



Nº 19

5. Oktober 1938

38. Aargang

### SAMARBEJDE — SAMLING

Der har i den senere Tid været stærk Bevægelse paa den politiske og verdenshistoriske Arena. Frisind og Demokrati er blevet truet og knægtet rundt om i Europa. Det burde derfor være naturligt, at alle Frihedstilhængere drog Lære af Situationen og forstod Samarbejdets og Sammenholdets Betydning.

Hvorledes de forskellige Landes Regeringer vil tage paa dette Spørgsmaal, skal vi ikke her beskæftige os med. Vi vil ved denne Lejlighed blot pege paa det glædelige i, at der inden for Arbejderklassen baade i vort Land og andre Steder viser sig større og større Forstaaelse af, at det gælder om at slutte sig sammen.

Herhjemme spores dette stadigt. I Dagspressen læser man, at der inden for de Fagorganisationer, som endnu ikke er tilsluttet De samvirkende Fagforbund, stadigt arbejdes for en Ændring af dette Forhold, saa der kan opnaas den størst mulige Samling og Enhed. Værksteds- og Remisearbejdernes Fællesorganisation, hvis Medlemmer alle gennem deres respektive Fagforeninger er tilsluttet De samvirkende Fagforbund, har, som det vil være bekendt, i Sommer indmeldt sig i Statstjenestemændenes Centralorganisation I. Vore Kammerater paa Værkstederne fandt, at det ikke var tilstrækkeligt, at de var sammensluttet med alle Privatindustriens Arbejdere. Under Hensyn til, at de er beskæftiget inden for Statens Rammer og med Staten som Arbejdsgiver, følte de ogsaa en Trang til snævrere Sammenslutning med Statens Tjenestemænd; og de gennemførte dette. Ogsaa det nyoprettede Enhedspoliti

har ved Urafstemning for ganske nylig vedtaget at indmelde sig i vor Centralorganisation. Vi skal dernæst pege paa, at den af vor C. O. paa dens sidste Repræsentantskabsmøde vedtagne Reorganisering jo netop tog Sigte paa i Konflikttilfælde at tilvejebringe en vis Kontakt mellem Tjenestemændene og de øvrige organiserede Arbejdere.

Hos os er der altsaa ikke alene arbejdet for snævrere Samling inden for den almindelige Arbejderklasse for sig og inden for Tjenestemandsklasserne for sig, men der virkes tillige for at bringe disse to Kategorier i nærmere og nærmere Samarbejde med hinanden.

I vore skandinaviske Nabolande er der lignende Bestræbelser fremme. I Norge har baade Lokomotivmandsforbundet og Jernbaneforbundet i mange Aar været tilsluttet Landsorganisationen, hvilket svarer til De samvirkende Fagforbund hos os. Inden for Forbundet af Kontorpersonale ved de norske Statsbaner var der ligeledes Stemning for Indmeldelse i Landsorganisationen, men da man i Norge bygger Organisationerne op efter Industriforbundstanken, kunde Kontorpersonalets Forening ikke optages som selvstændig Organisation. Da Medlemmerne imidlertid ønskede Indmeldelsen i Landsorganisationen gennemført, blev det nødvendigt at foretage en organisatorisk Ændring. Resultatet blev en Sammenslutning, ved hvilken Kontorpersonalets Forening gled op i det norske Jernbaneforbund.

Til videre Gennemførelse af Industriforbundstanken for saa vidt angaar Jernbaneper-

sonalet har der været Røster fremme om, at ogsaa det norske Lokomotivmandsforbund skulde opløses og Medlemmerne indmeldes i Jernbaneforbundet. Det er endnu ikke lykkedes at komme til Enighed herom; men da vore norske Kolleger jo allerede er tilsluttet den samlede norske Arbejderfagbevægelse, er dette Spørgsmaal ikke særligt aktuelt; thi Landsorganisationen vil naturligvis ikke indlade sig paa at smide en tilsluttet Organisation ud blot for at gennemtrumfe Industriforbundstanken.

For saa vidt angaar Lokomotivmændene i Sverige har Spørgsmaalet om snævrere Tilslutning til og Samarbejde med den samlede Arbejderklasse været behandlet i en Række Aar, ligesom Tilfældet har været her hos os. Det svenske Jernbaneforbund indmeldte sig i 1921 i Landsorganisationen; ogsaa for Lokomotivmændenes Vedkommende var Spørgsmaalet dengang paa Tale, men det lykkedes ikke at faa Sagen i Orden. Den har dog Gang paa Gang været rejst paa Kongresserne i Svensk Lokomotivmandsforbund, og vilde ogsaa have været løst, hvis der ikke var mødt Vanskeligheder udefra.

