføringsmidler —, der maatte blive Brug for«. Her lægger man Mærke til Vedføjelsen: »andre Togfremføringsmidler . . .« en Hentydning, vil man forstaa, til de senere saa berømmelige Diesellokomotiver, de dieselelektriske Motorvogne — vore Dages »Vestjyde«, »Kronjyde«, »Nordpil« og hvad de alle hedder, disse nye Typer, som »Frichs« ligeledes specialiserede sig paa, og paa hvilket Fabrikat, dansk Haandværk og Industri ikke blot i Indlandet skulde høste saa megen Anerkendelse.

Hvad Lokomotivbygningen i de første svære Aar ikke kunde givo »Frichs«-Fabrikkerne, det gav andre Fabrikata, og i alle de Aar, der gik, inden den danske Lokomotiv-Industri blev »konfirmeret«, gjorde den aarhusianske Fabrik store Forretninger baade i Eng-

land, Tyskland og Rusland med Hensyn til Fabriksanlæg. Damp- og Dieselanlæg til stationær Anvendelse og til Marinebrug.

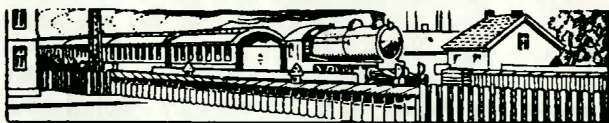
Naar det utrolige, dette at blive en af de førende Fabrikker i Verden med Hensyn til dieselelektriske Lokomotiver og Motorvogne, lykkedes for de danske »Frichs«-Fabrikker, skyldes det sikkert ikke mindst den Kendsgerning, at Fabrikken i saa høj Grad gennem mange Aar havde arbejdet med den dieselelektriske Motor-Teknik og over Damplokomotiv-Fabrikationen her kom til Diesellokomotivets Skabelse. Leverancerne af Kraft-Maskiner til Udlandet under Krigen gav saa rigelig Bonus, at Indretningen af den fuldt tidssvarende Lokomotivfabrik i Henhold til Statsbanernes Ønsker skete ganske gradvis. Efterhaanden som Aarene gik, fandt Moderniseringerne og Udvidelserne Sted, og Fabrikken spænder nu over et Areal paa 8 Tønder Land mellem Aarhus og Aabyhøj.

»Frichs«-Fabrikerne beskæftiger nu, efter de 25 Aars Forløb, mellem 900 og 1000 Mennesker, for Størstedelen Arbejdere, der er specialiseret paa Lokomotivbygningens Omraade. Fra de store Lokomotiv-Haller paa Fabrikens Omraade er samtlige Statsbanernes og Privatbanernes Kraftmaskiner udgaaet gennem et kvart Aarhundrede. Det begyndte med »Adam og Eva«, det blev fortsat med de større Eksprestogdampmaskiner med de lavere Skorstene, Diesellokomotiverne begyndte at vinde Indpas, først paa nogle af de danske Privatbaner, siden paa Statsbanerne, »Lynene« ruller ud herfra — et efter et sendes de med deres fortættede Maskinkraft ud paa de danske Statsbaneveje, og endnu i Dag staar en halv Snes dieselelektriske Motorvogne under Arbejde paa Fabrikkerne. Der kommer nye »Lyn«, hver for sig paa 4 Vogne, — danske Hjerner og danske Hænder præsterer den Kraft, der driver Jernvejenes lange, ilssomme Togstammer frem fra By til By.

Det første lille Fut-Tog, der rullede ud fra Aarhus, skyldes et dristigt og stærkt Initiativ fra danske Industrifolks Side. Der var Fremtid i det »Tøf-Tøf«, der lød fra den rørende høje Skorsten, det var et »Tøf-Tøf«, som kørte lige stik imod en imponerende teknisk Udvikling, Begynderstadiet paa den danske Lokomotiv-Tekniks sikre Sejrs-gang.

»Frichs«-Fabrikerne i Aarhus har i den forløbne Aarrække til danske Jernveje leveret ikke mindre end 93 Damplokomotiver af forskellige Typer, 115 Diesellokomotiver og Motorvogne samt 62 elektriske Motorvogne til den københavnske Nærtrafik.

Herhjemme kører vi med »Frichs«-Kraft i Spidsen, det er selvfølgelig, men det er ikke underligt, at det for et Par Aar siden frydede den danske Forfatter, der under Rejse paa Ruten Bangkok—Penang, saa Navnet: »Frichs«, Aarhus, prange paa Dieselspreslokomotivets kraftige »Forstavne«.



## SOMMERKØREPLANEN 1937

En betydelig Udvidelse af Motoriseringen.

Ved et Møde den 6. Januar forelagde Generaldirektøren overfor Pressen Hovedtrækkene i Køreplanen for den kommende Sommer. Generaldirektøren bemærkede, at Forandringerne næsten var mere revolutionerende end dem, som fandt Sted, da Lillebæltsbroen blev taget i Brug og de første Lyntog indsat i Driften.

Forbedringerne kan i det væsentlige opstilles i følgende Punkter:

- 1) Morgenlyntog fra Jylland til København og Aftenlyntog fra København til Jylland modsvarende de i 1935 indlagte Morgenlyntog til Jylland og Aftenlyntog derfra.
- 2) Deling af Lyntogstrafikken paa Esbjerg, saa der bliver et Lyntog, som udelukkende skal betjene Englandsforbindelsen, og et andet Lyntog, der besørger Vestkysttrafikken indtil Ringkøbing.
- 3) Hurtiggaaende Motortrafik paa en Række Sidebaner, saa der opnaas Forbindelse med baade Morgen- og Aftenlyntogene.

Paa den Maade vil saa at sige hele Landet være inddraget i Lyntogstrafikken.

De nye Lyntog vil som bekendt blive 4 Vognstog med ialt 222 Pladser imod de nuværende 3 Vognstog med 168 Pladser. Ved den betydelige Forøgelse af Lyntogenes Antal vil Pladserne i disse Tog blive mere end fordoblede, idet der fremtidig vil blive 2340 Lyntogspladser daglig over Storebælt mod 1000 Pladser i Øjeblikket.

Det hidtidige Lyntog »Vestjyden« vil faa Navneforandring og komme til at hedde »Englænderen«. Vi vil altsaa fremtidig faa 6 Lyntog, hvoraf »Kronjyden«, »Østjyden« og »Vesterhavet« skal afgaa fra København om Morgen og returnere dertil om Aftenen, medens »Nordjyden« og »Midtjyden«, som de nye Tog skal hedde, vil afgaa fra Jylland om Morgen og returnere om Aftenen. »Englænderen« skal afgaa fra København om Middagen og returnere dertil om Aftenen. Endelig har vi jo det 7. Lyntog »Nordpilen«, som dog ligger uden for Københavnerforbindelsen.

