



NO 4

20. Februar 1937

37. Aargang

## NEDLÆGGELSEN AF MASNEDSUND

Da i sin Tid Offentligheden beskæftigede sig med Spørgsmaalet om at forbinde Sjælland med Falster ved Bygningen af en Bro, var der antagelig ikke mange, der tænkte paa det Personale, som ved en saadan Foranstaltning vilde blive overkomplette, og som, for saa vidt de skulde fortsætte i Statsbanernes Tjeneste, maatte forflyttes til et andet Arbejdssted.

Naar blot man kunde nøjes med at skrive eller bestemme dette, men iøvrigt være fritaget for at tænke nøjere over det, saa vilde det hele være noget selvfølgeligt og ligetil; thi disse Folk maatte vel kunne finde sig til Rette paa en ny Arbejdsplads.

Men saa simpelt er Spørgsmaalet slet ikke, og da Storstrømsbroens Bygning endelig var en Kendsgerning, og Arbejdet paabegyndtes, har der temmelig sikkert været mange Tjenestemænd i Masnedsund, der sammen med deres Familier med Uro, Bekymring og bange Anelser har set hen til det Øjeblik, da Broen var færdig; thi de ved med Sikkerhed, at saa er de ogsaa »færdig« og maa betale deres Tribut for de stærke Krav, Tiden stiller til moderne Trafik.

Mange af disse Mennesker er Folk godt oppe i Aarene, de fleste har tilbragt 15—20—25 Aar ja maaske mere, paa dette Sted, hvor de maaske har stiftet deres første Hjem, bygget en lille beskeden Bolig, som det var Meningen skulde holde dem ud; thi ved at spinke og spare kunde de nok paa deres gamle Dage komme til at sidde fordelagtigt ved et saadant

Hus, hvad der nok kunde tiltrænges, naar den beskedne Pension var den eneste Indtægt.

Her saa man Børnene vokse op, og naar de blev voksne, saa man dem stadig vende tilbage; thi her fandtes ogsaa andre Værdier, der ikke tælles i Kroner og Øre, men er af mere lødigt Indhold.

Alt dette faar disse Mennesker brutalt slaaet i Stykker, og ingen, der ikke har prøvet noget tilsvarende, vil kunne sætte sig ind i deres Følelser, men een Ting er afgjort, at her maa tages saa lempeligt og saa skaansomt som muligt paa de Afgørelser, der skal træffes, saa det, der kan afbødes, ogsaa bliver afbødet.

For vor Organisation stiller det sig saaledes, at vi har 4 Lokomotivførere i Orehoved samt 8 Lokomotivførere og 6 Lokomotivfyrbødere i Masnedsund; af disse sidste kan de 5 indenfor en overskuelig Fremtid forvente Forfremmelse og er derfor til den Tid alligevel indstillet paa at skulle forlade Masnedsund.

I Orehoved bliver der kun Tale om 1 Lokomotivfører, der kunde have Interesse i at forblive der, men for Masnedsund stiller det sig meget værre, idet 7 af de 8 Lokomotivførere maa siges at have meget stærk Tilknytning til Byen, foruden de rent økonomiske Interesser de har, forøvrigt tilfælles med flere af Lokomotivfyrbøderne.

Det er givet, at det for disse Mennesker er af største Vigtighed snarest at faa afklaret, hvorledes deres fremtidige Forhold vil blive,

og vi siger Generaldirektoratet Tak for, at de paa vor Henvendelse herom erklærede sig villige til allerede paa nuværende Tidspunkt at tage Spørgsmaalet op til Drøftelse, og det skal tilføjes, at 1. Distrikt med Distriktschefen i Spidsen stillede sig paa samme velvillige Maade.

Repræsentanter for Organisationen sammen med Repræsentanter for Generaldirektoratet og Distriktet har allerede haft en saadan Drøftelse med Personalet; hver eneste Mand havde Anledning til enkeltvis at klarlægge sine Forhold og fremsætte sine Ønsker.

Overalt mødte man det samme Ønske: at de i hvert Fald maatte faa en rimelig Afviklings-tid, helst selvfølgelig indtil de alligevel skulde forlade Masnedsund eller forlade Tjenesten, med andre Ord efterhaanden affolke Depotet ved normal Afgang.

En saadan Ordning har selvsagt mange Vanskeligheder, og om den lader sig gennemføre skal vi intet spaa om i Øjeblikket, men vil gerne straks tilføje: »Hvorfor skulde det ikke i en Tvangssituation kunne lade sig gøre?« i hvert Fald foreløbig som en Afviklingsforanstaltning.

Selvfølgelig kan man ikke tænke sig, at efterhaanden som de nuværende Lokomotivfyrbødere i Masnedsund opnaar Forfremmelse, da at sende nyudnævnte Lokomotivfyrbødere derned, men ogsaa den Side af Sagen maatte kunne ordnes.

I en Tid, hvor man saa mange Steder ser Lokomotivpersonalet møde ved Perron for at overtage den Maskine, de skal køre med, maatte dette ogsaa kunne lade sig gøre paa Vordingborg Station, men til Gengæld maa Personalet være indforstaaet med at tage de Ubehageligheder, en saadan Ordning eventuelt kan medføre, og det er de ogsaa.

Vi mener at vide, at de Faktorer, der nu skal arbejde videre med Sagen, vil stille sig saa velvillig som overhovedet muligt, og det er allerede saa godt som lovet, at man vil lade stationere en Rangermaskine i Vordingborg, hvorved antagelig to Lokomotivførere kan beskæftiges, og det er baade vort Haab og vor Tro, at der ogsaa for de andre af vore Medlemmer i Masnedsund kan skabes en rimelig Ordning, der kan vække Glæde og Tilfredshed til alle Sider, og vor Medvirken skal ikke blive savnet, hverken af Personalet eller af Administrationen.

## REGULERINGSTILLÆGET

Efter at Centralorganisation I faa Dage ind i det nye Aar til Finansministeriet havde indsendt sit Andragende om en Ændring af Reguleringstillæggets Størrelse, blev det samme Spørgsmaal ogsaa rejst inden for de to andre Centralsammenslutninger med det Resultat, at ogsaa disse 2 Organisationer indgav et tilsvarende Andragende, saaledes at den samlede Tjenestemandstand nu staar bagved Kravet om en Ændring af Reguleringstillæget.

Dagspressen har ogsaa i høj Grad beskæftiget sig med Spørgsmaalet, og det har egentlig været ret interessant at se den Stilling, de forskellige politiske Afskygninger har taget til Andragendet, og det kunde være rart for Tjenestemændene at faa Tingene stillet paa rette Plads. »Jernbanetidende« har i en Artikel paataget sig dette, og da vi er ganske enige i de Betragtninger, der gøres, tillader vi os at give bemeldte Artikel:

Den Henvendelse, Statstjenestemændenes Centralorganisation I (Funktionærklasserne) har rettet til Finansministeren om Forhandling vedrørende en Ændring i Reguleringstillæget har vakt en særlig Opmærksomhed indenfor Venstres og de Konservatives Kredse.

Det er ganske øjensynligt, at man der venter og navnlig haaber, at et saadant Krav, hvis Opfyldelse vil medføre en ikke helt ringe Merudgift for Statskassen, skal bringe Regeringen i Forlegenhed — ja, maaske endog svække dens politiske Stilling.

Konservative Blade, der aabenbart ikke kan faa gjort Sagen kompliceret nok, placerer endog Centralorganisationens Henvendelse midt i den økonomiske Politik's Stormcentre. Nu skal Regeringen vælge, hedder det, vælge mellem en Lempelse af Importrestriktionerne og en ødelæggende Inflationspolitik.

Skulde dette blive det konservative Folkepartis Standpunkt til det af Centralorganisationen rejste Krav og maaske tillige Venstres, vil det altsaa sige, at man fra den Side har i Sinde at ælte Reguleringstillæget sammen med hele det handelspolitiske Spørgsmaal — hvilket er det samme som et Forsøg paa at kvæle denne enkle Sag i partipolitisk Tovtrækkeri. Heldigvis har de nævnte Partier dog ikke længere Magt, som de synes at have Agt, og det er vor Forvisning, at Regeringen og dens Flertal i de 2 Ting nok skal vide at behandle ogsaa den her foreliggende Sag ud fra rent saglige Synspunkter, uden Indblanding af uvedkommende Ingredienser.

Aarsagerne til de sidste Aars stedfundne Prisstigninger ligger det udenfor vor Opgave at paapege; iøvrigt er Prissvingninger paa Varemarkedet Foreteelser, der ogsaa var kendt, mens Venstre og de

Konservative regerede Landet — den danske Tjenestemandstand har endnu nogle Skrammer fra disse Perioder.

Men det saakaldte Hul i Reguleringstillæget, der er Aarsagen til Centralorganisationens Henvendelse til Finansministeren, vil vi derimod fremsætte et Par Oplysninger om, som kan være nyttige for Øjeblikket, hvor Spørgsmaalet er blevet aktuelt.

Det var som bekendt hverken Socialdemokratiet eller Tjenestemændenes Organisationer, der i 1931 ønskede Reguleringstillæget indrettet saaledes, at der mellem Udgiftstallene 2427 og 2842 skulde en Udgiftsstigning paa 416 Kr. til, forinden Reguleringstillæget gav et Tillæg paa 96 Kr.