Paa Grund af, at Fagbevægelsen ogsaa i Sverige er bygget op paa Industriforbundstanken er vore svenske Kolleger stødt paa den samme Vanskelighed, som det norske Kontorpersonale gjorde, nemlig at de nu ikke kan optages som selvstændig Organisation i Landsorganisationen, men kun gennem en eller anden Overenskomst med den Jernbaneorganisation, som allerede er tilsluttet Landsorganisationen, det vil altsaa sige med Svensk Jernbaneforbund.

Tanken om og Begejstringen for Tilslutning til Landsorganisationen var imidlertid efterhaanden blevet saa stærk hos de svenske Lokomotivmænd, at der paa en eller anden Maade maatte en Løsning til; der blev derfor nedsat et Udvalg til at beskæftige sig med Spørgsmaalet. Man har drøftet forskellige Fremgangsmaader, af hvilke vi nævner: Opretelse af et Kartel; fuld Sammenslutning med Jernbaneforbundet, eller delvis Sammenslutning mellem de to Forbund.

Udvalget har nu fremsat et Forslag, som gaar ud paa en Sammenslutning mellem Jernbaneforbundet og Lokomotivmandsforbundet, dog under en saadan Form, at Lokomotivmændene opretholder samtlige deres hidtidige Af-

delinger. Dette Forslag vil i den kommende Tid blive behandlet i de respektive Forbunds Styrelser og senere paa de kompetente Forsamlinger. Der vil derfor hengaa endnu nogen Tid, inden et endeligt Resultat foreligger.

Hvad angaar Finland, saa har Jernbanemændene der gennem flere Aar ønsket at komme i nærmere Samarbejde med Kammeraterne i de øvrige skandinaviske Lande, men økonomiske Forhold har forhindret dem deri. Paa Nordisk Jernbanemand's Unions sidste Møde vedtoges det imidlertid at aabne Adgang for det finske Jernbaneforbund paa en saadan Maade, at dette i en Overgangsperiode kun skal deltage i Administrationsudgifterne.

Som det vil ses af denne Fremstilling, er der inden for Skandinavien en stadig Trang til mere og mere Samarbejde og snævrere og snævrere Sammenslutning, ikke alene mellem Tjenestemændene indbyrdes, men ogsaa mellem disse og den øvrige Arbejderklasse.

I Tider af saa urolig Karakter, som dem vi har kendt i de senere Aar, er det af overordentlig Betydning, at Samlingstanker og Samlingsbestræbelser fremdeles er virksomme, og det er at haabe, at det Arbejde, som i saa Henseende udføres, maa vise sig frugtbringende; til Gavn først og fremmest for Arbejderklassen, nationalt som internationalt, men videre til Forbillede for og Styrkelse af andre Samfundslags Arbejde for Bevarelse og Sikring af Frihed og Demokrati.

## VELFÆRDSFORANSTALTNINGER I OPHOLDSLOKALER M. V.

Vi bringer nedenfor Protokoller over de med Distrikterne førte Forhandlinger angaaende Gennemførelse af Velfærdsforanstaltninger i Finansaaret 1938/39.

### Protokol over

*Forhandlingen den 9. Juni 1938 mellem 1. Distrikt og de 4 Jernbaneorganisationers Udvalg vedrørende Indretning af Opholds- og Tjenestelokaler m. v.*

*Forhandlingsemne:* Forbedring af Personalets Opholds- og Tjenestelokaler.

Til Stede var: *Fra 1. Distrikt:* Distriktschef W. Herschend, Trafikbestyrer R. Haarløv, Banebestyrer S. C. Hermansen, Maskinbestyrer J. Sørensen, Signalinspektør O. G. Götzsche, Regnskabsfører Chr. Schmidt.

*Fra Organisationerne:* Sekretær Chr. Vejre, Togfører H. M. Christensen, Stationsforstander D. O.

Høgsgaard, Togfører P. K. Jensen, Lokomotivfører E. Kuhn, Lokomotivfører L. M. Schmidt, Snedker Laur. Hansen, Remisearbejder O. Heintze, Overassistent P. From Hansen, sidstnævnte som Protokolfører.

