



Nº 1

5. Januar 1938

38. Aargang

NYTAARSBETRAGTNINGER

De, som før Krigen var kommet et Stykke op i Aarene, har efterhaanden faaet en vis Talemaade: »I gamle Dage« . . . som en Slags Generalnævner for Aarene før Krigen, og det kan jo ikke nægtes, at Verdenskrigen af 1914 og den Tid, som er fulgt derefter, har skabt Omvæltninger paa mangfoldige Omraader.

Naar man i de saakaldte gamle Dage saa tilbage paa et Aar, var dette i bogstavelig Forstand ganske vist hverken længere eller kortere end et Aar er nu; men Krigen og særlig Efterkrigstidens Forhold har dog bragt det med sig, at Tiden nu flyver ganske anderledes hurtigt end tidligere; der skal nu udrettes meget mere, og der skal som Følge deraf ogsaa passes adskilligt mere paa Tiden. Ser vi f. Eks. tilbage paa Aaret 1937, maa dette i organisationsmæssig Henseende vel i Almindelighed betegnes som roligt, men der er dog en Mængde forskellige Forhold, som har været behandlet og er bragt til Løsning i dette Aar.

Statsbanerne har atter udvidet og moderniseret visse Dele af Driften. Til Trods for, at det fra visse Sider blev hævdet, at De danske Statsbaner fremtidig kun vilde udvide Driften ved Motorisering, og at det sidste Damplokomotiv derfor var blevet anskaffet, er der alligevel i Aarets Løb indkøbt nogle store Damplokomotiver, af hvilke Statsbanerne venter sig meget. I Efteraaret blev Storstrømsbroen taget i Brug. Aabningsdagen var omtrent en national Festdag, men midt i Festrusen blev der dog fældet en og anden Taare, nemlig af det Personale, som saa deres hidtidige Arbejdsomraade ned-

lagt, og som derfor maatte finde sig i Forflytninger. For vore Medlemmers Vedkommende lykkedes det at faa denne Side af Sagen bragt i Orden paa tilfredsstillende Maade; Administrationen stillede sig saa forstaaende, at alt det i Masnedsund stationerede Lokomotivpersonale fik Lov til at forblive dér.

Hvad det trafikmæssige angaar maa ogsaa de nye 4-Vogns Lyntog noteres. Det forløbne Aar har ogsaa bragt Løsning paa Spørgsmaalet om Lyntogsassistenternes normale Plads under Kørslen. Administrationen havde hidtil holdt paa, at der kun skulde være een Mand — Lokomotivføreren — paa Førerpladsen, medens 2. Manden skulde være i bageste Maskinrum. Men Organisationen fraveg ikke sit Standpunkt: at Lyntogene i Almindelighed bør være 2-mandsbetjent, d. v. s. at der under Kørslen bør være 2 Mand paa Førerpladsen, og Generaldirektoratet gik endelig ind paa vore Synspunkter, saaledes at det normale nu er, at der under Kørslen er 2 Mands-Udkig paa Lyntogene, idet 2. Manden kun maa fjerne sig fra Førerpladsen, naar han har nødvendigt Ærinde andetsteds i Toget.

Den mest betydningsfulde Nyordning i det sidst forløbne Aar er dog de nye Uddannelsesregler og den derefter opnaaede Enighed om deres Anvendelse baade paa Aspiranterne og med Hensyn til Lokomotivfyrbødernes Motoruddannelse. Da Grundlaget for disse Regler for nogle Aar siden blev lagt ved en Drøftelse mellem Repræsentanter for Administrationen og Organisationen, var det vort Standpunkt at søge

gennemført, at den yngre Del af Lokomotivpersonalet efterhaanden motoruddannes, saa der paa dette Omraade kunde skabes renere Linier, end Forholdet indtil da havde været, og det maa siges, at dette vort Standpunkt nu er blevet gennemført eller i hvert Fald staar umiddelbart foran sin Gennemførelse. Om faa Aar har alle de før 1937 ansatte Lokomotivfyrbødere, som ønsker Uddannelse i Motorvæsenet, haft Lejlighed til at gennemgaa denne Uddannelse, og det er let at se, at dette er af overordentlig stor Betydning for vore Medlemmer og vor Organisation i Fremtiden. Da vi fik de nye Regler, udtalte vi, at der manglede en Bestemmelse om Motoruddannelse af de ældre Lokomotivfyrbødere; denne Side af Sagen er nu løst, og det næste Skridt paa Vejen maa derefter blive Spørgsmaalet om automatisk Oprykning i Motorførerstillingerne.

Ved denne Lejlighed finder vi Anledning til at pege paa, at der i 1937 ogsaa er sket Ændring med Hensyn til Beregning af Jubilæerne. Tidligere blev 25 Aars Jubilæet beregnet efter Ansættelse som Lokomotivfyrbøder, medens 40 Aars Jubilæet blev beregnet paa Grundlag af den Dato, man var antaget ved Statsbanerne. Ved den nye Ordning er indført en ensartet Beregning, og saaledes at Aspiranttiden — dog højst 2 Aar — medregnes. Selv om den nye Beregningsform ikke har særlig praktisk Betydning paa nærværende Tidspunkt, saa vil det dog ikke vare mange Aar, inden den faar dette; thi den nye Ordning kan være medvirkende til, at Frikort til Statsbanerne opnaas 2 Aar tidligere end det ellers vilde kunne faas efter de nye Regler herom.

Hvad de lønmæssige Forhold angaar, lykkedes det i Foraaret at skaffe Tjenestemændene en Portion Reguleringstillæg mere end de efter Tjenestemandslovens Ordlyd havde Ret til. Det var den socialdemokratiske Regering, der stillede sig forstaaende over for C. O.'s Paavisning af de stedfundne Prisstigninger, for hvilke der ikke var givet os Dækning. Spørgsmaalet er som bekendt rejst paany i afvigte Efteraar, og vi føler os forvisset om, at Regeringen ogsaa i Aar vil forstaa, at der maa ydes Tjenestemændene en Godtgørelse for den stedfundne Fordyrelse i Leveomkostningerne.

To i Aarets Løb afholdte Kongresser, en i vor Organisation og en i N. L. F., viste for vort Vedkommende den nye Organisationsforms

Fordel i Forhold til den tidligere, og for N. L. F.s Vedkommende blev det udmærkede Samarbejde mellem de skandinaviske Lokomotivmænd understreget paany.

Beklageligvis er vi ikke blevet forskaanet for Ulykker, et Par saadanne har bortrevet 2 Kammerater; ved Jernbaneulykken ved Aalestrup mistede en af vore yngre Kammerater, K. V. Møller, Livet, og ved en Flyveulykke i Belgien dræbtes Sekretær N. Nathans fra I. T. F., en Mand, som var afholdt overalt i Jernbaneorganisationskredse.

Udadtil, d. v. s. ude i den store Verden, har 1937 været et Ufredens Aar. I Spanien raser Borgerkrigen fortsat videre; fascistiske, europæiske Stater søger efter Evne at støtte dem, som har gjort Oprør mod den lovlige spanske Regering. Et Forsøg paa at faa forhindret denne Indblanding i fremmede Anliggender maa desværre siges at være strandet. Japanerne gør Forsøg paa at »kultivere« Kina; der er ganske vist endnu ikke officiel Krig mellem de to Lande, men efter at japansk Militær i nogle Maaneder har dræbt mange Tusinde Kinesere og sønderskudt adskillige kinesiske Byer, tales der dog om, at det vil være nødvendigt at sende en formel Krigserklæring. Det er intet Under, at Arbejderklassen og de frisindede Befolkningslag Verden over ryster paa Hovedet ad den Slags Retfærdighed eller Selvtægt og forundret spørger, hvornaar Menneskene kommer til Fornuft.

I vort lille Land har vi efter Omstændighederne levet under nogenlunde rolige Forhold. Vi kan selvfølgelig ikke øve nogen Indflydelse paa, hvad der sker ude i Verden, eller diktere Stormagterne Betingelser, men takket være den socialdemokratiske Regerings Koldblodighed og Forstaaelse af de foreliggende Situationer maa det dog siges, at vi her lever under Forhold, som, selvom vi gerne vilde have dem forbedret, dog er af en saadan Beskaffenhed, at det vilde være et meget betydeligt Fremskridt for mange Millioner af vore Medmennesker Verden over, hvis de kunde opnaa tilsvarende Forhold, og det er ved Indgangen i det nye Aar vort Haab, at Regeringen ogsaa i 1938 maa have Kløgt og Held til at føre vort Land uskadt gennem de Storme, som næppe kan undgaas.

ENKEPENSION I NORGE

I Norge er en ny Ægteskabslov under Forberedelse. Ifølge denne skal Enkepensionen, hvor en offentlig ansat Tjenestemand efterlader sig to Hustruer — den ene fraskilt — deles imellem dem i Forhold til den Tid, de hver for sig har været gift med den paagældende Mand. Den Komité i Stortinget, som har behandlet Forslaget, har nu yderligere uddybet Bestemmelsen ved at foreslaa, at det Tidsrum, der ligger mellem 1. og 2. Ægteskab, skal komme den første Hustru tilgode som pensionsgivende Tid. Tillige foreslaas den Bestemmelse, at hvis den ene Hustrus Pensionsret bortfalder, tilfalder hele Enkepensionen den, hvis Ret fortsættes.

Dette Forslag er ganske interessant, og der kunde maaske nok fra et rent pensionsforsikringsmæssigt Synspunkt gøres en eller anden Indvending overfor det i Forslaget nedlagte Princip.