Denne Ordning, der intet havde med Rimelighed, men vel med Partipolitik at gøre, blev »tvangsindlagt« i Loven af de Partier, som den Gang havde Flertallet i Landstinget og derfor ogsaa havde i sin Haand at bestemme, om Loven skulde føres igennem eller strande. Vi fik Loven, fordi vi under de foreliggende Forhold fandt det rigtigt at tage den selv med disse Mærker af det daværende Landstingsflertals venlige Behandling. Men vi har aldrig fundet, at Ordningen var logisk, endsige retfærdig, og det er saa lige til, at vi nu, da vi befinder os midt i Hullet og fornemmer dets praktiske Virkninger, fremsætter vort Ønske om at faa det udfyldt. Overfor vore Medlømmer vilde det være unødvendigt at tilføje, at den samme Henvendelse vilde vore Organisationer have fremsat, hvilken Regering der end havde siddet og uanset Landstingsflertallets politiske Præg. Og det er vel lige saa overflødig at antyde, at Udsigterne til at vinde Forstaaelse for vore Forestillinger vilde have været adskilligt ringere under andre politiske Forhold end de nuværende.

Derfor er de af Provinsens konservative Organer, der i Parantes bemærket synes at have en umiskendelig nær Forbindelse med Tjenestemandstandens heldigvis meget faatallige Marodører, saa afgjort forkert afmarscheret, naar de med Henviisning til deres smaa grumsede Kilder søger at give det Udseende af, at det Krav om en Ændring af Reguleringstillæget, som vore Organisationer fandt selvfølgelig før den 26. September i Fjor, skulde være blevet en betænkkelig Sag efter Landstingsvalget.

Her møder vi igen den politiske Vrangforestilling hos de Konservative, at et Krav om Udfyldning af det Hul i Reguleringstillægts Skala, som de selv i Forbindelse med Venstre har tilvejebragt i 1931, skulde kunne genere den nuværende Regering.

Heraf den første fejle Betragtning, at Organisationerne skulde være bange for at rette Henvendelsen, og derefter, da denne Henvendelse forelaa, den næste sikkert lige saa gale Hypotese, at Finansminister H. P. Hansen skulde føle sig ligefrem rystet ved at modtage Henvendelsen.

Vi tør tro, at det nok vil gaa hos H. P. Hansen, som det gik i Tjenestemændenes Organisationer. Sagen vil hos ham og hos Regeringen blive behandlet under Hensyn til, hvad den i sig selv indebærer af Rimelighed og fornuftig Begrundelse.

## NORMERINGSLOVEN

I det nu forelagte Normeringslovforslag for Finansaaret 1937/38 findes optaget følgende Ændringer, der kan have Interesse for Lokomotivmændene:

Antallet af Lokomotivførere forhøjes med 30 til 1030.

Antallet af Motorførere af 2. Grad forhøjes med 10 til 100.

Antallet af Lokomotivmestre af 2. Grad forhøjes med 1 til 19.

I Bemærkningerne til de stillede Ændringer hedder det:

Antallet af Lokomotivførere søges forøget med 30, deraf 10 i Anledning af Nyordning af Personalets Helligdagsfrihed og 20 til Bestridelse af Trafikudvidelser. Da man ikke paa nuværende Tidspunkt har fuldt Overblik over de Krav, den kommende Køreplan vil stille, forbeholder man sig eventuelt at stille Ændringsforslag.

Som Følge af Indsætningen af nye Lyntog i Sommeren 1937, søges Antallet af Motorførere af 2. Grad forhøjet med 10.

Der søges en Lokomotivmester af 2. Grad til Fredericia Maskindepot, hvor Tilsynsarbejdet er steget saaledes, at det ikke kan overkommes af den tilstedeværende Styrke af Lokomotivmestre.

Som det fremgaar af ovenstaaende Bemærkninger, har man ikke været i Stand til helt at kunne overse de forestaaende Ændringer i Køreplanen til Foraaret, hvorfor Distrikterne først paa et senere Tidspunkt kan opgive de Normativer, der skal fastlægges.

De Drøftelser, Organisationen sædvanligvis har hvert Aar med Generaldirektoratet angaaende Forslagene til Normeringsloven, er derfor udskudt til dette Tidspunkt.

## VOR KOOPERATION

### Uheldsforsikring, Hjelpevirksomhed, Brandforsikring m. v.

I Fællesskab driver Personalet ved Statsbanerne flere fortrinlige kooperative Virksomheder, som fra ganske smaa og ubetydelige er vokset op til at blive Foretagender, som Etaten kan være bekendt at omtale.

Vi nævner saaledes vore Laaneinstitutioner, der er saa godt organiseret, at intet Medlem, der skal rejse Laan, behøver at gaa Tiggang for, ofte mod høje Renter og paa

stramme Vilkaar, at faa Laan i private Pengeforretninger.

Vi henviser ligeledes til vor fortræffelige Uheldsforsikringsforening »Uheldsforsikringsforeningen for de danske Statsbaners Personale«, som nu har over 5 000 Medlemmer, men som i Virkeligheden byder de Forsikrede saa gode Vilkaar paa dette Omraade, at Medlemstallet burde være det dobbelte.

Fremdeles nævner vi Statsbanernes private gensidige Hjælpekasse, der er stiftet 1893 og som ved Død udbetaler 560—650 Kr. formedelst et Kontingent af 1 Kr. maanedlig. Foreningen har nu ca. 14 000 Medlemmer og ejer en Formue paa omtrent 2 Millioner Kr. Foreningen staar nu overfor en Reorganisation, der yderligere vil fremme Medlemstilgangen.

Endelig er der det nyeste Skud paa Stammen af Jernbanepersonalets økonomiske Fællesforetagender: »Forsikringsforeningen for Tjenestemænd ved Statsbanerne«. Denne Forening er kun ca. 1 Aar gammel og har ca. 2 000 Forsikrede. Forsikringen her omfatter Brand, Tyveri, Familieansvar og Grundejerforsikring. Præmierne er saa lave og Betingelserne saa gode, at enhver Jernbanetjenestemand med fuld Tryghed kan indmelde sig i Foreningen og tegne de ovennævnte Forsikringer.

Forsikringsforeningen for Tjenestemænd ved Statsbanerne, der er bygget paa et virkeligt kooperativt Grundlag, har en Overenskomst paa 10 Aar med Forsikringsselskabet »Danmark«. Vor Forening maa ikke forveksles med Statsbanepersonalets Brandforsikringsforening, som intet har med kooperative Formaal at gøre, men hvis »Forsikringsbestand« i Virkeligheden helt og holdent ejes af Forsikringsselskabet »Nye Danske«, der tager en saa høj Forsikringspræmie af de Forsikrede, at der foruden Selskabets Fortjeneste kan afsættes et aarligt Beløb at fordele i filantropisk Øjemed af en til dette Formaal udvalgt Bestyrelse.

De fire Jernbaneorganisationer, der mente, at »Nye Danske«s Fortjeneste paa denne Forsikring var lidt for ublu og daarligt stemmede med det filantropiske Formaal, man skilte med, søgte for et Par Aar siden at tilvejebringe en Ændring af dette Forhold. Denne Kontrol med Selskabets Forsikringsvirksomhed blandt Jernbanepersonalet passede imidlertid ikke »Nye Danske«, der i Huj og Hast slut-

tede en ny Overenskomst med dens Bestyrelse for foreløbig at undgaa videre Tiltale.

Organisationernes Svar herpaa var Oprettelsen af vort kooperative Forsikringsselskab, der har fastsat Præmier, som er afpasset efter Risikoen, og Betingelser, der er fuldt betryggende i enhver Henseende og i Overensstemmelse med Medlemmernes Medbestemmesret. Det store Flertal af vore Medlemmer er enige med os i, at vi i saa vid Udstrækning, vi kan, selv skal varetage vore økonomiske Spørgsmaal, derom er der ingen Tvivl. Og vort nye Foretagende vil ogsaa vokse, som de andre er vokset, og bidrage til at befæste vor Indflydelse paa Samfundsudviklingen. Forsikringsforeningen har som nævnt allerede et Par Tusind Medlemmer. Vi gør opmærksom paa, at Indmeldelse i Foreningen kan ske med det samme, selv om Brandforsikringen, Tyveriforsikringen eller Familie-Ansvarsforsikringen, man har, først udløber om et, to eller tre Aar. (Private Forsikringsselskaber er jo kommet ind paa at binde de Forsikrede for Aaremaal, helt op til 10 Aar.) Man skal blot hos sin Afdelingsformand eller hos Foreningen rekvirere Optagelses- og Opsigelsesblanket, tage sin Police frem og udfylde Blanketten efter Anvisningen. Vor Brandforsikringsforening sørger da for, at Opsigelsen bliver tilstillet det paagældende Selskab til Opsigelsesterminen — ikke før og ikke senere — og Overgangen fra det private Selskab til vor Forening foregaar uden Afbrydelse og uden Ulejlighed, Risiko eller Ulempe for den Forsikrede af nogen Art.

Tag derfor nu straks Policerne frem, udfyld Blanketterne, indsend dem og bliv Medlem af den kooperative Kreds af Kammerater, der ogsaa paa dette Omraade ønsker at følge Sammenholdets Principper. Vedrørende Præmierne se Opslagene.

## PRISTALLET

De af Det statistiske Departement siden Juli 1915 foretagne Beregninger over Prisforandringerens Indflydelse paa Udgifterne i et Husholdningsbudget er, som tidligere meddelt i Statistiske Efterretninger, fra og med Juli 1933 fortsat saaledes, at man som Basis for disse Beregninger bruger et Husholdningsbudget, der er opstillet efter de ved en Forbrugsundersøgelse i 1931 indvundne Oplysninger.

I nedenstaaende Tabel anføres Resultatet af de saaledes for Januar 1937 foretagne Beregninger, idet Tallene for det sidste Aar anføres til Sammenligning.

