



Nº 16

20. August 1938

38. Aargang

## AFSTANDSMÆRKER

Det er en given Ting, at efterhaanden som Toghastighederne forøges og Togintensiteten paa Strækningerne tiltager, bør ogsaa Signal-systemerne følge med, saaledes at det togfremførende Personale i saa Henseende stadig har den bedste Assistance.

Dette har De danske Statsbaners øverste Ledelse ogsaa forstaaet. Vi har ikke alene faaet moderniseret og simplificeret vort Signalreglement; men vi har ogsaa gennem Aarene faaet fremskudte Signaler foran Blokposterne, og vi har foran visse Stationer paa Lyntogsstrækningerne faaet de særlige »Tre-Begrebs-signaler« i 800 m's Afstand fra Hovedsignalet. Alt-sammen Ting, Lokomotivpersonalet har forstaaet at sætte Pris paa.

For godt et Par Aar siden blev det i Generaldirektoratet besluttet, at der ogsaa skulde opstilles Afstandsmærker foran Blokposterne. Ogsaa dette hilste vore Medlemmer med Glæde; men da Foranstaltningen blev ført ud i Livet, viste det sig, at disse Afstandsmærker var lige akkurat modsat dem, vi hidtil havde kendt.

Da det jo er en stor Fordel at have et Signalsystem med den mest gennemførlige Ensartethed, og da en Kommission i flere Aar havde beskæftiget sig med hele vort Signalsystem og havde foreslaaet en Række Ændringer, der netop tog Sigte paa Gennemførelse af den ønskede Ensartethed, stod Lokomotivpersonalet uforstaaende over for Opstilling af Af-

standsmærker af anden Type end dem, som er anført i Signalreglementet.

Hensigten med Afstandsmærkerne er — som det ligger i selve Navnet — at tilkendegive Lokomotivpersonalet visse Afstande (1 000—800—600 m), men hvorfor denne Tilkendegivelse nu skal gives paa uensartet Maade, kan vi ikke forstaa.

Tidligere havde Indkørselssignalernes Arme een Form, Bloksignalernes en anden og Udkørselssignalernes en tredie. Ved Gennemførelsen af de foran omtalte generaliserende Ændringer blev saavel Udkørsels- som Bloksignalernes Arme ændret, saa de fik samme Form som Indkørselssignalernes, og disse 3 Signaltyper er nu samlet i een Gruppe under Betegnelsen »Hovedsignaler«.

Man ændrede altsaa de tidligere fra Indkørselssignalernes Arme afvigende Arme paa Blokpostsignalerne. Det syntes derfor mærkeligt, ja inkonsekvent og systembrydende, at Afstandsangivelserne skulde gøres uensartede.

Under Hensyn hertil rettede Foreningen i December 1936 en Henvendelse til Generaldirektoratet; men til Trods for, at de kritiserede Afstandsmærker saa afgjort er i Strid med de gennem flere Aar drøftede Generaliseringsbestemmelser, mente Administrationen ikke at kunne gaa med til Organisationens Krav om, at de omtalte Mærker fik samme Form, som de i Signalreglementet afbildede. Som Motivering

herfor anførte Generaldirektoratet i sit Svar bl. a., at den afvigende Udformning af Afstandsmærkerne foran Bloksignalerne ikke havde givet Anledning til Misforstaaelser eller Forvekslinger.

Naar man erindrer sig, at Signalreglementsudvalget i sin Betænkning udtalte, at »Kør« henholdsvis »Stop« burde vises ens, enten de vises fra en Indkørselssignalmast, en Bloksignalmast eller fra et Udkørselssignal, og dette foranledigede, at Bloksignalerne Arme ændredes, saa er og bliver det irrationelt nu at ville give Underretning paa to forskellige Maader om, at der er 1 000 m til det ventede Hovedsignal. Alene af denne Aarsag er Generaldirektoratets Standpunkt ikke let at forstaa; men Forholdene har villet, at der ogsaa foreligger rent officielle Eksempler paa, at de Misforstaaelser, Generaldirektoratet hævdede ikke kunde forekomme, er fremkommet.

Da Statsbanerne i dette Aars Foraar deltog i den store Turistudstilling i Forum i København, var der til dette Brug fremstillet en stor Model af et Jernbaneanlæg, bygget under Ledelse af Generaldirektoratets Signaleksperter. Og det viste sig da, at paa dette Modelanlæg var de foran Indkørselssignalerne henholdsvis Bloksignalerne anbragte Afstandsmærker ens, altsaa saaledes som Organisationen ønskede.

Dersom Anlægget havde været bygget af tilfældige Tjenestemænd, kunde en Fejltagelse vel være tænkelig; men da det som nævnt var blevet til under Ledelse af vor øverste Administrations særligt signalkyndige, maatte vi have Lov til at gaa ud fra, at der ikke forelaa nogen Fejl, men at der nu var taget endelig Stilling til Spørgsmaalet, og at Generaldirektoratet havde indset det inkonsekvente i sin tidligere Holdning. Paa dette Grundlag svarede vi et af vore Medlemmer, som i Bladet for 5. Maj gjorde opmærksom paa Forskellen mellem Modeljernbanen og Forholdene i Praksis.

Hidtil har Generaldirektoratet dog ikke ladet høre direkte fra sig; det synes at leve i fornem Tilbagetrukthed og kan ikke bekvemme sig til at give Organisationen et indrømmende Svar. Men Tilfældet har villet, at der nu foreligger et nyt Eksempel paa, at Afstandsmærkernes forskellige Udformning har givet Anledning til Misforstaaelser, og atter i selve Generaldirektoratet.

Statsbanerne udsendte for nogen Tid siden første Nr. af »Kupé-Bladet«, som jo skal tjene de rejsende til et kort Tidsfordriv og samtidig være Reklame for vort Land og for Statsbanerne. I dette Blad findes en Artikel »En Lokomotivførers Dag«, i hvilken Forfatteren Ole Vinding giver en udmærket Skildring af en Tur paa Maskinen fra København til Hillerød. Artiklen er velforsynet med Illustrationer, der vises f. Eks. en S-Maskines Forende, en Lokomotivfyrbøder ved Opsmøringen, 1 Daglyssignal med Retningsviser samt et Stykke Banelinie med Afstandsmærker. En Tekst i det sidstnævnte Billede viser, hvorledes den afvigende Form for Afstandsmærker foran Bloksignalerne kan give Anledning til Misforstaaelser.

Vi finder Anledning til at dokumentere vor Paastand ved 2 Afbildninger, dels de i Signalreglementet anførte Afstandsmærker, hvilken Form efter Generaldirektoratets Formening kun skal anbringes foran Stationer, og dels de »afvigende« Afstandsmærker, som er anbragt foran Blokposterne, men som i det af Generaldirektoratet udgivne og gennemsete Kupéblad angives at staa foran en Station.

Disse Billeder taler deres klare og tydelige Sprog; Afstandsmærker af Form som i Fig. 2 staa *ikke* foran nogen Station. Det er altsaa paany bevist, at denne Form kan give Anledning til Misforstaaelser. Og det er i dette saavel som i det foran omtalte Tilfælde Personale i Generaldirektoratet, som har gjort sig skyldig i Fejltagelsen. Ole Vinding har ganske vist skrevet den omtalte Artikel; men Billedmaterialet er i Følge Sagens Natur udvalgt og leveret af Statsbanernes Generaldirektorat.

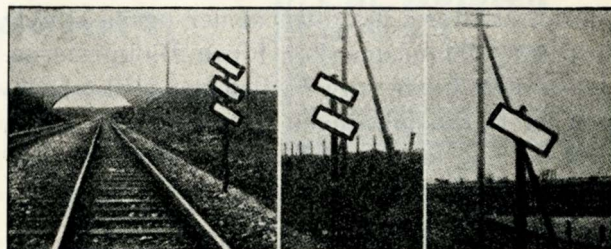


Fig. 1. De rigtige Afstandsmærker. Nr. 82 i Signalreglementet.

Vi har dels hævdet, at den Underretning, der gives Personalet ved Signaler, bør gives paa *eentydig* Maade, naar det drejer sig om Signaler, der har samme Betydning; dels har vi gjort gældende, at den i Fig. 2 afbildede af-

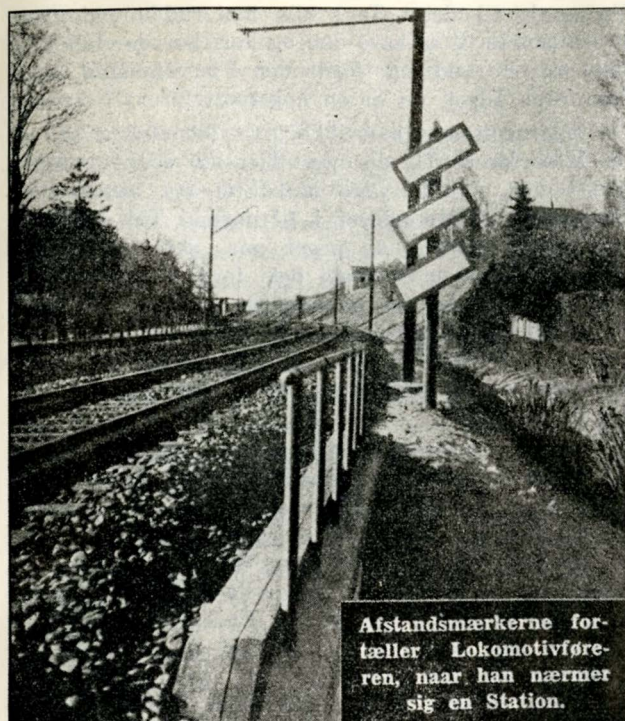


Fig. 2. De afvigende Afstandsmærker.

vigende Form for Afstandsmærker kan være vildledende i Stedet for vejledende. Generaldirektoratet har bestridt dette; men vi har nu dokumenteret, at Generaldirektoratets egne Folk har taget fejl; mon det saa ikke var paa Tide at faa ændret de omdisputerede Afstandsmærker, saa de bliver efter Signalreglementet. Personalet vilde hilse dette med Glæde, og beskæmmende Fejltagelser skulde saa være udelukket.

