



Nº 5

5. Marts 1937

37. Aargang

## ORGANISATIONSFORMERNE

I en Tid, hvor adskilligt synes saa forrykt som muligt, hvor man i flere Lande ser det hele blive endevendt, saa man skulde tro, at alt, hvad Fortiden havde bygget op, var gjort ud fra forkerte Synspunkter, og at noget nyt derfor maatte gennemføres, for at Landene og dermed deres Befolkning fortsat kunde eksistere, da tvinges man uvilkaarligt til at beskæftige sig med Tanken om de gamle og de nye Organisationsformer og ud fra en nøgtern og sund Bedømmelse af Forholdene træffe sin Afgørelse, endda saaledes, at man ikke skal være ængstelig for at være ret kritisk mod de gamle Systemer.

Vi Skandinaver har indtil dette Øjeblik været forskaanet for de store politiske og organisationsmæssige Omvæltninger, og ingen kunde vel komme i Tanker om at beskyldte os for, at vi ikke skulde være i Stand til, paa en sund Maade at kunne bedømme de Forhold, hvorunder vi lever, og drage de rette Sammenligninger med Forholdene i de Lande, hvor de nye Systemer har holdt deres Indtog. Naar det derefter kan fastslaaes, at det nye virker absolut hæsligt og frastødende paa os, ja, da skulde det ikke være saa vanskeligt at naa ind til Sagens Kerne, nemlig, at det maa anses for nødvendigt at forstærke og underbygge de Faktorer, der er medbestemmende for, at vi ogsaa fremtidigt kan faa Lov til at leve vort Liv, som vi nu engang ønsker at leve det.

Det er ud fra denne Tankegang, man maa se paa de Bestræbelser, som ogsaa de nordiske

Jernbaneorganisationer i den senere Tid har gjort for at skabe en saa ensartet organisationsmæssig Fællesfront som muligt, ikke ved at berøve den enkelte Organisation og dens Medlemmer sin Frihed, men under den Solidaritets- og Ansvarsfølelse, som enhver ærekær Organisationsmand er i Besiddelse af. I denne Forbindelse vil det være af Betydning at være klar over, hvordan Organisationsforholdene stiller sig i de enkelte Lande, vi skal derfor kort omtale disse.

Sverige er et udpræget Industriforbundsland, og her stiller det sig saadan, at det svenske Jernbaneforbund er tilsluttet Landsorganisationen, medens Lokomotivmændene — til Trods for, at en Afstemning blandt Medlemmerne om Tilslutning til Landsorganisationen menes at ville give ca. 100 pCt. for Indmeldelse — endnu ikke har kunnet finde en Form, under hvilke de med organisationsmæssig Tilfredsstillelse har kunnet gennemføre denne Tilslutning. Det skulde vel dog kun være et Spørgsmaal om Tid, inden de svenske Lokomotivmænd ogsaa er tilsluttet Landsorganisationen.

I Norge er man i den senere Tid gaaet stærkt ind for Industriforbundstanken, men her staar saavel norsk Jernbaneforbund som Lokomotivmændene i Forvejen tilsluttet Landsorganisationen som to selvstændige Organisationer, og selv om der nok har været gjort adskillige Forsøg paa at faa de to Organisationer til at gaa op i en Enhed, synes der ikke

at være nogen Udsigt til, at det lykkes, saaledes at Stillingen inden for Landsorganisationen antagelig vil forblive at være den samme, som den har været igennem mange Aar.

Herhjemme har vi ingen af den Slags snærende Baand, idet enhver Organisation kan blive indmeldt i De samvirkende Fagforbund som selvstændig Organisation, og det er indlysende, at den Omstændighed gør Arbejdet adskilligt lettere for at finde Vej frem til en Løsning af Spørgsmaalet.

Dansk Jernbaneforbund har gennem mange Aar været tilsluttet De samvirkende Fagforbund og saavidt os bekendt altid befundet sig godt inden for disse Rammer, men for vor Organisations Vedkommende har vi endnu ikke fundet Tidspunktet inde til en Indmeldelse; at Spørgsmaalet er aktuelt inden for store Dele af Lokomotivmændene er ganske afgjort, og vil ogsaa en skønne Dag af disse blive forlangt ført frem til en Afgørelse.

Vil man saa endelig se paa, hvordan den samlede danske Tjenestemandstand rent organisationsmæssigt er rustet, da behøver man blot at lade Blikket glide tilbage til det Repræsentantskabsmøde, der for godt 3 Maaneder siden afholdtes i Centralorganisation I, og hvor der til Behandling forelaa et Forslag om Lovændringer, netop fremkaldt ved, at den organisationsmæssige Front ikke kunde siges at være i den Orden, man kunde ønske den. Man saa f. Eks. Organisationer, der mente at kunne klare Tingene med et Kontingent paa 1 Krone Kvartalet, men det er indlysende, at det Arbejde, der kunde udføres herfor, ikke havde synderlig meget med Organisationsarbejde at gøre, men nærmest var et fornøjeligt Tilholdssted for Medlemmerne; skulde der gøres noget Fremstød og hentes positive Resultater hjem, da levede man praktisk talt i Ly af de store Organisationer, selvfølgelig en baade billig og behagelig Organisationsform, men uholdbar i Længden, hvis man ellers vil lege med. Forslaget tog derfor Sigte paa at bringe Orden i dette Forhold gennem Oprettelsen af et Kontor inden for Centralorganisationen, hvor der et Par Dage om Ugen var Lejlighed til at kunne henvende sig og hente Hjælp og Bistand, naar det var nødvendigt. For de smaa Organisationer, der paa Grund af deres lille Medlemstal ikke er i Stand til at holde et stort Organisationsapparat i Gang, er en saadan

Institution selvsagt af uvurderlig Betydning og en betydelig Styrkelse for Tillidsmændene inden for disse Organisationer. Dernæst tog Forslaget Sigte paa Oprettelsen af en Fond, der i paakommende Tilfælde kunde disponeres over af Centralorganisationen, og denne Fond skulde ikke alene kunne bringes i Anvendelse, naar det var Tjenestemænd, der kom i Konflikt, men ogsaa naar det er Konflikter inden for De samvirkende Fagforbund, det drejer sig om. For vort Vedkommende har vi haft let ved at tage Forslaget; thi vi har altid været parat til at yde vor ringe Skærv, naar danske Arbejdere var i Kamp, og den kommende Kongres vil utvivlsomt godkende Hovedbestyrelsens Synspunkter paa dette Omraade.

For den samlede Tjenestemandstand er det et glædeligt Tegn, at Forslaget overalt er modtaget med Forstaaelse og god Vilje, og herigenem i nogen Grad har bevist den Samhørighedsfølelse, der maa herske mellem alle dem, der gennem sit Arbejde skal tjene til Livets Ophold, hvad enten det foregaar som Statstjenestemand eller ude i det private Erhverv.

Og den private Arbejder er altid sikker paa, at han er den første, der maa gaa i Skyttegraven, naar det gælder Kamp, og det er kun naturligt, at Tjenestemanden rækker ham en hjælpende Haand.

## REGULERINGSTILLÆGET

Lørdag den 20. Februar 1937 Kl. 10 fandt der hos Finansministeren en Forhandling Sted med Repræsentanter for Statstjenestemændenes Centralorganisation I (Funktionærklasserne), Statstjenestemændenes Centralorganisation II (Embedsklasserne), Danske Statsembedsmænds Samraad og Danmarks Lærerforening.

Ved denne Forhandling fremførte Ordførerne for de nævnte Organisationer Kravet om en Ændring i Tjenestemandslovens Regler om Reguleringstillæg, saaledes at den nuværende Standsning i Tillæggets Stigning mellem Udgiftstallene 2427—2842 ophævedes. Efter at Spørgsmaalet var blevet nærmere drøftet, sluttede Forhandlingen med en Udtalelse fra Finansministeren om, at han ikke paa nærværende Tidspunkt kunde give Tilsagn om at imødekomme det fremsatte Ønske, men at Forhandlingerne vilde blive genoptaget senere.

## LOV OM ARBEJDERVÆRN I NORGE

Som det maaske vil være adskillige af vore Læsere bekendt, har man i Norge faaet vedtaget en Lov om Arbejderværn, der traadte i Kraft den 1. Januar 1937.

Blandt andet indeholder Loven forskellige Bestemmelser angaaende Overarbejde, og som for de norske Statsbaners Personale betyder en fuldstændig Omvæltning fra de gamle Systemer, idet Overarbejde nu skal erstattes med Penge i Modsætning til tidligere, hvor det skulde erstattes med Fritid.

Da det kan være af Interesse for os at se, hvorledes hele dette Spørgsmaal afvikles, skal vi efter vort norske Broderorgan referere de Forhandlinger, der i den Anledning har været ført.

»Repræsentanter for Norsk Lokomotivmands Forbund, Norsk Jernbaneforbund og Hovedstyret for Norges Statsbaner har i flere Møder drøftet Organisationernes Krav og deres Forslag til nye Arbejdsbestemmelser.

Forhandlerne er færdige med Gennemgangen af Organisationernes Krav, og nye Forhandlinger vil blive optaget, naar Hovedstyrets Repræsentanter har gennemgaaet det foreliggende Materiale og formentlig har udarbejdet Ændringsforslag.

Ved Mødernes Afslutning rejste Organisationernes Repræsentanter Krav om, at Hovedstyrelsen skulde udfærdige nye Direktiver om Erstatning for Overtidsarbejde og sende disse til Distrikterne. Lov om Arbejderværn, som traadte i Kraft 1. Januar 1937 bestemmer som bekendt, at Overtid skal betales med Penge. Jernbanernes Bestemmelse om, at Overtid kan erstattes med *tilsvarende Fritid*, kan fra den Tid, Loven traadte i Kraft, ikke fortsat opretholdes.