*Udgifternes Fordeling paa Budgettets Hovedgrupper.*

	1931 gnstl. Kr.	Jan. 1936 Kr.	Apr. 1936 Kr.	Juli 1936 Kr.	Okt. 1936 Kr.	Jan. 1937 Kr.
Fødevarer .....	974	1132	1137	1138	1133	1125
Klæder, Fodt., Vask..	383	462	465	467	472	483
Bolig .....	421	465	465	465	465	474
Brændsel, Belysn. ...	159	166	166	167	171	173
Skatter, Konting. o. l.	436	478	478	492	492	492
Andre Udgifter .....	727	756	756	756	756	761
I alt ..	3100	3459	3467	3485	3489	3508

*Udgiften beregnet i Procent af Udgiften i Aaret 1931 gnstl.*

	1931 gnstl.	Jan. 1936	Apr. 1936	Juli 1936	Okt. 1936	Jan. 1937
Fødevarer .....	100	116	117	117	116	116
Klæder, Fodt., Vask..	100	121	121	122	123	126
Bolig .....	100	110	110	110	110	113
Brændsel, Belysn. ...	100	104	104	105	108	109
Skatter, Konting. o. l.	100	110	110	113	113	113
Andre Udgifter .....	100	104	104	104	104	105
I alt ..	100	112	112	112	113	113

Naar Udgiften i Aaret 1931 sættes = 100, var Udgiften efter de i Oktober 1936 gældende Priser 113 og efter de nu for Januar foretagne Beregninger 113.

Hvis man i Stedet for Priserne i Aaret 1931 anvender Priserne i Juli 1914 som Basis, bliver Pristallet for Januar udregnet paa Grundlag af det efter Forbruget i 1931 opstillede Budget 175.

Det i H. t. Lov om Statens Tjenestemænd af 31. Marts 1931 beregnede Udgiftstal, der for Januar 1936 blev 2 657 Kr., udgør 2 710 Kr. for Januar 1937.

## FRA MEDLEMSKREDSEN

### Strid mellem de Lærde.

Søndag den 31. Januar hørte vi i Radioen en Lyntogs-Lokomotivfører fortælle Lytterne, at Lyntogene var noget af det bedste, Verden endnu havde set til at forcere Snedriver; han fortalte sin undrende Samtid, at Lyntogene havde 1100 rigtige Hestekræfter, og hele Kagen vejede kun 12 Vognladninger, saa alene af den Grund var de selvfølgelig bedre end de gamle Damplokomotiver, som vejede meget mere end Lyntoget i Forhold til deres Hestekræfter. Jeg var lige ved at faa revideret min Opfattelse af dette Forhold, thi jeg har altid troet, at de største, altsaa ogsaa de tungeste Lokomotiver med smaa Drivhjul var de bedste til at forcere Snedriver. Men hvortil var Adam i Paradis? Om Onsdagen træffer jeg en Motorfører, og han siger til mig, nu skal vi til at gaa med Meterstok, naar det er Snevejr, for nu har vi faaet opgivet Maalene paa de Snedriver, vi maa gaa igennem, og saa sendte jeg Therkildsen en venlig Tanke, idet jeg kom til at tænke paa hans Udtalelser i Radioen om Søndagen, thi han kan sige, som jeg engang hørte

en gammel Jyde sige: »Ja, Fattigfolk kan da aldrig være glade ret lang Tid ad Gangen«. Men hvad saa med de Snedriver, der er over Maalene? dem skal vel de gammeldags Damplokomotiver ordne!

Næstved, i Februar.

J. Knudsen.

### Idyl i Fredericia.

Et af vore Medlemmer har sendt os følgende Klagesuk om Forholdene i Fredericia, hvor Personalet jo ofte afløser ved Perron, men hvor der tit maa ventes i lang Tid, inden det Tog, de skal afløse paa, kommer.

I Natten klam og kold bag Fredericia Vold Stod før i Tiden Dannehæren kæk og bold.

Men nu foruden Vold der staar et andet Hold Og fryser, saa det klinger udi Dur og Mol.

Mens Nattevinden suser igennem Marv og Ben, Vi staar og venter paa et Tog, som oftest er for sen', I Sne og Stormens Sus, i Regn og Taagegus hvor var det dejligt med et lille Skilderhus.

Se i Remisens Ly, der er en Bygning ny, Hvor man skal have Fred og Ro, jo, den er spy, Der er en Larm og Støj, en Hvæsen og en Røg, Saa det er helt umuligt at faa luk't et Øj'. Og Sengen, hvor man ligger i, den gaar i Bak' og Dal, Og Dynen, bette Børn, uha! det er vel nok en Kval, Det er enhver bekendt, I faar det her paa prent, Den er saa tung, som om det var en Sæk Cement.

Tøygge.

### Signalstokken.

For kort Tid siden fremsatte Hr. Lokomotivfører Carl Petersen i Lokomotivtidende nogle Betragtninger angaaende Anvendelse af Signalstokken som Stationernes Afgangssignal til Togføreren. Af disse Bemærkninger forstod man, at Lokomotivpersonalet kun vanskelig kunde opfatte, hvem der gav Afgangssignal, hvilket har til Følge, at Lokomotivpersonalet kører paa Stationens og ikke Togføreren Signal, i flere Tilfælde end godt er. Jeg tillader mig at tilslutte mig nævnte Artikel, fordi jeg af Erfaring ved, hvor vanskeligt det er at være paa den rigtige Side. Især er det galt, naar man kører blandede Tog eller rene Godstog, hvor Maskinen af Hensyn til Gods eller Rejsende maa køre saa langt frem paa Stationerne, at saavel Stations- som Togpersonalet set fra Maskinen kun virker som Skygger, i saa Tilfælde er det fra Maskinen ganske umuligt at afgøre, hvorfra det grønne Lys kommer. Paa Sidebaner med daarlig Belysning paa Stationerne er det jo endnu værre, saa jeg henstiller ogsaa til rette Vedkommende at tage Sagen op til Behandling. I ugunstige Vejrforhold kan Fløjtesignaler vanskelig opfattes fra Maskinen, men dette kan forvolde Tidstab, særlig naar der køres blandede Tog, med halve Minutters Ophold paa Stationerne, tabt Tid skal jo helst indvindes, og disse Minutter er de vanskeligste at faa fat i og for Statsbanerne de dyreste ved det deraf følgende forøgede Kulforbrug.

Man bør i det mindste kunne forlange, at Stationens Afgangsgivende ingensinde vender Lyset fra

Signalstokken saaledes, at det fra Maskinpersonalet kan opfattes som Afgangssignal givet af Togføreren.

Med Tak for Optagelsen *Cl. Eisenbichler.*

Vil vilde tro, at Togførerne, naar de bliver gjort opmærksom herpaa, vil forstaa, at de ved Afgivelse af Afgangssignal maa gaa saa langt frem, at deres Signaler tydeligt kan opfattes af det Personale, til hvem de afgives — Lokomotivpersonalet.

*Red.*

## VERDENSKRISEN OG DANMARK

(Fortsat.)

Ogsaa Husdyrenes Efterspørgsel efter Korn er gaaet tilbage. Her er det særlig Havrens Erstatning med Benzin, der betyder noget. Alene i det amerikanske Landbrug betød Indførelsen af Traktorer i Tiaaret 1919—29 en Formindskelse af Hesteholdet paa ca. 7 Mill. Desuden har Fremskridt i Fodringsmetoderne for Kvægets Vedkommende bevirket, at den Mængde animalske Produkter, der produceres pr. Foderenhed, nu er ca. 20 pCt. større end i 1913.

De *animalske Produkters Priser* holdt sig i Perioden før 1929 noget bedre end Priserne paa Korn og Foderstoffer. Det krævede meget længere Tid og langt mere Kapital at faa genopbygget Besætningerne efter Krigsaarenes Nedslagninger end at udvide Kornavlens. Og paa den anden Side holdt Efterspørgslen sig bedre efter de animalske Varer, da Produktionen efterhaanden øgedes. Med stigende Velstand spiser man som bekendt mindre Brød og til Gengæld mere Smør, Flæsk, Kød og Æg; efterhaanden som den industrielle Produktion kom i Gang igen efter Krisen 1920—21 og Arbejdsløsheden gik ned, voksede Købeevnen i de brede Lag i Byerne. Desuden virkede jo ogsaa baade de store tekniske Fremskridt og Nedgangen i Fødselshyppigheden i Retning af stigende Velstand.

Jeg har dvælet saa udførligt ved de Strukturændringer, som har skabt Efterkrigstidens Landbrugskrise, fordi den selvsagt er af særlig Betydning for Landbrugslandet Danmark. I det 19. Aarhundrede, da Befolkningstilvæksten var stærk og de tekniske Fremskridt i Landbruget forholdsvis moderate, saa man sig stadig nødsaget til at øge Produktionens Intensitet trods de dermed forbundne stigende Omkostninger. Gang paa Gang gav Udviklingen de Landmænd Ret, som gik i Spidsen med den store Intensitet og den dyre Drift. De tjente mest og blev hyllet som Foregangsmænd. Overgang til mere ekstensiv Drift følte — og føles sikkert den Dag — af de allerfleste Landmænd rent instinktivt som et Tilbageskridt. Og dog er Maalet naturligvis ikke den størst mulige Intensitet hverken for den enkelte eller for Samfundet. For den enkelte gælder det om at finde den *rette* Intensitet, afpasset efter Tidens Produktpriser og Omkostninger, og det vil for Samfundet i dets Helhed sige den *mindste* Intensitet, man med de forhaandenværende Behov og Produktionsvilkaar kan nøjes med. Der udkom i hine Aar en

amerikansk Roman om Hvedehandelen med den drastiske Titel »Satans Bushel«. Bogens Grundtanke var den, at man saa vidt muligt skulde undgaa at producere den sidste skæbnesvangre Bushel eller Hektoliter, som ødelagde Markedet og kun var til Glæde for Spekulanterne. I denne Bogtitel har De Landbrugskrisen i en Nøddeskal.