Tiderne for de nye Lyntog er foreløbig tilrettelagt saaledes:

### »Nordjyden«.

Af. Aalborg	ca. 6,45	Af. København	ca. 17,50
» Randers	» 7,50	An. Fredericia	» 21,20
» Aarhus	» 8,35	» Aarhus	» 22,35
» Fredericia	» 9,45	» Randers	» 23,20
An. København	» 13,10	» Aalborg	» 0,25

Toget standser i begge Retninger i Hobro, Randers, Aarhus og Fredericia.

»Midtjyden«.

Af. Struer	ca. 5,55	Af. København	ca. 17,40
» Aarhus	» 8,02	An. Fredericia	» 21,40
» Fredericia	» 9,25	» Aarhus	» 23,00
An. København	» 13,20	» Struer	» 1,05

Toget standser i begge Retninger i Skive, Viborg, Langaa, Aarhus, Skanderborg, Horsens, Vejle, Fredericia, Middelfart, Odense, Nyborg, Korsør, Slagelse og Roskilde.

»Vesterhavet«.

Af. København	ca. 7,40	Af. Ringkøbing	ca. 17,30
An. Fredericia	» 11,45	» Esbjerg	» 18,45
» Esbjerg	» 12,50	» Fredericia	» 19,50
» Ringkøbing	» 14,10	An. København	» 23,50

Toget standser i begge Retninger i Skern, Varde, Esbjerg, Bramminge, Vejen, Kolding, Fredericia, Middelfart, Odense, Nyborg, Korsør, Slagelse og Roskilde.

Dette Lyntog er foreløbig kun planlagt for Sommerperioden.

»Engländeren« lægges ca. ½ Time senere end nu med Afgang fra København Kl. 12,30. Toget oplager i Kolding Tilslutning fra Motor-Eksprestog »Nordpilen«, saaledes at der tilvejrbringes Forbindelse fra Gøteborg via Frederikshavn til Englandsdampere.

I Retning mod København lægges »Engländeren« i en noget tidligere Plan end nu, Esbjerg Af. ca. 18,15, Fredericia Af. ca. 19,20, København An. ca. 22,45.

I Fredericia faar »Engländeren« umiddelbar Tilslutning til Persontog Nord paa, An. Aarhus ca. 22,00, eller — med Ophold i Fredericia — Tilslutning til Lyntog »Nordjyden« og »Midtjyden«.

Indlægningen af Lyntogene »Nordjyden« og »Midtjyden« vil medføre en Del Indskrænkninger i Damp-tjenesten. Saaledes vil Eksprestogene 912/50 og 55/977 blive inddraget. Det samme er Tilfældet med Tog 75. Det nuværende Tog 45 vil faa udskudt sin Afgangstid fra København omtrent til Tog 55's nuværende Plan og vil blive Persontog paa Fyn. Tog 85 vil faa Standsning ved de sjællandske Bystationer.

Som foran nævnt vil der blive indlagt en Del Forbindelsestog i Tilslutning til Lyntogene, nemlig saaledes:

Linien Nykøbing F.—Slagelse—Korsør.

Af. Nykøbing F.	ca. 6,30	An. Korsør	ca. 8,40
» —	» 16,40	» —	» 18,45

i Tilslutning til Lyntogene til Jylland.

Af. Korsør	ca. 12,15	An. Nykøbing F.	ca. 14,20
» —	» 21,50	» —	» 24,00

i Tilslutning til Lyntogene fra Jylland.

Togene, der — indtil Storstrømsbroen tages i Brug — overføres med Færgen mellem Orehoved og Masnedø, standser iøvrigt kun i Vordingborg, Næstved og Slagelse.

Linien Fredericia—Herning—Struer.

Af. Struer	ca. 6,05	ca. 15,40
» Holstebro	» 6,20	» 15,55
» Herning	» 7,10	» 16,45
An. Fredericia	» 9,15	» 18,50

I Fredericia Tilslutning til Lyntog An. København henholdsvis ca. 13,10 og 22,57.

Af. Fredericia	ca. 11,25	ca. 21,45
An. Herning	» 13,45	» 23,55
» Holstebro	» 14,40	» 0,45
» Struer	» 15,00	» 1,00

I Fredericia Tilslutning fra Lyntog Af. København henholdsvis ca. 7,40 og 17,50.

Togene standser ved de fleste Mellemstationer.

Linien Fredericia—Ringkøbing—Struer.

Af. Ringkøbing	ca. 5,40
» Esbjerg	» 7,35
An. Fredericia	» 9,15

I Fredericia Tilslutning til Lyntog, An. København ca. 13,10.

Af. Fredericia	ca. 22,00
An. Esbjerg	» 23,35
» Ringkøbing	» 1,35

I Fredericia Tilslutning fra Lyntog, Af. København ca. 17,50.

Togene standser ved Mellemstationerne.

Endvidere indlægges der i Tilslutning til Lyntog »Vesterhavet« Forbindelsestog Ringkøbing—Struer—Ringkøbing saaledes:

Af. Ringkøbing	ca. 14,15
An. Struer	» 15,10

Standser kun i Vemb og Holstebro.

Af. Struer	ca. 15,50
An. Ringkøbing	» 17,50

Standser ved alle Mellemstationer.

Linien Fredericia—Tinglev—Sønderborg.

Af. Fredericia	ca. 12,00	21,50
An. Tinglev	» 14,00	23,40
» Sønderborg	» 15,15	0,55

I Fredericia Tilslutning fra Lyntog, Af. København henholdsvis ca. 7,40 og 17,50.

Af. Sønderborg	ca. 6,00	15,50
» Tinglev	» 7,10	17,00
An. Fredericia	» 9,10	18,55

I Fredericia Tilslutning til Lyntog, An. København henholdsvis ca. 13,10 og 22,57.

Togene standser ved de fleste Mellemstationer.