## AUTOMATISK OPRYKNING TIL OG GENNEM MOTORFØRERSTILLINGERNE

Det har i flere Aar været vore Medlemmer en Torn i Øjet, at Motorførerstillingerne ikke blev besat ved almindelig Oprykning, men ved Opslag, og der har Gang paa Gang været fremsat Krav om, at dette søgtes ændret, saa Lokomotivfyrbøderne automatisk rykkede op til Motorførere og disse til Lokomotivførere.

Foreningen har som bekendt tidligere fremsat Forslag herom over for Generaldirektoratet, men ikke mødt fornøden Forstaaelse. Spørgsmaalet om automatisk Oprykning var, som det vil erindres, Genstand for indgaaende Debat

paa sidste Kongres, hvor der da ogsaa vedtoges et Forslag gaaende ud paa, at Motorførerstillingerne skulde gaa ind paa den hidtil gældende Ordning for Oprykning til Lokomotivførere.

I Henhold hertil er Sagen atter blevet rejst over for Generaldirektoratet, hvor der nu har været en Førsteforhandling i Spørgsmaalet. Protokollen optrykkes nedenfor.

Under Hensyn til, at der kan være forskellige Ting at bringe i Orden ved denne Sags endelige Løsning, blev Resultatet af Forhandlingen, at der blev nedsat et mindre Udvalg til Sagens videre Behandling; for Organisationens Vedkommende er Formanden og Sekretæren valgt til at indtræde i dette Udvalg.

### Protokol.

Den 17. Juni 1938 førtes i Statsbanernes Generaldirektorat Forhandling mellem Generaldirektoratet og Dansk Lokomotivmands Forening.

*Forhandlingsemne:* Automatisk Oprykning i alle Lokomotivmandsstillinger.

#### *Til Stede:*

For Generaldirektoratet: Generaldirektor P. Knutzen, Afdelingschef E. Terkelsen, Kontorchef E. Lunn, Kontorchef H. Mamsen og Fuldmægtig J. Torkild-Hansen.

For Dansk Lokomotivmands Forening: Lokomotivfører Soph. Jensen, Lokomotivfører E. Kuhn, Lokomotivfører Johs. Hansen, Motorfører P. Jensen, Motorfører C. Christensen og Lokomotivfyrbøder C. A. Jespersen.

*Generaldirektøren:* Dansk Lokomotivmands Forening har ønsket den automatiske Oprykning gennemført generelt, saa Motorførerstillingerne ikke mere skal besættes ved Opslag. Dette Ønske er undersøgt, og Generaldirektoratet er villigt til at imødekomme det med visse Begrænsninger for saa vidt angaar Stillingerne som Lyntogslokomotivførere, Lyntogsassistenter og Elektroførere.

For Lyntogslokomotivførernes Vedkommende mener vi, at disse Pladser vedblivende bør besættes efter Opslag, og for at komme i Betragtning ved en af disse Pladser har vi tænkt i Almindelighed at ville kræve, at de paagældende i 3 Aar i Løbet af de sidste 5 Aar har gjort tilfredsstillende Motorføretjeneste paa MO-Vogne eller lignende Litra — der kan eventuelt ogsaa blive Tale om Opslag af Pladserne i MX- og Nordpilsturen.

Med Hensyn til Lyntogsassistenterne maa Generaldirektoratet kræve, at de skal forblive i Stillingen et Aar før Forflyttelse eller Forfremmelse derfra kan ske. For Elektroførerpladserne er vor Stilling den, at disse fremdeles bør besættes efter Opslag, da de, som faar disse Pladser, jo er bundet i 5 Aar. Men vi kan for begge de sidstnævnte Stillinger tiltræde, at

Indehaverne ikke mister Anciennitet paa Grund af den omtalte Karensbestemmelse. Oprykkes de i Stillingen som Motorfører I eller Lokomotivfører ved først givne Lejlighed efter, at deres Karenstid er udløbet, bør de indplaceres paa deres gamle Plads i Anciennitetsrækken, hvorimod de, som ikke tager Oprykningen, naar deres Tur dertil er inde, mister deres hidtidige Anciennitetsrettigheder.

Med Hensyn til selve Oprykningen til Motorfører bør Princippet efter Generaldirektoratets Mening være det, at inden for Eksamensholdene bliver den ved Motorførereksamen opnaaede Karakter afgørende. Paa samme Maade som Lokomotivfyrbøderaspiranterne opstilles i Rækkefølge efter Resultat ved Lokomotivfyrbødereksamen, hvilken Rækkefølge derefter danner Grundlag for Ansættelser som Lokomotivfyrbødere, naar disse Lokomotivfyrbødere opstilles i en Forfremmelsesrække efter det ved Motoreksamen opnaaede Resultat.

*Soph. Jensen:* Organisationens Ønske om at faa Opslagene til Motorførerstillingerne bort er ikke noget nyt. Vi ønsker en Ordning, saa der bliver automatisk Oprykning fra Lokomotivfyrbøderstillingen til Motorfører II, derfra til Motorfører I (saa længe vi da har de to forskellige Stillinger), og derfra videre til Lokomotivfører. Da vi for ca. 5 Aar siden fremsatte Forslag herom, kunde Generaldirektoratet give os Tilslutning for saa vidt angaar Motorførere II, men havde Betæneligheder for Motorfører I-Stillingerne. Da vi dengang ikke ønskede en halv Løsning, men en generel Ordning, modtog vi ikke Generaldirektoratets Tilbud. Siden da har Forholdene indenfor Motordriften udviklet sig paa en saadan Maade, at det hele efter vor Opfattelse nu maa siges at ligge i godt Leje, saaledes at der ikke længere skulde være Grundlag for de Betæneligheder, Generaldirektoratet havde i 1933. Som Følge deraf havde vi ventet, at vort Ønske nu var blevet fuldt ud imødekommet; vi er skuffet over de af Generaldirektoratet foreslaaede Begrænsninger.

For Lyntogenes Vedkommende kan vi indtil videre gaa med til, at Lokomotivførerstillingerne besættes efter Opslag; men vi kan ikke tiltræde en Bestemmelse om, at de skal være forbeholdt Folk, som i de sidste 5 Aar har haft 3 Aars Tjeneste paa MO-Vogne og lignende Typer. Naar der ved Opslag indkaldes særlige Ansøgninger til disse Stillinger, bliver der for Generaldirektoratet Lejlighed til at bedømme samtlige Ansøgere, som Følge deraf kan yderligere Begrænsning falde bort. Ønsker dog at bemærke, at da det er Lokomotivførerpladser, det drejer sig om, bør Lokomotivførere med den fornødne Uddannelse være fortrinnsberettigede til dem.

Vi er heller ikke enig i, at Stillingerne i MX- og Nordpilsturen eventuelt skulde kunne holdes udenfor den almindelige Oprykning. De sidste Pladser i denne Tur er ganske vist besat med Lokomotivførere, som i Forvejen havde en efter Opslag besat Lokomotivførerplads, men dette kan ikke være normgivende; thi i flere Tilfælde er Pladser i MX-Turen besat uden Opslag, og medens Nordpilen blev kørt af Motorførere, var der heller ikke særlige Opslag vedrørende

Personale til dette Tog; alle motoruddannede var kvalificerede til at køre det, og heri bør der billigvis ikke ske Forandring, fordi den Tjenestemand, som fremfører Toget, nu er en Lokomotivfører.

Organisationen kan ikke give Tilslutning til, at de Motorførere II, der gør Tjeneste som Lyntogsassistenter, skulde være afskaaret fra automatisk Oprykning til Motorfører I til normal Tid. De Forhold, Distrikterne har peget paa, skyldes jo ikke Personalet; de er opstaaet dels fordi der i længere Tid har været for faa motoruddannede, og dels fordi Statsbanerne vedblivende forøger Antallet af Motorvogne. Da Personalet ingen Indflydelse har paa disse Forhold, bør de heller ikke kunne benyttes til Skade for dem.

Dersom Elektroførerne skal være bundet i 5 Aar, vil vi faa fuldstændig Standsning i den automatiske Oprykning, og da vi nu netop ønsker en saadan gennemført, vil Generaldirektoratet kunne forstaa, at vi har regnet med at faa ogsaa disse Motorfører II-Stillinger ind under den generelle Ordning. Maaske kan der fastsættes en kortere Karenstid, men ikke længere end den, der i Øjeblikket er gældende for Elektroførere med Motoreksamen, nemlig 1 Aar.

Hvad angaar den Rækkefølge, hvorefter den automatiske Oprykning skal finde Sted, har Generaldirektoratets Forslag forbavset os. Vi kæmpede for at faa Lokomotivfyrbøderanciennitet til at være det afgørende ved Motorførerforfremmelserne, og vi har opnaaet dette. Dersom vi nu skulde forlade Anciennitetsprincippet, vilde det være en Tilbagegang, som vore Medlemmer ikke vilde være i Stand til at kunne forstaa.

Organisationen finder, at der i dette Spørgsmaal ligger saa mange forskellige Forhold, at det hele burde drøftes i et mindre Udvalg.

*Generaldirektøren:* Vi kan mulig tiltræde, at Bestemmelsen om 3 Aars MO-Vognstjeneste som Betingelse for at blive Lyntogslokomotivfører ændres. Vi finder stadig, at Lyntogsassistenterne bør være bundet i 1 Aar. Da der sikkert endnu et Stykke Tid vil blive købt flere MO-Vogne med deraf følgende Forøgelse af Antallet af Motorførere I, vil fuld automatisk Oprykning betyde en stadig Udskiftning af Lyntogsassistenter, og dette er uheldigt. Vi maa ogsaa have en eller anden Bestemmelse vedrørende Elektroførerne.