Men ogsaa en Række andre Varemarkeder var ude af Balance i 1929. *Sukkerproduktionen* i de oversøiske Lande blev udviklet stærkt under og efter Krigen støttet af en teknisk Revolution af Rørsukkeravlens som Følge af nye Varieteters Fremkomst, og trods Forbrugets forbløffende Udvidelighed faldt Priserne i 1929 til  $\frac{2}{3}$  af Førkrigniveauet. De forskellige Staters Beskyttelses- og Subventionspolitik forværrede Situationen, fordi de højere Priser, man tilsigtede, paa en Gang bremsede Forbruget og stimulerede Produktionen. Paa *Kaffemarkedet* var Stillingen en lignende. Brasiliens Valorisationspolitik resulterede i voksende Lagre og forcerede Nyplantninger.

Produktionen af *industrielle Raavarer* steg næppe stærkere i 1918—28 end i mange tidligere Perioder, men Efterspørgslen voksede langsommere; thi med stigende Velstand er det ikke saa meget mere Raastof, men derimod finere Forarbejdning og personlige Tjenesteydelser, der bliver øget Behov for. I mange Brancher saa man derfor i 1928—29 voksende Lagre og en betydelig uudnyttet Produktionskapacitet. Monopolistiske Reguleringer hæmmede ogsaa her Efterspørgslen og stimulerede samtidig til Produktionsudvidelser ved kunstigt at holde Rentabiliteten oppe. Særlig tydelig var Tendensen til Overproduktion for *Gummi*, og da den russiske *Tømmerekспорт* pludselig tog Fart, blev ogsaa Tømmerpriserne urentable. *Kulindustrien* havde særlige Vanskeligheder at kæmpe med; øget Produktion i mange Lande, ikke mindst i Polen, hvor Arbejdslønnen var lav; bedre Udnyttelse af Kullenes Brændselværdi; Overgang til Olie og Vandkraft. Endelig var selvfølgelig ogsaa *Jern- og Staalværkernes Kapacitet* under Krigen blevet forøget langt udover, hvad der i Fredstid var Behov for.

Ogsaa indenfor *Færdigvareproduktionen* har Efterkrigstiden krævet uhyre Omlægninger. Ændret Aldersfordeling (færre Børn, flere gamle) og ændret Indkomstfordeling (Socialpolitik) har forskudt Efterspørgslens Retning. Nye Behov er opstaaet: Radio, Grammofon, Badeværelser, Centralvarme, Køleskabe, Støvsugere, Kunstsilke etc. Eller tænk paa, i hvilken Grad Automobilets stærkere Udbredelse har revolutioneret store Klassers Levevis og omlagt deres Forbrug. De ændrede Boligsædvaner har ogsaa indirekte haft stor Betydning for Efterspørgslens Retning. Samtidig har Rationaliseringen ogsaa her medført dybtgaaende Produktionsomlægninger og overflødiggjort Arbejdskraft, som det kræver lang Tid og meget Initiativ at faa genindsat i Produktionen paa andre Punkter.

I det lange Løb overflødiggjør Rationaliseringen naturligvis ikke Arbejdskraften. Idet den billiggør de hidtil brugte Varer, giver den os Raad til dels

at bruge mere af dem, dels at faa tilfredsstillet andre Behov, som før maatte lades udækkede eller maaske slet ikke føltes tidligere. Det er ved Produktionen af alle disse Ting, de overflødiggjorte Arbejdere skal beskæftiges. Men en saadan Overflytning, der kræver forandret Uddannelse og eventuelt Vandringer til andre Steder eller Lande, kan kun foretages med store Vanskeligheder og mange Mellemlid. Den kan vare en Menneskealder. I Mellemtiden kan Rationaliseringen derfor i høj Grad skabe Arbejdsløshed. Det er saa at sige den Pris, Samfundet maa betale for Fremskridtet. Men det er jo en mager Trøst for dem, det gaar ud over.

At hele Løn- og Prissystemet var langt mere *stift og ubevægeligt* end før Krigen, gjorde selvfølgelig Tilpasningsprocessen lettere.

Ikke blot Varemærkederne, men ogsaa *Kapitalmarkedet* er undergaaet vigtige Strukturændringer efter Krigen. Den mest fremtrædende Ejendommelighed paa dette Omraade har været, at Renten for korte Laan gennemgaaende har ligget meget lavt i Forhold til Renten for lange Laan. Behovet for lang Kapital til Genophygningsarbejder var stort efter Krigen; Automobilismen krævede mægtige Vejarbejder, og ogsaa Rationaliseringen lagde Beslag paa betydelige Kapitaler. Samtidig var Kapitalejerne af mange Grunde utilbøjelige til at indlade sig paa lange Investeringer. Følgen var en Overflod af Penge og yderst lave Rentesatser paa det korte Laanemarked. Normalt vil jo det korte og det lange Laanemarked være som en Slags forbundne Kar; nu var det imidlertid, som om der var kommet Forstoppelse i det Rør, der forbinder disse Kar.

De *internationale Kapitalstrømninger* har i Efterkrigstiden brudt sig nye Baner. England er stadig Verdens største Kreditorland, men U. S. A. forvandles paa faa Aar fra en Debitorstat til Verdens næststørste Kreditor, og samtidig blev Tyskland fra at være Kreditorland Skyldner i stor Stil, ikke blot paa Grund af Erstatningsbetalingerne, men ogsaa paa Grund af de mægtige Laan, Tyskland optog i Udlandet, dels for at kunne betale Reparationerne, men dels ogsaa til Modernisering og Udbygning af sit Produktionsapparat. Intet Under, at de to Landes Økonomi og Befolkningernes Mentalitet havde svært ved at tilpasse sig til disse Omvæltninger. I U. S. A. søgte man ved Hjælp af høje Toldmure at stænge de Varer ude, som var de eneste, hvormed Tyskland kunde betale Erstatninger og Renter og Afdrag paa sin Gæld. Saa længe U. S. A. var villig til at genudlaane de skyldige Beløb til Tyskland, holdtes Svikmøllen i Gang, omend Resultatet tillige blev en abnorm Fordeling af Verdens Guld, der efterhaanden høbdes op i Kreditorlandene.

Men da Staternes Kapitaleksport i Aarene 1928—29 begyndte at tage af, meldte Vanskelighederne sig. Om Aarsagen var Mistillid til den fremtidige Udvikling i Europa, eller om det var de Diskontoforhøjelser, som nu endelig — altfor sent — blev gennemført til Bremsning af den amerikanske Børspekulation, der lokkede, faar staa hen. Givet er det, at *det var den internationale Kapitals Strømkæn-*

*tring, som mere end nogen anden enkelt Faktor bidrog til at forstærke Konjunkturuomslagets Virkninger og sprede dem ud over den ganske Verden.* Særlig de oversøiske Debitorlande, hvis Eksportværdi samtidig gik ned paa Grund af de synkende Raastofpriser, kunde ikke som sædvanlig opnaa Laan til Dækning af Betalingsbalancens Underskud, og de saa sig derfor nødsaget til at gennemføre en haardhændet Kreditstramning. Derved kastedes store Varelagre paa Markedet, og Priserne faldt yderligere.

Ogsaa paa det internationale Kapitalmarked har korte Kreditter af flere Grunde spillet en voksende Rolle, og disse *vagabonderende korte fremmede Penge* kom under Krisen til at øve en skæbnesvanker Indflydelse. De bærer Hovedansvaret for den Ejendommelighed ved denne sidste Krise, at *selve Pengevæsenet blev rokket i sin Grundvold*. I enhver Depression hersker der Mistillid; man tvivler om, hvorvidt Folk nu ogsaa kan betale, hvad de skylder. Men denne Gang begyndte man altsaa tillige rundt om i Verden at tvivle om, hvorvidt selve Guldfoden, som man lige med saa stort Besvær havde faaet gennemført, kunde holde. Og idet al Laangivning i vore Dage sker i Pengeform, blev Konsekvensen af denne Frygt for Pengevæsenets Sammenbrud ganske naturligt, at den internationale Kreditgivning nu pludselig saa godt som helt blev indstillet.

Som foran antydtes mærkedes der allerede i 1928 en vis Depressionstendens i de oversøiske Landbrugslande, og det samme var Tilfældet i Tyskland. Men først *de sorte Dage* paa *New Yorker Børsen* i Oktober 1929 bragte Konjunkturuomslaget til almindelig Bevidsthed. Et Begreb om Kursnedgangens Voldsomhed faar man, naar man hører, at General Electric Company faldt fra en Højstekurs af 403 i 1929 til en Bundkurs af 41½ i 1930. Haabet om, at det kun drejede sig om en kortvarig isoleret amerikansk Børskrise, og Troen paa, at selve Næringslivet var sundt, blev hurtigt gjort til Skamme. I Løbet af 1930 bredte Krisen sig til saa godt som alle Lande, og næppe nogen Gren af Næringslivet undgik at føle dens Virkninger.