Af Hensyn til Sagens store Betydning skal vi gengive de optagne Protokoller fra de to Møder, som afholdtes efter at de foreløbige Forhandlinger var afsluttet (Møderne holdtes 20. og 21. Januar).

Kontorchef Beichmann, som ledede Mødet, udtalte, at det afholdtes for at forhandle Spørgsmaalet om, hvilken Ordning man skulde træffe m. H. t. Afvikling af Overtid, som maatte paaløbe i Tiden fra 1. Januar 1937 indtil de nye Arbejdstidsbestemmelser, hvorom der nu forhandles, træder i Kraft.

Man diskuterede Spørgsmaalet, og nyt Møde blev fastsat til Torsdag den 21. Januar 1937 Kl. 11.

Den opsatte Protokol refereres:

Hovedstyrets Repræsentant bemærker, at han mener at burde anbefale overfor Hovedstyret, at Spørgsmaalet om, hvorledes Afvikling af Overtid, som maatte paaløbe i Tiden fra 1. Januar 1937 indtil de nye Arbejdstidsbestemmelser træder i Kraft, skal ordnes, forelægges for Arbejdsdepartementet.

Hovedstyrets Forhandler antog for sin Del, at Forholdet burde ordnes saadan, at nævnte Overtids-

godtgørelse udbetales med et Tillæg til Lønnen af 25 pCt. af Begyndelseslønnen eller Slutlønnen for henholdsvis Tjenestemænd, som staar paa Begyndelsesløns eller paa de øvrige Satser. Lønnen beregnes efter 2400 Timer pr. Aar. Beregning af Overtid sker som hidtil efter de i Hovedstyrets Cirkulære Nr. 476 anvendte Regler og Bestemmelser.

Spørgsmaalet om den endelige Procentsats maa finde sin Løsning i Forbindelse med Fastsættelsen af de nye Arbejdstidsbestemmelser.

Han gjorde opmærksom paa, at den i de gamle Bestemmelser fastsatte Sats, 50 pCt., var bygget paa Forudsætningen om Adgang til at afvikle Overtid med *Fritid*, hvilket den nye Lov om Arbejderværn ikke giver Adgang til. Nu maa al Overtid afvikles med Penge, jfr. Lovens § 19, 2.

Dertil kommer, at det praktisk talt er udelukket paa staaende Fod ved en Omlægning af Tjenesten og dermed følgende Omarbejdelse af Tjenestelisterne at faa den nuværende Anvendelse af Overtid indskrænket.

Det er muligt, at man, naar man faar Anledning til at foretage saadan Omlægning og Omarbejdelse kan komme mere bort fra Anvendelse af Overtid end nu.

Han tilføjer, at det var hans udtrykkelige Forudsætning, at denne Overgangsordning maa være kortest muligt, og at Arbejdet med Istandbringelsen af de nye Arbejdstidsbestemmelser paaskyndes mest muligt.

*Organisationernes Repræsentanter anførte:*

Satsen 50 pCt. Tillæg i Overtidsbetaling har været gældende siden Stortinget traf sin Beslutning af 18. Juli 1919 om Gennemførelsen af 8 Timersdagen for Statsbanernes Personale. I Lønoverenskomsten af 1933 om en frivillig midlertidig Afkortning af de offentlige Tjenestemænds Lønninger, vedtaget af Stortinget den 4. Juli 1933 hedder det i Punkt 11:

Efter § 1 i det almindelige Lønregulativ for de offentlige Tjenestemænd og i Lønregulativ for Tjenestemænd ved Statsbanerne, er der tidligst Adgang til at foretage Nedregulering af Lønningerne fra 1. Juli 1935. Ved denne Overenskomst udskydes det nævnte Tidspunkt til 1937.

Videre hedder det i samme Overenskomsts Punkt 8:

»I de almindelige Bestemmelser i Lønregulativet for »Tjenestemænd ved Statsbanerne« indsættes § 3 i »Almindeligt Lønregulativ for offentlige Tjenestemænd«. § 3 i Almindeligt Lønregulativ for de offentlige Tjenestemænd indeholder bl. a. følgende Afsnit: »Overtidsgodtgørelse beregnes efter en Timebetaling, som svarer til 150 pCt. af Begyndelseslønnen eller Slutlønnen for henholdsvis Funktionærer, som staar paa Begyndelsesløns og paa de øvrige Satser. Lønnen beregnes efter 2400 Timer pr. Aar.«

*Idet man henviser hertil, maa Organisationernes Repræsentanter bestride Jernbanens Ret til i Overenskomsttiden at nedregulere nævnte Sats for Overtidsarbejde.*

Bestemmelsen i Lov om Arbejderværn af 19. Juni 1936, § 19, Punkt 2, bestemmer bl. a.: »Tillægget skal være mindst 25 pCt.« Dette er en Mindstesats, som

aabner fuld Adgang til en højere Procentsats for Overtidsarbejde. Man har forstaaet Loven saaledes, at naar Bestemmelser i Tarifaftaler, som er indgaaet før denne Lovs Ikrafttræden, og som bl. a. maatte indeholde en anden Procentsats for Overtidsarbejde end nævnte Lovs Minimumssats, skal Satsene i Tarifaftalen gælde, indtil Aftalens Gyldighed er udløbet.

*Hovedstyrets Forhandler* bemærker, at han antog, at den samlede Bestemmelse om Overtidens Afvikling i de gamle Arbejdstidsbestemmelser maatte sammenlignes med Lovens nye Bestemmelser paa dette Omraade. Man kan næppe sige, at den Del af den gamle Bestemmelse, som aabner Adgang til Afvikling af Overtid ved Tilstaaelse af Fritid, er bortfaldet ved den nye Lovs Regler, medens den Del af den gamle Bestemmelse, som omhandler Godtgørelsen i Penge — den skal gælde.

Den gamle Bestemmelse danner et afsluttet Hele, som ikke paa den Maade kan spaltes op.

Er den gamle Bestemmelse død og borte, maa den antagelig være det i sin Helhed og ikke blot tildels.

Den nye Lov traadte i Kraft 1. Januar 1937 og fra denne Dato er formentlig den gamle Bestemmelse bortfaldet efter Hovedstyrets Forhandlers Mening i sin Helhed, og den nye Lovs Bestemmelser paa dette Omraade traadt i Kraft.

*Organisationernes Repræsentanter* anførte:

Organisationernes Repræsentanter maa fastholde deres Opfattelse af, at der i Overenskomsttiden ikke er Adgang til at nedregulere den omhandlede Sats for Overtidsbetaling. Denne Sats er indsat i Lønregulativets almindelige Bestemmelser, § 3, og er efter vor Opfattelse helt uafhængig af den Kombinationsordning i Arbejdstidsbestemmelserne, som Hovedstyrets Forhandler henviser til. § 3 i Lønregulativet peger tværtimod paa, at Overtidsgodtgørelse skal ses i Relation til Lov om Arbejderbeskyttelse, idet det i denne Paragraf anføres:

Overtidsarbejde skal søges begrænset til det mindst mulige og saavidt muligt i Overensstemmelse med Forudsætningerne i Lov af 11. Juli 1919 om Forandringer i og Tillæg til Lov af 18. September 1915 om Arbejderbeskyttelse i industrielle Virksomheder.

*Hovedstyrets Forhandler* henviste til sit tidligere anførte.

Sagen gaar nu til Departementet.

## VERDENSKRISEN OG DANMARK

(Fortsat.)

Saa højt var jo nemlig Verdens materielle Rigdom ved Krisens Udbrud bragt i Vejret, at man i de fleste Lande selv midt i Depressionens Bolgedal havde større Produktion pr. Indbygger end faa Aar i Forvejen og var i Stand til at underholde de mange Millioner Arbejdsløse paa et Eksistensniveau, som snarere har ligget højere end lavere end den Levestandard, den *beskæftigede* russiske Arbejder i de samme Aar har maattet nøjes med. Men

stor har Forbrugsindskrænkningen naturligvis alligevel været; Ølforbruget i Tyskland og Forbruget af Silkevarer i U. S. A. gik begge ned til det halve.

Jeg har allerede flere Gange berørt de Vanskeligheder paa det internationale Kapitalmarked, som førte til *den internationale Guldføds Sammenbrud*. Landbrugsvarernes og Raastoffernes Prissammenbrud, Verdenshandelens Indskrænkning og Kreditorlandenes Uvillighed til fortsat Laangivning gjorde det umuligt for en Række oversøiske Debitorlande at svare Renter og Afdrag af deres udenlandske Gæld. Med de faldende Priser krævede dette jo en stærkt forøget Eksportmængde. I Løbet af 1929 og 1930 forlod Australien, New Zealand, Canada og en lang Række sydamerikanske Stater mere eller mindre aabenlyst Guldføden. I Europa brød Paniken ud i *Østrig* i Maj 1931, hvor en Storbank brød sammen. Herfra bredte Paniken sig til *Tyskland*, hvorfra Udlandet allerede var begyndt at hjemtrække sine korte Laan i Efteraaret 1930 efter Nazisternes store urovækkende Valgsejr. Naar man tænker paa de skæbnesvangre Virkninger, denne Kapitalflugt havde for hele Verdens Økonomi, er det ikke for meget sagt, at Nazismens Sejr er et af de alvorligste Stød, Verdensøkonomien nogensinde har faaet. Naar Tyskland selv red Stormen af, uden at Markkursen styrtede i Dybet, beroede det alene paa Hoovermortoriet og de saakaldte Stillhalteaftaler, hvorved Tysklands Hovedkreditor gik ind paa foreløbig at lade være at trække allerede ydede korte Krediter tilbage. Tyskland havde det Held, kan man sige, at være blevet Skyldner i saa stor Stil, at dets Kreditorer ikke turde gaa løs paa det.