*Distriktschefen* bød Velkommen. Haabede Mødet maatte forløbe paa en saadan Maade, at selvom der ikke opnaaedes fuld Enighed, vi dog maatte forstaa og respektere hinandens Standpunkt. Det, der nærmest skal drøftes i Dag, er de Ting vedrørende Forbedring af Opholds- og Tjenestelokaler, som ikke blev gennemført sidste Aar, og desuden enkelte Ting, som er kommet til senere. Resumerede Indholdet af de mellem Distriktet og Generaldirektoratet og de mellem Distriktet og Organisationerne udvekslede Skrivelser vedrørende omhandlede Forhold. Det, der var opnaaet Enighed om sidste Aar, var nu gennemført. Foruden de i Organisationernes Skrivelse af 3. Maj d. A. nævnte Ting, var der ogsaa fra Organisationernes Underafdelinger tilgaaet Distriktet forskellige Forslag vedrørende Forbedringer af Opholds- og Tjenestelokaler. Distriktet forstaaer de Krav og Ønsker, der er rejst fra Personalets Side, men Distriktets Midler er i Aar ikke større, end de var sidste Aar. Sidste Aar anvendte Distriktet et Beløb paa ca. 10 000 Kr., og vi vil i Aar, selvom det volder os store Vanskeligheder, forsøge at anvende et lignende Beløb til ovennævnte Formaal. Af de Ting, der er tilbage fra sidste Aar, som Distriktet skulde søge gennemført, mangler vi at udføre et nyt Portørværelse i Rungsted. Dette vil koste 1 600 Kr., og vi er villige til at udføre dette, hvis Organisationerne ønsker det.

*Sekretær Vejre:* Takker for Tilsagnet om Portørværelse i Rungsted. Organisationerne havde haft den Opfattelse, at dette var i Orden, og vil nu bede Distriktet om at fremme dette mest muligt.

*Distriktschefen:* Skal nu nævne, dels hvad der resterer fra sidste Aar, og dels de nye Ting, som vi har fra i Aar:

<i>Rungsted:</i> Nyt Portørværelse . . . . .	1 600 Kr.
<i>Holbæk:</i> Brusebad 900 Kr., Haandvask til Lokomotivpers. 150 Kr. . . . .	1 050 »
<i>Gedser:</i> Centralvarme i Lokomotivpers. Opholdsværelser, Ændr. i Remise-pers. Vaske- & Omlædningsrum	
<i>Hovedbanegaarden:</i> Centralvarme 2100 Kr., W.C. 2100 Kr., samt Afhjælpn. af Træk i Kommandopost VI 90 Kr. ønsker vi udvidet til at omfatte Signaltj. Pers. 1500 Kr. . . . .	5 790 »
<i>Godsbanegaarden:</i> Forbedring af Toiletforh. ved Eksp. . . . .	1 050 »
Forbedring af Belysningen i Eksp.kt . . . . .	125 »
<i>Fredensborg:</i> Vand og Vaskekumme i Kolonnerum . . . . .	500 »
<i>Frederikssund:</i> Vand og Vaskekumme i Kolonnerum . . . . .	350 »
<i>Hvalsø:</i> Vand- og Vaskekumme i Kolonnerum . . . . .	700 »
<i>Østerport St.:</i> Flytning af og Vandindlæg i Rangerm.hytte . . . . .	2 100 »

Desuden har Distriktet dels fra Personalegrupper og dels ad tjenstlig Vej modtaget følgende Forslag:

<i>Hovedbanegaarden:</i> ved Kommandopost VI Cykleskur til Signaltjenestens Personale . . . . .	1 000 »
Ventilator i Kontrolpersonalets Opholdsværelse . . . . .	90 »
<i>Godsbanegaarden:</i> Vandindlæg og Haandvask i en Hytte v. Rampen . . . . .	450 »
Maskindepot: Sanitetsrum i Remisen . . . . .	740 »
<i>Charlottenslund:</i> W. C. 1800 Kr., Centralvarme i Kommandoposten 2500 Kr. . . . .	4 300 »
<i>Klampenborg:</i> Indlægning af Gas og W. C. i Opholdsrum for Bane- & Signaltj. Personale . . . . .	3 200 »
<i>Skodsborg:</i> Vandindlæg i Kolonnerum . . . . .	
<i>Glostrup:</i> Vand og elektrisk Lys i Kolonnerum . . . . .	700 »
<i>Kalundborg:</i> Lukning af Platform paa Blokhytten ved Overkørslen . . . . .	250 »

Hvad det vil koste i Gedser, kan vi ikke sige endnu, idet vi ikke er færdige med Undersøgelserne der.

*Stationsforstander Høgsgaard:* Ved Forhandlingen i Generaldirektoratet fik vi Tilsagn om Varmeindlæg i Perronkiosken og om Vand i Rangermesterytten paa Østerport. Dette gaar vi ud fra maa være i Orden, saa Arbejdet kan paabegyndes.

*Distriktschefen:* Ja, disse Ting vil blive udført.