De første Depressionsaars mest iøjnefaldende Karaktertræk var *Prisfaldets Voldsomhed*. Medens Prisnedgangen efter den meget alvorlige Kriso i 1907 kun udgjorde 12—13 pCt., faldt Verdensprisniveauet fra 1929 til Udgangen af 1931 gennemsnitlig 30 pCt. og naaede dermed omtrent Førkrigniveauet. Der var altsaa ligesom i 1920 Tale om en storstilet Deflation.

Stærkest var Prisfaldet paa *Landbrugs- og Råvarer*. Hvede og Rug faldt fra Midten af 1929 til Midten af 1931 60 pCt. ned til to Trediedele af Førkrigsprisen. Aarsagerne dertil var dels en Rekordhøst i 1928, dels at den Hvedeoplagringspolitik, man ved Hjælp af Statskredit havde drevet haade i Canada og U. S. A., brød sammen, dels at man i mange Lande ved Korntold modvirkede den Indskrænkning af Dyrkningsarealet, som havde været naturlig, dels endelig, at Rusland i 1929 paany optraadte som Korneksportør. — Medens de animalske Produkters Priser til en Begyndelse holdt sig bedre oppe, faldt

de i 1931 endnu stærkere end Kornpriserne, efterhaanden som Depressionen lammede Industriarbejdernes Efterspørgsel efter disse relativt dyre Varer. — *Andre Raavarer* faldt endnu langt mere end Landbrugsprodukterne. Gummiprisen udtrykt i Guld faldt til 13 pCt. af, hvad den var i Januar 1929, Silkeprisen til 23 pCt. heraf. Men medens Landbrugsproduktionen trods Prisfaldet ikke viste Tegn til Indskrænkning i de første Kriseaar, gik Produktionen af de øvrige Raavarer stærkt tilbage i 1930 og 1931. Men hvor drastiske disse Produktionsindskrænkninger var, skrumpede Forbruget dog endnu mere ind, saaledes at Lagrene voksede.

Det er klart, at denne Udvikling i særlig Grad maatte ramme de oversøiske Landbrugs- og Raastoflande (Sydamerika, Australien, Canada, Afrika). Virkningen i Industrilandene beroede paa, hvad der betød mest: den billige Adgang til Raastoffer eller den dermed følgende Svækkelse af de oversøiske Markeder. I Danmark gav de lave Kornpriser os billigt Foder til vore Svin og Køer, men naturligvis kunde ogsaa vore Konkurrenter drage Nytte heraf og udvide deres Produktion af Flæsk og Smør med det Resultat, at Prisfaldet efterhaanden bredte sig ogsaa til disse Varer. Dog er det værd at fremhæve, at om Danmark under den forrige Landbrugskrise i 1880'erne havde opretholdt Kornproduktionen ved Told i Stedet for at foretage den berømte »Kornvending, vilde vort Landbrug allerede i 1929 have oplevet den samme fortvivlede Situation som de oversøiske Korneksportører, medens det nu en Tid lang klarede sig meget bedre.

Idet Pengelønnen trods Prisfaldet ikke gav synderligt efter i de ledende Industrilande, gik det des stærkere ud over Profitten. Følgen blev, at *Produktionen blev urentabel og indskrænkedes*. Sættes Industriproduktionen 1928 til 100, var den i Midten af 1932 sunket til 53 pCt. i U. S. A., 61 pCt. i Tyskland, 73 pCt. i Frankrig og 89 pCt. i England. Og mange enkelte Brancher gik naturligvis langt stærkere tilbage.

Endnu stærkere end Produktionen gik *Verdenshandelen* tilbage. Sættes dens Guldværdi i 1929 til 100, faas for de følgende Aar 1930 81, 1931 58, 1932 39, 1933 35 og 1934 34 pCt. Ogsaa i 1935 var der en Smule Nedgang, saa man nu er nede paa  $\frac{1}{3}$  af Niveauet før Krisen. Imidlertid er denne Nedgang jo for en væsentlig Del blot en Afspejling af Prisfaldet, som netop har været særligt stærkt for de Raastoffer, som vejer tungest til i den internationale Handel. Mængdemæssigt er Udenrigshandelen derfor kun reduceret med godt 25 pCt. siden 1929. Desuden maa man lægge Mærke til, at Krisen først forholdsvis sent ramte Udenrigshandelen med fuld Styrke. I 1930—32 var Tilbagegangen i Handelen mindre end i Produktionen. I Overensstemmelse med Erfaringerne fra tidligere Kriser tjente Eksporten i disse Aar for en Del som Afløb for de Lande, der blev først og stærkest ramt af Krisen, men efterhaanden som Depressionen blev verdensomspændende, kunde den internationale Handel naturligvis ikke længere tjene det enkelte Land som Sikkerhedsventil. At de internatio-

nale Kapitaloverførsler fra Sommeren 1930 svandt ind til et Minimum, maatte selvfølgelig ogsaa indskrænke Udenrigshandelen. I samme Retning virkede de usikre Valutaforhold, der fulgte med Guldfodens Opgivelse, og de Valutarestriktioner, hvormed man søgte at tvinge Betalingsbalancerne i Ligevægt. Endelig hæmmedes Handelen af den omsiggribende Afspærrings- og Selvforsyningspolitik, hvorigennem de enkelte Stater haabede i nogen Maade at kunne redde sig ud af Depressionen og forøge deres Produktions Kapacitetsudnyttelse. I Betragtning af alt dette er der mere Grund til at undre sig over, at Udenrigshandelen ikke er gaaet endnu stærkere tilbage. Det viser, hvor mægtige de Kræfter er, som virker i Retning af international Samhandel.

Den mørkeste Side af Krisebilledet er selvsagt disse Aars *uhyre Arbejdsløshed*. Mellem 20 og 30 Mill. Mennesker tilligemed deres Familier ramtes af den tvungne Lediggangs Svøbe. Det er vanskeligt at forestille sig Omfanget af det materielle Kraftspild, som dette er Udtryk for, eller udmale sig den materielle Velstand, som havde været mulig, om dette Spild af produktiv Kraft kunde være undgaaet. At man ikke har formaaet at organisere det økonomiske Liv paa en saadan Maade, at slige Svingninger i Beskæftigelsen undgaas, er vel den alvorligste Anklage, der kan rettes mod det privatkapitalistiske System. Og saa er Forholdet vel endda det, at Arbejdsløshedens materielle Tabskonto er mindre end den psykologiske og moralske.

(Fortsættes.)

## WEIMAR—BERKA—BLANKENHAIN BANEN

Den normalsporede Sidebane Weimar—Berka—Blankenhain forbinder Thyringens Hovedstad med Kur- og Udflugtsstederne Berka og Blankenhain, som hver har et Indbyggerantal paa ca. 4 000. Banen er anlagt og drives af Centralforvaltningen for Sekundærbaner, *Hermann Bachstein*, Berlin, som iøvrigt driver 12 andre Jernbaner, hvoraf de 4 ligger i Thyringen.

Banen løber gennem skarpe Kurver og ad stejle Stigninger i smukt Bjergland. Togene udgaar fra Weimar Rigshanstation og løber rundt om Byen i en Distance paa 2,5 km til Weimar-B-B Station. Herfra fortsætter Banen over *Nohra*, *Obergrundstedt*, *Holzidorf*, *Legefeld* og *Hetschburg* til Berka; en Distance paa 16,2 km. Paa dette Linieafsnit med en Middelfastand mellem Stationerne paa 2,7 km forekommer mange Kurver med Radius mellem 130 og 180 m og Stigninger paa indtil 1 : 35. I Berka, hvor Toget rebrouserer, tages Vand paa Maskinen, og der fortsættes 6,3 km over *Saalborn* op ad Stigninger 1 : 40 til Blankenhain. En Sidebane gaar fra Berka over *Dammachsgrund*, *Munchen* og *Tannroda* langs Ilm-Floden til *Kranischfeld*, en forholdsvis flad Strækning med Stigninger paa 1 : 127. Weimar-B-B



Banens totale Længde er kun 30,5 km. Banelegemet har tidligere været belagt med 15 m Skinner vejende 35 kg/m, men er nu udrustet med 49 kg Skinner og 20—21 Sveller paa 15 m. Største tilladte Hjultryk er 16 t.

Til at bestride Trafikken har Banen hidtil haft 7 Stk. o D o-Lokomotiver, hvoraf nogle henstod som Reserve. Tre af dem er Mallet-Lokomotiver bygget i 1904 af *Arnold Jung* og er i Stand til at køre med 120 t paa Stigninger 1 : 35. Som det hører sig til for Mallet-Typen har de 2 Cylinderpar: 2 højtryks og 2 lavtryks, der alle er placeret udvendig, og hvert Par driver 4 koblede Hjul, som er 1060 m/m i Diameter og udgør en Truck med en Hjulafstand paa 1670 m/m. Højtrykscylindrene er 300 og Lavtrykscylindrene er 450 m/m i Diameter, og begge har en Slaglængde paa 550 m/m. Kedlen er fremstillet af 14 m/m Plade og har en Hedeflade paa 66,9 m<sup>2</sup> og et Kedeltryk paa 12 at, medens Ristefladen er 1,51 m<sup>2</sup>. Kulbeholdningen er 1 t og Vandkasserne rummer 5 m<sup>3</sup>. I tjenestefærdig Stand vejer Mallet-Lokomotivet 43,8 t og har en Middeltrækkekraft paa 6500 kg og en Maksimaltrækkekraft paa 8500 kg. De bremses med een Bremseklods paa bageste Hjul paa hver Truck med *Knorr* Tryklufthremse, som afløste *Heberleins* mekaniske Bremse.