Det ligger i Sagens Natur, at Køreplansændringer af saa gennemgribende Art ikke alene skulde udvise betydelige Resultater med Hensyn til bedre Forbindelsesmuligheder men ogsaa med hurtigere Rejsetider. Dette er da ogsaa Tilfældet, og vi anfører her en Del af disse:

Rejsetid :	Nedsættelse i Rejsetid :	
Københ.—Fredericia	3 T. 30 M. mod nu	5 T. 02 M. 1 T. 32 M.
Københ.—Aarhus	4 - 45 - - -	7 - 14 - 2 - 29 -
Københ.—Struer	7 - 10 - - -	9 - 14 - 2 - 04 -
Københ.—Randers	5 - 30 - - -	8 - 37 - 3 - 07 -
Københ.—Aalborg	6 - 35 - - -	9 - 54 - 3 - 19 -
Aalborg—Københ.	6 - 25 - - -	9 - 53 - 3 - 28 -
Randers—Københ.	5 - 20 - - -	8 - 25 - 3 - 05 -
Aarhus—Københ.	4 - 35 - - -	7 - 17 - 2 - 42 -
Struer—Københ.	7 - 15 - - -	- - - - -
Fredericia—Københ.	3 - 25 - - -	5 - 04 - 1 - 39 -

Foruden disse betydelige Nedsættelser i bestaaende Rejsetider tilvejebringes der helt nye Forbindelser fra Struer, Skive og Nykøbing M. til Østkystens Byer samt til Fyn og Sjælland.

Under Hensyn til, at de allerede eksisterende Lyn-tog er 3-Vognstog, og de nye bliver 4-Vognstog, vil Formeringen af de forskellige Lyntog blive som følger:

Østjyden . . . . .	} 4-Vognstog.
Englænderen . . . . .	
Midtjyden . . . . .	
Kronjyden . . . . .	} 3-Vognstog.
Vesterhavet . . . . .	
Nordjyden . . . . .	

Foruden de foran omtalte Inddragelser af nogle Hurtigtogsforbindelser, vil endvidere Sovevognsforbindelserne København—Struer, København—Padborg og omvendt blive inddraget, hvilket ligeledes finder Sted med den gennemgaaende Personvogn København—Esbjerg og omvendt i Togene 25/382 og 327/70.

Selv om den for nogle Aar siden planlagte gennemgribende Motorisering af betydelige Dele af Driften hermed er gennemført, betyder dette dog ikke, at Motoriseringen dermed er afsluttet. For Tiden undersøges Muligheden af at inddrage Dampiltogene paa Strækningen Vejle—Herning—Struer og erstatte dem med Motorpersonotog, der skulde kunne køre Strækningen omtrent paa samme Tid som Dampiltogene.

## FRA MEDLEMSKREDSEN

### Om at rejse.

Jeg ved ikke, hvorledes en Ferierejse virker paa andre; mig har den, saa langt jeg kan huske tilbage i Tiden, altid bragt i Henrykkelse, og jeg er blevet besjælet af en forunderlig lys og anelsesfuld Glæde, som rigtig kunde sætte Hjertet i Sving og faa Tanken til at flage højt og vidt, som Lærken under en lys Sommerhimmel.

Dette, at have Rejsevæ i Sjælen, kan saamænd være farligt nok, i Særdeleshed for en Jernbanemand, men alligevel er det en god Drift. Har man saa endelig efter tusinde Betæneligheder besluttet sig til en Ferierejse og opnaaet den nødvendige Frihed, ja, saa er Glædespændingen over den røde Streg! Naar Rejsedagen oprinder, og man for en Tid kan kaste bort de graa Hverdages mere eller mindre be-

hagelige Pligter, saa synes man, at Livet er dejligt at leve, og man mærker rigtig den gamle Kendsgerning: Smiler du til Verden, smiler ogsaa den til dig.

I Toget begynder det store Eventyr rigtig at aabenbare sig, og man bryder ganske uvilkaarlig ud i disse forjættende og ubeskrivelige, dejlige Ord: »*Hej, jeg er ude at rejse!*« Den store Verden kommer til een i Røg og Damp, man følger Togets Rytme, mens Solen smiler ind ad Kupéinducts lille Firkant, og man mærker Farten fremad i Skiinnestødenes hurtige og taktfaste Tik-Tak.

Snart har man lagt de hjemlige Egne bag sig, og Toget har sikkert og præcist baaret den rejse-lystne ud til bedaarende og interessante Byer, ud at mærke den henrivende og friske Bjergluft, ud at se andre Lokomotivskorstene ryge. Ja, meget, meget mere. Alt dette sætter os i en saa ubeskrivelig Tilstand af Henrykkelse og Glæde, som aldrig glemmes.

I ethvert Menneske findes der vel nok en Drift og Higen efter at komme ud at rejse en Gang imellem, men desværre er det jo saaledes, at selv om der her i Danmark bruges for ca. 50 Millioner Kroner om Aaret i fremmed Valuta til Lystrejser, kommer de fleste af os alligevel ikke længere, end Tøjsnoren rækker. — Pengene er for smaa for os Tjenestemænd.

I Forbindelse med dette vil jeg med den ærede Redaktions Tilladelse gerne have Lov til at berøre et Par Spørgsmaal, der staar i meget nær Forbindelse med det ovenfor skrevne.

I tidligere Aar blev der paa Finansloven bevilget et Beløb paa 10 000 Kr. til Rejseunderstøttelser til Statsbanernes Personale, vistnok sidste Gang i 1932. Mon denne smukke og venlige Tanke ikke kunde tages op igen af Generaldirektoratet? I Særdeleshed nu, da Bancens Regnskab ser betydeligt bedre ud end den Gang. Og mon det forøvrigt ikke ogsaa var et Spørgsmaal for Organisationerne at beskæftige sig med? En Løsning af dette Spørgsmaal vilde selvsagt vække Begejstring hos alle Jernbanefolk.

Vor Forening har jo ogsaa for nogle Aar siden uddelt Rejsestipendier til Medlemmerne af Foreningen. Hvorfor man har holdt op med dette, ved jeg ikke. Men antagelig maa der foreligge en Kongresbeslutning, som jeg ikke husker i Øjeblikket. I hvert Fald var disse Rejsestipendier en baade god og smuk Tanke, og selv om ogsaa vor ærede Hovedkasserer har Tilbøjelighed til at anbringe sig foran Døren til Pengeskabet, tror jeg alligevel, man maa forsøge at faa Døren lidt paa Klem for det gode Formaalets Skyld.

I hvert Fald vil jeg inderlig haabe, at Hovedkassereren og den øvrige Hovedbestyrelse samt Kongresrepræsentanterne vil støtte og vedtage et Forslag om, at D. L. F.s Medlemmer igen kan faa uogle enkelte Rejseunderstøttelser i Lighed med tidligere Aar, da et saadant Forslag sikkert kommer til Behandling paa Kongressen i 1937. Et saadant Forslag har vi Raad til at vedtage, selv om det maaske vil medføre lidt mere Sparsommelighed paa andre Punkter.