*Lokomotivfører Kuhn:* W. C. i Gedser Maskindepot vil koste ca. 4 000 Kr. Dette er tiltraadt af Generaldirektoratet ved Forhandling om W. C.-Installation i Boliger m. m. og bliver udført af Generaldirektoratet i indeværende Finansaar.

*Distriktschefen:* For disse Ting, jeg har nævnt, vil Udgifterne ligge omkring 25—30 000 Kr. Saa stort et Beløb har Distriktet slet ikke til Raadighed. Hvad vil Organisationerne helst have gennemført af disse Ting inden for de Rammer, hvortil vi har Midler.

*Sekretær Vejre:* Vi forstaaer godt, at Distriktet ikke har 25 000 Kr. til Raadighed, men vi vil dog mene, at Distriktet maa kunne gaa med til et Beløb af samme Størrelse som i Fjor.

*Distriktschefen:* Selvom Distriktet har meget haardt Brug for de Penge, der er stillet til vor Raadighed til Ting, der er absolut tjenstligt nødvendige, skal vi dog strække os saa langt som muligt. Vi er villige til at indrette en ny Portørstue i Rungsted. Derimod mener vi, at Badeværelse i Holbæk strider mod de af Generaldirektoratet optrukne Linier for Indretning af Badeværelser.

*Lokomotivfører Kuhn:* Vil finde det rimeligt, at der installeres Haandvask med varmt og koldt Vand i Holbæk Lokomotivdepot. Dette er der haardt Brug for, og det er i sin Tid godkendt af Velfærdskommissionen. Vi kræver ikke indrettet et Badeværelse, men kun Opsættelse af en Gasovn med en Bruser. Naar der alligevel skal være varmt Vand til Haandvask, bliver Udgiften til Indretning af et enkelt Brusebad meget minimal.

*Distriktschefen:* Vi kan vende tilbage til Holbæk senere. I Kommandopost VI paa Københavns Hovedbanegaard vil vi finde det rimeligt at installere W. C. saavel for Personalet der som for Signaltjenestens Personale. Ligeledes vil vi foretage en Ombygning til Forhindring af Træk. Da det drejer sig om et stort Personale, vil jeg mene, det er rimeligt at gennemføre dette. Installation af Centralvarme maa vi saa udskyde til næste Aar.

*Stationsforstander Høgsgaard:* Det betyder meget for det Personale, der gør Tjeneste i Kommandopost VI at faa disse Forbedringer. Vi skal dog være villige til at gaa ind paa, at Varmeinstallationen venter til næste Aar.

*Distriktschefen:* Installationen af W. C. og Forhindring af Træk i Kommandopost VI, der koster 2 190 Kr. og Forbedringerne i Ekspeditionskontorerne paa Københavns Godsbanegaard, der koster 1175 Kr., kan vi ogsaa gaa med til.

*Lokomotivfører Kuhn:* Naar Generaldirektoratet vil installere W. C. i Gedser, vil det saa ikke være naturligt samtidig at installere Centralvarme. Naar det gøres samtidig, kan det jo gøres betydelig billigere, end hvis det gøres hver for sig.

*Distriktschefen:* Hvis Indlægning af Centralvarme i Gedser ikke overstiger 2 000 Kr., kan vi eventuelt gaa med dertil. Ventilatoren til Kontorpersonalets Opholdsstue koster 90 Kr. Dette kan vi ogsaa tage med. Vil derimod mene, at Vandindlæg i Hytten paa Rampen paa Godsbanegaarden maa vente til senere. Sanitetsværelset ved Lokomotivremisen paa Godsbanegaarden koster 740 Kr. Dette kan vi ogsaa tiltræde. Vi har saa brugt ialt 7 895 Kr., og vi kan ikke strække os længere end til ca. 10 000 Kr.

*Lokomotivfører Kuhn:* Kan vi saa ikke bruge Resten til Forbedringer i Gedser og lade Holbæk vente.

*Laur. Hansen:* Vore Folk har Skabsrum og Vaske- rum samlet i Gedser. Dette ønsker vi meget gerne ombygget til 2 Rum.

*Distriktschefen:* Kan Organisationerne tiltræde, at der afsættes 3 000 Kr. til Forbedringer i Gedser. Distriktet vil da lade undersøge, hvor meget der kan udføres for 3 000 Kr. i Aar og tage Resten næste Aar. Vil foreslaa, at Repræsentanter fra Dansk Lokomotivmands Forening og fra Værksteds- og Remisearbejdernes Fællesorganisation samt fra Distriktet rejser ned til Gedser og ser paa Sagen. Hvis dette tiltrædes, saa har vi brugt hele det Beløb, Distriktet kan afse til Formaalet.