Men det moralske Synspunkt, der ligger til Grund for Forslaget, er jo dette, at det er urimeligt, at en Kvinde, som maaske i 20—30 Aar har været gift med en Tjenestemand og i Fællesskab med ham baade direkte og indirekte har afset til den Pension, der skulde sikre deres Alderdom, pludselig efter Ægteskabets Ophævelse skal være stillet paa fuldstændig bar Bund ved den tidligere Ægtefælles Død — og tilmed se, at en anden Kvinde nyder Frugterne af den Pensionsopsparing, som hun maaske i ringe Grad har ydet Bidrag til. Det norske Forslag rummer i hvert Fald Stof til Eftertanke.

PROFIT OG GODGØRENHED

Nogle Oplysninger vedrørende Statsbanepersonalets Forsikringsforhold.

Paa et Møde den 10. Februar 1936, bestaaende af Repræsentanter for de fire Jernbaneorganisationer, dannedes Forsikringsforeningen for Tjenestemænd ved Statsbanerne, omfattende Brand-, Tyveri-, Familieansvarforsikring m. v. Denne vor nyeste kooperative Virksomhed har siden den startede kunnet glæde sig ved stadig stigende Tilslutning.

Der er i den forløbne Tid ikke udfoldet nogen stærk Agitationsvirksomhed, men væsentlig kun udført et grundlæggende Organisationsarbejde, idet Bestyrelsen har ment, at Foreningen skulde udvikle sig paa det solide Grundlag, som ligger i de betydelige Fordele, den byder sine Medlemmer med Hensyn til Prisbillighed, Sikkerhed for retfærdig Skaderegulering, Fritagelse for Flytteanmeldelse m. m. — samt i det sunde Princip, at Jernbanepersonalet ogsaa paa disse Omraader vil være med til at styre sine egne

Sager, uden private Aktieselskabers dyre Medhjælp.

Vor Forening har nu tæt op mod 3000 Medlemmer, og Begæring om Overføring af Policer foregaar i en jævnt stigende Linie fra Maaned til Maaned, takket være Medlemmernes Forstaaelse, det glimrende Oplysningsarbejde, der er udført og stadig udføres af en Række Tillidsmænd fra saavel Dansk Lokomotivmands Forening som fra Dansk Jernbaneforbund, Jernbaneforeningen og Værksteds- og Remisearbejdernes Fællesorganisation.

Et af de private Aktieselskaber, der hidtil i meget stort Omfang har behersket dette Forsikringsomraade indenfor Statsbanepersonalet og tjent store Penge derved, er Forsikringsselskabet »Nye Danske«. Dette Aktieselskab drev Forretning gennem en af Selskabet afhængig Underafdeling, »Statsbanepersonalets Brandforsikringsforening« — hvis Forhold vi tidligere har omtalt.

Dette private Aktieselskab har allerede kunnet mærke Følgerne af vor kooperative Forenings begyndende Virksomhed, og da det meget rigtigt forudser, at det her staar over for et Foretagende, hvis Fremgang ikke alene vil fortsætte, men forstærkes Aar for Aar, har »Nye Danske« udfoldet en livlig Agitation for at trække Overgangsprocessen ud længst muligt. Dette skulde der rent konkurrencemæssigt intet være at sige til, men der er dog et Par Omraader, hvor vi gerne nærmere vil gøre opmærksom paa Aktieselskabet »Nye Danske« (Statsbanepersonalets Brandforsikringsforenings Fremgangsmaader).

Det ene bestaar i Bestræbelserne paa at forny de Forsikredes Policer over et Aaremaal af indtil 10 Aar.

Den anden er Selskabets Henvisning til den filantropiske Virksomhed det udfolder — og har udfoldet gennem Aarene.

Hvad den første Fremgangsmaade angaar, taler dens Hensigt for sig selv. Det gælder om at sikre sig de paagældende Tjenestemænds Forsikringer længst muligt ud i Fremtiden, saaledes at de uanset bedre og billigere Vilkaar andre Steder fra og uanset om de er tilfredse med Selskabet »Nye Danske« eller ej ikke kan løses fra dette Selskab.

Vor kooperative Virksomhed vil ikke anvende og mener heller ikke at behøve at anvende saadanne Midler; den binder ikke sine Medlemmer længere end de selv vil, og den har kun een Slags Præmie: den billigst mulige for den bedst mulige Forsikring.

Vi gør opmærksom paa dette Forhold, som adskillige desværre først har opdaget Perspektivet i, efter at de havde bundet sig til Aktieselskabet »Nye Danske« for et langt Aaremaal.

Hvad angaar »Nye Danske«s Henvisning til dets godgørende Virksomhed gennem Statsbanepersonalets Brandforsikringsforening, skal vi ogsaa fremsætte nogle oplysende Bemærkninger.

Vi bestrider ikke, at en saadan godgørende Virksomhed er foregaaet, men vi ønsker blot, at det skal gøres klart for alle Jernbane-Tjenestemænd, paa hvilken Maade, den er foregaaet, og navnlig — paa hvis Regning.

Til Belysning af dette Forhold har vi et saa godt Materiale, som Aktieselskabets egen Regnskabsopgørelse for en 10 Aars-Periode — den Organisationerne

skaffede tilveje under de Forhandlinger med »Statsbanepersonalets Brandforsikringsforening«, som fandt Sted i 1935.

Af denne fremgaar det, at Selskabet i 10 Aars Perioden 1921—1931 til filantropiske Formaal har bortskænket ca. 130 000 Kr., mens dets Nettoudbytte paa sin Brandforsikringsvirksomhed blandt Statsbanepersonalet var i samme 10 Aars Periode desforuden 180 000 Kr.

Dette vil sige, at de ca. 10 000 Jernbanemænd, der fra 1921 til 1931 havde deres Indbo brandforsikret i Statsbanepersonalets Brandforsikring, i disse 10 Aar betalte over $\frac{1}{4}$ Million Kroner i Overpræmie, d. v. s. 310 000 Kr. mere end nødvendigt for at have deres Forsikringer dækket. Det skal nemlig ogsaa bemærkes, at foruden de 310 000 Kr. gav »Nye Danske«s Forsikringsvirksomhed blandt Jernbanepersonalet yderligere et Overskud paa ca. 10 000 Kr. *aarlig*, som vi har kalkuleret medgaaet til Administrationen.

Vi synes derfor, at det er noget for frimodigt af Aktieselskabet »Nye Danske« i sin Agitation at slaa særlig stærkt paa sin filantropiske Virksomheds Strenge, thi paa den Maade, Filantropien her er foregaaet, kan man sikkert faa et hvilket som helst Aktieselskab i Verden til at yde Godgørenhed.

Jernbanepersonalet skal, naar man absolut vil rose sig af Filantropien, vide rigtig Besked med de faktiske Forhold, og det virkelige er, som vi ovenfor har anført, at hver Gang en Jernbanemand, der har haft sit Indbo brandforsikret i Statsbanepersonalets Brandforsikringsforening, af sin højt beregnede Præmie har givet 2 Kr. til Brandforsikringens Filantropi — har han givet 3 Kr. til »Nye Danske«s Aktionærer.

Bestyrelsen for Forsikringsforeningen for Tjenestemænd ved Statsbanerne og de Organisationer og Medlemmer, der staar bag os og har givet os Mandat til at føre denne Forening frem, har naturligvis intet imod Filantropi i sig selv, men vi har imod Filantropien, naar den bruges som Maske for Profitens Ansigt.

Dette Tilfælde viser i hvert Fald os straalende klart, at vi ikke bør overlade hverken vor Brandforsikringsforretning eller vor Filantropi til Bestyrelse af private Aktieselskaber. Begge Opgaver hviler bedst i vor egen Haand: Forsikringen i vor kooperative Forsikringsforening og Filantropien i de Hjælpesfonde, der bestyres af Organisationerne samt de særlig oprettede Fonde, hvis Midler uddeles af Statsbanerne og Personalets Repræsentanter i Forening.

Sammenblandingen: 1 Portion Godgørenhed og 2 Portioner Profit synes vi ikke er god — navnlig ikke, naar dens enkelte Bestanddele som her bestaar af en betalt Overpris paa en Vare.

Det er disse Kendsgæringer, Medlemmerne bør kende fuldt ud, naar de skal vælge mellem vor Forsikringsforening og »Nye Danske«, og de, der herefter skulde foretrække at blive i det sidstnævnte og endog binde sig til det for en længere Periode, skal da i hvert Fald ikke have truffet deres Valg under fejle Forudsætninger.

*Bestyrelsen for
Forsikringsforeningens for Tjenestemænd
ved Statsbanerne.*

FRA MEDLEMSKREDSSEN

— Og Tiden gaar!

I Bladet for den 5. December f. A. gives i en udmærket Leder Udtryk for Resultatet af de Forhandlinger, der har fundet Sted vedrørende Lokomotiv- og Motoraspiranternes Uddannelse. Endvidere oplyses det, at Uddannelsen nu skal foregaa saaledes, som Udvalget har foreslaaet.

Et betydningsfuldt Afsnit i Organisationens Historie er hermed afsluttet, og det tjener Organisationens Repræsentanter til Ære, at det nu fra allerhøjeste Sted er godkendt, at Motoruddannelsen indgaaer som et Led i den almindelige Lokomotivmandsuddannelse, hvorved er tilkendegivet, at Motortjeneren nu anerkendes som en Del af Lokomotivmændenes Arbejde. Det er at haabe, at den Veksel, der er udstedt paa de unge Lokomotivfyrbøderes Fremtid, maa kunne holde.