Nu, da der er skrevet ikke saa lidt om Spørgsmaalet: »*At rejse!*«, vil jeg gerne have Lov til som Slutning at nævne endnu et lille Spørgsmaal.



Hos mange store Firmaer o. lign. baade i Hovedstaden og i Provinsen er der for Personalet oprettet Rejseforeninger. Hvorledes disse arbejder, er noget forskelligt, og jeg skal forøvrigt ikke komme ind paa denne Side af Sagen, da saadanne Oplysninger let kan faas. Men mon dette Spørgsmaal ikke kunde være noget for vor ærede Hovedbestyrelse at søge at faa dannet en saadan inden for D. L. F. Vel ved jeg, at H. B. har arrangeret gode og udmærkede Selskabsrejser, men efter min Formening vilde en Rejseforening være bedre.

Og saa til Slut, en Rejse Oplevelser gaar ikke i jævn Stigning. Pludselig sker der noget, som fæstner sig i Mindet. Et Billede af et vidunderligt og fremmedartet Landskab, en Hændelse, et Møde, eller hvad det nu er. Og dette tager man med sig hjem ganske toldfrit efter at have været ude *at rejse*.

Frederikshavn, i December 1936.

Carl Petersen.

De Studierejser, Organisationen arrangerede, — vistnok med afgjort Held og til fuld Tilfredshed — blev jo netop gennemført for at give ikke sprogkyndige Medlemmer Lejlighed til at komme ud at rejse, til muligvis at opleve det »store« C. P. taler om. Alle Omvæltninger ude og hjemme bragte disse Rejser til Ophør. Vor Valuta mistede i Udlandet en stor Del af sin Værdi, og dertil kom, at adskillige Medlemmer udtalte, at de under de nye Forhold ikke ønskede Forbindelse med vor Nabo mod Syd. Dersom disse Forhold ikke var indtruffet, vilde Studierejserne sikkert være bleven fortsat.

Red.

### Normativ kontra Behov.

Oftentimes bliver man stillet overfor det Spørgsmaal: Efter hvilke Regler beregnes Normativerne og den deraf følgende Normeringslov?

At dette Spørgsmaal Gang paa Gang bliver fremsat, er ikke uden Grund: thi hvem kan forstaa, at det Dag efter Dag, Aar efter Aar skulde være nødvendigt, at have et forholdsvis stort Antal Lokomotivfyrbødere, der fungerer som Lokomotivførere, naar der dog hvert Aar kan finde Regulering Sted ved Udarbejdelsen af Normeringsloven.

Jeg kan ikke tro, at Generaldirektøren kan være vidende om dette Forhold, han har jo selv udtalt, *at enhver Tjenestemand skal have den fulde Løn for det Arbejde, han udfører, men til Gengæld skal han ogsaa være fuldt beskæftiget.*

At Generaldirektøren med disse Ord har villet fastslaa, at ogsaa Lokomotivfyrbødere, der til Stadighed fungerer som Lokomotivførere, skulde have Lokomotivførerløn, er sikkert rigtigt; men til Trods herfor findes der Lokomotivfyrbødere, som til Stadighed maa udføre Lokomotivførertjeneste for Lokomotivfyrbøderløn.

Man skulde dog ikke tro, at det kunde medføre nogen større Vanskelighed at udarbejde Normativ for Depoterne, og særlig ikke efter Indførelsen af de saakaldte Styrkelister, som Depotterne udfylder hver Dag.

Disse Styrkelister giver med al ønskelig Tydelighed et klart Overblik over, hvor meget Personale, der beslaglægges hver Dag, hele Aaret rundt, og paa Grundlag af disse skulde det derfor med lidt god Vilje være muligt at udarbejde en lidt mere retfærdig Normeringslov.

Den gamle Sætning om, at Teori er et, men Praxis noget andet, kommer til fuld Udtryk paa Resultatet af Normeringsloven.

Dermed formener jeg, at der er et alt for stort Misforhold til Stede mellem den teoretisk udregnede Normeringslov og det virkelige Behov.

Den teoretiske Normeringslov opbygges efter det Antal Personale, som er beskæftiget i fast Tur, tillagt en vis Procent til Afløsning for Permission og Sygdom. Det saaledes fremkomne Antal skal saa kunne dække Behovet hele Aaret rundt, men at dette ikke kan lade sig gøre, er en uomtvistelig Kendsgerning. Naar saa tilmed den afsatte Procent til Afløsning for Permission og Sygdom forud beslaglægges til Tjeneste, som ikke er med i Beregningen, maa det vel med Rette siges, at der er taget for meget Hensyn til den teoretiske og for lidt til den praktiske Opbygning af Normeringsloven, hvilket formentlig følgende Liste over Personalebehovet pr. Dag i Nyborg udviser.

	Lokof.	Lokofb.
1. Tur beslaglægger 8 Sæt .....	8	8
2. » » 16 » .....	16	16
3. » » 8 » .....	8	8
Rangertur » 16 .....	16	
Fast Tjeneste udenfor Turene beslaglægger 3½ Sæt, nemlig:		
Togene 29—2096 1½ Sæt .....	1½	1½
Raadighed for Depotet 2 Sæt ....	2	2
	Ialt ....	51½
Styrketallet i Nyborg er for Tiden ....	53	34
	+ 1½	÷ 1½

For Lokomotivførernes Vedkommende er der saaledes et Overskud paa 1½ Mand, som skal dække Behovet til Arbejds- og Særtogskørsel samt Afløsning for Permission og Sygdom uden for Rangerturen.

At disse 1½ Mand ikke er tilstrækkelig til at dække dette Behov, er sikkert klart for enhver, og saaledes har Forholdet været de sidste 3 Aar, idet det dog skal bemærkes, at der har været Perioder, hvor der har været udstationeret helt op til 9 Lokomotivmænd til Nyborg pr. Dag.

Alene for at kunne bevilge Lokomotivførerne deres aarlige Permission er der for lidt i de overskydende 1½ Mand. Der bliver saaledes ingen Aflosere til Sygdom, Arbejds- og Særtogskørsel.

Men hvad gør man saa? Jo, saa erstatter man det manglende Antal Lokomotivførere med Lokomotivfyrbødere.