*Sekretær Vejre:* Vi kan godt tiltræde Distriktschefens Forslag paa de 3 000 Kr. til Forbedringer i Gedser, men er dog meget forbavsede over, at Vaskekummerne i Kolonnerummene i Fredensborg, Frederikssund og Hvalsø, hvorom Distriktet har tilskrevet Organisationerne, endnu ikke er gennemført.

*Banebestyrer Hermansen:* Distriktet tilskrev som aftalt Organisationerne om, hvad Gennemførelsen af de nævnte Ting vilde koste. Vi har ikke nævnt noget om, at vi gennemførte det, men det var Mening, at Spørgsmaalet skulde drøftes i Aar.

*Distriktschefen:* Hvis Organisationerne ikke stiller

for store Krav næste Aar, skal vi forsøge, om vi kan gennemføre det af Sekretær Vejre nævnte i Aar.

*Sekretær Vejre:* Vi er ikke Herrer over, hvad der kommer ude fra dels ad tjenstlig Vej, dels fra Underafdelinger, men vi er ikke og vil aldrig være urimelige i vore Krav.

*Distriktschefen:* Jeg betragter Sekretær Vejres Udtalelse som et Tilsagn og gaar saa med til at gennemføre Vandinstallationen og Haandvaskene i Kolonnehusene i Fredensborg, Frederikssund og Hvalsø, selvom det koster yderligere ca. 1 500 Kr. Distriktet vil altsaa i Aar gennemføre følgende:

Flytning af og Vandindlæg i Rangermesterhytten, Østerport.

Ny Portørstue i Rungsted.

Installation af W. C. i Kommandopost VI, Hovedbanegaarden.

Lukning af Trappen til Forhindring af Træk, Kommandopost VI, Kh.

Forbedring af Toiletforholdene ved Ekspeditionskontorerne, Gb.

Forbedring af Belysningen i Ekspeditionskontorerne, Gb.

Ventilator til Kontrolpersonalets Opholdsstue, Hovedbanegaarden.

Sanitetsværelse ved Lokomotivremisen, Godsbanegaarden.

Vandindlæg og Haandvaske i Kolonnerummene i Fredensborg, Frederikssund og Hvalsø.

Paabegyndelse af Installation af Varme samt Ændring af Skabs- og Vaske- rum i Lokomotivremisen i Gedser.

*Sekretær Vejre:* Der er et Par enkelte Ting, jeg gerne vil nævne over for Distriktet. Der er blandt andet Skrivestuen i Korsør for Togpersonalet samt Opholdsværelse for Togpersonalet i Gedser, og ogsaa Togpersonalet i København har nogle Ønsker vedrørende de Kælderlokaler, de nu benytter. Vi haaber, Distriktet vil se forstaaende paa disse Ting, og af de maa blive gennemført paa en for Personalet tilfredsstillende Maade. Vil gerne paa samtlige Organisationers Vegne rette en Tak til Distriktet for den Imødekommenhed, der i Dag er udvist over for Organisationerne.

Hermed sluttede Forhandlingen.

*Chr. Hermansen.*

*P. From Hansen.*

Protokol  
over

Forhandlingen den 22. Juni 1938 mellem 2. Distrikt og de 4 Jernbaneorganisationers Udvalg vedrørende Personalets Opholds- og Tjenestelokaler.

Forhandlingsemne: »Forbedring af Personalets Opholds- og Tjenestelokaler.«

Til Stede var:

Fra 2. Distrikt: Distriktschefen, Banebestyrer H. C. M. Tvenge, Maskinbestyrer C. H. Krag, Signalinspektør H. Schmedes, Trafikinspektør H. V. J.

Holst, Regnskabsfører R. C. Torrild, Ingeniør J. R. Jacobsen, Fuldmægtig F. C. G. Nielsen og Ingeniør K. E. J. Cornelius.

*Fra Jernbaneorganisationerne:* Sekretær Chr. Vejre, Togfører H. M. Christensen, Stationsforstander D. O. Høgsgaard, Togfører P. K. Jensen, Lokomotivfører Soph. Jensen, Lokomotivfører E. Kuhn, Snedker Laur. Hansen, Remisearbejder O. Heintze og Overassistent P. From Hansen, sidstnævnte som Protokolfører.