Ingen ved, hvad Fremtiden bringer. Om 10 à 15 Aar er Motoren maaske kassabel, og nye Fremdrivelsesmidler fører Togene over Skinnevejen. Men i Princippet er det nu fastlagt, at hvad enten Togene fremføres af Kul, Olie eller Elektricitet, saa rekrutteres Personalet fra Lokomotivmændenes Rækker. Skønhedskonkurrencernes og Tilfældighedernes Tid er forbi; den enkeltes Udseende og Forbindelser er ikke mere det afgørende; Kundskaber og Evner har atter faaet sin Plads i Solen.

Men med de stigende Krav, der stilles til Personalet: Psykoteknisk Prøve, Lokomotiv- og Motoruddannelse, Syns- og Lægeundersøgelse hvert 5. Aar o. a., burde der proportionalt følge Ændringer i Løn- og Arbejdsvilkaarene. Det er ikke alene en trist Kendsgærning, at Udviklingens røde Kirsebær bliver plukket til nedsat Betaling, men det er tillige beklageligt, at man bagefter løber den Risiko at faa Stenene i Hovedet. I saa Henseende har Lokomotivførerne paa deres Arbejdsfelt faaet Tidens Udvikling at mærke.

Mon Tidspunktet ikke skulde være inde til at optage en Realitetsforhandling om Ændring i de bestaaende Forhold, som kun avler Bitterhed og stemmer Tonen op i et Niveau, hvor den aldeles ikke hører hjemme. Diskussionen om Emnet maa nu have naaet den Form, hvor en Klaring er nødvendig. Motorførergeringen bør rykkes op i Lokomotivførerstillingen og blive et naturligt Led i Lokomotivførernes Arbejde. Vi maa naa dertil, at Bundancienniteten atter kommer paa sin gamle Plads, baade med Hensyn til Pligter og Rettigheder, og det hvad enten det gælder Forfremmelse eller Oprykning i Turene, saaledes at enhver ved Turvalg frit kan vælge indenfor de bestaaende Rammer: Damp eller Motor.

I Forbindelse med en Omplacering maa Spørgsmaalet om en Ændring af Tjenestetiden paa enmandsbetjente Maskiner tages op til alvorlig Overvejelse. Organisationen har med Anerkendelse og Respekt bygget Uddannelsesregler op for Fremtidens Lokomotivmænd, men glemmes maa ikke de Vilkaar, der bydes Lokomotivmændene i Dag, og som er af saadan Beskaffenhed, at en effektiv Indsats er nødvendig

for at bringe Tingene paa Plads. Og det synes ikke at være et for mørkt Billede, Formanden for Afd. 1 tegnede af Lokomotivførernes Fremtid; thi det er ikke alene med at komme tilbage til sit Hjemstedsdepot, at Billedet tegner sig mørkt, men ogsaa i de Grænsestridigheder, der er ved at opstaa blandt Personalet indbyrdes. En irriterende Undertone mærkes, saafremt en Motorfører mere end 2 Dage fremfører Tog med Damp, og omvendt naar en Lokomotivfører kører Motorvogn. Paa de Maskindepoter, hvor der baade findes motoruddannede Lokomotivførere og Lokomotivfyrbødere, opstaa der undertiden Uenighed om, hvem der tilkommer Motorafløsningen. Det har været hævdvunden Praksis indenfor Dampdriften, at Lokomotivførerne løser af paa Linien, og saaledes hør det ogsaa være i Motordriften. I den Overgangstid, hvori vi befinder os, er det vist bedst for alle Parter, at naar der er motoruddannede Lokomotivførere ved et Maskindepot, at de saa ogsaa anvendes til Afløsning paa Motorvognene.

Det kan med Sikkerhed fastslaaes, at Motoriseringen stadig vil fortsættes og derved skyde Lokomotivførerne tilbage til Godstogskørsel og Rangermaskine. Disse Tilstande kan ikke opretholdes, og der maa derfor snarest ske en Ændring, saaledes at det anerkendes paa allerhøjeste Sted, at det at føre Motorvogn ogsaa er Lokomotivførertjeneste. Det var en Glæde for dem, der overværede N. L. F.s Kongres, at høre, at de norske Kolleger havde faaet hævet deres Motorførere op i Lokomotivførerstillingen, medens vi i Danmark stadig maa se nye Motorførerstillinger blive opslaaet ledige. Det er paa høje Tid, at disse Opslagsstillinger bliver droppet. Antallet af motoruddannede Lokomotivførere er stadigt voksende, og den Dag nærmer sig med hastige Skridt, hvor der er flere motoruddannede Lokomotivførere end Motorførere. Og hvor det bærer henad, kan allerede ses paa nuværende Tidspunkt. Ved Struer Maskindepot blev ved normal Forflyttelse 2 Lokomotivførerpladser ledige. Disse Pladser skal ikke besættes, og som Grund angives, at der ved Sommerkøreplanskiftet skal ske en Omlægning af Driften fra Damp til Motor. Endskønt der ved Maskindepotet findes motoruddannede Lokomotivførere, der kan benyttes til denne Tjeneste, er det Mening at forøge Antallet af Motorførere og skære Antallet af Lokomotivførere ned. Denne Tendens er farlig og viser Administrationens Hensigt: Flere Motorførerstillinger og færre Lokomotivførerstillinger. Imod denne Tendens maa Organisationen kræve, at Tjenesten paa Motorvognene indgaar som et naturligt Led i Lokomotivførernes Beskæftigelse. Naar dette Princip bliver anerkendt, kan Medlemmerne paa sædvanlig Maade stemme dem i Tur efter Ønske og Anciennitet, enten de nu ønsker at køre med Damp eller Motor. Med Opmærksomhed vil Medlemmerne følge Bestræbelserne for at løse denne Sag paa tilfredsstillende Maade.

Struer, i December 1937.

Otto Løvborg.

DAMPLOKOMOTIVETS FREMKOMST OG TIDLIGSTE UDVIKLING

Bestræbelserne for at flytte en tung Genstand med den mindst mulige Kraft fremkaldte i Tidernes Morgen den Tanke at slæbe Genstanden henad Jorden, da der fordres mindre Kraft til at slæbe tunge Ting end til at bære dem. Det næste Skridt var at lægge Ruller under og forvandle den store Gnidningsmodstand til den meget mindre Rullemodstand. Senere kom Vognen med Hjul under; hvornaar kender man ikke, men det vides, at den har været kendt i over 4000 Aar.

Et Køretøj bevæger sig som bekendt lettere, jo jævner og glattere Underlaget er, og derfor gik Bestræbelserne for at forbedre Vognene og for at forbedre Underlaget Side om Side. En Vej, som ikke har et fast Underlag, faar Tid efter anden dybe Hjulspor af Vognhjulene, især naar Vejen er smal, og alle Vogne kører i samme Hjulspor. Det laa derfor nær at gøre Hjulsporene saa faste og jævne som muligt, og det gjorde man mange Steder ved at lægge Træplanker ned paa langs i Hjulsporene. Man gik endog saa vidt, at der paa Træplankernes indvendige Sider anbragtes en fremstaaende Kant, eller man anbragte en Sporkrans paa Hjulene, som modvirkede at Vognene løb ved Siden af Træplankerne. Deraf fremkom den første Træbane. Det var dog mest paa smalle Bjergværksveje, hvor tunge Laster skulde transporteres, de kom i Brug.

I England kom man for ca. 300 Aar siden paa den Tanke at beslaa Træplankerne, hovedsageligst i Kurverne, med Jern for at gøre dem mere modstandsdygtige overfor Slid. Paa det Tidspunkt var Træ saa billigt i Forhold til Jern, at ingen tænkte paa at erstatte Træplankerne med Jernskinner. I Bjergværkerne havde Vognhjulene en Sporkrans til at holde Hjulene paa Træbanen, hvorimod der paa almindelige Veje brugtes ovennævnte fremstaaende Kant paa Træplankerne.

Det varede 100 Aar inden man begyndte at bruge Jern i Form af støbte Plader i Stedet for Træplanker; det var dog ikke Jernets større Slidstyrke, der var Anledningen dertil, men derimod de den Gang lave Jernpriser. Og det viste sig nu, at der foruden en større Holdbarhed opnaaedes mindre Gnidningsmodstand mellem Hjulene og Underlaget, saa der med samme Antal Heste kunde trækkes flere Vogne ad Gangen. Tillige viste det sig, at Vedligeholdelsen blev meget billigere.

Ud fra disse Erfaringer bestemte en Grubeingeniør *Ben Curr* ved en Kulgrube ved Scheffield sig i 1776 til at anlægge den første Bane med Støbejernsskinner. De havde paa Siden en fremstaaende Kant til at holde Vognene paa Sporet. Sporvidden blev 5 engelske Fod, som var den almindelige Afstand mellem en Vogns Hjulspor. Naar Styrekantens Tykkelse trækkes fra Afstanden mellem de støbte Skinner bliver det 4 Fod $8\frac{1}{2}$ Tomme = 1435 mm, hvilket Spormaal nu bruges paa Jernbanerne næsten overalt. *Ben Currs* Skinne laa til at begynde med paa Træplanker, men senere støbte man Skinner med en Længde paa

ca. 1 m og en nedadvendende Ribbe i hver Ende og lejrede dem paa Stenblokke. Det prøvedes ogsaa at støbe Skinnerne i Kasseform og uden videre lægge dem paa Vejen.