At de oversøiske Debitorlande eller et Land som Tyskland med en mægtig kortfristet udenlandsk Gæld kunde komme i den Situation ikke at kunne skaffe fremmed Valuta i fornødent Omfang, var ikke saa svært at forstaa. Men at ogsaa Verdens største Kreditorland, *England*, kunde komme ud for et Valutasammenbrud, det maatte ved første Øjekast forekomme ganske ubegribeligt. Vel havde Efterkrigsaaarenes Strukturændringer ramt Englands Kul- og Tekstilindustri, dets Skibsfart og Skibsværfter særlig haardt, vel kæmpede man siden 1925 med de Tilpasningsbesværligheder, som Genoprettelsen af Pundets Førkrigsparitet affødte; men naar England i September 1931 blev *tvunget* bort fra Guldet, skyldtes det ikke disse Forhold, men derimod Londons Stilling som Verdens Bankier. Det engelske Pengemarked var optraadt som Mellemed mellem franske Laangivere, som nu grebet af den almindelige Panik forlangte deres i Londons Banker anbragte Penge tilbage, og tyske Laantagere, hos hvem de udlaante Midler i Øjeblikket var frosset fast. En saadan pludselig Hjemtrækning af korte udenlandske Penge stiller et Land i en lignende Situation som den, der opstaar for en Bank i Tilfælde af et Run fra Indskydernes Side; den har jo ikke deres Penge liggende i Kassen, men har laant dem ud til Folk og kan ikke pludselig faa dem trukket hjem; paa samme Maade kan et Land blive udsat for at skulle præstere større Betalinger til Udlandet, end dets øje-

blikkelige Guld- og Valutarereserve tillader. Det var dette, der skete i England, hvis Opgivelse af Guldfo- den fulgtes af en Række Lande, der var mere eller mindre afhængige af det engelske Marked. Derved dannedes den saakaldte *Sterlingblok*. Det blev derved af endnu mere vidtrækkende international Betydning, hvad England nu vilde gøre med Pundet; men herom fik man meget lidt at vide.

I Modsætning til Guldfo- den, der sætter Oprethol- delsen af de faste Vekselkurser i Spidsen og derfor tvinger de forskellige Lande til en vis Ensretthed i deres Pengepolitik, tillader Papirfo- den hvert enkelt Land at føre en *selvstændig national Pengepolitik* afpasset efter det hjemlige Næringslivs Tarv. Det blev da ogsaa gentagne Gange fremhævet fra officiel engelsk Side, at Maalet for England nu maatte være at holde et konstant eller svagt stigende Prisniveau og saa lade Vekselkurserne finde deres naturlige Leje i Forhold hertil. Medens man hidtil ved fortsat Deflationspolitik forgæves havde søgt at tilpasse Pundets indre Værdi (udtrykt i Prisniveauet) til den ydre Værdi (udtrykt i Vekselkurserne overfor Udlan- det), man havde givet det, vilde man nu omvendt lade Pundets ydre Værdi tilpasse sig efter den indre. Vi kan ikke her fordybe os i de teoretiske og prak- tiske Vanskeligheder, der frembyder sig for en saa- dan Politik, men maa nøjes med at fremhæve, at der selvfølgelig er Forskel paa, om den drives af et enkelt Land, eller om en Række Lande mere eller mindre samtidigt slaar ind derpaa. Iøvrigt turde det være tvivlsomt, om England faktisk har fulgt denne Poli- tik. Paa den ene Side har Bank of England i det højeste været en meget lunken Tilhænger af Eks- pansionspolitikken, paa den anden Side er der meget, der tyder paa, at man udadtil snarere har søgt at holde Pundet undervurderet for at gavne engelsk Industris Konkurrenceevne.

Ogsaa i U. S. A. ramte Prisfaldet haardt. Som de engelske havde ogsaa de amerikanske Banker store Beløb indefrosset baade i Tyskland og Sydamerika, og nu saa de tillige deres indenlandske Debitorer, særlig Landmændene, blive insolvente i stadig sti- gende Tal. Bankfallitternes Antal steg næsten fra Dag til Dag. Ganske vist havde Hoover-Administra- tionen gjort en Række størstiledede Forsøg paa at pumpe Kredit ud i Omsætningen for paa denne Maade at bringe Prisfaldet til Ophør. Men dette mislykkedes totalt, og ved Præsident Roosevelts Til- træden i Marts 1933 var Situationen blevet saa kri- tisk, at hans første Regeringshandling blev at erklære almindeligt Bankmoratorium. Kort Tid efter forlod ogsaa Amerika Guld- den den 20. April 1933, ikke som England, fordi et Underskud paa Betalingsbalancen overfor Udlandet tvang dertil, men med det udtrykke- lige Formaal at skabe Prisstigning indadtil — altsaa Inflation eller Reflation, som det nye Slagord lød — og øget Konkurrenceevne for amerikansk Produktion udadtil.

Med de store Guldreserver, U. S. A. raadede over, var det i og for sig ikke nødvendigt at sænke Dol- laren for at gennemføre en Kreditudvidelses- og Prishøjnespolitik, og Dollarsænkningen kunde i

Virkeligheden højst faa en rent psykologisk Betyd- ning herfor ved at bibringe Folk *Troen* paa, at Pris- stigningen nu vilde komme. Samtidig kunde rigtig- nok ogsaa Usikkerheden omkring Dollarens Fremtid skabe *Frygt og Tilbageholdenhed* hos de private Pro- ducenter. Det var da heller ikke Alverden, man op- naaede i Retning af Opsving i den private Produk- tion, og det var vel Grunden til, at Præsident Roose- velt allerede i Januar 1934 for saa vidt vendte til- bage til Guld- den, som han fikserede en ny Dollar- paritet paa 59,06 pCt. af den gamle. Ganske vist bevarede Præsidenten den Ret, han havde faaet i 1933 til at sænke Dollaren helt ned til 50 pCt. af den gamle Paritet, men Meningen med den foreløbige Stabilisering var dog utvivlsomt at skabe Tillid og Tryghed. For saa vidt var det samme Maal, Roose- velt forfulgte, baade da han forlod Guld- den, og da han vendte tilbage dertil: Genoplivelse af det private Næringslivs Initiativ og Aktivitet. Men det er stadig ikke saa forfærdelig meget, han har opnaaet i saa Hensende. Det Opsving, det er lykkedes at skabe, hviler hovedsagelig paa de enorme Pengebeløb, det Offentlige har givet ud.

Lignende Møntnedskrivninger som den amerikans- ke fandt Sted i Tjeckoslovakiet i Februar 1934 og i Belgien i Marts 1935. I Italien har man ligesom i Tyskland et saa omfattende System af Valutarestriktioner, at Guldfo- den kun rent formelt er bevaret.<sup>1)</sup> I Virkeligheden er der kun fire Lande tilbage, som har bevaret den gamle Guldfo- den fra før 1931: Schweiz, Holland, Polen og Frankrig. Her fortsattes Defla- tionspolitikken ogsaa efter 1931 med yderligere Pris- fald, Produktionsindskrænkninger og Arbejdsløshed som Resultat. I Schweiz opgav man dog Deflations- politikken allerede i 1933, og et Forslag om Deva- luering var ikke langt fra at opnaa Flertal ved en Folkeafstemning i 1935. I *Holland* er Deflationsbe- stræbelserne ført adskilligt videre, men i begge Lande lider Næringslivet haardt under Møntens Overvurde- ring. Længst og stærkest arbejdede man paa Defla- tionen i *Polen* og *Frankrig*, men ogsaa i disse Lande synes man nu at have opgivet den, og i Stedet at gaa ind for en ekspansionistisk Politik. Nedskriv- ningen af de resterende Guldvalutaer kan derfor kun være et Tidsspørgsmaal.<sup>2)</sup>

Efter denne Slappelse af Deflationstrykket inden- for Guld- den kan man for første Gang siden *Lav- punktet i Slutningen af 1932 konstatere en opadgaa- ende Konjunktur hele Verden over*. Udenfor Guld- blokken har der jo lige siden 1931 været drevet en ekspansionistisk Politik, og her er Fremgangen der- for ogsaa som Helhed langt større. Alt i alt er det dog saaledes, at den industrielle Verdensproduktion i Aar har overskredet Niveauet fra 1929. Verdens- handelens Omfang er derimod, som jeg nævnte før, stadig langt mindre end forud for Krisen. Blandt de mest lovende Foreteelser indenfor Verdensøkonomien

<sup>1)</sup> Lirens Guld- den blev i Oktober 1936 nedskrevet med 41 pCt.

<sup>2)</sup> I Slutningen af September 1936 blev Pariserfrancen og Schweizerfrancen nedskrevet med ca. 30 pCt., Gylden med ca. 20 pCt.

er, at Forbedringen ogsaa omfatter Landbrugs- og Raastoflandene. Mindskede Lagre og Prisstigning paa de fleste Eksportartikler har stabiliseret Grundlaget for disse Landes Næringsliv og paany sat dem i Stand til at præstere forøgede Rentebetalinger. Samtidig er den internationale Gældsbyrde og navnlig da Mængden af kortfristede internationale Laan reduceret betydeligt.

Lavkonjunktoren maa derfor nu siges at være et overvundet Stadium. Men *Strukturkrisen har vi stadig at kæmpe med*. Det vigtigste, der i disse Aar er gjort i Retning af Tilpasning til Efterkrigstidens Strukturforandringer er vel Præsident *Roosevelts Landbrugspolitik*, som midlertidig standsedes ved en Højesteretsdom af 6. Januar 1936, men videreførtes ad nogenlunde de samme Baner ved en ny Lov af 29. Februar s. A. Maalet er Indskrænkning af Kornarealerne med 30 Mill. Acres. Midlet til at opnaa denne Omlægning er Præmiebetalinger til Landmændene; af Hensyn til Dommen skal disse dog nu ikke ydes direkte af Unionen til de enkelte Landmænd, men gennem Tilskud til Enkelstaterne.