Med Hensyn til Spørgsmaalet om, hvorvidt Oprykninger skal ske efter Eksamenresultater eller Lokomotivfyrbøderanciennitet *maa* vi for de helt unge have en Ordning, der tager Hensyn til Eksamenresultaterne; for de ældre kan vi jo prøve at finde en Løsning. Hvis man f. Eks. i en Uddannelsessæson kun har Lokomotivfyrbødere, paa hvis Indtræden i Tjenesten der ikke er mere end et Aars Forskel, kunde alle Kursusholdene i en Sæson — altsaa haade for København og Aarhus — slaas sammen til eet Hold ved Opstilling i Rækkefølge til Forfremmelse.

*E. Kuhn:* Der er jo visse Tegn paa, at der en skønne Dag ikke findes flere Benzinmotorvogne ved Statsbanerne. Til den Tid er der af Motorførere II-

Stillinger ikke andre end Lyntogsassistenter og Elektroførere; men dersom Generaldirektoratet vil have Karenstidsbestemmelse for disse, brydes den automatiske Oprykning.

*Generaldirektøren:* Elektroførerne bør i hvert Fald være bundet i længere Tid; men det kan der ses nærmere paa i et eventuelt Udvalg.

*Personalechefen:* Dersom man ved Opstilling til Forfremmelse ikke skulde tage Hensyn til det opnaaede Eksamensresultat, skulde der ikke gives Karakterer, men blot Betegnelsen »Bestaaet« eller »Ikke bestaaet«. Da vi nu imidlertid bruger Karakterer, er det ogsaa naturligt, at de har en vis Betydning.

Kan man for de ældres Vedkommende ikke gaa den Mellemvej, at naar der er flere Pladser at besætte, faar de med den største Eksamen et vist Valg m. H. t. Stationeringssted.

*Soph. Jensen:* Vi kan tiltræde, at Eksamensresultatet bliver afgørende for de ganske unge Lokomotivfyrbødere, som motoruddannes obligatorisk; men for de ældre ønsker vi helst Ancienniteten opretholdt. Maaske kan der findes en Udvej paa den af Personalechefen skitserede Maade.

*Generaldirektøren:* Selv om der nu gennemføres automatisk Oprykning fra Motorfører til Lokomotivfører, saa er det vel ikke Organisationens Mening at ville gennemføre Tvangsforfremmelser. En Motorfører skal vel kunne søge om at blive fri for Lokomotivførerforfremmelse?

*Soph. Jensen:* Ja, men han kan ikke derved indtjene sig Anciennitet. Det er hos os en gammel hævdvunden Regel, at naar en Lokomotivfyrbøder staar for Tur til Lokomotivførerforfremmelse, saa tager han sin Udnævnelse; dette er vore Medlemmer indforstaaet med, og herfra findes der kun ganske enkelte Undtagelser. Det er vor Mening, at den automatiske Oprykning gennem alle Lokomotivmandstillingerne skulde virke paa samme Maade: Naar en Lokomotivfyrbøder efter sin Anciennitet staar for Tur til at blive Motorfører II, skal han tage sin Udnævnelse; naar en Motorfører II staar for Tur til at blive Motorfører I, skal ogsaa han tage Forfremmelsen; og naar endelig en Motorfører I efter sin Anciennitet staar for Tur til Oprykning til Lokomotivfører, skal han tage denne Forfremmelse. Paa denne Maade faas det mest alsidige Lokomotivpersonale, og Administrationen maa være interesseret i efterhaanden at faa en Lokomotivmandsstand, der kan betjene samtlige Togfremførelsesmidler.

Dersom en Motorfører ikke skulde ønske at blive Lokomotivfører, kan han ansøge om Fritagelse herfor; men ligesom i 1933 maa vi nu bestemt hævde, at ingen af den Grund kan unddrage sig den enerverende Rangertjeneste.

*Generaldirektøren:* Det er sikkert rigtigt, at det vil være en Fordel at have et meget alsidigt uddannet Lokomotivpersonale, men vi synes dog ikke, at man bør tvangsudnævne Lokomotivførere. Generaldirektoratet er derimod fuldt indforstaaet med, at de, som ikke tager Forfremmelsen, naar det er deres Tur, mister deres Anciennitet; de maa begynde paa

Rangermaskinen, hvad de jo ogsaa skal efter den nugældende Ordning.

Vi kan tiltræde, at der til Sagens videre Drøftelse nedsættes et mindre Udvalg bestaaende af Repræsentanter for Administrationen og Organisationen, Personalechefen vil blive Formand for dette Udvalg.

Forhandlingen sluttet.

sign. *Knutzen.*

sign. *Emil Kuhn.*

Som det fremgaar af det her gengivne, bliver der adskillige Problemer at tage fat paa.

## FORSIKRINGSFORENINGEN for Tjenestemænd ved Statsbanerne under de fire Jernbaneorganisationer.

Foreningen, der omfatter Brancherne Brandforsikring, Tyveriforsikring, Familieansvarforsikring, Grundejerforsikring samt Hundeforsikring, og som blev oprettet fra 1. April 1936, afholdt ordinært Repræsentantskabsmøde den 29. Juni 1938.

Repræsentantskabet, hvis Størrelse i Henhold til Vedtægterne staar i et bestemt Forhold til Antallet af Forsikringer, udgjorde i Aar 11 Medlemmer, nemlig 2 fra Dansk Lokomotivmands Forening, 2 fra Værksteds- og Remisearbejdernes Fællesorganisation og 2 fra Jernbaneforeningen, samt 5 fra Dansk Jernbaneforbund.

Repræsentantskabsmødet blev aabnet af Formanden, Sekretær Chr. Vejre. Til Dirigent valgtes Lokomotivfører Soph. Jensen og til Sekretær Trafikkontrollør A. Ohmeyer.

Der aflagdes en udførlig og interessant Beretning om Virksomheden, af hvilken vi gør følgende Uddrag:

Ifølge Overenskomsten med »Danmark« overførtes ved Forsikringsforeningens Start 1133 Forsikrede fra Tjenestemændenes Brandforsikring under Prip's Agentur i Esbjerg til Foreningens Afdeling under »Danmark«s Administration, repræsenterende en samlet aarlig Præmieindtægt af 4100 Kr.

I April Maaned 1936 udsendtes med Organisationernes Fagblade ca. 16 000 Begæringer med vedhæftet Blanket, samtidig med at der i Bladene fandtes Artikler og Meddelelser omhandlende Foreningens Oprettelse og Formaal.

Herefter var det Afdelingens Agt foreløbig at se Tiden an og kun betjene sig af Propaganda i Artikler og Meddelelser i Fagbladene i saa vid Udstrækning som Pladsen tillod, og iøvrigt haabe paa Tillidsmændenes velvillige Medvirken i Arbejdet for Tilgang til Foreningen.

Bestyrelsen vedtog i November 1936, at der nu skulde søges knyttet mere intimt Samarbejde med de Tillidsmænd, som ønskede at gøre et direkte Ar-

bejde for Foreningen, og i Løbet af Aaret 1937 arrangeredes under Medvirken fra Organisationerne en Række Møder i større Byer, hvor en Repræsentant fra Forsikringsforeningen kom til Stede og overfor de mødte Tillidsmænd gjorde nærmere Rede for Foreningens Virksomhed samt traf Aftale med de Tillidsmænd, som ønskede at arbejde for Foreningen.

Derefter voksede Tilgangen betydeligt; en Del af Tillidsmændene fandt det mest hensigtsmæssigt at besøge Kollegerne i Hjemmene, hvor Tid og de nødvendige Papirer og Oplysninger var til Raadighed, og i 1937 indkom ialt 1141 Begæringer.

Fra 1. Januar til 15. Juni 1938 er indkommet 807 Begæringer, hvilket vil svare til ca. 1700 i Aar, og det vil heraf ses, at Tilgangen er stadig stigende.

Ialt er der pr. Dato indgaaet 2403 nye Begæringer siden Foreningens Start for ca. 2 Aar siden, og med den overførte pripske Afdeling er Foreningens Medlemstal ialt 3536 pr. 15. Juni 1938. Et Tal, som helt viser Foreningens Berettigelse.

Ved Udgangen af 1936 var Antallet af indtegnede Forsikringer ialt ca. 2000, ved Ugangen af 1937 ialt ca. 5000 og pr. 15. Juni i Aar ca. 8000 Forsikringer, og her ses ogsaa en meget betydelig Stigning fra Aar til Aar.

Foruden det nævnte Antal Forsikringer er der i Forbindelse med Familieansvarsforsikring tegnet 161 Hundeforsikringer pr. 15. Juni 1938; pr. 1. Juli i Fjor var der 25, men denne Stigning hidrører væsentligst fra den nye Hundelovs Ikrafttræden den 1. Januar 1938.

Tilgangen fordeler sig omtrent ligelig fra 1. og 2. Distrikt.

Brandforsikringer 3412, Tyveriforsikringer 2217, Ansvarsforsikringer 1715, Grundejerforsikringer 530 og heraf til senere Ikrafttræden: 640 Brandforsikringer, 482 Tyveriforsikringer, 691 Ansvarsforsikringer og 306 Grundejerforsikringer.

Foreningen har nu knyttet nært Samarbejde med ialt ca. 130 Tillidsmænd over hele Landet.

Den Organisering af Tillidsmandsarbejdet, som er sket ved Afholdelse af Møder rundt i Landet, har utvivlsomt været af meget stor Betydning.

Der er Grund til at fremhæve følgende Tillidsmænds særlig gode Arbejde: Togbetjent J. C. Steenskov, Aarhus; Matros Grøndahl Christensen, Korsør; Portør K. O. Hansen, Næstved; Portør Th. Jørgensen, Roskilde; Lokomotivfyrbøder N. L. Andersen, Nyborg, Overportør Aa. Pedersen, Fredericia; Hvk. C. Andersen, Kh. Cvk.; Lokomotivfyrbøder K. H. Christensen, Helsingør; Lokomotivfyrbøder Ohlsen, Aarhus; Banearbejder N. C. Madsen, København, og Trafikassistent M. Poulsen, Padborg.