Skinnerne med opstaaende Styrekanter kunde bruges af alle Slags Køretøjer, hvad man ansaa for en Fordel, dog holdt man sig ikke til denne Form, fordi der samlede sig Sand og Grus paa Skinnerne, som forarsagede Sporfløb. Man gik derfor over til Skinner uden Styrekanter og Vognhjul med Sporkrans, som det bruges nu. Skinnerne uden Styrekanter var 1,5 m lange og laa med Enderne paa Stenblokke. Den første Bane med den Skinne- og Hjulform var 20 km lang og blev bygget i 1801. Støbejernets Skørhed var ofte Anledning til Skinnebrud, og man prøvede derfor at bruge Smedejern. I 1808 fremkom de første Smedejernsskinner og havde et retvinklet Tværnsnit.

I 1820 opfandt en *John Benkinshaw* en Fremgangsmaade til Valsning af 4,5 m lange Skinner med Skinnehoved. Alene Længden af hans Skinne var en stor Fordel, da der derved kunde spares en Mængde Skinnesamlinger. De første Jernbanevogne var smaa og lette, i hvert Fald saa længe Skinnerne og Hjulene var af Støbejern, Hjulene sad den Gang ligesom nu fast paa Akslen, som løb i en Akselkasse. Til Trækkekraft brugtes Mennesker eller Dyr, og man klarede de værste Stigninger paa den Maade, at man med et Tov, der løb om en Tromle paa Stigningens højeste Punkt, forbandt en opadkørende Vogn med en nedadkørende, saa den førstnævnte blev hjulpet op af den sidstnævnte.

Ideen at anvende Dampkraft til at trække Vognene var allerede udkastet sidst i det syttende Aarhundrede af *Savery, Papin* o. fl., men ingen af dem naaede at gennemføre den. Den første, der konstruerede og byggede en Dampvogn, var den franske Ingeniør *Cugnot*, som i 1768 kørte med den paa Paris' Gader. Konstruktionen svarede dog ikke til det, den skulde, men havde forsaavidt Værdi, idet den fastslog, at der kunde køres med Dampkraft og bragte andre Ingeniører til at arbejde med Problemet. Det vides, at i Amerika beskæftigede *Oliver Evans* sig i 1772 med Konstruktionen af en Dampvogn. *James Watt*, Dampmaskinens Opfinder, og hans Kompagnon, *William Murdoch*, lod i 1784 en Dampmaskine til at trække en Vogn paa Gaden patentere, men den blev aldrig fuldført. Deres Maskine til den projekterede Dampvogn var en dertil ganske uegnet Lavtryksmaskine, og det synes, at Opfinderne under Maskinens Bygning er stødt paa saa store praktiske Vanskeligheder, at de har opgivet den. *Oliver Evans*, den foran nævnte Amerikaner, opfandt en Højtryksdampmaskine uden Kondensation og brugte den i 1799 paa en af ham bygget Dampvogn. I 1804 byggede han et Lokomotiv, som fik Navnet *Oructor Amphibolos*. Dette var saa fuldkomment, at han for Tusinder af Tilskuere kunde køre med det paa Filadelfias Gader. *Evans* manglede Midler til at fortsætte, og fik hverken Forstaaelse eller Anerkendelse af sin Samtid. Han døde i 1819.

Paa samme Tid prøvede mange Ingeniører at

bygge Dampvogne og Lokomotiver, saaledes *Trevethick* og *Vivian* i England, hvis Byggeri i 1804 var kommet saa vidt, at deres Lokomotiver løb paa en Bane i Syd-Wales. Lokomotiverne havde kun een Cylinder; den var 225 mm i Diameter og havde en Slaglængde paa ikke mindre end 1370 mm. Stempelkraften overførtes til Drivhjulene med en Drivstang og to Tandhjul, hvoraf det ene sad fast paa Enden af Drivstangen og det andet sad fast paa Drivhjulets Aksel. *Trevethick* og *Vivian* var de første, der fandt paa at lade Spildedampen gaa igennem Skorstenen.

Indtil 1813 troede man almindeligt, at Gnidningsmodstanden mellem Hjulene og Skinnerne var saa lille, at Lokomotivhjulene vilde løbe rundt paa Skinnerne, og Lokomotivet vilde blive staaende paa Stedet, naar Maskinen arbejdede, saafremt der ikke fandtes Tandhjul eller lignende, hvorved Lokomotivet blev drevet frem; dette virkede meget hemmende paa Lokomotivets Udvikling. For at faa større Gnidningsmodstand spekulerede *Trevethick* og *Vivian* paa at lave Drivhjulene ru paa Løbefladen, hvorimod *Blekinson* i 1811 anbragte en særlig Skinne, der var forsynet med Tænder, i hvilken et Tandhjul paa Maskinen havde Indgreb. *William* og *Edvard Clapman* tog i 1812 en Kæde til Hjælp, den laa imellem Skinnerne og var slyngtet om et Hjul paa Maskinen. Denne Fremgangsmaade gav paa Grund af Kædens store Gnidning ingen gode Resultater og maatte opgives. I 1813 konstruerede *Bruntun* et Lokomotiv som blev haaret af fire Hjul og havde kun een Cylinder, der laa vandret. Stempelstangen var forbundet til to Krykker, der paavirkede Skinnerne og skiftevis skubbete Lokomotivet fremad. De udgjorde saaledes et Par mekaniske Ben.

Samme Aar prøvede *Blackett* et Lokomotiv uden Skinnetandhjul, Kæder o. l. for at fastslaa, om Gnidningsmodstanden mellem Hjulene og Skinnerne var stor nok til at forhindre, at Hjulene gled paa Skinnerne, naar Maskinen arbejdede. *Blacketts* Forsøg blev kronet med Held; thi det viste sig, at Gnidningsmodstanden ikke blot var stor nok til, at Lokomotivet gik frem, men at der endogsaa var et Overskud af Adhæsion, saa det paa flade Strækninger kunde tage nogle Vogne med sig. Dette Lokomotiv havde kun een Cylinder og tillige et Svinghjul til at udligne Maskinens uregelmæssige Gang.

George Stephenson byggede i 1814 et Lokomotiv med to Cylindre. Det blev indsat i Driften den 25. Juli samme Aar. Cylinderdiameteren var 205 mm og Slaglængden 610 mm. Dampkedlen var cylindrisk, 2440 mm lang og 935 mm i Diameter. Igennem Kedlen gik der en 600 mm bred Ildkanal. Cylindrene var opretstaaende. Lokomotivet trak 8 Vogne paa ialt 30 t med en Hastighed af 6,4 km/T. Adhæsionslokomotiverne havde saaledes overbevist om, at der ikke krævedes særlige Hjælpemidler for Lokomotivets Fremdrift paa Skinnerne.

Stephenson og *Dods* byggede i 1815 nogle 2-cylindrede Lokomotiver uden Tandhjul. Cylindrene var anbragt lodret, en foran og en bag paa Kedlen og ragede et stort Stykke op over denne. Stempelstængerne styredes af Linealer og Krydshoved, hvorfra

Stempelstængernes op- og nedadgaaende Bevægelse overførtes af ligearmede Vægtarme og Drivstænger til Drivtappe paa Drivhjulene. Drivtappene var forsat 90 Grader. Hjulene var indbyrdes forbundne med Kobbeltænger eller med en Kæde uden Ende, som løb over to Tandhjul, der sad fast paa Hjulene, saaledes at Hjulenes Omdrejninger fulgte hinanden. De første Lokomotiver havde 4 Hjul, de senere 6 og de sidste 8 Hjul for at fordele Vægten bedre paa de lette Skinner.

I 1820 konstruerede *Georg Stephenson* et Lokomotiv med Kanalkedel. Kedlen, der laa paa et Stativ af Jern og Træ, var her for første Gang anbragt paa Fjedre, som hvilede paa Aksellejerne. Det havde to Cylindre med en Diameter paa 230 mm og Slaglængde paa 600 mm. Cylindrene stod lodret paa Kedlen. Drivhjulene var af Støbejern, 1350 mm i Diameter, og Drivakslerne var 90 mm tykke.

Timothy Hackworth, som senere blev Driftsleder paa Stockton—Darlingtonbanen, byggede i 1825 et Lokomotiv, paa hvilket Dampcylindrene for første Gang var anbragt paa Kedlens Sider. Samme Aar den 27. September aabnedes Stockton—Darlingtonbanen og blev drevet med Damplokomotiver alene. Det var den første Jernbane med regelmæssig Personbefordring, og det vakte stor Opsigt, at Hesten nu havde udspillet sin Rolle paa Jernbanen. Stephenson levede de fleste Lokomotiver, han havde paa det Tidspunkt bygget 16 Lokomotiver paa sin Fabrik i New-castle. Den blev grundlagt i 1823.

Indtil 1826 var Lokomotivhjulene helt af Støbejern, hvad der foraarsagede, at Hjulene ofte gik itu paa Grund af Skinnernes Paavirkning eller sprængtes under Kørselen. Dette raadede *Nic Wood* bod paa ved at lægge Smedejerns Bandager udenom Hjulstjernerne. I 1827 oprettede Bedlington-Værket et Valseværk for Hjulbandager.

I 1828 byggede *Robert Stephenson*, Georg Stephenson's Søn, et Lokomotiv med en cylindrisk Kedel, der var 2650 mm lang og 1350 mm i Diameter. Kedlen havde Fyrkanal, hvorfra to store Flammerør mundede ud i Skorstenen. Det havde to Cylindre, der var anbragt paa Siden af Kedlen med en Hældning paa 45 Grader. Stempelstængerne gik paa sædvanlig Maade igennem Støbøsninger og styredes af Krydshoveder og Linealer. Drivstængerne virkede paa to Drivtappe, forsat 90 Grader for hinanden paa et fælles Drivhjulssæt. Dette var med Kobbeltænger forbundet med et andet Hjulsæt.