Men selv om der saaledes er foregaaet en betydelig Konjunkturforbedring og en vis strukturel Afspænding, og Verdensøkonomien derfor haade konjunkturmæssigt og strukturelmæssigt er mere modstandskraftigt end i 1929, er der adskillige *Usikkerhedsmomenter*.

Først og fremmest *den spændte politiske Situation*, som jo kan faa uberegnelige Følger for det økonomiske Liv. Et varigt og paalideligt Opsving, hvori en Genoplivelse af Verdenshandelen indgaar som en væsentlig Bestanddel, er kun muligt i Tilfælde af en vis politisk Afspænding. Paa kort Sigt kan politisk Uro ganske vist godt stimulere den økonomiske Aktivitet i de enkelte Lande. Det er hævet over enhver Tvivl, at *Rustningerne* spiller en væsentlig Rolle i Øjeblikkets Opsving, men strukturelt er dette netop et af de alvorligste Faremomenter, idet Produktionskræfterne derved bliver skævt og ensidigt fordelt paa Omraader, der ikke skaber Grundlag for øget Produktion i Fremtiden. Ganske som under Krigen. Ogsaa bortset fra Rustningerne er det en Fare, at Opgangen i mange Lande er baseret væsentligt paa *offentligt Initiativ og offentlige Midler*. Selv hvor Tanken dermed hovedsagelig har været at sætte en Købeevne i Cirkulation, som kunde bringe det private Næringsliv over det døde Punkt, synes det meget vanskeligt paany at mindske det Offentliges Indsats, uden at Opgangen afslappes. Og hvor det Offentlige tillige som i U. S. A. og endnu mere i Tyskland har tilsigtet en *Omdannelse af Samfundet*, er det klart, at dette Hensyn let kommer til at kollidere med Bestræbelserne for at genoplive Privatinitiativet. Det er ret karakteristisk, at Opgangen i U. S. A. først tog stærkere Fart, da Højesteret havde kuld kastet NIRA-Eksperimentet. Men ogsaa i de Lande, hvor de sidste Aars Opsving overvejende bygger paa Privatinitiativet — det gælder navnlig i England — kan der være Fare for, at det snart vil naa sin Grænse. Kul- og Bomuldsindustriens Vanskeligheder bestaar stadig, og desuden har der utvivlsomt her som andet-

steds for en Del været Tale om en *Isoleringskonjunktur*. Naar et Land afspærrer sig fra Omverdenen i højere Grad end hidtil, som England gjorde det ved Overgangen til Protektionismen i 1932, bliver der *rent øjeblikkelig* Brug for en Mængde nye Fabriker og Bygninger, men i Længden er der ingen Tvivl om, at Handelsrestriktionerne modvirker Tilpasningen til Verdensøkonomiens ændrede Struktur. Desuden frygter man i England, at baade en Devaluering af Francen og den fortsatte Konjunkturforbedring i U. S. A. vil friste en Mængde udenlandsk og en Del engelsk Kapital til at søge bort fra London. Det er det dobbelte Tryk, den engelske Betalingsbalance derigennem kan blive udsat for, som stadig gør England uvilligt til at give Forhaandsløfter om en Valutastabilisering efter en fransk Devaluering. Paa den anden Side er det klart, at baade Opsvinget i U. S. A. og den stærke Forbedring i Frankrig, som alle venter efter Devalueringen, vil gavne England, hvis Økonomi i saa høj Grad er baseret paa international Handel. Skulde desuden, hvad der ikke er utænkeligt, Frankrig efter Devalueringen reducere sine kvantitative Importrestriktioner mod Lettelser i andre Lande, kan Verden komme til at opleve en uventet hurtig Formindskelse af Hindringerne for Verdenshandelen. Tænk paa, hvor hurtigt Krigstidens Restriktioner fejedes til Side. Ogsaa U. S. A. maa jo, hvis Roosevelt genvælges, antages at villo fortsætte sin Toldsænkningspolitik. Og man kan vanskeligt tro andet, end at England vil støtte en saadan Udvikling, som vilde være til saa uvurderlig Fordel baade for England selv og for Verden i dens Helhed. England forsvarede jo i 1932 Overgangen til Protektionismen med, at dens Hensigt var at bekæmpe Højprotektionismen i de øvrige Lande.

Mit Emne hed Verdenskrisen og Danmark. *Direkte* har jeg ikke hidtil sagt ret meget om Danmark. Men jeg har naturligvis søgt særlig at belyse de Sider af den økonomiske Verdenssituation, som har størst Betydning for vort Land. Denne Fremgangsmaado falder naturlig, fordi Krisen her i Landet hovedsagelig er kommet *udefra* gennem Verdensprisfaldet og Handelsrestriktionerne. Den særlige danske Deflationskrise, som fulgte efter Kroens Tilbageførelse til Pari i 1925, var sikkert i det væsentlige overvundet i 1929, selv om den havde svækket Modstandskraften mod yderligere Stød ikke mindst i Landbruget, hvor mango sad med dyrt købte Gaarde og stor Gældsbyrde.

Danmark var blandt de Lande, som *senest* rammtes af Verdensdepressionen. En Tid lang nød det danske Landbrug, som jeg før nævnte, godt af, at Priserne paa Korn og Foderstoffer faldt stærkere end Priserne paa de forædlede animalske Produkter: Smør og Flæsk. Det gjorde Produktionen af disse Varer ved Hjælp af *indførte* Fodermidler til en særdeles god Forretning, men det kunde selvfølgelig ikke hindre, at den danske Landmand, selv i den forædlede Form af Smør og Flæsk, fik mindre end før for sit *hjemmelavede* Foder, og efterhaan-

den blev jo ogsaa Prisfaldet paa de animalske Varer stærkere.

Her som andetsteds gjorde Krisen sig derfor ogsaa først og stærkest gældende i *Landbruget*. Man har beregnet, at de 200 000 selvstændige Landmænds Nettoindtægt gik ned fra ca. 500 Mill. Kr. i Driftsaaret 1929—30 til 200—250 Mill. Kr. i 1930—31, altsaa til under det halve. I anden Omgang maatte selvfølgelig denne svigtende Købeevne fra Landbrugets Side ramme Industrien og de øvrige Byerhverv, som hovedsagelig arbejder for det indenlandske Marked, men om egentlig Krise i disse Erhvervs-grene kunde man først tale i Efteraaret 1931.

Prisfaldet paa det danske Landbrugs Eksportvarer er maasko ikke helt uden Forbindelse med de nærmest foregaaende Aars *fabelagtige Udvidelse af vor egen animalske Produktion*. Antallet af Svin steg 1928—31 fra 3,4 til 5,4 Mill. Men det skyldtes dog utvivlsomt i aldeles overvejende Grad de tidligere omtalte Vanskeligheder, hvormed hele Verdens Landbrug havde haft at kæmpe i det foregaaende Tiaar, og den deraf foranledigede Afspærringspolitik paa vore vigtigste Afsætningsmarkeder.

## FRA MEDLEMSKREDSEN

### Rangering i Fredericia.

I Lokomotivtidende for 5. Februar d. A. er optaget en Indsenderartikel med Titlen »Rangering i Fredericia«, og hvori omtales en Overassistent Mikkelsen.

Vi er gjort opmærksom paa, at der paa Fredericia Station findes 2 Overassistenter, der hedder Mikkelsen, og for at undgaa enhver Misforstaaelse skal vi oplyse, at den Mand, der omtales, er Overassistent C. V. Mikkelsen.

Red.

### Lokomotivernes Reparationer.

At Lokomotivernes Reparationer og Udvaskning er et Hoveddiskussionsemne, hvor flere Lokomotivmænd er til Stede, er efterhaanden blevet en ubehagelig Kendsgerning, og enhver Lokomotivmand, der foretter Tjeneste paa den østjydske Længdebane, ved af Erfaringer, at siden Centraliseringen af Udvaskning og Maskinreparation er henlagt til Mdt., Aarhus H., kan man ved Fremførsel af Tog komme ud for øjendommelige og ubehagelige Overraskelser.

Straks efter denne Ordning's Ikrafttræden sporede man dens uheldige Virkninger paa mange Maader.

Lad mig i denne Forbindelse kun pege paa H og D Maskinerne, der gaar i de faste Maskinløb. Særlig typisk er det nu, at vor ellers glimrende H Maskine for flere af dem ikke har den Arbejdskraft, de før har haft, det være hverken med Hensyn til Damp-evne eller Trækkraft. Hovedgrunden hertil er i man-

ge Tilfælde mangelfulde, forcerede udførte Reparationer, forstoppede Kedelrør og Stenansamlinger i Lokomotivkedlen samt mangelfuldt periodisk Eftersyn. For D Maskinernes Vedkommende er det snart en fast Regel, at Regulatoren under Kørsel ikke er til at regulere. Paa Udvaskerdage bliver Regulatoren aldrig ompakket fra Bunden, men faar en Stump ny Pakning oven paa den gamle Pakning, endvidere bliver Regulatorspejlet saa godt som aldrig smurt.

Samtidig kan man efter Udvaskerdage overtage en Maskine med suspenderede Vacuumcylinder, Stanglagere, der hamrer og banker, Akselkiler, der trænger til Opspænding samt i mange Tilfælde dertil forstoppede Kedelrør og en eller flere utætte Støttebolte.