Erstatningen foregaar paa den Maade, at man supplerer manglende Lokomotivførere til Strækningskørsel med Lokomotivførere fra Rangerturen og der-

efter sætter Lokomotivfyrbødere til at udføre den Tjeneste, disse sidste Lokomotivførere har forladt. Dette sker i det Omfang, følgende Opgørelse viser:

Maaned	1933	1934	1935	1936
	Antal Dage	Antal Dage	Antal Dage	Antal Dage
Januar .....	110	86	110	241
Februar .....	148	115	118	245
Marts .....	117	143	130	254
April .....	104	78	178	184
Maj .....	127	95	223	248
Juni .....	161	134	256	264
Juli .....	198	223	370	330
August .....	163	227	315	335
September .....	115	150	178	249
Oktober .....	121	137	219	196
November .....	90	127	196	115
December .....	105	154	258	275
1559 Dage 1669 Dage 2561 Dage 2963 Dage				
Ialt for hele Aaret	= ca. 4 <sup>1</sup> / <sub>3</sub>	= ca. 4 <sup>2</sup> / <sub>3</sub>	= ca. 7	= ca. 8
	Lokf. pr. Dag	Lokf. pr. Dag	Lokf. pr. Dag	Lokf. pr. Dag

Der har endog været Dage, hvor Rangerturen kun har været besat med 4 af de 16 Lokomotivførere, som Turens Antal udgør.

For at undgaa Misforstaaelse bemærkes, at dette Gennemsnitstal paa manglende Lokomotivførere pr. Dag vil gaa lidt ned, som Følge af, at der under Sygdom og Orlov i Rangerturen ikke skal afløses af Lokomotivførere, men af Lokomotivfyrbødere. Men en Kendsgerning er det, at de 16 Lokomotivførere, som skulde besætte Rangerturen, ikke en eneste Dag har været beskæftiget i denne alle 16 paa en Gang.

Til Erstatning for de Lokomotivfyrbødere, som har forrettet Lokomotivførertjeneste i Rangerturen, er derefter anvendt Aspiranter, Haandværkere og Remisearbejdere. Det er saaledes i Virkeligheden disse sidste, der har erstattet manglende Lokomotivførere.

Det skulde heraf klart fremgaa, at der er en endog følelig Mangel paa Lokomotivførere i Nyborg.

Det er saadanne Forhold, der er Aarsag til, at der ofte efterlyses en Forklaring paa, efter hvilke Regler Normativerne udarbejdes og Normeringsloven beregnes.

Jeg ved nok, at Generaldirektoratet hævder, at Normeringsloven skal tilrettelægges efter Vinterbehovet, men rent bortset fra, at der næppe er større Forskel mellem et Vinterbehov og Behovet for den øvrige Del af Aaret, vilde det naturlige være at opgøre Normativet efter et Gennemsnitsbehov, beregnet efter det daglige Behov, som Styrkelisterne udviser, og som med rimelig Hensyntagen til baade administrative og personalemæssige Interesser blev af den Størrelse, at man, naar Forholdene krævede det, havde Hjemmel til at udnævne det tilstrækkelige Antal Lokomotivførere.

Vi Lokomotivfyrbødere haaber, at Generaldirektoratet nu ved Forarbejderne til den kommende Normeringslov vil foranledige, at de virkelige Tal, som fremgaa af de daglige praktiske Kendsgerninger, maa blive dem, som lægges til Grund for Beregningerne. Derved ydes der Lokomotivfyrbøderne Retfær-

dighed. Normativ og Behov vil ikke komme til at staa i saa skærende Modsetningsforhold til hinanden, og Lokomotivfyrbøderne vil opnaa den fulde Lou for det Arbejde, de er fuldt beskæftiget ved.

Nyborg, i Januar 1937.

Carl Schmidt.

C. S. har Ret i, at det af og til kan være lidt svært at forstaa, at Normativet for et enkelt Depot kan være rigtigt afsat, men der kan spille saa mange Ting ind, der gør, at naar hele det samlede Billede træder frem, ser det ikke nær saa galt ud. Normativet afgøres jo nemlig ikke for det enkelte Depot, men for det samlede Distrikt, og hvis det ikke var Tilfældet, vilde Lokomotivpersonalet blive grundigt snydt for Avancementspladser. Tænk paa alle de Smaadepoter, der findes ude omkring i Landet, og som kun kunde tilkomme en Brøkdel af en Mand som Afløser, en Brøkdel, de ikke kunde faa rundet opad til en hel Mand og derfor slet ingen vilde faa, men ved at gaa ind i det samlede Hele, kan man ogsaa faa den Afløserstyrke, man efter Beregningen kan tilkomme.

Saa kommer Fordelingen af den Afløserstyrke ude ved de større Depoter, og her er det jo ingen Hemmelighed, at visse Depoter i højere Grad end andre bliver benyttede som Afløserdepoter.

S. mener, at Styrkelisterne skulde være en ufejlbarlig Maalestok for Behovet. Ja, hvis man f. Eks. efter hver Maanedes Forløb gjorde Behovet op, og flyttede dertil, naar det viste sig nødvendigt, men man maatte saa rigtignok ogsaa tage Konsekvensen, hvis der var for meget Personale, at de pr. omgaaende blev tvangsforflyttet derfra.

Ganske vist siger S., at man maatte beregne et Gennemsnitsbehov, men nævner i samme Aandedrag, at der praktisk talt ingen Forskel er paa Vinter- og Sommerbehov, men hvis dette er rigtigt, hvad Forskel er der saa paa Sommer, Vinter og Gennemsnitsbehov.

Endelig et Par Bemærkninger til Slut.

I den opstillede Tabel over Personalebehovet er opsat 2 Sæt Personale til Raadighed. Disse 2 Sæt kan man selvsagt ikke pludselig lægge ind i de faste Ture, saa meget mindre som der i Forvejen i de faste Ture findes indlagt ikke alene de nødvendige Nedbrudsraadigheder men ogsaa en Del Raadighed i Hjemmet. Disse 2 Sæt er derfor rent og skært Reservepersonale og maa henføres hertil. De 1½ Sæt, der er opført, er en Fejl, man ikke har dem i de faste Ture: thi saa vilde de kunne opgøres paa en mere haandfast Maade, der vilde stille Opgørelsen noget gunstigere for Personalet.

Endelig nævnes den øjeblikkelige Lokomotivførerstyrke, der ganske rigtig er 53, men du ved godt, kære S., at Normativet er sat til 55, og dem skal I ogsaa nok faa.

En Ting kan vi være enige om, at vore Normeringer bør fastsættes under Hensyn til de praktiske Forhold, uden alt for megen Skæven efter teoretiske Betragtninger, det vil vi for vor Part foretrække.