Den største Vanskelighed, Lokomotivbyggerne havde, var at bygge en Kedel, som kunde præstere den fornødne Mængde Damp. Fordelen ved at lade Dampen ekspandere i Cylindrene kendtes endnu ikke, saa Dampforbruget var meget stort. Kedlernes Hedeflade var alt for lille, og dertil kom, at Trækken i Fyret ogsaa var for lille. Franskmanden *Marc Seguin* byggede en engelsk Lokomotivkedel om og erstattede Ildkanalen med et Antal Kedelrør; han opfandt i Virkeligheden Flammerørskedlen og lod den patentere i 1827.

En meget betydningsfuld Opfindelse blev gjort af den, der fandt paa at bruge Spildedampens Kraft

som Erstatningsmiddel for Trækken, man faar i den lange Skorsten, som bruges ved stationære Dampkedelanlæg. Der har staaet en stor Strid om, hvem der tilkommer Æren derfor. Som nævnt havde *Trevethick* og *Vivian* allerede i 1804 ladet Spildedampen gaa ud i Skorstenen. Nogle paastaar, at det først var *Hackworth*, der anbragte Spildedampsrørets Munding lige under Skorstenen, hvorved den udstrømmende Damp fremkaldte kunstigt Træk i Fyret, medens andre paastaar, at det havde *Stephenson* kendt i mange Aar. Sikkert er det, at det kun ved Spildedampens Trækvirkning har været muligt at skaffe den fornødne Damp.

(Fortsættes.)

RUSSISKE 7-KOBLEDE GODSTOGSLOKOMOTIVER

Ved *F. Spøer*.

De gode Erfaringer, de amerikanske, tyske og østrigske Jernbaner har indhøstet med 6-koblede Lokomotiver i en fast Lokomotivramme, har tilskyndet de russiske Baner til at bygge 7-koblede Lokomotiver under Anvendelse af den sædvanlige Fremgangsmaade med sideforskydelige Aksler og Hjulbandager uden Sporkrans. Forinden havde Russerne prøvet forskellige 5-koblede Lokomotiver med mekanisk Fyring, og endog et 1 D 2 + 2 D 1 Garrat-Lokomotiv med 19 t Akseltryk uden at opnaa det planlagte Resultat: at befordre et Tog paa 300 Vgl. over Stigningen 10 pro Mille med en Hastighed af 20 km/T. og under Brug af russiske Kul, der som bekendt har en daarlig Varmeevne.

De nye Lokomotiver er i Stand til at indfri de stillede Krav og trække 300 Vgl. paa Stigning 10 pro mille med 20 kms Hastighed og 140 Vgl. paa samme Stigning med 40 kms Hastighed. De vejer ialt 330 t pr. Stk. hvoraf 138 t er paa Drivhjulene. Den forreste Truck bærer 36,5 t og den bageste 30,5 t. Cylinderanordningen er »Tvilling« med Cylindrene anbragt udvendigt paa Rammen. Cylinderdiametere er 740 mm, Slaglængden 810 mm, og Drivhulsdiameteren er 1600 mm. Lokomotivets totale Hjulafstand er 17,32 m; den faste Hjulafstand er 10,62 m. Lokomotiv og Tender maaler ialt 33,72 m. Trækkekraften er 39,8 t. Lokomotivrammen er staaletstøbt og 132 mm tyk.

Det vanskeligste Problem var Lokomotivets frie Løb gennem Kurver. For at opnaa det er Sporkransen udeladt paa det tredje, fjerde og femte Hulsæts Bandager, og det første og andet Hjulsæt har i Aksellejerne en Sideforskydelighed paa 27 mm til begge Sider. Det sjette Hjulsæt har ingen Sideforskydelighed, men det syvende har 35 mm til begge Sider. Kobbeltængerne mellem det første og andet og mellem det sjette og syvende Kobbeltænger er udrustet med *Hagans* Universalled, som ledder Kobbeltængerne baade i lodret og vandret Retning. De tilsvarende Kobbeltæppe er kugleformet. Den forreste og den bageste Truck kan forskydes henholdsvis 140 og 35 mm

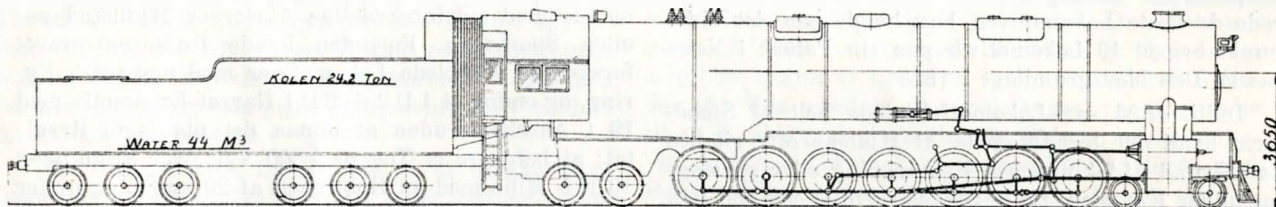
til begge Sider. Drivstangen er 4 m lang, men Afstanden mellem Cylinderen og Drivhjulet er saa stor, at Stempelstangen maa være omtrent lige saa lang, hvorfor den føres gennem et Styrelje imellem Krydshovedet og Cylinderen. Drivstangen vejer 775 kg, og Stempelstangen med Krydshoved vejer 1 115 kg, hvilket dog ikke har forhindret en god Udligning af de roterende og frem- og tilbagegaaende Masser.

Kedlen er af store Dimensioner. Rundkedlen er 2,7 m i Diameter; Fyrkassen er 4,8 m lang og 2,5 m bred, hvoraf der faas den enorme Risteflade af 12 m², som er nødvendig paa Grund af de russiske Kuls daarlige Kvalitet. Dertil kommer et 2,25 m langt Forbrændingskammer, som gør Fyrkassens Rumindhold 24 m³ større, og 4 Stk. 90 mm Vandrør, der bærer Murbuen. Kedlens Længde er 17,87 m, og den vejer 59,4 t. Den indeholder 138 Kedelrør 70 × 8220 mm og 48 Overhederkedelrør 170 × 8220 mm. Af Kedlens 448 m² store Hedeflade forekommer de 55 m² i Fyrkassen og 393 m² i Rørene. Den udvikler ca. 33 000 kg Damp i Timen. En Forbrænding af 400 kg Kul pr. m² Risteflade i Timen giver et Timeforbrug af Kul paa 4800 kg, som selvfølgelig indfyres mekanisk. Sætter man de russiske Kuls Værdi til 0,8 HK pr. kg, opnaas med den Kulmængde en Kraftudvikling paa ca. 4000 HK. Overhederen er af System

Chussow og bestaar af 6 Elementer 30 mm i Diameter. Kedlen fødes med to Spilledampinjectorer og to Friskdampinjectorer. Tenderen bæres af to 3-akslede Trucker og vejer 124 t.

Lokomotivets Dimensioner:

Cylinderdiameter	740 mm
Slaglængde	810 »
Drivhjulsdiameter	1600 »
Løbehjulsdiameter (forreste)	735 »
» (bageste)	1050 »
Hjulafstand (fast)	10620 »
» (total)	17320 »
Kedelmidlinie over Skinnen	3650 »
Damptryk	17 at
Hedeflade (i Fyrkassen)	55 m ²
» (i Rørene)	393 »
» (total)	448 »
Overhedeflade	176 »
Risteflade	12 »
Tjenstevægt (total)	330 t
Adhæisionsvægt	138 »
Trækkekraft	39,8 »
Tenderens Kulforraad	25 »
» Vandforraad	53 »
Lokomotivets Metervægt	10 »



ALUMINIUM

Det er ofte fremført, at det glubende Forbrug af Jordolie — i raa eller destilleret Form — Verden over har tæret paa Oliekilderne i den Grad, at Geologerne alarmerer om, at Jordolien snart vil være opbrugt. Det forbyrser ikke, det er hørt saa ofte, men naar Geologerne ogsaa siger, at der maa regnes med at Jordens Jernertsindhold vil være opbrugt om ca. 100 Aar, saa bliver Forholdet anderledes. Har Geologerne Ret med Hensyn til Jernet, saa kan det ved nærmere Undersøgelse ikke vække nogen Forundring, naar det tages i Betragtning, at der Jordens over bruges over 100 Millioner Tons Jern om Aaret. Ganske vist findes der i Jordens Skød overordentlig store Mængder Jernerts, men Ertsen indeholder mange Steder Arsen, et giftigt Grundstof, der i Reglen forekommer sammen med andre Grundstoffer, og som gør Jernertsen ganske uanvendelig til Fremstilling af Jern. Indtil Dato er det ikke opnaaet at finde en Fremgangsmaade til at fjerne Arsenforbindelserne fra Jernertsen.

Men det vil sikkert gaa med Jernertsen som med saa meget andet; der vil, forinden den er opbrugt,

være en bedre og lettere anvendelig Afløser fremme. Da Stenkul for Hundreder af Aar siden blev kendt og taget i Brug, var det jo ikke, fordi der ikke fandtes mere Træ, ejheller kom Dampmaskinen frem, fordi der ikke var Vind til at drive Vindmøller og Sejlskibe, ligesaa lidt som Jordolien har vundet saa stort Indpas, fordi der ingen Kul findes mere.

Jernets Afløser synes at blive Letmetallet Aluminium. Det findes i rigelige Mængder i Jorden og besidder saadanne Egenskaber, at det i stort Omfang kan anvendes som Erstatning for Jern. En Undersøgelse af Jordens Indhold i en Dybde af 10 Kilometer har vist, at medens Jernertsen udgør 4,5 pCt., saa er Aluminiumsindholdet 8 pCt.; det vil rent tal-mæssigt sige, at der findes omtrent dobbelt saa meget Aluminium som Jernerts, og saa maa der for Jernertsens Vedkommende fradrages de store Mængder, som er ubrugelige, fordi den er blandet med skadelige Stoffer, der ikke kan fjernes.