Ogsaa Præmieindtægtens Stigen giver et godt Billede af Foreningens Fremgang. Ved Foreningens Start var Præmieindtægten 4 100 Kr. aarlig, godt et Aar senere, nemlig den 1. Juli 1937, var den 10 200 Kr. aarlig og nu pr. 1. Juli 1938 udgør Præmieindtægten for de indtegnede Forsikringer ca. 22 000 Kr. beregnet for et Aar. En virkelig respektabel Vækst — trods de lave Præmier.

Præmieindtægten er fordelt paa Brancherne saa-

ledes: Brand ca. 12 500 Kr., Tyveri ca. 2 000 Kr., Ansvar ca. 6 500 Kr. og Grundejer ca. 1 000 Kr. Den samlede Forsikringssum for Brand og Tyveri andrager 20 Millioner Kr. De udbetalte Erstatninger udgør til Dato 4 028 Kr.

Afdelingen har hidtil været skaanet for større Skader. Et Par tvivlsomme Skader har været forelagt Bestyrelsen til Afgørelse; denne har bestræbt sig for at behandle Skaderne tilfredsstillende, og ingen Afgørelse er forlangt appelleret til Voldgiften.

Den til Foreningen indgaaede Præmieindtægt var i 1936: 5 739 Kr. 38 Øre, i 1937: 11 055 Kr. 75 Øre og pr. 15. Juni 1938 — altsaa for det sidste halve Aar: 9 689 Kr.

Denne indgaaede Præmieindtægt i Startaarene har, som heller ikke ventet, ikke været i Stand til at dække Etableringsomkostningerne, Administration, Erhvervsgebyr m. v., som i de forløbne 2½ Aar har udgjort ca. 9000 Kr. forholdsmæssig pr. Aar, hvilket er noget mindre end de ved Starten kalkulerede Beregninger. Da selve Administrationen imidlertid ikke bliver synderlig dyrere med et stort Antal Forsikringer end ved et lille Antal, og væsentlige Startudgifter naturligvis ikke vender tilbage, saa vil det, om ikke Foreningen udsættes for meget store Skadererstatninger, kunne forudses, at der ikke alene i det kommende Aar bliver Balance, men ogsaa Overskud i Foretagendet, og allerede efter ca. 3 Aars Forløb er der ført Bevis for, at vore Præmier ikke er sat lavere, end hvad der forretningsmæssigt og forsikringsmæssigt er forsvarligt. Og det er jo netop Kooperationens Formaal, at en Vare ikke skal koste Køberen mere end hvad der er nødvendigt.

Samarbejdet mellem Forsikringsforeningen og Direktionen for det gensidige Forsikringsselskab »Danmark« havde været det bedste. Der var fra Selskabets Side vist Foreningen størst muligt Hensyn, og de Mænd, »Danmark« havde sat til at lede og udføre de daglige Forretninger, havde røgtet Arbejdet med stor Interesse og megen Dygtighed, og det skyldte Foreningen dem Tak for.

De Repræsentanter, som derefter havde Ordet, udtrykte deres Glæde over Foreningens vellykkede Start, og efter at forskellige Forespørgsler var blevet besvaret, godkendtes Virksomheden enstemmigt.

Til Formand for Repræsentantskabet valgtes Sekretær Chr. Vejre, til Næstformand Stationsforstander Høgsgaard, til Kasserer Lokomotivfører L. M. Schmidt og til 4. og 5. Medlem af Forretningsudvalget Snedker Laur. Hansen og Togfører H. M. Christensen. Til Voldgiftsmand valgtes Hovedkasserer R. Kantsø, til Revisorer Overmatros C. F. W. Poulsen og Trafikkontrolør A. Ohmeyer og til Revisorsuppleant pens. Banearb. N. C. Madsen. Alle Valg var Genvalg.



## DEN ØKONOMISKE OG SOCIALE UDVIKLING I 1937.

### Det intern. Arbejdsbureaus Undersøgelser.

(Fortsat.)

Det kraftige sociale Omformningsarbejde, der i 1936 paabegyndtes i Frankrig, blev fortsat i 1937. Paa det Tidspunkt, da nærværende Beretning affattes, er de fleste af de Punkter, som blev sat paa Programmet, endnu Genstand for Drøftelse. Det er umuligt her at give en Redegørelse for hele den paa-tænkte, vidtrækkende Reform. Kun nogle faa afgørende Sider af den kan kort omtales. Den søger at give de offentlige Arbejdsanvisningskontorer den førende Stilling paa Arbejdsanvisningens Omraade, foreslaar Bestemmelser til Regulering af Masseafske-digelser og værner de fagorganiserede Arbejdere mod at blive stillet ringere end andre, hvor det enten drejer sig om Antagelse af Arbejdskraft eller om Indskrænkning af Arbejdsstyrken. Den fastsætter Regler for, hvorledes Arbejdernes Tillidsmænd skal vælges, og hvorledes de er stillet overfor Arbejdsgiverne, og værner dem mod uberettiget at blive berøvet deres Mandat. Den indeholder endvidere Forslag om Indførelse af særlige Regler angaaende Strejker, herunder om hemmelig Afstemning og om Forbud mod, at Arbejdsgiverne antager andre Folk under Konflikt. Den Del af Reformen, som hidtil er gennemført, bestaar i en Udvidelse af allerede gældende Regler vedrørende Arbejdsstridigheder. Det bestemmes her udtrykkelig, at saadanne Stridigheder skal henvises til Forlig og Voldgift, og det godkendes principielt, at Arbejdslønnen skal reguleres i Forhold til de Ændringer, som maatte finde Sted i Leveomkostningernes Størrelse.

I Sydamerika er der kommet en Mængde nye Love paa det sociale Omraade, omhandlende meget forskellige Forhold. Adskillige af dem er allerede nævnt, særlig under Omtalen af Socialforsikringen; men der er ogsaa nogle af de øvrige, som ikke kan forbigaaes i Tavshed. Ernæringsspørgsmaalet er taget op med Energi, navnlig i Argentina, Chile, Ecuador og Peru. Boligsørgsmaalet er ligeledes gjort til Genstand for Undersøgelse, Drøftelse og i visse Tilfælde Lovgivningsforanstaltninger i Argentina, Bolivia, Brasilien, Chile, Columbia, Cuba, Ecuador, Mexiko, Peru, Uruguay og Venezuela. Love angaaende Lønspørgsmaal er vedtaget eller under Forberedelse i Argentina, Chile, Ecuador og Peru, og Indførelsen af kollektive Arbejdsoverenskomster saa vel som af Fællesudvalg for Arbejdsgivere og Arbejdere har vundet Terræn, særlig i Argentina, Chile, Mexiko, Uruguay og Venezuela. Den i de senere Aar udfoldede Reform-Virksomhed i Sydamerika er et af de iøjnefaldende Træk i den nyeste socialpolitiske Udvikling.

Det Spørgsmaal, nærværende Kapitel indlededes med, kan derfor trods alle Forbehold og Undtagelser, det har været nødvendigt at gøre, i det store og hele besvares bekræftende. Et enkelt Spørgsmaal, nemlig det om Arbejdstid, er udskudt til særlig Omtale i

næste Kapitel. Iøvrigt kan det siges, at hvis man betragter Verden som Helhed, er Beskæftigelsen sikkert blevet større, Reallønnen har vist Tilbøjelighed til at stige, og Socialforsikringen kommer større og større Kredse af Befolkningerne til gode samtidig med, at den er kommet til at hvile paa et sundere finansielt Grundlag, end det i mange Aar har været Tilfældet. Der har været stadig Fremgang baade i Retning af bedre Boligforhold og med Hensyn til bedre Ernæring. Der er en voksende Forstaaelse for, at Udgifter, ogsaa offentlige Udgifter, til disse Formaal er af stor økonomisk Værdi, baade direkte og indirekte. Hvis man kunde isolere de sociale Fænomener og betragte dem helt uden Forbindelse med de økonomiske og politiske Forhold, der er i høj Grad bestemmende for dem, vilde man kunne sige, at der i det hele er gjort betydelige Fremskridt de sidste Aar. Desværre kan de opnaaede Resultater under de bestaaende økonomiske og politiske Forhold ikke betragtes som sikre eller varige. Kun hvis de politiske og økonomiske Vilkaar udvikler sig gunstigt, kan de komme til at slaa fastere Rødder. Det kan nemlig ikke gentages for tit, at uden virkelig økonomisk Fremgang er det ikke muligt at opnaa varige sociale Fremskridt, og uden virkelig Fred mellem Folkene er den økonomiske Fremgang for en stor Del illusorisk og upaalidelig.

### III.

#### *Arbejdstid.*

Naar Beskæftigelsen, Produktionen og Arbejdslønnen har rettet sig i de fleste Lande, kunde man vente, at Kravet om en kortere Arbejdsuge vilde være ved at tabe i Styrke. Det tiltrak sig først Opmærksomhed som et Middel til en mere ligelig Fordeling af den begrænsede Mængde Arbejde, der var at udføre under Lavkonjunktoren. En almindelig Indskrænkning af Arbejdstimernes Antal opfattedes som en Metode til at lette Arbejdsløshedens Byrde. Det blev imidlertid paapeget i forrige Aarsberetning, at hvad der begyndte som en Nødhjælpsforanstaltning til Bekæmpelse af Krisens ødelæggende sociale Virkninger, nu er kommet til at staa som den næste Etappe paa det sociale Fremskridts Vej. Efterhaanden som Tiderne er blevet bedre, er Kravet om kortere Arbejdstid derfor ikke blevet slettet af de politiske Partiers og Fagforeningernes Program. Tanken om mere Fritid har sat sig fast i Arbejdernes Bevidsthed, som det fremgaar af den hastige Udbredelse, Ferie med Løn har faaet i alle europæiske Lande saa vel som i mange Lande udenfor Europa. Ønsket om mere Fritid er ikke netop et Vidnesbyrd om en større Forkærlighed for Lediggang, men det instinktive Svar paa den større Nerveanspændelse, som Erhvervslivets voksende Krav til Tempo, Præcision og Disciplin fører med sig. Som Lord Baldwin har udtrykt det: »Legemligt Slid, som Verden har været fortrolig med, lige siden Adam gravede i Edens Have, har veget Pladsen for Slid paa Nerverne — som det er meget vanskeligere at afhjælpe, og som har meget farligere Virkninger; og vi ved lidet eller intet om det.« Hvad der staar fast, er, at en stor Mængde Arbejdere bliver sig dette Slid mere og mere bevidst,

medens Millioner andre ubevidst reagerer overfor det ved at forlange en kortere Arbejdsuge til Trods for alle de økonomiske og politiske Argumenter, som føres i Marken for at slaa dette Krav ned.