Trods Mallet-Lokomotivernes forholdsvis store Trækkeevne og udmærkede Egenskaber til at løbe gennem Kurver, var de dog ikke i Stand til at tage Kampen op med den tiltagende Trafik, og det dobbelte Drivværk blev for dyrt at vedligeholde under store Ydelser. Dette medførte, at 4 nye 2-cylindrede o D o-Lokomotiver blev anskaffet fra *Ohrenstein-Koppel* og *Henschel og San* med en Trækkeevne paa 10300 kg ved lav Hastighed. Cylinderdiametere er 500 m/m, Slaglængden 600 m/m og Drivhjulsdiametere er 1185 m/m. Den anden og den bageste Aksel har en Sidedforskydelighed paa 15 m/m til hver Side for at løbe gennem Kurver. *Knorr* Bremse virker paa de tre forreste Aksler med en Styrke paa indtil 63,5 pCt. af Adhæensionsvægten. Lokomotiverne er udrustet med elektrisk Lys og alle øvrige moderne Indretninger. Vægten er i tjenestefærdig Stand 58,3 t. Maksimalhastigheden er 50 km/T. Kedlen er ligesom paa de gamle Lokomotiver bygget af 14 m/m Plade. Ristefladen er 1,8 m<sup>2</sup>, Hedefladen 70,1 m<sup>2</sup> og Overhedefladen 25,7 m<sup>2</sup>. Damptrykket er 15 at.

Weimar-B-B Banens Personvogne bestaar af 24 Stkr. 2-akslede Midtergangsvogne (2. og 3. Klasse) med Siddeplads til 40 à 55 Passagerer i hver Vogn. Vognenes Vægt varierede mellem 11 og 17 t. Godsvogparken bestaar af 70 Vogne af forskellige Typer, men Banen er nu i Vognforbund med Rigsbanerne og betaler aarlig 5000 Mark for Vedligeholdelse af Vognene.

Til trods for den store Forøgelse i Trækkekraft med de nye Maskiner kunde den stigende Trafik ikke bestrides af disse, hvorfor flere af Togene maatte fremføres med to Maskiner. Det besluttedes derfor at imødegaa Udviklingen med lette Vognenheder, som medfører den mindst mulige Dødvægt og tillader en mere effektiv og hurtig Trafik. Efter Forhandlinger

med *Düsseldorfer* Vognfabrik anskaffede Banen et let bygget Motortog, bestaaende af 2 Enheder, som hviler paa 3 Trucker og med Plads til 200 Passagerer. Toget er 37 m langt og Totalvægten uden Passagerer er 51,7 t, fordelt med 22,5, 18,3 og 10,9 t paa henholdsvis den forreste, midterste og bageste Truck.

Trækkekraften er en 6-cylindret M. A. M.-Motor med 230 m/m Boring og 305 m/m Slag, udviklende 360 HK ved 900 Omdr./Min. og 400 HK ved 1000 Omdr./Min. Motoren startes med Trykluft paa 60 at fra en 2-trins Kompressor og en Luftbeholder paa 60 l. Motoren er koblet til en *Brown-Boveri* Generator, som udvikler 312 HK ved 900 Omdr./Min. og 340 HK ved 1000 Omdr./Min. Endvidere findes en Hjulpe-Dieselmotor paa 12,5 til 13,5 HK til elektrisk Belysning m. m. Under Standsning overtager et Akkumulatorbatteri paa 55 Celler Belysningen. Paa den midterste Truck er der paa begge Aksler anbragt en Banemotor, som hver udvikler 142 HK ved 750 Volt og 1580 Omdr./Min. med et Overføringsforhold 5,71 : 1. Maksimalhastigheden er 60 km/T.

Under en Prøvetur, hvorunder Vognen var belastet med en Vægt svarende til Vægten af det gennemsnitlige Passagerantal opnaaedes i 16 Sek. en Hastighed paa 29,8 km/T.; samme Hastighed naaedes paa 22 Sek. i en Kurve og en Stigning paa 1 : 35, medens 40 km/T. opnaaedes paa vandret Bane i Løbet af 21 Sek. Brændolieforbruget er i Gennemsnit 2,093 l/km og Vedligeholdelsesudgifterne anslaaes til 12,88 Pf. pr. km. Brændoliebeholdningen strækker til ca. 250 km.

## DET FØRSTE LYNTOG I SVERIGE

Den 26. Januar 1937 prøvekørtes paa Strækningen Stockholm—Hallsberg et specielt bygget elektrisk Lokomotiv med en Hastighed af 120 km i Timen. Det var første Gang, et Lokomotiv med Vogne fremførtes med denne Hastighed i Sverige, og Prøven blev derfor fulgt med meget stor Interesse af en Mængde sagkyndige Folk med Bureauchef Øfverholm i Spidsten.

Prøvekørslen gik helt efter Programmet, og de svenske Baner kunde saaledes notere en ny Fremgang.

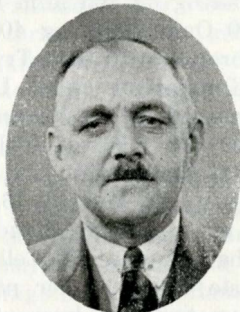
Nu er bare Spørgsmaalet tilbage om at rette Kurverne paa Linien ud og forstærke Bremsevirkningen i de Vogne, der skal indkobles i et saadant Lyntog.

Begyndelsen med Kurveretningen foregaar paa Strækningen Järna—Katrineholm i Forbindelse med de planlagte Arbejder med Dobbeltspor. Naar disse Arbejder er færdige, mener Svenskerne at kunne slaa adskillige Lande med Hensyn til hurtiggaaende Tog.

»Den flyvende Skotte« har en Middelhastighed paa 85 km, de danske Lyntog gaar ikke hurtigere end det svenske Lyntog skal gøre, og de tyske Vidundere, der reklamerer med 160 km, gaar sjældent over 100 km i Middelhastighed. I Sverige er Middelhastigheden 82 km i Timen.



JUBILÆER



T. Frandsen.

Den 1. Marts kan vore Kolleger, Lokomotivførerne R. S. Rasmussen, Oxford Allé 51, København S., og T. D. H. Frandsen, Dannevirkegade 6, 2., København V., fejre deres 25 Aars Jubilæum.

Afdeling 1 bringer i den Anledning vor hjerteligste Lykønskning, ligesom vi udtrykker vort Haab om, at vi endnu i mange Aar maa se jer med godt Helbred i vore Rækker.

H.



V. Johansen.

Den 1. Marts er det 25 Aar siden, Lokomotivfører *Viggo Johansen*, Aarhus, ansattes som Lokomotivfyrbøder i Struer og samtidig blev Medlem af D. L. F. V. Johansen var en af de mange, som havde en lang Aspiranttid og har derfor faktisk været Lokomotivmand i snart 30 Aar. Det er forsaavidt unødvendigt at præsentere Johansen for Lokomotivmændene, da de fleste kender ham fra hans Virksomhed inden for Organisationen, hvor Johansen omtrent alle de 25 Aar har haft større eller mindre Tillidshverv. Saaledes var Johansen i lang Tid Formand for Lokomotivfyrbødernes Afdeling i Aarhus.

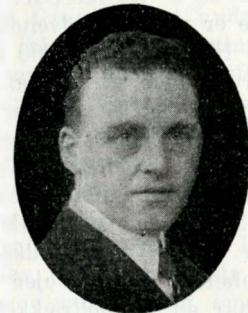
Da Johansen blev forfremmet til Lokomotivfører, kom han til Tinglev, og før han kunde komme tilbage til Aarhus, maatte han foretage en Mellemlandning i Fredericia.

Johansen kom ved sin Hjemkomst til Aarhus omtrent straks i Lokomotivfører-Afdelingens Bestyrelse, og har nu i en Aarrække været Afdelingens Formand, i hvilken Stilling Afdelingens Medlemmer sætter ham højt, ikke

mindst for hans hurtige og energiske Maade at behandle Afdelingens Sager paa. Johansen er tillige Medlem af Hovedbestyrelsen for D. L. F.

Aarhus Lokomotivfører-Afdeling udtaler her sin Lykønskning med Jubilæet og Tak for dit Arbejde i Afdelingen. Vi haaber endnu i lang Tid at kunne have Nytte og Glæde af dine Evner til Gavn for Lokomotivførerne og den Gerning, vi udfører. *Til Lykke!*

J. B.



A. Schrøder.

Den 1. Marts kan Lokomotivfører *A. Schrøder*, Ørstedsgade 8, Sønderborg, fejre sit 25 Aars Jubilæum.

Schrøder begyndte som Lokomotivfyrbøder i Slagelse den 1. Marts 1912. blev forflyttet til Sønderborg 9. Juni 1920, og forfremmet til Lokomotivfører 1. Januar 1927 med Station i Tønder, kom tilbage til Sønderborg 1. Oktober 1927, hvor Jubilaren nu forretter Tjeneste.

Schrøder har tilsyneladende levet sig godt ind i de sønderjydske Forhold og kan glæde sig over sine Kollegers og Medansattes Agtelse og Tillid og ønsker sikkert at tilbringe Resten af sine Jernbanear her i Sønderborg, vi slutter os hertil og ønsker Jubilaren til Lykke.

*Sønderborg Lokomotivfører-Afdeling.*

TAKSIGELSER

Hjertelig Tak for venlig Deltagelse ved vor kære Moders Begravelse.

Lokf. *H. Laugesen*, Nykøbing F.

Hjertelig Tak for venlig Deltagelse ved vor kære Mand og Faders Død og Bisættelse.