Sammenligning med tidligere Tidens Forhold, hvor saavel Maskindepotet som Personalet betragtede det som en Ære at have velreparerede Maskiner, skal jeg ikke her komme ind paa, men kun henvise til Mdt., Fh, hvis K Maskiner, efter at Udvaskningen af disse atter er flyttet til Fh fra Mdt., Ar, nu igen er i fineste Orden. Formaalet med min Kritik af ovennævnte uheldige Forhold er at slaa til Lyd for et bedre Samarbejde blandt Lokomotivpersonalet og de forskellige Faktorer ved Mdt., Aarhus H.

a) Lokomotivførere, der sætter Maskinen til Udvaskning, skriver alle Reparationer og ikke nøjes med de traditionelle Kedelventiler slibes og Bremsespænden, b) Reparationerne bliver udført, c) Ordre P. Nr. 6, periodisk Eftersyn, bliver overholdt.

Endvidere at Ab. Personale af Tog 919 skriver de nødvendige Reparationer, naar Maskinen gaar i Hus i Midt. i Ab. Det samme bør være en fast Regel for Fh Personalet af Tog 2964 efter Ankomst til Mdt. Ab.

Herved vilde mange af de Ulemper, som vedkommende Lokomotivpersonale er udo for, kunne afhjælpes ret betydeligt.

B. 33.

## UDDANNELSE AF MOTORFØRERE VED P. L. M.-BANEN I FRANKRIG

I Frankrig anvender nogle Jernbaner som bekendt en Del saakaldte Skinneautomobiler, d. v. s. Motorvogne bygget efter det almindelige Automobilprincip og med Gummihjul, der dog er særligt konstrueret til at køre paa Jernbaneskinner.

Indenfor det store Jernbaneselskab P. L. M. har Skinneautomobiltrafikken udviklet sig endnu mere end Motortrafikken her i Danmark. Selskabet har derfor stadig maattet uddanne flere og flere Førere af disse Vogne og kom saa til den Anskuelse, at det var rigtigst at oprette en Skole, hvor det Personale, der anvendes i denne specielle Tjeneste kunde faa den nødvendige faglige Uddannelse. Den paa-gældende Skole har Sæde i Dijon, og den har bestaaet siden 1. Juli 1935. Der er 2 Kursus, et for Motorførere og et for Reparatorer.

De vordende Motorførere tages fra Lokomotivpersonalet. Den første Udvælgelse af Aspiranterne

finder Sted ved en psyko-fysiologisk Undersøgelse. De Aspiranter, der bestaar denne Prøve, sendes saa paa Skolen i Dijon. Her bestaar Undervisningen i:

- a) Et Indledningskursus paa 1 Uge. Dette Kursus tager Sigte paa at udskille de uegnede.
- b) Et efterfølgende Kursus paa 2 Uger.
- c) Et Fulddannelseskursus paa 2 Uger for dem, som har kørt Skinneautomobiler, inden Skolen blev oprettet.
- d) Et Kursus i praktisk Tjeneste. Dette afholdes paa Strækningen Dijon—Epinal—les-Mines. Til dette Formaal raader Skolen over 4 Skinnebiler, 2 Diesel- og 2 Benzolvogne, der er sat ud af den normale Drift.

Ved Kursusets Afslutning afholdes der en skriftlig og en mundtlig Prøve. Den praktiske Uddannelse afsluttes endelig med nogle Køreprøver paa de Strækninger, hvor Aspiranterne er stationeret.

Personalet til Vedligeholdelse af Skinneautomobilerne udtages blandt dem, som har Kendskab til Motorer og deres Pasning. Deres Kundskaber i saa Henseende udvides ved et 2 Ugers Kursus, hvor de særligt undervises i Motorernes tekniske Beskaffenhed og Udbedring af de mest forekommende Skader.

Indtil nu har over 300 Mand gennemgaaet denne Skole, hvor ogsaa en Del tilsynsførende Tjenestemænd har faaet et særligt Kursus.

#### HOVEDBESTYRELSESMØDE DEN 23. OG 24. FEBRUAR 1937

Alle til Stede.

##### *Punkt 1. Forhandlingsprotokollen.*

Forhandlingsprotokollen oplæstes og godkendtes.

##### *Punkt 2. Meddelelser fra Formanden.*

Som sædvanlig er der ved Aarsskiftet udvekslet Nyt-aarshilsener med forskellige Personer og Organisationer, med hvem vi staar i Samarbejde.

Vi har anmodet om, at Elektroførerne oprykkes i 12. Lønklasse, men Generaldirektoratet har afslaaet dette, da der ikke er sket Forandringer i Stillingernes Karakter, siden de blev oprettede. Der er krævet mundtlig Forhandling om Sagen, som altsaa endnu ikke er afsluttet.

Gdt. har meddelt, at det var Tanken, at Aldersgrænsen i 1938—39 skulde ansættes til 66 Aar og i 1940—41 til 67 Aar, hvorhos det er Forudsætningen, at der inden den Tid er tilendebragt Undersøgelser og Drøftelser med Hensyn til en blivende Aldersgrænse. Vi har i den Anledning meddelt, at vor Organisation maa opretholde det tidligere fremsatte Krav om en Aldersgrænse paa 65 Aar.

Der har mellem de 4 Jernbaneorganisationer været forhandlet om Ændringer i Bestemmelserne om Skovkort, Aspiranters Frirejseret m. v., og der er Udsigt til en Del betydelige Forbedringer.

Der har været arbejdet for, at der betales Natpenge for de i Nattimerne faldende tjenestefri Ophold, der regnes som Tjeneste; men Finansministeriet har afslaaet dette, idet en Imødekommen af Ønsket formentlig vilde være i Strid med Tjenestemandsløven.

Den i Referatet af sidste Hovedbestyrelsesmøde omtalte Sag om en udstationeret Lokomotivfyrbøder, som ønskede et Nattillæg mere, end han ifølge Tjenestemandsløvens bogstavelige Opfattelse havde Krav paa, har været forelagt Finansministeriet, som imidlertid ikke har fundet Anledning til at ændre den tidligere Afgørelse.

De ligeledes i Referatet af sidste Hovedbestyrelsesmøde omtalte Sager angaaende Beregning af Timepenge i Stedet for Kørepenge under Kørsel paa fremmed Strækning har været behandlet i Fællesskab med Dansk Jernbaneforbund og Jernbaneforeningen, og der er fremsendt en Fællesskrivelse til Gdt.

En Sag angaaende Beregning af Rangergodtgørelse for en Tjeneste, hvor der efter Rangeringens Afslutning udføres Liniekørsel, er forelagt Gdt.

Der er gentagende behandlet en Sag angaaende Beregning af Funktionsvederlag til en som Lokomotivmester fungerende Motorfører. Gdt. har 2 Gange givet Afslag. Spørgsmaalet er af principielle Grunde rejst paany.

Fra Gdt. er til Udtalelse modtaget Udkast til en Ændring i Ordren om Foresattes Paategning af Ansøgninger om ledige Stillinger. Udkastet er tiltraadt, og den paa-gældende Ordre er udsendt.

I Maj f. A. afgik Lokomotivfyrbøder H. P. C. Henriksen, Helsingør, ved Døden, og der har været Formodning om, at Dødsaaarsagen skulde være et ham d. 3. Febr. s. A. overgaaet Uheld i Tjenesten, hvor han faldt ned i Kanalen og slog Ryggen. Direktoratet for Ulykkesforsikringen har afvist Muligheden for Forbindelse mellem det nævnte Ulykkestilfælde og Dødsaaarsagen. Sagen har derefter været Genstand for Undersøgelse hos en Hjertespecialist og en Nervespecialist samt hos Foreningens juridiske Konsulent. Paa Grundlag af de fra disse Autoriteter foreliggende Udtalelser er det vedtaget ikke at foretage yderligere i Sagen.

Vi har anmodet om Udvidelse af Antallet af Motorførere II i Viborg og Odense. Dette Ønske er imødekommet.

Under Hensyn til, at Forberedelserne til den kommende Sommerkøreplan endnu ikke er fuldt afsluttet, har det ikke været muligt at fastsætte noget endeligt Normativ for Lokomotivpersonalet. Den egentlige Drøftelse om disse Normativer vil først finde Sted, naar Forholdene kan overses, og de fornødne Ændringsforslag vil saa blive fremsat under Normeringslovens Behandling i Rigsdagen.

Som Følge af Nedsættelsen af Karenstiden for visse Motorførere II fra 5 Aar til 1 Aar, er der fra Gdt. modtaget Ordredudkast til Udtalelse. Organisationen har foreslaet en Rettelse, som er tiltraadt af Gdt.

Ved sidste Udpegelse af Personale til Lyntogene gjorde Hovedbestyrelsen som bekendt gældende, at de motoruddannede Lokomotivførere burde have disse Pladser, men Gdt. var dengang betænkelig, idet det formentes, at de paagældende ikke var tilstrækkeligt indøvede i den praktiske Motortjeneste. Da dette ikke længere kan siges at være Tilfældet, er Gdt.s Opmærksomhed paany henledt paa Forholdet, nemlig med Henblik paa Besættelse af de kommende Lyntogspladser.



En Motorfører II, som har søgt Togførerforfremmelse, beklagede sig over, at det saa ud til, at han vilde blive forbigaaet. Ved Indgriben fra Organisationens Side gik Sagen i Orden.

Værksted- og Remisearbejdernes Fællesorganisation har ønsket, at dens Medlemmer faar Adgang til Elektroførerpladserne og Benzinmotorførerstillingerne. Ved de i Sagen stedfundne Drøftelser har vort Standpunkt været, at vi fremdeles maa fastholde, at Pladserne i Togførertjenestestjenesten ene hurde tilfalde Lokomotivpersonalet. Sagen har derefter været til Forhandling med Gdt., som fandt det rigtigst at forblive ved den nugældende Ordning.