Men naar det forholder sig saaledes, ligger det nær at spørge, hvorfor 40 Timers Ugen da ikke nu under de bedre økonomiske Forhold er gaaet som en Stormvind over Landene, saaledes som 48 Timers Ugen gjorde det i 1919. I den Henseende har Historien imidlertid ikke gentaget sig selv. Medens der i 1936 skete et Fremstød ved Indførelsen af 40 Timers Ugen i Frankrig, Ny Zeeland og Spanien, har der i 1937 intet Steds været noget samlet Fremskridt. Der er i forskellige Lande foretaget Afkortninger af Arbejdstiden i bestemte Industriegrene eller bestemte Virksomheder, men Tendensen gik i Virkeligheden snarere i Retning af at udvide end af at indskrænke, i det mindste hvor det gjaldt det virkelige Antal Arbejdstimer i Modsætning til den normale Arbejdsdag eller Arbejdsuge. Disse Kendsgerninger er fra nogle Sider blevet fortolket som Bevis paa Rigtigheden af de økonomiske Betragtninger, der gøres gældende imod Arbejdstidsforkortelsen, idet de tages som Udtryk for, at en normal Arbejdsuge paa mindre end 48 Timer hverken er nødvendig af Helbredshensyn eller økonomisk gennemførlig eller virkelig Udtryk for et Ønske. Der er faktisk en Tilbøjelighed til at fremstille det, som om Bevægelsen for Arbejdstidsforkortelse er afgaaet ved Døden, og at selv 48 Timers Grænsen ikke mere er ukrænkelig.

For at prøve Værdien af disse Paastande vil det være rimeligt først at se paa den virkelige Tilstand, der maaske kan give en vis, mindre teoretisk og mindre kategorisk Forklaring paa den Pause, der øjensynlig er indtraadt i Bestræbelserne for en Forkortelse af Arbejdstiden.

#### *Arbejdstidens Forlængelse.*

Allerførst er det bemærkelsesværdigt, at Arbejdstiden er forlænget i to Lande, der befinder sig i Krigstilstand — Japan og Spanien. I det førstnævnte af disse Lande førte den forøgede Efterspørgsel efter alle Slags Krigsfornødenheder til en Udvidelse af Arbejdstiden i næsten alle Industriegrene til tolv Timer daglig eller endnu mere, med Tekstilfabrikkerne som den væsentligste Undtagelse, idet man her beholdt det sædvanlige 8½ Timers Skift. Japans samvirkende Fagforbund henledte Regeringens Opmærksomhed paa Farerne ved for lang Arbejdstid og krævede Indførelse af en 8 Timers Dag med højst tre Timers Overarbejde, hvor det var nødvendigt, i Forbindelse med en ugentlig Hviledag. I Juni blev Normalarbejdsdagen i alle Vaabenfabrikker begrænset til ti Timer med en Times Hvil iberegnet, og Overarbejdet til to Timer daglig. Departementet for sociale Anliggender har forsøgt at udvide denne Praksis til ogsaa at omfatte Ammunitions-Fabrikkerne ved at faa Arbejdsgiverne til frivilligt at gaa ind paa en Arbejdsdag paa højst tolv Timer og saaledes, at en Udvidelse til fjorten Timer kun skulde være tilladt i ganske særlig paatrængende Tilfælde. Paa lignende Maade er Arbejdstiden i Gruberne, hvor den var begrænset til ti Timer daglig, Ned- og Opstigningstiden

iberegnet, blevet midlertidig forlænget til tolv Timer, Hviletid iberegnet, for Arbejdere under Jorden i Tilfælde, hvor det er i høj Grad paatrængende, medens en 14 Timers Dag er blevet tilladt for Arbejde over Jorden.

Disse Krigsforanstaltninger har deres Parallel i Spanien, hvor den i 1936 indførte 40 Timers Uge er blevet afskaffet af Barcelona-Regeringen og midlertidig erstattet af en 48 Timers med det Formaal at sætte Landet i Stand til at fremstille Krigsfornødenhederne. 40 Timers Ugen vedblev dog at være Reglen i Kulgruberne og for alt Arbejde i andre Gruber, for saa vidt det udføres under usunde Forhold.

Naar Arbejdstiden forlænges i Lande, hvor der er Krigstilstand, maa det antages, at der foreligger lignende Forhold i Lande, hvor Oprustning eller Genoprustning finder Sted under stærkt Pres. Det er vigtigt at erindre, at for det almindelige Erhvervsliv er Hovedformaalet at producere saa økonomisk som muligt. Naar det Punkt er naaet, hvor Arbejdsydelsen pr. Time begynder at formindskes paa Grund af Træthed, bliver en Forlængelse af Arbejdstiden mere og mere uøkonomisk, særlig hvis der betales efter Overarbejds-Takst. Hvor det drejer sig om Oprustning, og Hovedformaalet som Følge heraf ikke er af økonomisk Art, men derimod at faa mest muligt fremstillet, ligger det helt anderledes. Hvad der ydes pr. Mand og Arbejdstime, og Omkostningerne pr. Produktionsenhed er meget mindre vigtigt end, hvor meget der ialt kan fremstilles, og at de under Hensyn til den foreliggende Situation fastsatte Tidsfrister for Leverancerne overholdes. Lang Arbejdstid, som vilde være uøkonomisk ved Arbejde for det private Erhvervsliv, kan derfor være begrundet, naar det drejer sig om Leveringer til Brug for Landets Forsvar, hvor Leveringstidspunktet, ikke Pengene, er det afgørende. Dette Forhold tjener til Forklaring af, at man har taget sin Tilflugt til længere Arbejdstid i Lande, hvor Hensynet til Krigsmagten nu overskygger alle andre Betragtninger. Men selv under Pres af en national Nødvendighed kan en overdreven lang Arbejdstid ikke gennemføres i en længere Periode uden at komme til at virke mod sin Hensigt, hvad Erfaringerne fra Verdenskrigen noksom har godtgjort.

Med dette i Erindring vil det ikke synes overraskende, at man for nærværende har en lang Arbejdsdag i en Række Lande, hvorom der dog i de fleste Tilfælde ikke foreligger nøjagtige Oplysninger. For Tysklands Vedkommende er f. Eks. alt, hvad Statistikken fortæller, at Arbejdsdagens gennemsnitlige Længde i September 1937 var 8,28 Timer indenfor Maskinindustrien, 8,06 Timer i Metalindustrien, bortset fra Jern- og Staalværkerne, hvor den var 7,84, medens den for Jern- og Staalvarer var 7,74. Da det er Gennemsnitstal, maa man gaa ud fra, at Arbejdstiden i nogle Virksomheder er betydelig længere. At den er forlænget overalt, hvor det har kunnet lade sig gøre, er efter alt foreliggende at dømme en given Sag.

I Italien blev 40 Timers Normal-Arbejdsugen stadfæstet ved et Lovdekret af 26. Oktober 1937; men der kan indføres en 48 Timers Uge i særlige Distrikter og særlige Grupper af Virksomheder, saafremt der



ikke findes tilstrækkelig mange Arbejdere med de fornødne Kvalifikationer, eller særlige Forhold er til Hinder for Overholdelsen af den sædvanlige Begrænsning. Den fascistiske Sammenslutning af Industriens Arbejdsgivere har beregnet, at medens det gennemsnitlige Antal Arbejdstimer pr. Hoved var 154 i December Maaned 1934, da 40 Timers Ugen blev indført, er det siden 1935 efterhaanden vokset, indtil det kom op paa 174 i Juli 1937. Hvilke Forskelligheder disse Gennemsnitstal dækker over, kan ikke siges.

I hvilken Udstrækning den virkelige Arbejdstid er blevet forlænget i Storbritannien, er det heller ikke muligt at angive. Regeringen har henvendt sig til Fagorganisationerne med Anmodning om at hjælpe med til at fremskynde Vaabenproduktionen, og selv om der i nogle Fag har været Tale om en Forkortelse af Arbejdstiden, har man været mere tilbøjelig til at forhøje Lønnen end til at afkorte Arbejdstimernes Antal. At der udføres en Mængde Overarbejde, navnlig indenfor Maskinindustrien, kan der næppe være Tvivl om; men da Overarbejdet i Storbritannien ikke er reguleret ad Lovgivningens Vej, men gennem kollektive Overenskomster, foreligger der ikke Oplysninger om dets Omfang. Arbejdsministeriet beretter om en Arbejdstids-Forkortelse paa  $2\frac{1}{2}$  Timer ugentlig for 387 700 Arbejdere. Indenfor Typograffaget og dermed beslægtede Fag har der i de fleste Tilfælde fundet en Indskrænkning Sted fra 48 til 45 Timer ugentlig, i Skotøjsindustrien fra 48 til 46 Timer ugentlig, i Møllervirksomheder skete der en Forkortelse fra 47 til 44 Timer for Dagarbejde og fra 44 til 42 Timer for dem, der arbejdede i Skift. For Højovnene indførtes en 48 Timers Uge i Stedet for en 56 Timers for Arbejdere, der er beskæftiget ved kontinuerlig Drift. Alt i alt er 48 Timers Ugen opretholdt, men omkring 10 pCt. af Industriarbejderne havde dog i 1935 en Normalarbejdsuge paa over 48 Timer.