Erfaringerne fra at anvende Aluminium som Erstatning for Jern har godtgjort, at man paa mangfoldige Omraader kan bruge Aluminium uden at anvende Dimensioner, der kommer ret meget over Jerndimensionerne og derved opnaa betydelige Vægtbespa-

relser. Med dette taget i Betragtning fremgaar det, at Prisen paa Aluminium i Forhold til Jern maa beregnes efter Rumfanget og ikke efter Vægten.

I Industrien og i Husholdningen har Aluminium fundet en stor Anvendelse paa Grund af dets Modstandsdygtighed overfor almindelige Stoffers Tæringsangreb. Det gælder overfor Øl, Mælk, Fødevarer, alle Slags Olier og endog visse Syrer. Modstandsdygtigheden fremkommer ved, at der paa Metalfladen danner sig en tæt Ilthinde, som kun alkaliske Vædske opløser. Som bekendt er Aluminium ikke uangribeligt overfor Sodaopløsninger, men tilsættes der Sodaopløsningen blot 1 pCt. Natriumssilikat, vil derne danne en Hinde paa Aluminiummet, som Sodaen ikke kan gennembryde.

I Automobile, Autobusser, Flyvemaskiner og Jernbanevogne anvendes Aluminiummet paa Grund af sin ringe Vægt i Bestræbelserne for at bringe Dødelasten ned til Fordel for Nyttelasten. Til Luftskebe bruges Aluminium med en Tilsats af Kobber, det saakaldte Duraluminium, der er lige saa stærkt som Flusstaal. Til Strømledning gør Aluminium sig stærkt gældende især til Højspændingsledning, da dets Ledningsevne er ca. to Tredjedele af Kobberets, og til samme Ledningsevne har Aluminiumsledningen kun den halve Vægt af en Kobberledning. Prisen paa Aluminium er i Vægt over tre Gange saa stor som Kobber, men da Aluminiummets Vægtfylde kun er 2,7 imod Kobberets 8,9, saa er Rumfangsprisen paa Aluminium og Kobber omtrent den samme. I England er ca. 80 pCt. af samtlige Højspændingsledninger af Aluminium, og i Frankrig og Schweiz fortrænger Aluminiummet Kobberet til Højspændingsledning.

FAGBEVÆGELSEN I DAG OG I MORGEN

En aktuel Bog for alle Organisationsfolk.

Arbejdernes Oplysningsforbund har lige udsendt en »Blaabog«, en Materialesamling omfattende, som Titlen angiver: »Fagbevægelsen og de økonomiske Problemer«. Det er en overordentlig nyttig Bog, ja man kan sige en uundværlig Bog for enhver, som vil følge med i Organisationslivet og Samfundsudviklingen.

I en Række Afhandlinger og Artikler behandles her de mest brændende Spørgsmaal indenfor Fagbevægelsen, og det er kyndige Folk, som skriver om dem, hvad en Indholdsfortegnelse vil vise:

Th. Stauning: Fagforeningerne og den nationale Samfundspolitik.

Axel Olsen: Fagbevægelsen i Danmark siden Verdenskrigen.

Johs. Kjærboel: Haandværk og Industri under Valutacentralens økonomiske Politik.

Ludv. Christensen: Sociale Opgaver under den økonomiske Krise.

Knud Korst: Arbejderne og Landbrugets Problemer.

Niels Lindberg: Erhvervsomlægning og Erhvervsudvidelse i Danmark.

Fr. Dalgaard: Hvilken Støtte kan Fagbevægelsen yde Kooperationen?

Peder Christensen: Arbejderbevægelsens Erhvervsraad og dets Opgaver.

Erik Dreyer: Den internationale Arbejderorganisations socialpolitiske Virksomhed.

Frøde Kristensen: Verdensøkonomien og Danmark.

Harald Heie: Mellestanden faglig — politisk og økonomisk.

Poul Hansen: Ungdomsproblemer i det moderne Samfund.

Chr. Christiansen: Fagbevægelsen og Oplysningsarbejdet.

Vi vil anbefale vore Medlemmer at anskaffe denne Bog, som kan faas gennem Arbejdernes Oplysningsforbund, Nr. Farimagsgade 11, København K., og som — skønt den er 287 Sider stærk — kan faas for Kr. 2,40.

DEN NY PERSONALFORTEGNELSE

Personalfortegnelsen 1938 er nu udkommet. Den er i sin Ophugning holdt i samme Form som den sidst foregaaende; men den er udvidet med et nyt Afsnit, idet Aspiranter til de forskellige Stillinger — Maskinmestre, Styrmand, Lokomotivfyrbødere o. s. v. indtil Ledvogtere — nu er optaget i Fortegnelsen. hvor de fylder ca. 15 Sider.

For Lokomotivfyrbøderaspiranternes Vedkommende er den anførte Rækkefølge ganske vist ikke normgivende for, i hvilken Rækkefølge Ansættelse som Lokomotivfyrbøder skal finde Sted. Dette sker som bekendt efter Resultatet af Eksamenen; men det er derimod en udmærket Vejledning for Aspiranter og andre interesserede, de kan derved nogenlunde følge med i, hvornaar det bliver deres Tur til at komme paa Skolen.

Anciennitetslisterne er ført à jour indtil Oktober 1937. De Forfremmelser, som fandt Sted 1. November og 1. December er altsaa ikke naact at komme med; men dette er forstaaeligt, da det drejer sig om et saa stort Værk, og et Værk som, da det netop bygger paa Rækkefølge og Data, skal være nøjagtigt, hvilket naturligvis atter nødvendiggør en vis Tid mellem Udarbejdelsen og den endelige Udsendelse.

For vore Medlemmers Vedkommende er der jo sket en Del Forandringer, siden den sidste Personalfortegnelse udsendtes, og for dem, som vil følge med i Forskydningerne, er det af Værdi at have en Personalfortegnelse, hvor de forskellige til Motorførere eller til Lokomotivførere forfremmede er bragt ind i deres nye Rækkefølge.

Bogen er omtrent udsolgt, men der findes dog endnu enkelte Eksemplarer, som vil kunne faas ved Henvendelse til Udgiverne.



LOMMEBOGEN

Vor Organisation har nu udgivet sin egen Lommebog »Dansk Lokomotivmands Forenings Lommebog«, der kort før Jul er udsendt og fordelt til de aktive Medlemmer.

Under Hensyn til, at det drejer sig om en af en Fagforening til dens Medlemmer gratis udleveret Lommebog, er det naturligt, at den, hvad faglige Forhold angaar, i det væsentlige indskrænker sig til at omhandle det, der vedrører dens Medlemmer; i dette Tilfælde Lokomotivpersonalet og deres Forhold. Ting, der har særlig Interesse for Værkstedarbejdere, som f. Eks. disses Lønforhold o. l. findes saaledes ikke i Bogen.

Da det som nævnt drejer sig om en Fagforeningslommebog, er det ogsaa naturligt, at den ikke kommer i Handelen eller paa anden Maade udbydes til Salg. Der er imidlertid fremkommet en Del Ønsker om at kunne købe et Eksemplar af Bogen, og Restoplaget kan nu faas til Købs til Fremstillingsprisen plus Forsendelsesporto. Til Trods for den i Løbet af Aaret 1937 stedfundne Stigning i haade Papir- og Trykkerpriser kan Bogen dog sælges for 1,50 Kr. pr. Stk.

Bestilling paa saadanne Lommebøger maa indsendes til Foreningens Kontor. Ved Enkeltbestillinger kan Betalingen sendes i Frimærker; ved større Bestillinger bedes den sendt paa Foreningens Giro-Konto, som har Nr. 24.542.

I Tilfælde af flere Bestillinger end Restoplaget kan dække, vil det forhaandenværende Antal Lommebøger blive forbeholdt Aspiranterne, hvis Interesser jo paa mange Punkter er de samme som Lokomotivmændenes.

NB. Det bemærkes udtrykkeligt, at der fra Kontorets Side ses bort fra alle tidligere indkomne Bestillinger, idet Bestillerne jo faktisk har bestilt i det uvisse, da de ikke har vidst, hvilket Indhold Lommebogen vilde faa. Ved Fordeling af Restoplaget vil der altsaa kun blive taget Hensyn til Nybestillinger.

LOKOMOTIVFØRERNES SANGFORENING GB.

afholder Generalforsamling Lørdag den 15. Januar i Lokalerne paa »Ny Ravnsborg«, Vester Fælledvej, Kl. 19.30. Alle bør møde.

Samtidig henledes Opmærksomheden paa, at Foreningen igen har optaget sin Spilleaften i Café »Fremtiden«, Hjørnet af Enghavevej og Ingerslevsgade, hver Tirsdag Kl. 19.30. Stor Tilslutning forventes.

Fastelavnsfest afholdes den 16. Februar paa Haveselskabetsvej. Program følger senere.

Bestyrelsen.

TAKSIGELSE

Vor hjerteligste Tak for al venlig Deltagelse ved vor kære Mand og Faders Begravelse.