Gdt. har tiltraadt, at den i Tjenestetidsreglerne optagne Bestemmelse om, at der i Nattimerne kun maa indlægges en Hvilepause paa  $\frac{1}{2}$  Time, hvilken Regel ikke gjaldt det kørende Personale, ogsaa kommer til at gælde for Personalet i Rangerturene.

Vi har gjort Gdt. opmærksom paa, at der var en Fejl i Ordren om Forberedelsestiderne for ML-Vognene. Den paagældende Fejl er derefter blevet rettet, men under Hensyn til, at Ordre P. er under Optrykning, er dette sket ved Meddelelse til Personalet.

Som tidligere omtalt har vi anmodet Gdt. om, at Tjenesten for Depotforstanderen i Odense bliver lettet, men dette har Gdt. afslaaet.

Paa Foreningens fornyede Henstilling er den i 24. Tur i Slagelse indlagte Tjeneste, som paa visse Dage udførtes af Motorførere, definitivt ændret.

Vi har anmodet om, at der maa blive givet Helgoland Motorførerne den sædvanlige Forberedelses- og Afslutningstid paa 15 Min., naar de tiltræder eller afslutter deres Tjeneste ved Perron paa København H.

En Afdeling beklagede sig over, at to Medlemmer, efter at Tjenestefordelingsforhandlingerne med Distriktet var tilrettelagt, havde rettet Henvendelse til Distriktet og givet det Udseende af, at de handlede paa Afdelingens Vegne. Det er meddelt de paagældende, at det alene er Afdelingsbestyrelsen, som fører Tjenestefordelingsdrøftelser med Distrikterne.

En Motorfører havde faaet en Fridag for lidt i et Kvartal; men Distriktet vilde ikke anerkende dette. Ved Organisationens Indgriben gik Sagen dog i Orden.

Som tidligere omtalt har Dansk Jernbaneforbund ønsket fastsat visse Regler m. H. t. Togførerforfremmelsescienciummet for de fra Togtjenesten udgaaede Motorførere. Der foreligger nu et nyt Forslag i denne Sag, og da dette Forslag maa siges at tage fornødent Hensyn til alle de gamle Motorførere — idet disse i indtil 5 Aar efter den nye Ordning ikrafttræden bevarer deres hidtidige Plads i Forfremmelsesrækken til Togførerstillingen — er hemeldte Forslag tiltraadt.

Lokomotivfører Gjortsvang, Fa., har anmodet om, at der bliver arbejdet for Forhedring af hans Turancienciummet. Da Hovedbestyrelsen tidligere har beskæftiget sig med G.s Tjenestecienciummet og faaet Afslag i Gdt., har den ikke fundet Anledning til paany at beskæftige sig med denne Sag.

Fra Næstved har der været klaget over forskellige Forhold, hl. a. at Personalet ikke rettidigt faar Underretning om bevilgede Permissioner, samt at der har været anvendt en Haandværker til Motorførertjeneste. Distriktet meddeler, at de paaklagte Forhold vil ophøre.

Som tidligere meddelt har Motorførerne i Struer fremsendt Anmodning om, at der blev givet de fra Togtjenesten udgaaede Motorførere Adgang til at gaa op til Motorførerekskens 2. Del, saa de kunde blive Motorførere I, hvilken Sag Hovedbestyrelsen to Gange har taget Stilling til. Underafdelingen forespørger nu, hvorfor Spørgsmaalet ikke var til Forhandling paany paa Hovedbestyrelsesmødet i November. Meddelt, at Hovedbestyrelsen ikke kan tænkes at forandre den Beslutning, som er taget to Gange, men at Hovedbestyrelsens Stilling iøvrigt kan kritiseres paa Kongressen. Derefter er det samme Forslag gennem Viborg Motorførerafd. fremsendt til Kongressen; men da Viborg Afdeling paa Forespørgsel har meddelt, at det ikke er Afdelingens Forslag, og da det kun er Afdelingerne, der kan fremsætte Forslag til Kongressen, vil bemeldte Forslag ikke blive optaget i Dagsordenen.

Paa sidste Hovedbestyrelsesmøde behandledes en Sag vedrørende en Lokomotivfyrbøder, som ved Fastsiddet i Sneen i forrige Vinters Sneperiode paadrog sig Sygdom, for hvilken han endnu ikke er fuldt helbredet. Det er lykkedes at skaffe den paagældende en Tjeneste, han kan bestride, indtil han, naar han er helt helbredet, kan vende tilbage til sin gamle Gerning.

I Anledning af den til Efteraaret forestaaende Nedlæggelse af Ms. Depot har de personalemæssige Forhold været drøftet ved et Møde i Ms., i hvilket baade Gdt., Distriktet og Organisationen deltog, og hvor hver enkelt af Personalet fik Anledning til at fremsætte deres Ønsker. Administrationens Repræsentanter lovede at stille sig villig overfor Personalet. (Sagen har været udførligt omtalt i D. L. T.)

Der har været Vanskeligheder med Vandgivningen paa Thybanen, og da en Henvendelse i Distriktet ikke har bragt tilfredsstillende Resultat, har Sagen været drøftet med Gdt., som har lovet at undersøge Spørgsmaalet.

Sagen angaaende Lædertaske til Motorførerne er nu i Orden. De første af disse Tasker er allerede udleverede.

Foranlediget ved en Artikel D. L. T. meddeler 1. Distrikt, at Forandringer i Badeværelsesforholdene i Kh. vil blive paabegyndt snarest efter 1. April d. A.

Med 1. Distrikt er ført nogle Drøftelser om Forandringer i Lokaleforholdene i Korsør. Sagen sendes med Distriktets Anbefaling til Gdt.

Paa Organisationens Henstilling har Gdt. tidligere givet Tilsagn om Anbringelse af Reparationsbog paa hvert enkelt Lokomotiv, dette Tilsagn er nu blevet taget tilbage. Organisationen betragter dog ikke Spørgsmaalet som henlagt.

I Anledning af, at der paa nogle Strækninger opstilles Afstandsmærker foran Blokposterne og Pladerne paa disse Afstandsmærker vender modsat af, hvad de gør paa de samme Mærker foran Stationerne, har vi i Skrivelse til Gdt. gjort opmærksom paa, at Afstandsmærkerne bør være af samme Form, uanset om de staar foran et Signal af den ene eller den anden Type.

Pens. Lokomotivfører Rønne har skænket sin Feriehjemmandel, 120 Kr., til Feriehjemmet.

Da det har vist sig, at Vandværket ved Feriehjemmet ikke længere er i Stand til at forsyne alle Mødejernes Ejendom med Vand, er Forholdene undersøgt, og det er resulteret i, at der laves et helt nyt Vandværk. Udgiften fordeles ligeligt mellem de 4 Interessenter.

I Lighed med tidligere Aar er der bevilget »Julestjernen« et Tilskud paa 25 Kr.

Endvidere er der som sædvanlig behandlet en Del Spørgsmaal af mere lokal Art eller af personlig Beskaffenhed.

Formandens Meddelelser godkendtes.

*Punkt 2. Meddelelser fra de faste Udvalgt.*

Samtlige Statsbane- og Privatbanorganisationer har drøftet Spørgsmaalet om Indstilling angaaende Repræsentation i Trafikkommissionen. Drøftelserne resulterede i et Forslag om, at Sekretær Vejre, Dansk Jernbaneforbund, og Togfører Herlak, Privatbaneforbundet, indtræder i Kommissionen; vor Organisations Formand og Jernbaneforeningens Formand er Stedfortrædere.

Forsikringsforeningen for Tjenestemænd ved Statsbanerne har ønsket at holde Møde med Tillidsmænd forskellige Steder i Landet; foreløbig har der været afholdt Møder i Kø. og Sg.

C. O. har tilskrevet Finansministeriet angaaende tuberkuløse Tjenestemænds Pensionering efter Tuberkulose-loven samt om Forhøjelse af Reguleringstillæget; denne sidste Sag forudsættes tilstrækkeligt bekendt gennem Pressen.

N. L. F.s Kongres er ansat til den 14., 15. og 16. Juni d. A. i Oslo.

Marketenderierne i København har udloddet 8000 Kr. af Overskudet til Organisationerne. Værksted- og Remisearbejdernes Fællesorganisation faar 5740 Kr., vor Organisation 2255 Kr., endelig er der tilskudt Marketenderiernes Hjælpefond 750 Kr.

*Punkt 3. Meddelelser fra Hovedkassereren.*

Hovedkassereren fremlagde en Regnskabsoversigt for Aaret 1936. Balancen var Kr. 674 685,75, hvilket for Aaret 1936 er en Formuefremgang paa 13 695,31 Kr.

I Tilslutning hertil fremlagde *Ekspeditøren* Regnskab for D. L. T. for 1936. Der havde ikke været helt den paaregnede Annonceindtægt, saaledes at Annoncevirksomhedens Tilskud til Teksten vil blive ca. 200 Kr. mindre end beregnet.

Begge Regnskaber godkendtes.

*Punkt 4. Fastsættelse af Kongres.*

Det vedtoges at afholde ordinær Kongres i Aarhus den 4. og 5. Maj d. A.

De fra Afdelingerne modtagne Forslag, ialt 62, blev gennemgaaet. Endvidere vedtoges det at fremsætte Forslag for Kongressen tagende Sigte paa Dækning af D. L. F.s eventuelle Forpligtelser overfor C. O., nemlig hvis denne Organisation udskriver Understøttelser.

Det overlodes Formanden og Sekretæren at opstille de forskellige Forslag i Kongressens Dagsorden.