Man maa derfor sige, at der i Storbritannien kun har været ringe Fremskridt for Arbejdstids-Forkortelsen. Arbejdsgiverne er fremdeles imod den; men at de ikke er helt enige i denne Sag, fremgaar af det kraftige Indlæg til Forsvar for en international 40 Timers Uge, som en kendt Industrimand indenfor Uldvareproduktionen, Sir Benjamin Dawson, for nylig er fremkommet med. »Der er« — siger han — »mange Arbejdsgivere her i Landet, som mener, at det eneste Middel til i Længden at holde Arbejdsløsheden nede er en Begrænsning af Arbejdstiden, og de er alle enige om, at det ikke skulde medføre nogen Nedsættelse af Arbejdslønnen. Omkostningerne vilde blive lidt større, men vi vilde opnaa den Tilfredsstillelse at vide, at en forfærdelig Mængde Fattigdom og Elenighed blandt vore Medmennesker vilde være blevet bortskaffet.« 40 Timers Ugen staar stadig paa Fagforeningskongressens Program, men bortset fra nogle faa Tilfælde har der ikke været ført Forhandlinger mellem Arbejdsgiver-Organisationerne og Fagforeningerne om dens Indførelse. Den væsentligste Grund hertil er formodentlig Erkendelsen af, at en hurtig Gennemførelse af Genoprustnings-Programmet nødvendigvis for Tiden maa gaa forud for alle

andre Hensyn. Det maa ogsaa erindres, at der altid har været og stadig er betydelige Meningsforskelligheder indenfor den britiske Fagforeningsbevægelse med Hensyn til Ønskeligheden af Arbejdstidens Begrænsning ad Lovgivningens Vej fremfor ved Forhandlinger mellem Organisationerne.

#### *Situationen i Frankrig.*

I Frankrig er Situationen en helt anden. I de senere Aar har Rustningsindustrien stadig været opretholdt paa et vist Niveau, saa at en særlig Kraftanstrengelse som i Tyskland eller Storbritannien ikke har været anset for nødvendig. Under disse Omstændigheder fortsattes og gennemførtes Overgangen til 40 Timers Ugen. Fra September 1936 til August 1937 udstedtes over 70 Dekreter, der indførte den i forskellige Erhvervsgræne og Fag, og ved Udgangen af 1937 var den traadt i Kraft i alle Gruber, Fabrikker og Transportvirksomheder, i alle Butikker, Banker, Kontorer og Hoteller, paa ethvert lille Værksted saa vel som i de store industrielle Virksomheder. Denne vældige Reform kunde maaske være forløbet uden større Vanskelighed, dersom Landets politiske, finansielle og økonomiske Forhold havde været normale. Det var imidlertid langt fra Tilfældet. Produktionen var stadig ringe. Industriens maanedlige Indexstal, der for 1936 havde udvist et Gennemsnit paa 79,3 (1929 = 100) steg trods de to Nedskæringer af Franc'ens Guldværdi kun til 82,8 for 1937. Devalueringerne kom for sent og øvede først deres Virkninger, da Frygten for en almindelig Konjunkturedgang allerede var begyndt at gøre sig gældende. Samtidig anslaaes Arbejdslønnen til at være steget med mellem 50 og 60 pCt. Den offentlige Gæld var vokset overordentlig stærkt, og Budgettet viste stadig Underskud — Fa-nomener, som iøvrigt ingenlunde kun forekom i Frankrig. Handelsstatistikken viste Nedgang for Eksporten og Opgang for Importen, omend det voksende Deficit rimeligvis for en stor Del opvejedes af forskellige »usynlige Poster«. De forskellige her angivne Symptomer svækkede imidlertid Forretningsverdens og Mellemlklassernes Tillid og gav Anledning til Kapitalflugt.

Da man har benyttet de franske Erfaringer med 40 Timers Ugen til derudfra at drage omfattende almindelige Slutninger, gælder det om at se dem paa deres rette Baggrund. At 40 Timers Ugen ikke udelukkende eller hovedsagelig har Ansvaret for Landets økonomiske Vanskeligheder, har sin nærliggende Begrundelse i Tilstedeværelsen af en Række ugunstige Omstændigheder af langt større Betydning end Arbejdsugens Længde. Var man gaaet til en Devaluering samtidig med Storbritannien eller de Forenede Stater, havde de offentlige Finansers og Handelsbalancens Stilling ikke været af en saadan Art, at det gav Anledning til en overdreven Ængstelse, som atter førte til Kapitalflugt, havde den hastige Prisstigning paa Livsfornødenheder ikke tvunget Arbejdslønnen i Vejret, havde den politiske Situation, den indre saa vel som den ydre, været tilrettelagt paa en Maade, der var bedre egnet til at skabe Tillid, havde alt dette og adskilligt andet været anderledes, saa kunde man med en vis tilsyneladende Be-

rettigelse have sagt, at Frankrigs økonomiske Vanskeligheder hovedsagelig skyldtes den kortere Arbejdsuge. Men desværre gjorde alle disse Forhold sig gældende, og de har rimeligvis bidraget meget mere til at bringe 40 Timers Ugen i Miskredit, end denne har paavirket Landets økonomiske Stabilitet. Erfaringerne fra de Forenede Stater og Ny Zealand viser, at 40 Timers Ugen under gunstige Omstændigheder kan indføres og opretholdes uden at volde alvorlige Forstyrrelser. Naar Erfaringerne i Frankrig gaar i anden Retning, vil almindelig Logik føre til den Slutning, at ikke 40 Timers Ugen i og for sig, men de økonomiske Forhold, under hvilke den gennemførtes, havde Hovedansvaret for det.

Betænkningen fra Produktions-Kommissionen, der bestod af Repræsentanter for Regeringen, Arbejdsgiverne og Arbejderne, og som i Fjor foretog en Undersøgelse af hele Frankrigs Erhvervsliv, viser da ogsaa, at en Del af Klagerne over den svigtende Produktion har deres Forklaring i den Fremgangsmaade, man anvendte ved 40 Timers Ugens Gennemførelse i Praksis. I de Forenede Stater og Ny Zealand indrømmedes der en betydelig Elasticitet ved Reformens tekniske Gennemførelse. I nogle Tilfælde tillodes det at udjævne Arbejdstidens Længde over et Tidsrum af flere Uger, i andre indførtes supplerende Skift eller dannedes Afløsnings-Hold, saa Arbejdet kunde foregaa uafbrudt de seks Dage om Ugen; det skete ogsaa, at der blev gjort rigelig Anvendelse af Overarbejde til højere Løn, og der tilstodes en Del fuldstændige, delvise eller midlertidige Dispensationer. Enhver indgribende Ændring af Industriens Arbejdstid kræver en hel Del teknisk Tilpasning, der ofte gør det nødvendigt at prøve sig frem et Stykke Tid, hvis det hele skal gaa godt. I de franske Dekreter synes der at være indrømmet de fleste Erhvervsgræne en ret stor Margin; men man benyttede sig ikke altid af den. Arbejdsgiverne havde aldrig helt anerkendt Fremgangsmaaden med kollektive Overenskomster, og mange var aabenlyse Modstandere af helt at anerkende Fagforeningerne trods Tilvæksten i disses Medlemstal, der var saa betydelig, at den vanskelig kunde lades upaaagtet. Fagorganisationerne eller deres stedlige Repræsentanter krævede paa den anden Side af Frygt for Misbrug aabenbart ofte en strengere Gennemførelse af Dekreterne, end Regeringen ved deres Udstedelse havde tænkt sig eller Lands-Økonomiraadet, der skulde udtale sig om de enkelte Tilfælde, og i hvilket Arbejdsgiver- og Arbejder-Organisationerne var ligelig repræsenteret. Mange Gange blev det f. Eks. ikke tilladt at foretage nogen som helst Afvigelse fra fem Dages Ugen, og Overarbejde blev afslaaet selv indenfor de Grænser, Loven havde fastsat. Produktions-Kommissionen udtalte, at der kunde gøres en Del for at lette Situationen, hvis den i Dekreterne indrømmede Elasticitet blev fuldt udnyttet, men anbefalede yderligere en Række betydningsfulde Lempelser i selve Dekreterne. I Sæsonfagene foreslog man at udvide Arbejdstiden i de travle Perioder med det Antal Timer, som faldt bort i de mindre travle; faglærte Arbejdere skulde kunne beskæftiges i 75 Ekstratimer aarlig i Virksomheder,

hvor det havde vist sig umuligt at faa tilstrækkelig mange nye, kvalificerede Arbejdere, og Indførelsen af kontinuerlig Drift med flere Skift skulde søges fremmet. Man paastod imidlertid ikke, at Produktionens og Eksporthandelens Tilbagegang udelukkende skulde have sin Forklaring i den kortere Arbejdsuge. Man fastslog, at der tiltrængtes Udvidelser og Forbedringer for den faste Kapitals Vedkommende, saavel som med Hensyn til Kreditmulighederne, den tekniske Organisation og Uddannelse samt Afsætningsforholdene. Det vil derfor være urigtigt og uvidenskabeligt at hævde, at 40 Timers Ugen som saadan har lidt Skibbrud i Frankrig, eller at den har været den væsentligste Aarsag til de Vanskeligheder, Landets Økonomi har haft at kæmpe med. Under gunstigere Forhold kunde den maaske være gennemført med godt Resultat, og dersom den praktiseres med større Elasticitet, saaledes som det nu fra alle Sider erkendes at være nødvendigt, synes der ikke at være nogen Grund til, at Erhvervslivet ikke under normale finansielle og økonomiske Forhold skulde kunne tilpasse sig til denne Reform. Rigtigheden af denne Opfattelse bekræftes ved en Erklæring fra de franske Arbejdsgiveres Centralorganisation om, at de ikke vil søge Reformen omstødt, saafremt 40 Timers Loven faar de Ændringer, som er nødvendige af Hensyn til Landets almindelige Interesser. Det maa imidlertid indrømmes, at saa længe Frankrigs vigtigste Konkurrenter har længere Arbejdstid, vil dets Industri i nogen Grad være handicappet, og at saa længe den forcerede Vaabenproduktion er Hovedopgaven i en Række store Industrilande, vil enhver international Overenskomst om Indskrænkning af Arbejdstiden nødvendigvis møde overordentlig store Vanskeligheder. (Fortsættes.)