*Margrethe Overgaard og Born,
Aalborg.*

FORENINGEN AF PENSIONISTER VED
DE DANSKE STATSBANER

har atter i Aar af sin lille Kapitals Renter kunnet uddele nogle smaa Legatportioner til Julen til trængende Medlemmer, navnlig Enker. Da Foreningen for 21 Aar siden blev stiftet, drøftedes ogsaa et Legat som en Fremtidsmulighed, men først for 3 Aar siden kunde der saa smaat begyndes derpaa. Nu har Tanken sat en smuk Blomst, idet et af vore Medlemmer, pens. Lokomotivfører H. Chr. Pedersen og Hustru, Esrom, har skænket 500 Kroner til Oprettelsen af et Legatfond, og det kunde vel tænkes, at efterhaanden flere vilde følge dette gode Eksempel; der trænges dertil, da der er mange Ansøgere. Sagen kunde ogsaa støttes ved, at *alle* Pensionister indtegnede sig som Medlemmer; Kontingentet er kun 75 Øre *aarlig* (for de lavest pensionerede 30 Øre), der opkræves i Juli ved Pensionsudbetalingen. Medlemsantallet er ganske vist stedse stigende, men der mangler altfor mange endnu: Foreningen tager sig af alle Pensionistspørgsmaal, det er derfor samfølede at støtte den, og der er adskilligt endnu at virke for. En Indmeldelsesblanket findes nedenfor; den skulde helst udfyldes og indsendes i Begyndelsen af 1938, hvorefter Medlemskort og Love straks vil blive tilsendt. — En af og til opdukkende Indvending maa her paany imødegaaes, nemlig at nogle af Foreningens Midler menes at gaa til Forlystelser; dette sker naturligvis ikke og er ogsaa udenfor Foreningens Formaal. — Om det, der ligger Pensionisterne mest paa Hjerte, kan intet meddeles endnu: antagelig vil der i 1938 blive afholdt nogle Medlemsmøder ude i Provinsen. — Der er ved Velvilje fra Dansk Jernbaneforbunds Side opnaaet Repræsentation for Pensionisterne i Hjælpekassen; det er altid en god Begyndelse. — Vi beder alle ansatte tænke paa, at de selv engang gaar over i Pensionisternes Rækker, og vi takker alle, der har vist Foreningen Støtte, særlig Medlemmerne og ønsker dem alle et glædeligt Nytaar.

Bestyrelsen.

INDMELDELSSES-BLANKET

(kan sendes som Tryksag til Formanden, Wolf, Henrik Steffens Vej 3, København V.)

Undertegnede indmelder sig herved i Pensionistforeningen.

Min Pension er over/under 1000 Kr. aarlig.

Pensionskort Nr.

Fulde Navn

Tidligere Stilling

Postadresse

Pensionen udbetales paa Station

Pensionen tilsendes pr. Postgiro (Ja eller Nej)

Dato og Underskrift

BERIGTIGELSE

Paa Grundlag af en fra I. T. F. modtagen Meddelelse omtalte vi i vort Blad for den 5. December f. A. de finske Jernbanemænds Bestræbelser for at opnaa bedre Lønforhold. I den paagældende Notits meddeltes, at Lokomotivpersonalet *sammen med* de andre Jernbaneorganisationer havde valgt en Deputation, som havde haft Foretræde hos Trafikministeren og Rigsdagens forskellige Partibestyrrelser.

Ifølge Oplysning vi siden har modtaget fra Finland, er det faktiske Forhold dog ikke fuldstændigt, som før meddelt. Det er rigtigt nok, at *hele* Personalet er bestræbt paa at opnaa Forbedringer, og der har ligeledes været valgt Deputationer til at rette Henvendelser til Ministeren og de forskellige politiske Partier; men disse har ikke bestaaet af Repræsentanter for det samlede Jernbanepersonale. De to finske Lokomotivmandsorganisationer — de finsktalendes henholdsvis de svensktalendes — har f. Eks. i Fællesskab valgt een Deputation, der har haft Foretræde for Generaldirektorat, Ministerium, Partier m. v.



Statsbanernes nye 1. Klasses Vogne.

Statsbanerne har for nogen Tid siden bestilt 24 nye første Klasses Vogne — 16 udelukkende for Rejsende paa 1. Klasse og Resten beregnet baade for 1. Klasse og Fællesklasse Rejsende. De første af disse Vogne ventedes leveret fra »Scandia« i Slutningen af 1937 og derefter regner man med at faa leveret en Vogn hver Uge, saaledes at hele Leverancen kan være tilendebragt inden Sommerkøreplanens Ikrafttræden næste Aar.

De nye 1. Klasses Vogne bygges helt af Staal og indrettes indvendig i det hele og store som Lyntogenes 1. Klasses Kupéer.

Danmarks største Rutebil.

Dansk Automobilbyggeri i Silkeborg vil om kort Tid levere D. S. B. den største Rutebil, der endnu er bygget her i Landet. Den skal kunne rumme 37 siddende Passagerer. Vognen bliver indsat paa Ruten Randers—Aarhus.

En Maalestok.

»Fire Gange saa kraftigt som de stærkeste Lokomotiver i Danmark«, saaledes beskriver Paris-Lyon-Mediterranée Banen sine nye dieselelektriske Lokomotiver, som nu sættes i Drift. De nye Maskiner udvikler 4000 HK og kan trække et Tog paa 150 Ton med 130 km's Fart i Timen.

Lyntoget fik Præmie paa Pariserudstillingen.

Det danske Kommissariat for Udstillinger i Udlandet har endnu ikke modtaget nogen Præmieliste fra Verdensudstillingen i Paris, skønt man gentagne Gange har rykket for den. I Mellemtiden er der fra forskellig Side fremkommet en Række Enkeltresultater som Kommissariatet altsaa ikke har været i Stand til at bekræfte offi-

cielt. Saaledes meddeles det, at Statsbanerne har faaet Grand Prix for Lyntoget som Befordringsmiddel, og at baade Scandia og Frich har faaet Grand Prix for Lyntoget som teknisk Frembringelse. Statsbanerne har desuden faaet Grand Prix for sin Plakat »Til Danmark over de store Broer«, og endvidere Grand Prix sammen med Turistforeningen og Det Forenede Dampskibs-Selskab for Turisme, d. v. s. Rejsekontoret i Danmarkspavillonen. For Lyntogsmodellen og Storstrømsbroplakaten fik Statsbanerne Æresdiplom. Den officielle Præmieliste vil foreligge i Løbet af nogle Dage.

De engelske Jernbanemænds Løn- og Arbejdsvilkår.

Samtlige tre Jernbaneorganisationer i England (det almindelige Forbund, Lokomotivpersonalet og Kontorpersonalet) har nu godkendt Løntribunalets Kendelse. Som bekendt gaar den ud paa en Tilbagevenden til de før Krisen gældende Lønninger, medens Organisationernes særlige Krav blev tilbagevist.

Forbundene mente imidlertid at maatte gaa med her til, medens samtlige Forbundsbestyrrelser har faaet paalagt ved første Lejlighed paany at fremsætte de særlige Krav, der hovedsageligt gælder Ferie, Overarbejde om Søndagen o. s. v.

Det er en Kendsgerning, at hele Jernbanepersonalet i England ikke falder ind under Tribunalets Kendelse, men det er Sædvane, at disse Personalekategorier nyder de samme Fordele som det Personale, der omfattes af Forhandlingerne. Organisationerne har allerede vedtaget Beslutninger i denne Retning. Saasart Arbejdsgiverne har godkendt Kendelsen træder denne i Kraft.

I. T. F.

Lønaktion hos Jernbanerne i De forenede Stater.

De fem Organisationer for Togpersonalet i U. S. A. har ikke ført deres Lønforhandlinger sammen med de øvrige Jernbaneforbund, men fremsatte for deres Medlemmers Vedkommende — ialt omkring 300 000 Mand — Krav paa en Lønforhøjelse paa 20 pCt. Forhandlingerne har været ført i længere Tid, og allerede i indeværende Aars Juni Maaned foretog Organisationerne en Urafstemning om Strejke, ifald Selskaberne ikke vilde bøje sig for deres Krav. Ved denne Urafstemning udtalte 97 pCt. af Medlemmerne sig for Strejke. Den 25. August d. A. blev Forhandlingerne pludseligt afbrudt paa Grund af Arbejdsgivernes Holdning. De vilde ikke gaa med til nogen Lønforhøjelse. For Forbundene var der altsaa ikke andet at gøre end at gaa i Strejke, og da der allerede havde været en Urafstemning, behøvede man blot at fastsætte Dagen for dens Ikrafttrædelse. Imidlertid har Forligsinstanten, National Mediation Board, grebet ind, og Strejken er nu udsat i Forventning om et Resultat.

I. T. F.

Enestaaende Overenskomst i New York.

Det amerikanske Transportarbejderforbund har afsluttet en ikke helt almindelig Overenskomst med Firmaet Parmelee Transportations System of New York. Efter Overenskomsten forpligter Firmaet sig til at garantere Ottetimersdagen for alle de 4000 Chauffører, det beskæftiger, og ikke at benytte Køretøjerne til Befordring af Skruetrækkere.

I. T. F.

LOKOMOTIVMÆNDENES ENKEKASSE

Regnskabsoversigt for Aaret 1936—37.