Lad os nu se den nye Normeringslov, om det ikke skulde være Tilfældet.

Red.

**TRAFIKKOMMISSIONEN**

Den bebudede Trafikkommission er nu nedsat. Sammensætningen (22 Medlemmer) er følgende:  
**Formand:** Folketingsmand N. P. Nielsen, Kastrop.  
**Næstformand:** Kontorchef i Trafikministeriet Ch. Buchwald.  
**Rigsdagens Repræsentanter:** Folketingsmændene Fr. Andersen (S), M. P. Rasmussen Gylling (R), H. F. Ulrichsen (K) og Kyed (V).  
**Amtsraadsforeningen:** Amtsradsmedlem Jens Dalsgaard, Roslev.  
**Købstadsforeningen:** Borgmester Mortensen, Esbjerg.  
**Sogneraadsforeningerne:** Amtsradsmedlem A. I. Andersen, Tommerup.  
**De bymæssig bebyggede Kommuner:** Landstingsmand O. J. Offersten, Aabyhøj.  
**København og Frederiksberg Kommuner:** Sporvejsdirektør Juul-Hansen.  
**De danske Statsbaner:** Generaldirektør P. Knutzen, Afdelingschef E. Terkelsen.  
**Privatbanerne:** Amtmand Saxild, Holbæk, Proprietær Guddik Guddiksen, Hestehave.  
**Motororganisationerne:** Direktør Kyhl, Kaptajn Ipsen.  
**Luftfarten:** Kommandør Godtfred Hansen.  
**Finansministeriet:** Ekspeditionssekretær E. Dige.  
**Personaleorganisationerne:** Sekretær Chr. Vejre, Tøgfører Herlach, Forretningsfører Julius Nielsen.  
**Kommissionens Sekretærer:** Fuldmægtig Stjernequist og Sekretær Bang Christensen.  
 Betænkningen om en samlet Trafikplan for hele Landet skal afgives inden den 1. Juli 1938.

Som Revisor: Overassistent C. W. Bodenhoff-Olsen.  
 Som Revisor-Suppleant: Trafikkontrolør E. A. L. C. Olsen.  
 D'Hrr. er alle villige til at modtage Genvalg.  
 Eventuelle Kandidatlister, underskrevet af mindst 10 Medlemmer, skal ifølge Vedtægterne være indsendt til Bestyrelsen for Biblioteket, Københavns Hovedbanegaard, Bernstorffsgade 16, København V., inden d. 1. Februar d. A.



**Det 3. Riges Rædsel for det illegale.**

I Tyskland giver Arbejdernes Misfornøjelse sig stadigvæk Udtryk, selv om det — set med nordiske Øjne — er under forholdsvis beskedne Former. Hidtil har der i enkelte Tilfælde omkring paa Husfacader eller paa de offentlige Bygninger været anbragt Opraab mod Hitlerdiktaturet, men i den senere Tid skal saadanne Opslag være blevet talrigere.

Ogsaa paa Arbejdspladserne og da ganske særligt paa Jernbanerne propaganderes der, og den 27. Oktober syntes Rigsbanedirektionen i Halle, at nu maatte der foretages et Generalangreb paa den uheldige Mani, visse Arbejdere tilsyneladende havde. Samtlige Jernbanetjenestemaand maatte underskrive paa, at de var blevet gjort bekendt med Direktionens Forordninger, i hvilke det bl. a. hed: »Paa Vognene, i Toiletterne, i Ventesalene, i Vestibulerne, i Bremseskupeerne m. fl. Steder kan man finde gamle og i nogle Tilfælde ogsaa nyere Opslag med politisk ophidsende Indhold. Enhver Tjenestemand, der finder noget saadant, skal uopholdelig gøre Anmeldelse herom.«

Tjenestelederne skal foranledige, at ældre Opraab fjernes: nye Opraab skal telefonisk eller skriftlig indberettes til Direktionen, men de skal ikke tilintetgøres: de skal derimod klistres over med Papir, saaledes at saa faa Jernbanemaand som muligt faar Lejlighed til at læse dem.

Tomme Vogne med ophidsende Opslag skal saavidt muligt tages ud af Driften. Paa læssede Vogne skal Opraabet snarest muligt fotograferes af en dertil egnet Tjenestemand og derefter tilintetgøres. Negativet skal udviklet (dette for at forhindre, at Fotografierne cirkulerer i Smug) indsendes til Direktionen samt Oplysning om den paagældende Vogns Afsenderstation og Modtagerstation saavel som Afgangstid og Ankomsttid for Vognen.

Dette nervøse Udbrud hos de højere Bureaokrater kaster et skarpt Lys over den virkelige Stemning i det 3. Rige.

I. T. F.

**5 Heste dræbt af Toget.**

Da Tog 680 den 5. Januar afgik fra Randers mod Ryomgaard, paakørte det mellem Allingaabrø og Auning 5 Heste, som alle blev dræbt. Ved Paakørslen blev Lokomotivets 2 forreste Hjulsæt afsporet. Ingen Mennesker kom til Skade. De Rejsende og Posten blev fra Uheldsstedet viderebefordret i Automobiler.



**TIL AFDELINGSBESTYRELSENE**

Da vi i Aar skal afholde Kongres, henledes Opmærksomheden paa Lovenes § 10, Stykke d. Tidsfristen maa nøje overholdes. **Formanden.**

**JUBILÆUM**

Den 25. Januar kan Lokomotivfører K. A. Heholt, København, fejre 40 Aarsdagen for sin Ansættelse ved D. S. B. Afdeling 1 ønsker dig i den Anledning hjertelig til Lykke.

H.

**LODTRÆKNING**

Ved de københavnske Motorførere og Lokomotivfyrbøderes Juletræsfest den 9. Januar 1937 blev følgende Numre udtrukne: 2452 — 129 — 1348 — 1545 — 699 — 2117 — 1197 — 223 — 1599 — 347 — 1634 — 1334 — 925 — 1224 — 2308 — 571 — 484 — 1831 — 1732 — 169 — 230 — 103 — 2295 — 1903 — 1833 — 645 — 953 — 302 — 839 — 202 — 306 — 814.

**SJÆLLAND-FALSTERSKE BIBLIOTEK**

Fra d. 1. Maj d. A. fratræder:  
 Som Bestyrelsesmedlemmer: Fhv. Trafikinspektør R. Harboe og Regnskabsfører Chr. Schmidt.  
 Som Suppleanter: Remisearbejder R. E. Clausen og Ekspeditionssekretær H. V. C. G. Tauson.