*Distriktschefen* bød Velkommen. Betragtede Mødet i Dag som en Fortsættelse af det Møde, der fandt Sted sidste Aar. Haabede Mødet i Aar ligesom sidste Aar maa faa et tilfredsstillende Forløb for begge Parter. Distriktet har ladet udfærdige en Liste over saavel Organisationernes Forslag som Forslag, der er indgaaet fra Underafdelinger og Grupper. For de fleste Posters Vedkommende er opført det omtrentlige Beløb, det vil koste at gennemføre det.

*Sekretær Vejre* takkede for det skematiske Forslag, Distriktet har ladet udarbejde. Vil henstille, at man foretager en foreløbig Gennemgang af Forslaget Punkt for Punkt.

*Distriktschefen:* Der er enkelte Ting opført paa Listen, som ikke falder ind under det, man i Almindelighed kalder for Velfærd, f. Eks. Ombygning af Kommandoposten i Fredericia. Vil meget indtrængende henstille til Organisationerne, at Mødet om Velfærdsforanstaltninger i Fremtiden finder Sted omkring 1. April, saaledes at Distriktet ikke i Forvejen har disponeret over Kontoen »mindre Udvidelser og Anskaffelser«.

*Sekretær Vejre:* Vi skal meget gerne tage Distriktets Henstilling til Efterfølgelse i de kommende Aar. Naar det ikke har kunnet lade sig gøre i Aar, er det, fordi vi er blevet sinket noget ved først at maatte henvende os til Generaldirektoratet, hvorfra vi saa blev henvist til Distrikterne.

*Banebestyrer Tvenge* gennemgik de paa Listen anførte Forslag. Frokoststuen i Nyborg, som er ønsket af Personalet der, kan ikke gennemføres, idet der intet Værelse er, som kan anvendes dertil. Ved Ombygning af Stationer har Distriktet Opmærksomheden henvendt paa at indrette Frokoststue for Personalet, men paa Nyborg Station er det umuligt af Hensyn til Pladsforholdene.

*Stationsforstander Høgsgaard* beklagede meget, at man ikke kunde imødekomme Personalets Ønske om Frokoststue i Nyborg.

*Distriktschefen* vil indrømme, at Forholdene i Nyborg er uheldige, men i Øjeblikket er der vist ingen Mulighed for at imødekomme Personalet. Vi skal dog stadig være opmærksom paa Forholdene og være villige til endnu en Gang at undersøge, om det skulde være muligt at finde en Udvej.

*Banebestyrer Tvenge:* Udvidelse af Sove- og Hvileværelserne for Lokomotivpersonalet i Esbjerg staar i Forbindelse med en Udbygning af 2 Kviste og ved at inddrage Lokomotivmesterens Tørreløft, hvor der saa skulde indrettes 2 nye Værelser, ligeledes med Kviste.

*Lokomotivfører Soph. Jensen:* De Værelser, der

er klaget over, er tidligere kasseret af Velfærdskommissionen; vi ser derfor ikke gerne, at de benyttes til Sove- og Hvileværelser, selvom de udbygges med Kviste. Saa meget hellere, at man inddrog hele Lokomotivmesterens Lejlighed og lejede til ham ude i Byen.

*Maskinbestyrer Krag:* Det vil næppe være heldigt at lade Lokomotivmesteren bo ude i Byen, idet der ikke er Lokomotivmestre til Tjeneste om Natten i Esbjerg.

*Distriktschefen:* Vi skal se paa Forholdene. Skal vi opsigte Lokomotivmesteren, er vi jo nødt til at forelægge Sagen for Generaldirektoratet.

*Banebestyrer Tvenge:* Der er ogsaa et Forslag om Udvidelse af Togpersonalets Opholdsværelse i Esbjerg, men det koster 2 500 Kr.

*Togfører H. M. Christensen:* Hvis Esbjerg Station stod foran en snarlig Ombygning, vil det ikke være nødvendigt at anvende 2 500 Kr. for saa vidt man ved Ombygningen vil gaa med til at skaffe gode Værelser for Togpersonalet.

*Stationsforstander Høgsgaard:* Esbjerg Station trænger haardt til en Ombygning. Forholdene for Kontorpersonalet der er utaaelige. Der er en ulidelig Træk paa Kontoret. Hvis Esbjerg Station ikke skal ombygges foreløbig, maa jeg indtrængende henstille, at der træffes Foranstaltninger, saa Trækken kan forhindres. Jeg henstiller, at Distriktet nu tager sig af denne Sag.

*Distriktschefen:* Vi er opmærksomme paa Forholdene i Esbjerg, og vi skal søge at finde en Løsning.

*Banebestyrer Tvenge:* For Fredericia Stations Vedkommende er der flere Forslag. Deraf er Ombygning af Post 4 sendt til Generaldirektoratet til Afgørelse, og Opholdsrummet paa Perron 4 for Lokomotivpersonalet er afslaaet af Generaldirektoratet.