<i>Indtægt.</i>	Kr. Ø.	<i>Udgift.</i>	Kr. Ø.
Kassebeholdning den 1. August 1936	6 254. 72	Understøttelser	12 444. 16
Kontingent	6 943. 50	Provision for Afdrag	206. 55
Renter	5 289. 65	Kontorhold	300. 00
Avance ved Køb af Kreditforenings Obligation	95. 60	Gebyr til Girokontoret	59. 77
Tilhagesendt Understøttelse	75. 00	25 Stk. Girokuverter	1. 25
		1 Medlemsprotokol	17. 00
		Særtryk af Regnskabet	6. 50
		100 Kuverter, 1 Kollegiehæfte	1. 70
		Porto	8. 75
		Leje af Box	15. 00
		Kassebeholdning 31. Juli 1937	5 597. 79
	18 658. 47		18 658. 47
<i>Aktiver.</i>	Kr. Ø.	<i>Passiver.</i>	Kr. Ø.
Østifternes Kreditforenings Obligationer med paalydende Værdi 128 000 Kr., Dagskur- sens Værdi	112 056. 00		
Indestaaende i »Bikuben« og Girokonto	5 597. 79		
	117 653. 79	Enkekassens Formue	117 653. 79

Enkekassens rentebærende Formue udgjorde den 1. August 1936: 134 254 Kr. 72 Ø.
og den 31. Juli 1937: 133 597 » 79 »

Den 1. August 1936 var Medlemstallet 354, den 31. Juli 1937 342. 8 Medlemmer: H. Pedersen, C. A. Vording, J. Nielsen, P. O. Olsen, J. B. Skjoldager, A. M. F. Bolt, J. G. Milne og A. C. Schultz er døde; J. L. Karlsen, C. Christensen, E. A. V. Wunderlich og J. F. Ranthe udmeldt. Ved Aarets Begyndelse ydedes der Understøttelse til 92 Enker, ved Aarets Slutning 97 Enker. 24 faar 100, 3 120, 70 150 Kr. Herefter bliver den aarlige Understøttelse 13 260 Kr.

Axel Madsen,
Kasserer.

Regnskabet revideret og befundet rigtigt ifølge de fremlagte Bilag, Obligationer og Kassebeholdning til Stede.

Den 11. August 1937.

H. Kann,
Revisor.

N. J. Thomsen,
Revisor.

Johs. Boyesen,
Annexstræde 12, 3.
Tlf. Valby 1821 x.

C. V. Christensen,
Sommerstedsgade 6, 4.

N. Sørensen,
Strindbergsvej 44.
Tlf. Valby 4810.

J. Junge,
Vester Fælledvej 43, 3.
Tlf. Eva 1253.

Axel Madsen,
Rudolph Berghsgade 37, 1., Ø.
Tlf. Ryvang 1416 x.



Ansættelse fra 1.—12.—37:

Lokomotivfyrbøderaspirant A. C. F. Lorentzen, Kbhavns Godsbgd., som Lokomotivfyrbøder i Gedser.

Forflyttelse efter Ansøgning fra 1.—1.—38:

Lokomotivførerne:

N. A. Andersen, Lunderskov, til Fredericia.
A. K. A. Berg, Lunderskov, til Esbjerg.
N. F. Nielsen, Brande, til Lunderskov.
S. M. H. Petersen, Langaa, til Aarhus H.
C. C. Møller, Thisted, til Langaa.
J. C. Tøttrup, Randers, til Aalborg.
H. P. O. Hansen, Hobro, til Randers.
J. G. Poulsen, Brande, til Hobro.

Motorførerne I:

H. R. Hansen, Næstved, ifølge Opslag til Helsingør.
V. N. Bundgaard, Struer, ifølge Opslag til Randers.
A. M. Christensen, Tønder, ifølge Opslag til Randers.

Motorførerne II:

J. P. S. Søndergaard, Aarhus (L.), iflg. Opslag til Viborg.
A. E. K. F. Z. Givskov, Aarhus (L.), iflg. Opslag til Helgoland (L.).
H. P. B. L. Klint, Aarhus (L.), iflg. Opslag til Helgoland (L.).

Tilladelse til at bytte Opholdssted fra 1.—1.—38:

Lokomotivfyrbøderne L. E. Larsen, Langaa, og V. H. Pallesen, Frederikshavn.

Afsked:

Lokomotivfører M. V. Petersen, Helsingør, efter Ans. p. Gr. af Alder med Pension fra 31.—3.—38 (min. Afsked).

Dødsfald:

Lokomotivfører P. R. Overgaard, Aalborg, den 9.—12.—37.

STATSBANERNES DRIFTS-INDTÆGTER OG DRIFTS-UDGIFTER

m. v. i November Maaned 1937 samt i Tidsrummet April—November 1937 og en Sammenligning med Beløbene i de tilsvarende Tidsrum i 1936 i runde Summer.

	November Maaned		1937	
	1937	1936	Forøgelse	Formindskelse
Personbefordring	3 940 000	3 770 000	170 000	
Gods- og Kreaturbefordring	3 850 000	3 870 000		20 000
Postbefordring	640 000	630 000	10 000	
Andre Indtægter	550 000	460 000	90 000	
Indtægter i alt	8 980 000	8 730 000	250 000	
Driftsudgifter	10 340 000	10 070 000	270 000	
Driftsoverskud	÷1 360 000	÷1 340 000		20 000
Afskrivning	560 000	560 000		
Forrentning	1 120 000	1 040 000	80 000	
Statens Tilskud til Driften	3 040 000	2 940 000	100 000	

	April-November		1937	
	1937	1936	Forøgelse	Formindskelse
Personbefordring	45 980 000	44 630 000	1 350 000	
Gods- og Kreaturbefordring	30 610 000	29 600 000	1 010 000	
Postbefordring	5 180 000	5 080 000	100 000	
Andre Indtægter	4 400 000	3 990 000	410 000	
Indtægter i alt	86 170 000	83 300 000	2 870 000	
Driftsudgifter	81 890 000	76 890 000	5 000 000	
Driftsoverskud	4 280 000	6 410 000		2 130 000
Afskrivning	4 510 000	4 500 000	10 000	
Forrentning	8 870 000	8 250 000	620 000	
Statens Tilskud til Driften	9 100 000	6 340 000	2 760 000	

D. S. B. November 1937.

I Forhold til November 1936 er Personbefordringsindtægten steget med 170 000 Kr. Gods- og Kreaturbefordringsindtægten viser en mindre Nedgang (20 000 Kr.), paa de øvrige Indtægtsgrupper er der en Stigning paa 100 000 Kr.

Alt i alt er Driftsindtægterne steget med 250 000 Kr.

De egentlige Driftsudgifter er steget med 270 000 Kr. Stigningen hidrører i det væsentlige fra Forhøjelse af Reguleringstillæg samt fra forøgede Brændselsudgifter.



Bøger paa Ratebetaling!

Paa Ratebetaling kan De straks faa de Bøger, De ønsker at eje og paa lempelige Vilkaar, idet Betalingen sker i Rater fra 5—10 Kr. pr. Maaned — uden Forhøjelse af Prisen. — **Illustreret Bogkatalog sendes gratis.**

EINAR HARCKS BOGHANDEL, Fiolstræde 33, Tlf. 9148.



GUMMIVARER

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

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

Helsingør Vin-Kompagni.

Udsøgte Vine og Spirituosa.

Telefon 929.

Fællesforeningen for Danmarks Brugsforeninger

Hovedkontor:

15 Njalsgade 15

København

Telef. 4015.

Telef. 4015.

Skotøjsmagasinet

„BEEL“

har Skoen, der passer Foden, til Prisen, der passer Pungen

Fineste Reparationsværksted Kun 1. Kl.s Materiale anv.

Cyril Nielsen

**Rantzaugade 37
Telf. Nora 7037**

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—16.
Postkonto 20541.

Steentoft — Skotøj

ENGELSK BEKLÆDNINGSMAGASIN

Telefon 346 NYBORG Telefon 346

Big Ben

Idealet af en Fyldepen . Faas i fem Farver.
30 Aars Garanti . Vacuum Fylder med Blæk-
kontrol . Leveres paa Rate fra 3 Kr. pr Maaned
V. Schönemanns Boghandel

NORDISK KAFFE KOMPAGNI'S

Kaffe er bedst!

Forlang den hos Deres Købmand.



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.
Tif. 79

GAA TIL

WILDE

saa gaar De ikke forkert.

FORLANG KAFFE

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

JENS ANDERSEN

Telefon 216.

er billig med

Telefon 216.

KJOLER OG OVERTØJ

DREVSEN & NELLEMANN

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

NYBORG KULIMPORT

ved Chr. Petersen

Havnegade 6 og 3

Tlf. 15 og 23

P. MADSENS Sparekassen

Slagterforretning,

Nørrehus, Nørregade 34.

Telf. 403.

Telf. 403.

for

**NYBORG BY
OG OMEGN**

C. F. SCHALBURG

FORNEMME

VELLAGREDE

..... Aktieselskab

KVALITETER

Grundlagt 7. Juni 1817.

Jydske Strikkeriers Udsalg.

Indeh. H. Prehn.

Tlf. 665. Nørregade 16. Nyborg.

Alt i Trikotage.

Nyborg Læderhandel

v. Th. Hansen,
Nørregade 25.

Alt i udskaaret Læder og
Skomagerartikler til
billigste Priser.

Hotel Royal

Koncert & Solistopræden

Otto Frasbo

SNEDKERMESTER

NIELS JENSEN

Nørre Voldg. 64 Telf. 629

Ligkisteforretning og

Begravelseskantor

Gratis Kistedekoration

Gratis Kørsel til Kapel

LILLE-KONGEGADES KIOSK

Abonnement paa alle Ugeblade

Telegrammer i alle Anledninger

Telf. 464

A. IVERSEN

Hansen & Hansen

STATSAUT. ELEKTRISKE
INSTALLATØRER

Tlf. 866 Kongegade 12 Tlf. 882



FOSKA før Starten,
gi'r Kræfter til Farten.

C. Knackstredt

Telefon 550

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

Ingen Buffkøle,
derfor billige 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.

Nyborg Dampvaskeri

Øster Voldgade

Nyborg

Karl Petersen

Mellemgade
Nyborg

Glarimester

Telef. 264

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

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.