*Atter en Bil paa Jernbanelinien.*

I sidste Nr. af Bladet meddelte vi, at en Ligbil, som var paa Vej til Helsingør for at hente Liget af en Sømand, mellem Sorø og Ringsted kørte ind paa Jernbanelinien og fortsatte dér, indtil Fortøjet brød sammen. Det samme har gentaget sig Nytaarsdag. En Bilist, som kom fra Odense, tog ved Jernbaneoverskæringen ved Torpe — den samme som omtales i forrige Blad — Fejl af Landevejen og Jernbanelinien og fortsatte henad selve Banelegemet. Efter at have kørt 10—15 m kørte han dog i Staa og opdagede Fejltagelsen, da han kom ud af Bilen. Falck maatte fjerne Bilen, ligesom Tilfældet var ved det forrige Uheld af samme Art.

*Ordartet Nytaarsspøg.*

Nytaarsdag var Motortog 961 ude for et formeligt Attentat. Toget, som fremførtes af Motorfører Vald. Jensen, Aarhus, og som var ledsaget af Motorfører-aspirant M. Christensen, skulde til Randers, men da det ved Brabrand kørte under den nye Viadukt, blev

der slynget en tung Genstand mod Frontruden, som knustes. Glassplinterne røg de 2 Mand paa Førerpladsen om Ørene, Motorfører Vald. Jensen blev stærkt forskaaret i Ansigtet og paa Halsen, M. Christensen slap derimod uskadt. Vald. Jensen kom i Brabrand under Lægebehandling, og efter at der fra Aarhus var udsendt en ny Motorfører, fortsatte Toget.

De stedfundne Undersøgelser viste, at det var et tykt Tov, 8—9 m langt og med en stor Knude paa, som var blevet kastet mod Toget. Da Tovet vejede 7—8 kg. og Toget kørte med ca. 50 km Fart, vil man forstaa, hvilken Kraft, der har ligget i Sammenstødet mellem Toget og den udslyngede Genstand. Glassplinterne kunde, hvis de f. Eks. var røget ind i Øjet paa de to Motormænd, have foraarsaget en uhyggelig Ulykke.

Politiet har faaet fat i Gerningsmændene, 4 Drengene Alderen fra 13—17 Aar, som erklærede, at de kun havde villet lave Nytaarsløjer. Sagen faar dog antageligt et saadant Efterspil, at det næppe bliver de bare Løjer for de paagældende.

**STATSBANERNES DRIFTS-INDTÆGTER OG DRIFTS-UDGIFTER**

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

	November Maaned		1936	
	1936	1935	Forøgelse	Formindskelse
Personbefordring .....	3 770 000	3 630 000	140 000	
Gods- og Kreaturbefordring .....	3 870 000	3 780 000	90 000	
Postbefordring .....	630 000	590 000	40 000	
Andre Indtægter .....	460 000	410 000	50 000	
<b>Indtægter i alt .....</b>	<b>8 730 000</b>	<b>8 410 000</b>	<b>320 000</b>	
Driftsudgifter .....	10 070 000	9 480 000	590 000	
Afskrivning .....	560 000	540 000	20 000	
Forrentning .....	1 040 000	970 000	70 000	
<b>Udgifter i alt .....</b>	<b>11 670 000</b>	<b>10 990 000</b>	<b>680 000</b>	
<b>Statens Tilskud til Driften .....</b>	<b>2 940 000</b>	<b>2 580 000</b>	<b>360 000</b>	
	April-November		1936	
	1936	1935	Forøgelse	Formindskelse
Personbefordring .....	44 630 000	43 060 000	1 570 000	
Gods- og Kreaturbefordring .....	29 600 000	28 230 000	1 370 000	
Postbefordring .....	5 080 000	4 540 000	540 000	
Andre Indtægter .....	3 990 000	3 970 000	20 000	
<b>Indtægter i alt .....</b>	<b>83 300 000</b>	<b>79 800 000</b>	<b>3 500 000</b>	
Driftsudgifter .....	76 890 000	7 4130 000	2 760 000	
Afskrivning .....	4 500 000	4 370 000	130 000	
Forrentning .....	8 250 000	7 610 000	640 000	
<b>Udgifter i alt .....</b>	<b>89 640 000</b>	<b>86 110 000</b>	<b>3 530 000</b>	
<b>Statens Tilskud til Driften .....</b>	<b>6 340 000</b>	<b>6 310 000</b>	<b>30 000</b>	

*D. S. B. November 1936.*

I Forhold til November 1935 er Personbefordringsindtægten steget med 140 000 Kr., Indtægten af Gods-befordringen er steget med 90 000 Kr., og paa de øvrige Indtægtsgrupper er der en Stigning paa 90 000 Kr. Alt i alt er Driftsindtægterne steget med godt 300 000 Kr.

De egentlige Driftsudgifter er steget med 590 000 Kr., hvoraf ca. 400 000 Kr. skyldes en Posterings-forskydning i November 1935.

I den forløbne Del af indeværende Finansaar overstiger Driftsindtægterne de egentlige Driftsudgifter med ca. 6.4 Mill. Kr.



**Afsked:**

Lokomotivfører K. J. G. Sørensen, Viborg, efter Ans. p. Gr. af Svagelighed med Pension fra 28.—2.—37 (min. Afsked).

Lokomotivfører G. Ankerstjerne, Aarhus H., paa Grund af Alder med Pension fra 31.—3.—37 (min. Afsked).

**Dødsfald:**

Lokomotivfører O. A. J. Hoyer, Sønderborg H., den 27.—12.—36.