*Lokomotivfører Soph. Jensen:* Beklager, at Distriktet ikke har kunnet skaffe et Læskur for Lokomotivpersonalet, men forstaar, at Organisationerne nu maa rejse Sagen over for Generaldirektoratet.

*Stationsforstander Høgsgaard:* Vil gerne gøre opmærksom paa, at der i Fredericia findes 3 Kontorer, i hvilke der ikke er Dagslys. Vi har set paa Forholdene, og for ca. 1 500 Kr. vil man kunne forsyne Kontorerne med Glasloft.

*Distriktschefen:* Anlægskontoen i Fredericia er ikke afsluttet endnu. Spørgsmaalet om Ovenlys i disse Kontorer er afslaaet af Generaldirektoratet. Mener ikke, at Forholdene er saa daarlige, men skal dog være villige til ved Lejlighed at se paa disse Kontorer.

*Remisearbejder Heintze:* Vil gerne henlede Distriktets Opmærksomhed paa, at der ved Ulykkestilfælde i Fredericia ikke kan køres direkte til Remisen med Ambulancen, men man maa gaa et langt Stykke med den tilskadedkomne paa en Baare.

*Distriktschefen:* Vi skal ogsaa være villige til at se paa dette Forhold.

Efter en Del Diskussion enedes man om, at Distriktet i Aar vil anvende 7 650 Kr. til følgende:

Vandindlæg i Østre Signalhus i Odense ..	400 Kr.
Udvidelse af Værelse for indenbys Togpersonale i Nyborg .....	2700 »
Vandindlæg i Signaltjenestens Opholdsværelse i Tommerup .....	150 »
Indlæg af Gas i Lokomotivpersonalets Spisestue i Esbjerg .....	100 »
Udvidelse af Togpersonalets Opholdsværelse i Esbjerg .....	500 »
Vandindlæg i Signalhus i Randers .....	700 »
Cykleskur ved Remisen i Thisted .....	100 »
Modernisering af Togpersonalets Opholdsværelse og Installation af W. C. i Nærheden af Værelserne i Skern .....	750 »
Cykleskur for Remisepersonalet i Skern ..	300 »
Modernisering af Lokomotivpersonalets Vaskerum i Brande .....	500 »
Anbringelse af en Dør samme Sted .....	100 »
Forbedring af Vaskerum for Remisearbejderne, Brande .....	600 »
Forbedring af Skabsrum for Remisearbejderne, Brande .....	350 »
Vandindlæg i Signalhus i Herning .....	200 »
Elektrisk Lys i Kolonnehus ved Haderslev Vest .....	200 »
<b>Ialt .... 7650 Kr.</b>	

*Esbjerg:* Udvidelse af Lokomotivpersonalets Sove- og Hvileværelse samt Indretning af 2 Kviste i Stedet for Tagvinduer, Ændringer af Vinduer og Anbringelse af en Stige. Distriktet undersøger, om det er gennemførligt at inddrage Lokomotivmesterens Tjenestebolig, og vil derefter forelægge Sagen for Generaldirektoratet.

*Fredericia:* Ombygning af Post 4. Forbedring af Cyklestier og Opførelse af Cykleskur ved Remisen. Forbedring af Toiletforholdene ved Godsekspeditionen og Haandvask i Overportørernes Opholdslokaler ved Personvognsristen. Disse Spørgsmaal forelægges Generaldirektoratet og foreslaas taget paa Anlægs-kontoen. Opholdsrum for Lokomotivpersonalet paa Perron 4 er afslaaet af Generaldirektoratet. Organisationerne henvises til selv at rejse Sagen over for Generaldirektoratet. 2 Overnatningsværelser til Lokomotivpersonalet i Hovedbygningen i Fredericia er der givet Arbejdsordre paa.

*Struer:* De der foreslaaede Forbedringer forhandles paa Stedet med Personalets Organisationer. Distriktet indkalder til Forhandlingerne.

*Ringkøbing:* Udskydes til næste Aar. Distriktet undersøger, om det kan betale sig samtidig at indlægge Centralvarme i Togpersonalets Opholdsrum.

*Sekretær Vejre:* Paa Organisationernes Vegne giver vi Tilslutning til Distriktets Forslag, og vi takker for den Velvilje, Distriktet har udvist over for Personalet.

*Distriktschefen:* Det kan kun glæde Distriktet, hvis Organisationerne føler sig tilfredse med de Ting, som Distriktet ved de ringe Midler, der staar til vor Raadighed, har kunnet gennemføre i Aar.