### Konflikten ved Aalborg Privatbaner bilagt.

I sidste Nr. af Bladet redegjorde vi for den truende Konflikt mellem Lokomotivpersonalet ved Aalborg Privatbaner og disse Baners Ledelse og sluttede med at oplyse, at Spørgsmaalet var henvist til Behandling i et Mæglingssudvalg, som skulde paa-begynde sit Arbejde Lørdag den 6. ds.

Sagen blev ikke fuldt afsluttet ved Mæglingen, men der fremkom dog et Forslag, som Parterne skulde tage Stilling til, og ved et nyt Møde den 10. August blev der opnaaet Forlig, saaledes at der ikke blev Konflikt. Der bliver ikke antaget nye Folk, som Lokomotivmændene havde ønsket det, men Baneledelsen er gaaet ind paa en Ændring af Turlisterne, saa Tjenesten bliver mere jævnt fordelt, end Tilfældet hidtil har været.

### Brand ved Fredericia Maskindepot.

Natten mellem den 8. og 9. ds. opdagedes det, at der var Ild i Magasinbygningen ved Fredericia Lokomotivremise. Da der i Magasinet opbevares de sædvanlige Materialer, som forefindes ved Depoterne — Olie, Tvist m. m. —, er det let at forstaa, at disse

letfængelige Materialer var god Næring for Ilden. Det varede derfor ikke længe, inden hele Magasinbygningen var et sydende og knitrende Ildhav.

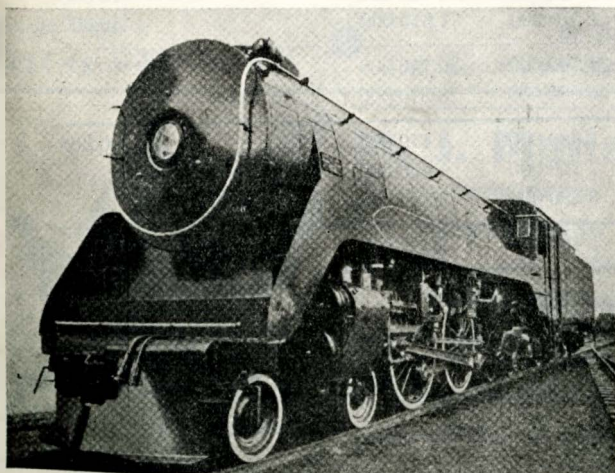
Paa Grund af Remisens afsides Beliggenhed var det for Brandvæsenet ret vanskeligt at skaffe sig Adgang til Brandstedet, og Ilden greb om sig, saa baade Lokomotivremisen og Opholdsbygningen var truet; de 14 Lokomotiver, som befandt sig i Remisen, blev derfor fjernet. Heldigvis lykkedes det Brandvæsenet i det væsentlige at begrænse Ilden til selve Magasinbygningen, som nedbrændte fuldstændigt.

Om Aarsagen til Ildens Opkomst foreligger der endnu ikke konkrete Oplysninger.

## NYE LETTE EKSPRESTOGS- LOKOMOTIVER I KANADA

Canadian Pacific Railway har atter anskaffet nye Damplokomotiver til hurtig Befordring af de Rejsende. Til Linierne Toronto—Detroit, Montreal—Quebec og Calgary—Edmonton er der bygget tyve halvstrømliniede 2 B 2 Tvilling-Lokomotiver, som skal fremføre Luksustog, der i Almindelighed bestaar af en Post- og Bagagevogn, en Spisevogn og to Luksusvogne. Lokomotiverne er paa ca. 2400 HK. og konstrueret til stor Kørehastighed; af den Grund har de kun to koblede Aksler. Drivhjulene er 1950 mm i Diameter, saa de kommer op paa et stort Omdrejningstal.

Lokomotiverne svarer i konstruktiv Henseende til en Serie Eksprestogslokomotiver Canadian Pacific anskaffede for to Aar siden, med hvilke der er opnaaet en Maksimalhastighed af 185 km/T. Der er dog foretaget den Ændring, at de er noget lettere i hele Opbygningen; Drivhjulene er 125 mm mindre, og de vejer i tom Tilstand 14,3 t mindre end deres Forbilleder. Denne mærkelige Udvikling har kunnet finde Sted, fordi der kunde spares paa død Last og dermed paa Driftsomkostninger til Brændsel m. m., da Maskinerne udelukkende skal fremføre forholdsvis lette og meget hurtigkørende Tog. Specielt Materiale er



Canadian Pacifics lette Eksprestogslokomotiv.

anvendt overalt; Kedlen er helt igennem af Nikkelstaalet og bygget til et Damptryk af 20 at. Lokomotivrammerne er støbt i et Stykke af strækbart Nikkelstaalet, og Krydshovederne, Driv- og Kobbelstængerne er af samme Materiale. Cylindrene er staaletøbte og foret med Støbejern paa Cylinder- og Gliderspejlene. Cylindrene er 420 × 660 mm. Dampfordelingen foregaar med Heusinger-Styring og Stempelglidere med 165 mm Vandring. Adhæsionsvægten er 49,2 t. Kedlens Risteflade er 4,2 m<sup>2</sup>. I Tenderen medføres 30 m<sup>3</sup> Vand og 12 t Kul. Samtlige Aksler undtagen Driv- og Kobbelakserne løber i Rullelejer.

F. Spoer.



## LOKOMOTIVFØRERNES SANGFORENING GB.

Fredag den 2. September afholder Foreningen sin Sommerudflugt. Turen gaar denne Gang til Køge, Afg. København Kl. 10,15, derfra pr. Bil til Yderholm Kro, hvor den medbragte Frokost indtages, dog kan Mad ogsaa købes paa Stedet. Der vil i Dagens Løb blive Adspredelse af forskellig Art, saasom Keglespil, Skovtur til den bekendte Lellinge Skov og Dans. Hjemkomst til Kh. med Tog 140 Kl. 22,44.

Det bemærkes, at der i Lighed med tidligere Aar vil vil blive søgt om Fritagelse for Medregning af Fripas, ligesom Bil m. m. betales af Foreningen.

Stor Tilslutning forventes.

Bestyrelsen.

## D. L. F.s AARHUS AFDELINGER

afholder Lørdag den 3. September Udflugt til Norsminde. Efter fælles Kaffebord og Badning køres der til Frederikshøj, hvor der er Fællesspisning og Bal.

Indtegningslister er fremlagt paa Reserveværelset; ingen kan deltage uden at være paaført Listerne, som er bindende. Afgang fra Harald Jensens Plads Kl. 14 præcis.

Festudvalget.

## JERNBANELÆGER

Jernbanelæge Munck, 8' A Løgedistrikt, Frederiksberg, er bortreist fra den 29. August d. A. i en Maaned.

Hans Praksis varetages i nævnte Tidsrum af Læge K. Rode, Nylandsvej 76, Tlf. Godthaab 2020.

Konsultationstid: Kl. 13—14 samt Torsdag Kl. 18—19.



## Trangsarbejde for politiske Fanger i Tyskland.

Ifølge Meddelelser fra I. T. F. er der den 18. Maj udstedt Anvisninger paa en øget Anvendelse af Straffefanger til Arbejde. Alle Fanger, der blot er nogenlunde arbejdsdygtige, skal sættes til alvorligt Arbejde. Til dette Formaal har Justitsministeren tillige indført Arbejdspligt for Vare-

tægtsfanger. Ogsaa Fanger, der er idømt mindre Straffe, falder ind under denne Bestemmelse. Da de fleste politiske og Kriminalfanger er atkræftede paa Grund af den daarlige Næring, har Justitsministeren forordnet, at Fangekosten skal forbedres. (»Reicharbeitsblatt« af 25. Juni 1938.)

Som Udendørsarbejder kommer navnlig Beskæftigelse i Teglværker og Stenbrud i Betragtning, ligesom Lergrave, Kalkbrænderier o. l. Disse Arbejder er gennemgaaende udmærket egnet til Straffefanger, da der arbejdes i sluttede Kolonner, og Natophold m. v. i Barakker i mange Tilfælde er sikret. Beskæftigelse ved større Jordarbejder, Vej- og Kanal anlæg, Planeringsarbejder o. l. til offentligt Byggeri, Landbrugsarbejder, Skovarbejder o. s. v. kommer ligeledes i Betragtning. Kvindelige Fanger skal bl. a. anvendes i Konservesindustrien.

I Jern- og Metalindustrien er Anvendelsen af Straffefanger forholdsvis lettere, fordi der blandt Fangerne er ca. 8 000 Metalarbejdere. Justitsministeren har derfor erklæ-

ret sig villig til at lade indrette Metalværksteder i Fængslerne, som skal arbejde for Privatforetagender. Der lægges særlig Vægt paa Nyuddannelse af Fanger, som stammer fra andre Professioner. Disse kan uddannes i de nyindrettede Metalværksteder.

Da Indrettelsen af Metalværkstederne i Fængslerne vil tage nogen Tid, vil man forsøge, om det ikke er muligt at lade Fangerne arbejde i Fabrikkerne. En Forudsætning herfor er dog, at der findes lukkede Rum eller særlige Bygninger til Fangerne. Saaftremt Fangerne ikke dagligt kan vende tilbage til Fængslerne, kan man tage under Overvejelse at anbringe dem i Lejre.

Skulde Antallet af Straffefanger ikke være tilstrækkeligt, skal Justitsministeren afgøre, om Fangerne fra Koncentrationslejrene kan anvendes.

I godt underrettede tyske Kredse antager man, at Fængslingen af Tusinder af politisk fordægtige og Jøder i de senere Maaneder først og fremmest er sket for at skaffe billig Arbejdskraft.

### STATSBANERNES DRIFTS-INDTÆGTER OG DRIFTS-UDGIFTER

m. v. i Juni Maaned 1938 samt i Tidsrummet April—Juni 1938 og en Sammenligning med Beløbene i de tilsvarende Tidsrum i 1937 i runde Summer.