*Hedvig Bolt og Børn.*

HUSK

for at undgaa Standsning i Forsendelsen af D. L. T. ved Flytning at meddele Postvæsenet den ny Adresse. Det hænder ikke saa sjældent, at Medlemmer undlader eller glemmer ovennævnte Meddelelse til Postvæsenet, hvilket forårsager Ulemper baade for Medlemmet og for Kontoret.

# Notitser

## Arbejdernes Oplysningsforbund meddeler:

Fra 8. Februar 1937 er vor Adresse forandret til  
 Nr. Færimagsgade 11, Kbh. K.  
 Telefonnummeret er uforandret Central 12.887.

## De engelske Jernbanemænd kræver ny Lønforhøjelse.

Paa et Møde i Stafford den 10. Januar erklærede Sekretæren i det engelske Jernbaneforbund, Marchbank, at Forbundet i Løbet af de nærmeste Uger vilde fremsætte Krav om nye Lønforhøjelser. Det drejer sig her om Ophævelsen af den endnu tilbageværende Del af Lønnedsættelsen, nemlig  $1\frac{1}{4}$  pCt., samt Genindførelsen af Standardlønningerne for Nat- og Søndagstjeneste. Man agter ligeledes at fremsætte Krav om en Forhøjelse af Mindstelønnen fra 40 til 50 shilling om Ugen, hvilket Forbundet anser for rimeligt i Forbindelse med Selskabets stedse stigende Indtægter. Forhandlingerne vil blive indledet paa normal Maade.

I. T. F.

## De franske Jernbanemænds Lønninger.

Fradragene i de franske Jernbanemænds Lønninger skal ophæves i Løbet af indeværende Aar i tre Etaper. Fra og med den 1. Januar inddrages en Tredjedel af hele Nedsættelsen. For at tilpasse Lønningerne efter de stigende Priser har de samvirkende Tjenestemandorganisationer besluttet at kræve en Mindsteløn paa 10 000 Francs om Aaret, naar Pristallet var 500 samt en Forhøjelse af Lønnen paa 20 Fr. for hver Point, Pristallet stiger.

I. T. F.

## Det engelske Lokomotivmandsforbund og Lønningsraadet.

Den 21. og 22. Januar afholdt det engelske Lokomotivmandsforbund ekstraordinær Kongres i Anledning af Lønningsraadets Beslutning om at afslaa Forbundets Krav, der gik ud paa Ophævelse af den tilbageværende Del af Lønnedsættelsen —  $1\frac{1}{4}$  pCt. —, 36 Timers Arbejdsuge, længere Ferie samt Forhøjelse af forskellige Tjenestetillæg. Stemningen paa Kongressen var temmelig kritisk, og det saa ud til, at man vilde beslutte en direkte Aktion. Den 22. Januar besluttede Kongressen med 47 Stemmer mod 5 ikke at godkende Lønningsraadets Afgørelse. Det blev paalagt Bestyrelsen paany at træde i Forbindelse med Selskaberne for at finde en tilfredsstillende Løsning. Resultatet af dette Forsøg skal meddeles Afdelingerne, hvorefter der vil blive taget en endelig Beslutning. Denne Beslutning udelukker ikke direkte Aktion.

I. T. F.

## Norsk Jernbaneforbund forhandler om de saakaldte Særtillæg.

Norsk Jernbaneforbund har fremsat Krav om Revision af de saakaldte Særtillæg ved Jernbanerne. De omfatter Højfjeldstillæg, Røgtillæg, Timepenge, Huslejetillæg, Skiftepenge, osv. De fleste af disse Tillæg er i 1932 blevet nedsat med 10 pCt. Forbundet kræver nu at faa ophævet

denne Nedsættelse foruden en Del mindre Ændringer. Der er nylig blevet optaget Forhandlinger mellem Forbundet og Jernbaneadministrationen.

I. T. F.

## Storstrejke ved en indisk Jernbane.

Den 13. December Kl. 22 gik mellem 45 000 og 50 000 af de 64 000 ved Bengal Nagpur Railway ansatte Arbejdere i Strejke. Anledningen til Strejken gaar saa langt tilbage som til April 1936, da Lønningerne blev reduceret fra 18 til 15 Rupier pr. Maaned for 20 Kulier i Værkstederne i Adra Distriktet. De fik imidlertid et Tillæg, der svarede til Nedsættelsen. Da der blev vedtaget en lignende Handlemaade i Forbindelse med visse Forflytninger i Løbet af Juni Maaned, blev denne Kompensation ikke ydet dem. Den 8. Juni truede Selskabet med at inddrage Kompensationen for den første Gruppe med tilbagevirkende Kraft, og den 1. September blev det personlige Tillæg inddraget, som udbetales til det lavere Personale ved god Opførsel. Samtidigt blev Arbejdstiden flere Steder forlænget fra 8 til 12 Timer pr. Dag. Personalet var udsat for stadig flere Drillerier, og da i Oktober Maaned yderligere 27 Mand maatte holde for, nedlagde 1 100 Mand Arbejdet. Selskabet svarede med at afskedige dem og erklærede, at de vilde blive genantaget efter Behov. — Strejken har altsaa staaet paa siden den 13. December, men endnu har Regeringen ikke grebet ind, skønt den ejer de fleste af Selskabets Aktier. Selskabets Direktion er ikke interesseret i, at Konflikten bilægges, fordi Staten garanterer Forrentningen af den investerede Kapital.

I. T. F.

## De franske Smaabaner og 40-Timersugen.

Den franske Arbejdsminister har den 13. Januar modtaget en Delegation bestaaende af Repræsentanter for Smaabanemændenes Forbund (en Afdeling af det franske Jernbaneforbund) og for Transportarbejderforbundet. Delegationen holdt paa Nødvendigheden af 40-Timersugen for Smaabanerne og meddelte, at enhver Forsinkelse vilde medføre Konflikter.

Ministeren forsikrede Delegationen om, at Udvalget — der bestaar af Repræsentanter for Selskaberne og Organisationerne — som skal undersøge, paa hvilken Maade 40-Timersugen kan bringes i Anvendelse i Smaa- og Lokalbanerne, vil samles til Møde om 14 Dage, altsaa inden Maanedens Udgang. — Smaabanemændenes Forbund har indkaldt til en ekstraordinær Kongres den 23. og 24. Januar for at drøfte dette Spørgsmaal.

I. T. F.

## Lønnedsættelse undgaaet hos to Privatbaner i Svejts.

De fleste Privatbaner i Svejts er i en saadan økonomisk Situation, at Personalet har været nødt til at bringe Ofre. Situationen har imidlertid ændret sig saaledes, at yderligere Lønnedsættelser er udelukkede. Trods Francens Devaluering gennemførte den elektriske Bane St. Gallen—Gaiz—Appenzell fra 1. Oktober en Lønnedsættelse og planlagde en ny til 1. Januar 1937. Personalet truede med Strejke, overfor hvilken Trusel Selskabet maatte give efter.

Wynenthalbanen gennemførte den 1. Juli 1936 en følelig Lønnedsættelse. Samtidigt kom man med Løfter om en Reduktion af Nedsættelsen, naar Driftsresultaterne blev bedre. Personalet krævede et Udvalg nedsat, som skulde

undersøge Driftsforholdene, men dette blev nægtet. Ligeledes nægtede man Personalet at se en Beretning om Driften, som tilraadede en Lønnedsættelse. Da Personalet ikke havde andre Midler, truede det med Strejke. Herefter opnaaedes der en følelig Reduktion af Lønnedsættelsen.  
I. T. F.

*Farven paa Jernbanevognene i Australien.*

I Staten Victoria i Syd Australien er man utilfreds med Jernbanevognenes kedelige ensartede Farve. De skal for Fremtiden males i alle Farver. Der indføres saakaldte »Regnbuetog«, sammensat af alle Kulører. Lokomotiverne skal forsynes med Ringe af gult.

*De bornholmske Jernbaner.*

Aktieselskabet *Frichs* i Aarhus har sluttet Kontrakt med *De bornholmske Jernbaner* om Levering af en dieselelektrisk Motorvogn og et diesel-mekanisk Ranger-Lokomotiv. Leveringsfristen er sat til 10 Maaneder.



*Afsked:*

Lokomotivfører J. Nielsen, Aarhus H., efter Ansøgning paa Grund af Alder med Pension fra 30.—4.—37 (min. Afsked).

*Dødsfald:*

Lokomotivfører A. M. F. Bolt, Kbhavns Godsbgd., den 23.—1.—37.



*Lokomotivførerafdelingerne.*

Kalundborg Afd.: Formandens Adresse rettes til: V. Havnevej 14 A, St.

Kalundborg Afd.: Kassererens Navn og Adresse rettes til: C. A. Olsen, Lundevej 31, 1.

Frederikshavn Afd.: Formandens Navn og Adresse rettes til: A. Lønqvist, Ingeborgvej 19.

Frederikshavn Afd.: Kassererens Navn og Adresse rettes til: C. O. Hansen, Ørnevej 28.

*Lokomotivfyrbøderafdelingerne.*

Slagelse Afd.: Formandens Navn og Adresse rettes til: E. K. Haarløv, Thorvaldsensvej 17.

Tønder Afd.: Formandens Navn og Adresse rettes til: J. A. Poulsen, Horupgade 58.

Skanderborg Afd.: Formandens Navn og Adresse rettes til: G. Gjødesen, Østergade 18.