**STATSBANEPERSONALETS  
BIBLIOTEKER**

**Nye Bøger.**

Sj.-Palater 191.-192

- |       |                                    |
|-------|------------------------------------|
| 18046 | Rubow, P. V.: Smaa kritiske Breve. |
| 18047 | Sørensen, J.: Husmaaren.           |
| 18048 | Schlanbusch, J.: Den rette Dosis.  |

- |       |        |                                            |
|-------|--------|--------------------------------------------|
| 18049 | 17199  | Woel, Cai M.: De som bor i Glashus.        |
| 18050 | 17198  | Vildrose, C. H.: Hansen gennem Junglen.    |
| 18051 | 17289  | Dahlsgaard, M.: Ivars bedste Ven.          |
| 18052 | 17291  | Ellis, E. S.: Høvdingsens Datter.          |
| 18053 | 17302  | Nielsen, E.: Paa Sporet.                   |
| 18054 | 17213  | Martinson, H.: Kap Farvel.                 |
|       | 17196  | Munk, Kaj: 10 Oxford Snapshots.            |
|       | 17221  | Fallada, H.: Foraaret banker paa.          |
|       | 17222  | Fangen, R.: På bar bunn.                   |
| 18055 | 17212  | Sørensen, J. P.: Blandt Sæler og Smuglere. |
| 18056 | 16237c | Fabricius, J.: Dansen om Galgen.           |
| 18057 | 17193  | Ossorgin, M.: Terrorister.                 |
| 18058 | 17209  | Schwartz, A.: Skilsmisssens Børn.          |
| 18059 | 17190  | Kellermann, B.: Tilbage til Ploven —       |
| 18060 | 17208  | Scherning, H.: Karno.                      |
| 18061 | 17203  | Ehrencron-Kidde, A.: Den lange Aften.      |
| 18062 | 17200  | Woel, Cai M.: Af samme Stof som Drømmen.   |
| 18063 | 17189  | Hemmingway, E.: Farvel til Vaabnene.       |
| 18064 |        | Carming, V.: Mr. Finchley opdager England. |
| 18065 | 17204  | Linck, M.: Det, der gik forud.             |
| 18066 | 17192  | Lückner, F. v.: Søjævelen.                 |
| 18067 | 17309  | Westergaard, A. C.: Paa Langfart.          |



**Kallundborg Brugsforening  
og Købmandshandel.**

Kolonial - Vin - Kaffe  
Konserves - Isenkram.

**Støt vore Annoncører!**

**Chr. Schrøder**

Telefon 360

**Murermester og Cementwarefabrikant,**  
anbefaler sig med alt Murerarbejde,  
Terrassoarbejde, Havefliser,  
Flagstangsfødder m. m.

**Kallundborg Farvehandel**

Alt i Tapet- og Malerverer  
Gulv- og Lakfernis,  
Rullegardiner.

Telf. 254.

Chr. Hansen, Skibbrogade 1

**Vilh. Nielsen og Søn**

Slagtermestre

**Kød- og Paalægsforretning  
Cordlligade 10**

Telefon 173. Kallundborg.

Leverandør til Feriehjemmet.

**Wienerbageriets Brød  
smager bedst!**

Kun 1. Kl.s Varer anvendes.

ALFRÉD NIELSEN.

Telefon 231.

Leverandør til Feriehjemmet.

**H. Hansen har det —**

Montér Deres Hjem Ira

**H. Hansens Møbelforretning**

Kordlligade 54

Telf. 149

— MÆGTIGT TÆPPELAGER —



**JENS RASMUSSEN & SØN'S**

Skræder og Herreekviperingsf. anbefales.

GODE VARER - BILLIGE PRISER

Telf. 50. Storegade 28.

**Anna Trier Brændgaard.**

ALT I TRIKOTAGE  
Broderier, Kjoler, Hatter

Storegade Telef. 100

**M. Balles Handelsgartneri**

og Kranseforretning

bringes i velvillig Erindring.

TELEFON 1 - BRANDE.

**HUSK!**

**HANS NIELSEN'S**

SKOTØJSFORRETNING

Spec.: Skotsjereparation.

GODT OG BILLIGT

Torvegade 1.

Køb Deres

**KØD, FLÆSK og PAALÆG**

hos mig.

Kun prima Varer til  
absolut billigste Priser.

Fr. Eriksen. Telefon 167.

**Køb danske Varer!**



**Husk Svendborg Bryghus Øl**

**„Køb Deres Uhre og Brillor hos os“**

**Martin Petersen & Søn, Svendborg**

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.

**Steenstof — 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!**  
Tif. 79 Se efter paa Kapslen, at Mælken er fra samme Dag,  
og ikke gammel Mælk fra Dagen i Forvejen.

GAA TIL

**WILDE**

saa gaar De ikke forkert.

**FORLANG KAFFE**

fra **P. M. BRUUN'S** Kaffestærker.  
(Ved A. M. Petersen.)

JENS ANDERSEN

Telefon 216.

er billig med

Telefon 216.

**KJOLER OG OVERTØJ**

**DREVSEN & NELLEMANN**

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

Johannes Iversens

**Sadelmager- og Møbelforretning**  
Nørregade anbefales D. L. F.

**Blumensaadts**

Sæber.

Altid Kvalitetsvarer!

**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 Østlyn**  
af Trælast og Bygningsartikler

**LIGKISTER**

Ligsenge, Ligtøj og Kranse  
anbefales

**Egne Ligvogne**  
Alt vedr. Begravelser & Ligbrænding besørages

**P. JAKOBSEN**

ved Slottet Telefon 171

Transport med Låbil besørages overalt i Danmark.

**Jobs. Wichmann's**

**Træskoforretning**

anbefales

d'Hrr. Lokomotivmænd.

**G. Knackstredt**

Telefon 550

Spec.: Kranse, Buketter,  
Planter og Potte-Kultur.

Direkte Salg fra Drivhus.

Ingen Butiksleje,  
derfor **billigste Priser.**

**Husk!**

**Søren Jensen's**

Oste- og Fødevarer-  
forretning.

Støt vore Annoncører!

**ALLIANCE**

BAGERI & CONDITORI

Tlf. 136 Nørregade Tlf. 136

≡ P. C. PETERSEN ≡

**Karl Petersen**

Møllemejsler  
Nyborg

Gjarmester

Telef. 264

Rullegardiner, Gardinstænger, Billeder  
indrammes. Rammer i alle Størrelser.

**Bøger paa Ratebetaling!**

H. Bødtcher-Jensen.  
Boghandel. Nyborg.

**WERNER HANSEN**

**URMAGER & GULDSMED**

MELLEMGÅDE 11 — TLF. 530 — NYBORG

**Hotel Royal**

Koncert & Solistopræden

Østervemb

Godtfred Petersens

**Købmandshandel,**

Strandvejen,

bringes i Erindring.

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

**Kakkelovne - Komfurer - Bygningsstøbegods**

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

**CAFE FÆRGEGAARDEN**

Godt Madsted. — Billige Priser.

TELEFON 582.

**H. L. Christiansen,**

Telf. 606. Strandvejen Telf. 606.

Støt dansk Industri!

• Cykler • Radio •  
Tilbehør • Ladestation

**NYBORG KULIMPORT**

ved Chr. Petersen

Havnegade 6 og 3

Tlf. 15 og 23