	Juni Maaned		1938	
	1938	1937	Forøgelse	Formindskelse
Personbefordring .....	7 120 000	6 100 000	1 020 000	
Gods- og Kreaturbefordring .....	3 570 000	3 790 000		220 000
Andre Indtægter .....	640 000	650 000		10 000
Postbefordring .....	570 000	570 000		
<b>Indtægter i alt .....</b>	<b>11 900 000</b>	<b>11 110 000</b>	<b>790 000</b>	
<b>Driftsudgifter .....</b>	<b>10 930 000</b>	<b>10 340 000</b>	<b>590 000</b>	
<b>Driftsoverskud .....</b>	<b>970 000</b>	<b>770 000</b>	<b>200 000</b>	
Afskrivning .....	570 000	560 000	10 000	
Forrentning .....	1 190 000	1 120 000	70 000	
<b>Statens Tilskud til Driften .....</b>	<b>790 000</b>	<b>910 000</b>		<b>120 000</b>
	<b>April-Juni</b>		<b>1938</b>	
	<b>1938</b>	<b>1937</b>	<b>Forøgelse</b>	<b>Formindskelse</b>
Personbefordring .....	17 620 000	15 380 000	2 240 000	
Gods- og Kreaturbefordring .....	10 660 000	11 830 000		1 170 000
Postbefordring .....	1 910 000	1 920 000		10 000
Andre Indtægter .....	1 570 000	1 610 000		40 000
<b>Indtægter i alt .....</b>	<b>31 760 000</b>	<b>30 740 000</b>	<b>1 020 000</b>	
<b>Driftsudgifter .....</b>	<b>30 080 000</b>	<b>28 270 000</b>	<b>1 810 000</b>	
<b>Driftsoverskud .....</b>	<b>1 680 000</b>	<b>2 470 000</b>		<b>790 000</b>
Afskrivning .....	1 720 000	1 690 000	30 000	
Forrentning .....	3 420 000	3 120 000	300 000	
<b>Statens Tilskud til Driften .....</b>	<b>3 460 000</b>	<b>2 340 000</b>	<b>1 120 000</b>	

#### D. S. B. — Juni 1938.

I Forhold til Juni 1937 har der i Indtægten af Personbefordringen været en Stigning paa godt 1 Million Kr. Stigningen skyldes dels Trafikforøgelse væsentlig som Følge af Bellahøjuddstillingen, dels det Forhold, at Pinsen i Aar faldt i Juni, i Fjor derimod i Maj. Godsbefordringsindtægten er ca. 220 000 Kr. lavere end i Juni i Fjor.

Alt i alt er Driftsindtægterne steget med ca. 800 000 Kr.

De egentlige Driftsudgifter er steget med ca. 590 000 Kr. Stigningen skyldes forøgede Lønnings- og Brændselsudgifter.

# Personalia

Udnævnelse fra 1.—8.—38:

Motorfører I A. F. Conradsen, Tønder, til Lokomotivfører, Tønder, (min. Udn.).

Lokomotivfyrbøder O. Laursen, Herning, til Lokomotivfører, Aabenraa, (min. Udn.).

Forflyttelse efter Ansøgning fra 1.—8.—38:

Lokomotivfører N. B. S. Nielsen, Aabenraa, til Gedser.

Tilladelse til at bytte Tjenestested efter Ansøgning

fra 1.—8.—38:

Motorførerne I A. Knudsen, Struer, og H. E. Mortensen Randers.

Dødsfald blandt Pensionister:

pens. Lokomotivfører R. M. Petersen, Kalundborg, den 6.—7.—38.

# Rettelse til Adressefortegnelsen

Lokomotivførerafdelingerne:

Nykøbing F. Underafdeling: Repræsentantens Navn og Adresse rettes til: Th. Jensen, Vesterskovsvej 14.

Motorførerafdelingerne:

Viborg Underafdeling: Repræsentantens Navn og Adresse rettes til: G. Sørensen, Brovej 1.

Lokomotivfyrbøderafdelingerne:

Randers Afdeling: Kassererens Navn og Adresse rettes til: E. Justesen, V. Altanvej 42, 1.

Brande Afdeling: Kassererens Navn og Adresse rettes til: H. C. Hansen, Grarupvej.

## Helsingør

**Kaas & Sørensen,**

Indehaver: G. E. OLSEN

Tlf. 39. Helsingør Tlf. 575.

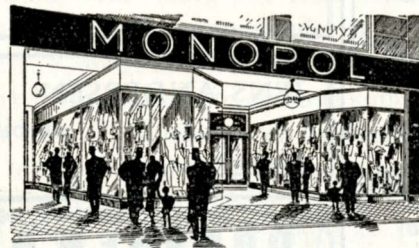
**Kul  
Kokes  
Brænde  
Briketter**

**Blomster og Kranse**

E. Jacobsen

Mdl. af E. B.

Tlf. 29 Helsingør



Bjerggade 7,

sælger alt i

**Herre-**

**og Dreungeekvipering**

til Byens mindste

Priser.

STØT VORE ANNONCØRER

## Aalborg

**J. J. Nielsen - Danmarksgade 54**

Største Lager i

**fikst og solidt Fodtøj**

Telefon: 1844

Absolut bedste Udførelse

**M. J. Madsen**

Uretablisement

Bispensgade 1

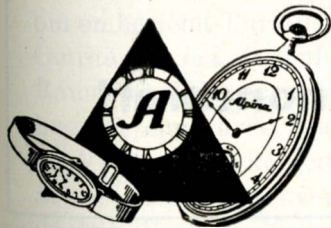
Tlf. 992.

Tlf. 992.

Kompagnihuset

**Aalborg.**

(Forretningen grundlagt 1892).



**Alpina**  
Schweitzer-Præcisionsuhre

**La France**

Boulevarden 1. Aalborg. Tlf. 1305.

Forsender smukke Kranse-Dekorationer og fikse Buketter overalt. — Leverandør til D. L. F.

RESERVERET

**Tjenestemanden**

køber hos

**Skræderi og Lingeri**



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 20 541.

**Steentoft — Skotøj**

**ENGELSK BEKLÆDNINGSMAGASIN**

Telefon 346 NYBORG Telefon 346

**CAFE FÆRGEGAARDEN**

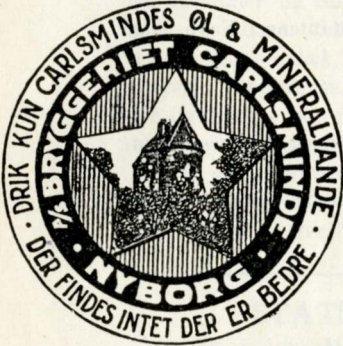
Godt Madsted. — Billige Priser.

TELEFON 682.

**NORDISK KAFFE KOMPAGNI'S**

**Kaffe er bedst!**

Forlang den hos Deres Købmand.



**RICHARD LEHN**

I. Kl. Herreækvipering. - Telef. 68

**Nyborg Herregaardsmejeri.**

Tif. 79

Fineste Mejeriprodukter!

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

**ALLIANCE**

BAGERI & CONDITORI

Tlf. 136 Nørregade Tlf. 136

P. C. PETERSEN

**Fotograf I. Westergaard**

14, Kongensgade 14.

Fotografier i alle Størrelser til rimelige Priser.

**C. Knackstredt**

Telefon 550

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

Direkte Salg fra Drivhus.

Ingen Butiksleje, derfor billigste Priser.

**FORLANG KAFFE**

fra M. BRUUN's Kaffelisterl. (Ved A. M. Petersen.)

**JENS ANDERSEN**

Telefon 216.

er billig med

K J ØR O GOVERTØJ

Telefon 216.

**DREVSEN & NELLEMANN**  
Isen læm-, S tægods-, Glas-, Porcellain- og Udstyrsforretning.  
Telefon Nr. 25. Nyborg. Telefon Nr. 189.

Tif. 60 Forlang Tilbud! Tif. 60

**Murer · Jernbeton · Reparationsarbejde**

Lars Jensen & Aagaard · Murermestre

**Blumensaadts**

Sæber.

Altid Kvalitetsvarer!

**Jydske Strikkeriers Udsalg.**

Indeh. H. Prehn.

Tlf. 665. Nørregade 16. Nyborg.

Alt i Trikotage.

**LIGKISTER**

Ligsenge, Ligtøj og Kranse anbefales

Egne Ligvogne Alt vedr. Begravelser & Ligbrænding besorges

**P. JAKOBSEN**

ved Slottet Telefon 171

Transport med Lighil besorges overalt i Danmark.

**Husk! Søren Jensen's**

Oste- og Fødevarerforretning.

**E. Amtofts Kiosk**

Telefon 778

anbefaler sig med alt i Festtelegrammer, Cigaretter, Tobakker, Chokolader, Dags og Ugeblade

**HUSK**

**G. Christensen**

Østervoldgade 65, Telefon 238.

Aut. Vand- og Gasmester samt statsaut. Elekt. oinstallatør

**Axel Nielsen**

Malermester

Christianslundsvej 54

Tlf. 135.

**NYBORG KULIMPORT**

& Nyborg Cichorietørreri <sup>1</sup>/<sub>8</sub>

Telefon 15 og 23

**WERNER HANSEN**

URMAGER & GULDSMED

MELLEMGADE 11 — TLF. 530 — NYBORG

**Hotel Royal**

Koncert & Solistopræden

Otto Trasbo

Godtfred Petersens

**Købmandshandel,**

Strandvejen,

bringes i Erindring.

**Nyborg Statsbane- og Autofærg-Restaurations.**

Delikat Smørrebrød. Smaa varme Retter à 75 Øre. Middag 2 Retter à 1,50 Kr.

E. Malling Mikkelsen.

Støt

**D. L. T.s Annoncører!**

**Odense**

Isenkram • Glas • Porcelain

Chr. J. Hey = Odense

Telefon 539 - 2312 — — Vestergade 5