Ved Lodtrækning afgjordes det, at der af Hovedbestyrelsen skal afgaa 2 Lokomotivfyrbødere og 1 Lokomotivfører. Det afgjordes endvidere, at følgende afgaar: Johs. Hansen, P. Jensen, K. Svendsen og O. Løvborg.

Herudover behandlede forskellige Spørgsmaal med Hensyn til Indbydelse af Gæster, Arrangements m. m.

*Punkt 5. Behandling af foreliggende Sager.*

Paa Grund af Forandringen i Jubilæumsancienniteten, som vil bevirke, at betydelig flere end paaregnet vil faa

Jubilæum i 1937 og 1938, er der for Lokomotivførernes og Motorførernes Jubilæumsforening i Aarhus opstaaet Vanskeligheder, hvorfor den anmoder om et Laan, der tilbagebetales i Løbet af 2 Aar. Det ansøgte bevilgedes.

Arbejdernes Fællesorganisation i Bov i Sønderjylland agter at lade opføre en Forsamlingsbygning, saa Arbejderne i den Grænseegn, hvori Sognet ligger, har et eget Forsamlingssted. Der anmodes om Støtte til Foretagendet. Under Hensyn til, at der endnu ikke foreligger detaljerede Oplysninger, henlagdes Sagen til et senere Hovedbestyrelsesmøde.

Ro. Lokomotivfyrbøderafdeling andrager om et mindre Tilskud til at hyggeliggøre Forholdene paa Opholdsstuen. Imødekommet.

*Punkt 7. Eventuelt.*

Forskellige mindre Forhold drøftedes.

E. K.



DANSK LOKOMOTIVMANDS FORENINGS  
KONGRES

er fastsat til den 4. og 5. Maj 1937 i Aarhus.  
Nærmere Meddelelse fremkommer senere.

KONGRESSEN I NORDISK LOKOMOTIVMANDS  
FORBUND

Paa et Formandsmøde i Stockholm indenfor N. L. F. er det fastsat, at Kongressen skal afholdes i Oslo i Dagene 14., 15. og 16. Juni 1937.

Til Oplysning for dem, der ønsker at deltage i Turen, er Anmeldelsesfristen fastsat til den 20. Maj, og Anmeldelse om Deltagelse maa derfor være Kontoret i Hænde til nævnte Dato.

Det mere udførlige Program vil fremkomme senere.

TAKSIGELSE.

Modtag alle vor hjerteligste Tak for udvist Deltagelse ved vor kære Søn og Broders Begravelse. Tak til D. L. F. Aarhus Afdeling for Fanens Tilstedeværelse.

Paa Hustrus, Børns og egne Vegne

A. C. Andersen, Portør,  
Aarhus H.

LOKOMOTIVFØRERNES SANGFORENING

Spillelokalet er fra og med Onsdag d. 3die Marts flyttet til Centralbane-Hotellet, Halmtorvet Nr. 14. Lokalet er optaget den 1ste Mandag i Maanedens; vi mødes saa den 1ste Onsdag i Maanedens og derefter hver Mandag.

Indgangen til Lokalet er til højre for Hovedindgangen. Stor Tilslutning forventes.

P. B. V.  
Andreasen.

**SJÆLLAND-FALSTERSKE BIBLIOTEK**

Fra Medlemmerne er der ikke fremkommet Forslag til Valg pr. 1. Maj d. A. af Bestyrelsesmedlemmer, Revisor og Suppleanter, hvorfor de fratrædende ifølge Vedtægternes § 6 betragtes som genvalgte.

Den ordinære Generalforsamling afholdes Lørdag den 20. Marts d. A. Kl. 20 i Bibliotekslokalerne, Hovedbanegaarden.

*Dagsorden:*

1. Aarsberetning.
2. Regnskabet fremlægges.
3. Eventuelt.

**FORENINGEN AF PENSIONISTER VED DE DANSKE STATSBANER**

Det bringes herved til Medlemmernes Kundskab, at den aarlige Generalforsamling i Aar vil blive afholdt i Aarhus Onsdag den 12. Maj Kl. 2 Eftm. Dagsordenen og Regnskabet m. m. vil senere blive bekendtgjort.

Foreningen havde den Glæde i December 1936 at kunne uddele 13 Legatportioner à 25 Kr., de fleste til Enker.

Da det er oplyst, at enkelte Medlemmer formener ikke at have modtaget noget Medlemskort, meddeles, at en Genpart kan faas tilsendt ved Henvendelse med fornødne Oplysninger til Formanden, pens. Stationsforstander Wolf, Gl. Kongevej 3, 2. Sal, København V.

Foreningen har atter i det forløbne Aar haft Tilgang af en Del nye Medlemmer, men der burde have indmeldt sig mange flere for derved at støtte Pensionisternes fælles Interesser. Kontingentet er jo kun ringe, nemlig 30 Øre eller 75 Øre *aarligt* eftersom Pensionen er under eller over 1 000 Kr. Det første Aar erlægges tillige et Indskud af 25 Øre. Betalingen sker ved Fradrag i Pensionen den 1. Juli.

Indmeldelse kan ske ved at udfylde nedenstaaende Kupon og sende den til Formanden, helst *inden* 1. Maj.

*Bestyrelsen.*

Undertegnede indmelder sig herved i Pensionistforeningen. Min Pension er  $\frac{\text{over}}{\text{under}}$  1 000 Kroner aarlig.

Pensionskort Nr.: .....

Fulde Navn: .....

Tidligere Stilling: .....

Nuværende Postadresse: .....

Pensionen udbetales paa Station: .....

Pensionen tilsendes pr. Postgiro (besvares med Ja eller Nej) .....



*Omstigning mellem den elektriske Bane og Københavns Sporveje.*

Som det vil være bekendt, er der flere Steder i Udlandet Samarbejde mellem Banerne og de kommunale Sporveje, saaledes at man kan stige om fra det ene af disse Befordringsmidler til det andet. Efter Forlydende skulde der være nogen Udsigt til, at der for Københavns Vedkommende kan træffes en lignende Ordning, saaledes at der kan købes Billetter, som haade gælder til Sporvogn og Bane eller omvendt.

*Nedlæggelse af Sydfynske Baners Station i Odense.*

Odense Byraad har taget Stilling til et Projekt, der gaar ud paa at nedlægge de sydfynske Jernbaners Station i Odense og føre Svendborgbanen direkte ind til Statsbanernes Station. Sydfynske Baner vil hermed opnaa en Besparelse fra 150,000 til 175,000 Kr. om Aaret, og da der alligevel skal bygges nye Statsbanestation, vil der ogsaa for D. S. B. kunne opnaas Besparelser. Endelig opnaas der ved denne Omlægning, at 3 meget generende Jernbaneoverskæringer i Odense By kan nedlægges.

Omlægningen vil koste ca. 1 Mill. Kr., men Odense Byraad haaber at faa Tilskud af Vejmillionerne.

*Nationalisering af de franske Statsbaner.*

Det franske Parlament vedtog umiddelbart før Nytaar en Lov, hvori der bl. a. findes en Bestemmelse om, at Regeringen inden den 21. Marts 1937 skal udarbejde og forelægge Rigsdagen en Plan til Omarbejdelse af den hidtil gældende Jernbaneordning; Planen skal ligge inden for Rammen af en Koordination af de offentlige Trafikmidler.

Den omtalte Plan foreligger endnu ikke fra Regeringens Side, men da Spørgsmaalet nu er aktuelt, rejstes der fra andre Sider Krav, saaledes har Jernbanepersonalet og De samvirkende Fagforbund krævet Nationalisering af samtlige franske Jernbaner.

*J. T. F.*

*Situationen bliver spændt hos de engelske Jernbaner.*

Det engelske Lokomotivmandsforbunds ekstraordinære Kongres, der afholdtes for nogen Tid siden, besluttede, som tidligere meddelt, ikke at godkende det nationale Lønningssraads Beslutning, der indeholder en Tilbagevisning af Forbundets Krav. Det paalagdes Bestyrelsen at træde i Forbindelse med Jernbaneselskaberne paany for at søge at opnaa en tilfredsstillende Løsning. Lokomotivmandsforbundets Generalsekretær, Hr. Squance, erklærer i »Daily Herald«, at der allerede den 26. Januar d. A. var afholdt en Konference med Banernes Repræsentanter. Alle Forhandlingsmaskineriets Muligheder var altsaa blevet forsøgt uden Resultat, hvorfor Forbundets Bestyrelse havde Frihed til at gaa over til Aktion i Henhold til de paa Kongressen optrukne Retningslinjer.

Hvilke Retningslinjer Kongressen har trukket op, sagde Hr. Squance ikke noget om, men man ved, at passiv Modstand, en kort Proteststrejke, ja, maaske almindelig Strejke kan komme i Betragtning.

*J. T. F.*

*Gamle Lokomotivers Anvendelse.*

I Byen Harte nær Kolding har et Ingeniørfirma som bekendt i længere Tid foretaget Boringer efter Olie. Som Kraftkilde er hidtil anvendt 2 udrangerede Lokomotiver, og Firmaet har nu købt et 3. — A 134. Det sidst købte er allerede opstillet ved Boreanlægget.

Der er for saa vidt intet mærkeligt i, at de udrangerede Lokomotiver anvendes paa en Maade, som her omtalt. Derimod er det mere ejendommeligt, at Offentligheden kan blive ved med at følge visse enkelte Lokomotiver. Den her omtalte A-Maskine var med ved Brammingeulykken i 1913, og det har Dagbladene paa Koldingegnen peget paa nu, da de sidste Rester af Maskinen er opstillet dér.

Som det vil erindres, gjorde Dagbladene ved Fjenneslevulykken opmærksom paa, at det Tog, der da var Tale om, fremførtes af det samme Lokomotiv, som havde været med ved Vigerslevulykken.