**STATSBANEPERSONALETS BIBLIOTEKER**

**Nye Bøger.**

St.-Palster	Jyl.-Fjs	
18068	17206	Rabe, E.: De fem Søstre Rohde.
18069	17195	Maurier, D.: Jamaica Kro.
18070	17210	Zweig, A.: Bertin opdrages ved Verdun.
18071	17207	Russ, R. P.: Cæsar.
18072	17211	Kierman, R. H.: Luftens Helte.
18073	17215	Baadsgaard, A.: To Mænd og Ulla.
18074	17231	Jensen, Johs. V.: Gudrun.
18075	17216	Beyer, H.: Den gode Gerning.
18076	17225	Fleuron, S.: De gamle Svende.
18077	17228	Harding, T.: 76 Kilo i Guld.
18078	17214	Hedin, S.: Den store Hest's Flugt.
18079	17217	Corsari, W.: Laurian Ostars Offer.
18080	17220	Dons, A.: Soldaterbrønden.
18081	17224	Fischer, Leck: Festen i Skelsted.
18082	17230	Horne, M.: Mennesket spaar —
18083	17233	Nilsson, N.: Kærlighed til Jorden.
18084	17232	Lewis, S.: Det sker ikke herhjemme.
18085	17235	Jilemnicky, P.: Brakland.
18086	17238	Strong, L. A. G.: De syv Armes Land
18087	17240	Timmermanns, F.: Livsglæde.
18088	17229	Hertzman-Ericson, G.: Af Jord er Du kommet.
18089	17322	Bøek, F.: Historier fra Hallandsaasen.
18090	17218	Davis, H. L.: Hovedkulds til Hest.
18091	16853b	Hamsun, M.: Ole og hans Søkende.
18092	17237	Smith, Bradford: Kimi-Chan.
18093	17239	Thisted-Jensen: I Livets Brænding.
18094	17219	Cambridge, E.: To Kvinder.
18095	17249	Cammaerts, E.: Albert af Belgien.
18096		Jacobsen, V. E.: Kap Horn i Sigte.
18097		Linck, O.: Ole Skibsdreng blandt kinesiske Sørovere.
18098	17307	Shilling, J.: Strandfogdens Forræderi.
18099		Judd, A.: Urskovens Gaade.
18101	17297	Meyn, N.: Klavs Uro.
18102		Damgaard, E.: Den gamle Købmandsgaard.
18103	17294	Hjorth-Johansen, T.: Panterfolket.
18100	17299	Meyn, N.: Tiger.
18104	17245	Rung, O.: En Pige i to Spejle.
18105	17236	Rasmussen, Emil: Mallorcas Paradis.
18106	17242	Juel, K.: Jordens Favn.
18107	17243	Hornbech, C.: Efter lange Tider.
18108	17244	Nielsen, Jørg.: En Gaard midt i Verden.
18109	17221	Fallada, H.: Foraaret banker paa.
18110	17227	Hamsun, K.: Ringen sluttet.
18111	17226	Frank, J. M.: Per og Petra.
18112	17234	Rachmanowa, A.: Nye Mennesker.
18113	17223	Farson, N.: Over alle Grænser.
18114	17248	Gilbert, H. E.: Nordens Løve. Karl XII.
18115	17270	Pedersen, I. A.: Netuschka.
18116	17261	Korch, J.: Efter Vinter kommer Vaar.
18117	17227	Andersen, K.: Højvande ved Dover.
18118	17296	Jungsbøll, E.: Ispatrujlen.
18119	17306	Rud, N. J.: Et rigtigt Mandfolk.
18120		Gross, T.: Det glemte Folk.
18121		Sabatini, R.: Dobbeltgænger i Venedig.
18122		Wentworth, P.: Elias Paulettes Testamente.

- |       |       |   |          |          |   |
|-------|-------|---|----------|----------|---|
| 18123 | 17246 | Secher, K.: En Mand finder Vej.         | 18134    | 17305    | Rochau, E.: Solskinspigen.                          |
| 18124 | 17262 | Moberg, V.: Daarligt Vidnesbyrd.        | 18135    | 17304    | Presskorn-Thygesen, N.: Jessies værste Sommerferie. |
| 18125 | 17241 | Andersen, Sune: Der kommer andre Dage.  | 18136    | 17257    | Gejlager, A. J.: Kildevældet.                       |
| 18126 | 17267 | Thuborg, Anders: Her eller ingensteds.  | 18137    | 17285    | Biernath, H.: Syv under een Hat.                    |
| 18127 | 17253 | Åkerhielm, Annie: Guds Mølle maler —    | 18138    | 17264    | Morgan, C.: Sparkenbroke.                           |
| 18128 | 17263 | Mora, Frank: Sangen om Hvedemarkerne.   | 18139    | 17268    | Sender, R. J.: Syv blodrøde Søndage.                |
| 18129 | 17269 | Simone: Vredens Dage.                   | 18140    | 17256    | Feiner, R.: En sort Kat løber over Vejen.           |
| 18130 | 17247 | Aldrich, B. S.: Et Hjem paa Prærien.    | 18141    | 17255    | Deeping, W.: Det lykkelige Valg.                    |
| 18131 | 17266 | Strøm, A.: De lange Veje.               | 18142a-b | 17259a-b | Jensen, Thit: Stygge Krumpen. I, II.                |
| 18132 | 17265 | Nichols, B.: Daaren siger i sit Hjerte. | 18143    | 17254    | Boudier-Bakker: Fru Jacoba.                         |
| 18133 | 17300 | Meyn, N.: Lyndetektiverne.              | 18144    | 17258    | Jacobsen, Daniel: Muntre Minder.                    |

## Eksem lidende

bør i egen Interesse læse følgende:  
 I samfulde 30 Aar har jeg lidt af Eksem, og de sidste 7 Aar har jeg ikke været fri for Forbindinger. Jeg har forsøgt alt, men intet har kunnet hjælpe mig, før jeg tilfældig traf det rette Rensemiddel. Jeg kunde straks ophæve den skrækelige Kløe. Seks Uger efter var jeg ren.

Disse Linier skriver jeg til alle, der nu har det, som jeg havde det.

Jeg hører gerne fra Dem — og jeg skal, uden Hensyn til, om Svarporto vedlægges eller ej, meddele Dem, hvad der hjalp mig.

**N. Jensen**, Jydsk Forniklingsanstalt, Frederiksgade 24, Aarhus. Tlf. 10048.



**Kallundborg Brugsforening og Købmandshandel.**

Kolonial - Vin - Kaffe  
 Konserver - Isenkram.

**Støt vore Annoncører!**

**Chr. Schrøder** Murermester og Cementvarefabrikant,  
 Telefon 360  
 anbefaler sig med alt Murerarbejde, Terrassoarbejde, Havefliser, Flagstangsfødder m. m.

**Kallundborg Farvehandel**

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

Telf. 254.

Chr. Hansen, Skibbrogade 1

**Wienerbageriets Brød smager bedst!**

Kun 1. Kl. s Varer anvendes.

ALFRED NIELSEN.  
 Telefon 231.

Leverandør til Feriehjemmet.

**Vilh. Nielsen og Søn**

Slagtermestre

Kød- og Paalægsforretning  
 Cordilgade 10

Telefon 173. Kallundborg.

Leverandør til Feriehjemmet.

**H. Hansen har det —**

Monter Deres Hjem fra

**H. Hansens Møbelforretning**

Kordilgade 54  
 Telf. 149

— MÆGTIGT TÆPPELAGER —



**JENS RASMUSSEN & SØN'S**  
 Skræder og Herreklædningss.  
 anbefales.

GODE VARER - BILLIGE PRISER  
 Telf. 50. Storegade 28.

**Anna Trier Brændgaard.**  
 ALT I TRIKOTAGE  
 Broderier, Kjoler, Hatte  
 Storegade Telef. 100

**P. Nissen**  
 Urmager og Guldsmed  
 Storegade 29 - Brande  
 TELEFON 135  
 anb. d'Hrr. Lokomotivmænd

**HUSK!**

**HANS NIELSEN'S**  
 SKOTØJSFORRETNING  
 Spec.: Skotøjsreparation.  
 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 Brillere 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.

# 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 Kæbmand.



## C. Knackstredt

Telefon 550

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

Ingen Buksleje,  
derfor billigste Priser.

## Husk!

**Søren Jensen**

Oste- og Fedevare-  
forretning.

Støt vore Annoncører!

## RICHARD LEHN

I. Kl. Herreekviperings - 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

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 Træløstforretninger.

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

Største Lager i Østfyn  
af Træløst og Bygningsartikler

## LIGKISTER

Ligsenge, Ligtøj og Kranse  
anbefales

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

P. JAKOBSEN

ved Slottet Telefon 171

Transport med Ligbil besørjes overalt i Danmark.

## Johs. Wichmann's

**Træskoforretning**

anbefales

d'Hrr. Lokomotivmænd.

## ALLIANCE

BAGERI & CONDITORI  
Tlf. 136 Nørregade Tlf. 136  
P. C. PETERSEN

Karl Petersen

Mellemgade  
Nyborg

Giarmester

Telef. 264

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

## Bøger paa Ratebetaling!

H. Bødtcher-Jensen.  
Boghandel. Nyborg.

## CAFE FÆRGEGAARDEN

Godt Madsted. — Billige Priser.

TELEFON 582.

## Hotel Royal

Koncert & Solistoptræden  
Østervemb

Godtfred Petersens

**Købmandshandel,**  
Strandvejen,

bringes i Erinding.

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

Kakkelovne - Komfurer - Bygningsstøbegods

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

## NYBORG KULIMPORT

ved Chr. Petersen

Havnegade 6 og 3

Tlf. 15 og 23

Støt dansk Industri!

**H. L. Christiansen,**

Telf. 606. Strandvejen Telf. 606.

• Cykler • Radio •  
Tilbehør • Ladestation