**Rettelser til Adressefortegnelsen.**

*Lokomotivførerafdelingerne:*

Fredericia Afd.: Formandens Navn og Adresse rettes til: C. A. G. Jensen, Falkevej 4.

Brande Afd.: Formandens Navn og Adresse rettes til: Th. Jensen, Stationsvej.

Helsingør Afd.: Kassererens Navn og Adresse rettes til: H. C. Petersen, Ryesvej 8.

*Lokomotivfyrbøderafdelingerne:*

Struer Afd.: Formandens Navn og Adresse rettes til: M. Ejlertsen, Fredensgade 18.

Struer Afd.: Kassererens Navn og Adresse rettes til: S. H. Pedersen, Danmarksgade 25.

Aarhus Afd.: Kassererens Navn og Adresse rettes til: M. V. Rasmussen, Skovgaardsgade 2 B, 1.

Aalborg Afd.: Kassererens Navn og Adresse rettes til: N. C. Poulsen, Helgolandsgade 31, 1.

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

m. v. i Januar Maaned 1937 samt i Tidsrummet April—Januar 1936/37 og en Sammenligning med Beløbene i de tilsvarende Tidsrum i 1935/36 i runde Summer.

	Januar Maaned		1937	
	1937	1936	Forøgelse	Formindskelse
Personbefordring .....	4 480 000	4 310 000	170 000	
Gods- og Kreaturbefordring .....	3 470 000	3 110 000	360 000	
Postbefordring .....	660 000	670 000		10 000
Andre Indtægter .....	510 000	500 000	10 000	
<b>Indtægter i alt .....</b>	<b>9 120 000</b>	<b>8 590 000</b>	<b>530 000</b>	
Driftsudgifter .....	9 680 000	9 220 000	460 000	
Afskrivning .....	560 000	550 000	10 000	
Forrentning .....	1 060 000	980 000	80 000	
<b>Udgifter i alt .....</b>	<b>11 300 000</b>	<b>10 750 000</b>	<b>550 000</b>	
<b>Statens Tilskud til Driften .....</b>	<b>2 180 000</b>	<b>2 160 000</b>	<b>20 000</b>	

  

	April-Januar		1936/37	
	1936/37	1935/36	Forøgelse	Formindskelse
Personbefordring .....	54 410 000	52 340 000	2 070 000	
Gods- og Kreaturbefordring .....	36 780 000	34 640 000	2 140 000	
Postbefordring .....	6 460 000	5 810 000	650 000	
Andre Indtægter .....	4 900 000	4 930 000		30 000
<b>Indtægter i alt .....</b>	<b>102 550 000</b>	<b>97 720 000</b>	<b>4 830 000</b>	
Driftsudgifter .....	96 090 000	92 530 000	3 560 000	
Afskrivning .....	5 620 000	5 460 000	160 000	
Forrentning .....	10 350 000	9 550 000	800 000	
<b>Udgifter i alt .....</b>	<b>112 060 000</b>	<b>107 540 000</b>	<b>4 520 000</b>	
<b>Statens Tilskud til Driften .....</b>	<b>9 510 000</b>	<b>9 820 000</b>		<b>310 000</b>

*D. S. B. Januar 1937.*

I Forhold til Januar 1936 er Personbefordringsindtægten og Godsbefordringsindtægten steget med henholdsvis 170 000 Kr. og 360 000 Kr.; alt i alt en Stigning i Driftsindtægterne paa godt ½ Million Kroner.

De egentlige Driftsudgifter er steget med 460 000 Kr. Stigningen skyldes i det væsentlige forøgede Brændselsudgifter samt forskellige Betalings- og Posteringsforskydninger.

I den forløbne Del af indeværende Finansaar overstiger Driftsindtægterne de egentlige Driftsudgifter med ca. 6½ Mill. Kr.



**Udnævnelser fra 1.—3.—1937:**

Lokomotivfyrbøder F. O. Christiansen, Kbhavns Godsbg., til Lokomotivfører i Brande (min. Udn.).

Lokomotivfyrbøder O. S. J. Thiesson, Korsør, til Lokomotivfører i Gedser (min. Udn.).

Lokomotivfyrbøder H. A. Nielsen, Nyborg, efter Ans. ifl. Opslag til Lokomotivmester II i Nyborg (min. Udn.).

Lokomotivfyrbøder H. C. Petersen, Kbhavns Godsbg., efter Ans. ifl. Opslag til Motorfører II (L) ved Helgoland (min. Udn.).

Lokomotivfyrbøder C. Nielsen, Nyborg, efter Ans. ifl. Opslag til Motorfører II i Odense (min. Udn.).

Lokomotivfyrbøder K. E. Hansen, Randers, efter Ans. ifl. Opslag til Motorfører II i Viborg. (min. Udn.).

Lokomotivfyrbøder J. S. P. Søndergaard, Langaa, efter Ans. ifl. Opslag til Motorfører II i Viborg (min. Udn.).

**Forflyttelse fra 1.—3.—1937:**

Lokomotivfører O. W. Thorngaard, Brande, efter Ansøgning til Viborg.

**Afsked:**

Lokomotivfører R. C. N. Størregaard, Orehoved, efter Ansøgning paa Grund af Svagelighed med Pension fra 30.—4.—1937 (min. Afsk.).

Lokomotivfører N. P. Nielsen (Lyng), Korsør, efter Ansøgning paa Grund af Svagelighed med Pension fra 30.—4.—1937 (min. Afsk.).

Lokomotivfører A. Andersen, Aarhus H., efter Ansøgning paa Grund af Svagelighed med Pension fra 30.—4.—1937 (min. Afsk.).

Lokomotivfører V. A. H. Lund, Østerport, efter Ansøgning paa Grund af Alder med Pension fra 31.—5.—1937 (min. Afsk.).



**København**

**18 DAGE**  
OM AARET KAN  
DE LEVE GRATIS FOR  
DIVIDENDEN

**H.B.**  
HOVEDSTADENS  
BRUGSFORENING

**Helsingør Vin-Kompagni.**

Udsøgte Vine og Spirituosa.

Telefon 929.

**Fællesforeningen for  
Danmarks Brugsforeninger**

Hovedkontor:

**15 Njalsgade 15**

København

Telef. 4015.

Telef. 4015

**Støt vore Annoncører!**

**Slagelse**

**Jens Albrechtsen,**

Gl. Torv 10.

Lokomotivmændenes Guldmæl

**VALD. POULSEN**

»Trikotagehuset«

Underbeklædning og Børnekonfektion

Stort Udvalg — Billigste Priser

**Kontantforretningen.**

A/S J. P. NIELSEN - Stenstuegade

Leverandør til Vare- og Landbrugslotteriet.

Forlang hos Deres Købmænd det bedste Bagerimel

**„ATLAS“**

faas i 5 kg og 2½ kg Pakninger.

Aktieselskabet Slagelse Dampmølle.

**RIBE  
FUNKIS  
KAMIN**

er emaillet  
og leveres  
ien af følgen-  
de smukke  
klare Farver:  
**RØD · GRØN  
BRUN · SORT**  
og  
forskellige  
marmorerede

PATENTBESKYTTET  
FØRLANG BROCHURE

**Kan efter Ordre  
forsynes med indbygget  
Kedel for Centralvarme**

**A/S RIBE JERNSTØBERI**

REDAKTION: Soph. Jensen og E. Kuhn, førstnævnte ansvarshavende. 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) fidligere Louiselund,  
Kerteminde

# ENGELSK BEKLÆDNINGSMAGASIN

Telefon 346 NYBORG Telefon 346

# NORDISK KAFFE KOMPAGNI'S

**Kaffe er bedst!**

Forlang den hos Deres Købmand.



## C. Knackstredt

Telefon 550

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

Ingen Butiksleje,  
derfor **billigste Priser.**

Strandvejens  
**Kød- og Paalægsforretn.**  
J. Jørgensen.

Se mine Varer og hør mine Priser.

### Husk

## Karl Rosenbecks

Bageri & Conditori.

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

Støt vore Annoncører!

## BIL-KØRSEL

TROMLE  
Telef. Nyborg

# 782

## RICHARD LEHN

I. Kl. Herreekviperi. - Telef. 68

## Nyborg Herregaardsmejeri.

Fineste Mejeriprodukter!  
Tlf. 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

I ra R.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.

## NYBORG KULIMPORT

ved Chr. Petersen

Havnegade 6 og 3

Tlf. 15 og 23

## P. MADSENS Sparekassen

Slagterforretning,

Nørrehus, Nørregade 34.

Telf. 403.

Telf. 403.

for

**NYBORG BY**

**OG OMEGN**

## C. F. SCHALBURG

FORNEMME

VELLAGREDE

..... Aktieselskab .....

**KVALITETER**

Grundlagt 7. Juni 1817.

## Nyborg Dampvaskeri

Telefon 54

Husk!

## Ellen Hansen

Modeforretning  
Minka Jensens Effl.

Nørregade 10 - Telef. 594

## Jydske Strikkeriers Udsalg.

Indeh. H. Prehn.

Tlf. 665. Nørregade 16. Nyborg.

Alt i Trikotage.

## Nyborg Læderhandel

v. Th. Hansen,  
Nørregade 25.

Alt i udskåret Læder og  
Skomagerartikler til  
billigste Priser.

## Hotel Royal

Koncert & Solistoptræden

Østervemb

## LILLE-KONGEGADES KIOSK

Abonnement paa alle Ugeblade

Telegrammer i alle Anledninger

Telf. 454

A. IVERSEN

## Hansen & Hansen

STATSAUT. ELEKTRISKE  
INSTALLATØRER

Tlf. 366 Kongegade 12 Tlf. 882



FOSKA anbefales  
ogsaa til Mennesker  
med Forkalkning.

## 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.