Hermed sluttede Forhandlingen.

Gustav Hansen. P. From Hansen.

## DEN ØKONOMISKE OG SOCIALE UDVIKLING I 1937

### Det intern. Arbejdsbureaus Undersøgelser.

(Sluttet.)

Det er imidlertid nødvendigt ogsaa at se Sagen fra de Landes Side, hvor de paagældende Varer købes og forbruges. Tekstilvarer, Skotøj og andre Fornødenheder fremstilles i Østen til saa lave Priser, at de fattige Landarbejdere endnu kan overkomme at betale dem. Hvor generende det end kan være for de vesterlandske Konkurrenter, har det gavnet Afrika og Asien ganske betydeligt. I Kriseaarene hjalp Indførslen af billige japanske Varer de indfødte i Hollandsk Indien til nogenlunde at bevare deres Levefod paa et Tidspunkt, hvor de ikke kunde have købt europæiske Varer. Embedslæger i Tanganyika hævder, at japansk Gummifodtøj har bidraget mere til at værne Befolkningen mod Slangebid end alt, hvad man ellers har foretaget sig i den Retning. I dette Tilfælde gik det ikke ud over nogen europæisk Produktion; havde man ikke kunnet købe japansk Fodtøj til japanske Priser, vilde de indfødte vedblevet med at gaa barfodede. Hvad den billige Cykle har betydet i Afrika og Asien, er ikke til at beskrive. Man kan næsten sige, at den betegner Lastdyrets Forvandling til et menneskeligt Væsen med oprejst Gang. Disse og andre af et civiliseret Livs elementære Fornødenheder vil den orientalske Industri dække til lave Priser og i stedse større Omfang. Det er umuligt at overse, endsige benægte Værdien af en Udvikling i denne Retning.

Hvis Østen foretager et Masseangreb paa Verdensmarkedet til Priser, der trods enhver Konkurrence, uanset hvilke Virkninger de har for Arbejdernes Levefod i de gamle Industrilande, vil det paa den anden Side uundgaeligt føre til nye protektionistiske Foranstaltninger og internationale Misstemninger, til Skade for alle Parter. Problemet kan ikke løses gennem Kamp, men kun gennem Arbejde. I Længden maa en Højnelse af Østens Levefod blive til Gavn for Vestens saa vel som for Østens Næringsliv. Det er i Overgangsperioden, Vanskelighederne gør sig gældende. Kun ved internationale Forhandlinger, hvor man er besjælet af Ønsket om at naa frem til gensidig Forstaaelse og social Retfærdighed, vil det være muligt at faa Bugt med dem. Den Internationale Arbejdsorganisation indtager en saadan Stilling, at den vil kunne gøre god Tjeneste ved at sørge for, at Østens Problemer bliver behandlet paa en velvillig og upartisk Maade. Det er Verdens-Problemer, som det er i alle Landes Interesse at finde en retfærdig Løsning paa; og det lader sig kun gøre i en Atmosfære af Tolerance og god Vilje.

#### Organisationens udvidede Opgave.

Samtidig med den i de senere Aar stedfundne Udvidelse af Horisonten er der foregaaet en endnu mere betydningsfuld Udvidelse af Virksomheden derved, at selve Opgaverne er blevet større. Ved den Internationale Arbejdsorganisations Start maatte den nødvendigvis fremtræde paa Baggrund af den økonomiske Liberalisme, der er udtrykt i Slagordet *laissez-faire*. De enkelte Lande arbejdede alle som eet efter et

System, der i Hovedsagen hvilede paa det private Initiativ og fri Konkurrence, og hvor det sociale Fremskridt mere eller mindre havde Karakter af at være et Biproduct. De førende Lande havde dog allerede fundet det nødvendigt at dæmme op for de værste Udslag af et økonomisk System, som ført ud i sine yderste Konsekvenser kunde lade Børn arbejde 12 Timer daglig og lade en Mand sulte, hvis han ikke kunde finde Beskæftigelse. De forskellige Tiløb til en Lovgivning til Værn for Arbejderne i de enkelte Lande hæmmedes imidlertid stadig med Rette eller Urette af Forestillingen om, at man derved svækkede Landets Konkurrence-Dygtighed paa Verdensmarkedet. En af de vigtigste Opgaver, som tildeltes den Internationale Arbejdsorganisation, var at søge denne Vanskelighed løst, at muliggøre et internationalt Fremskridt ad parallelle Linjer.

Et kvart Aarhundrede adskiller os nu fra Førkrigstiden; og i Løbet af disse Aar er indtraadt en Række dybtgaaende Ændringer i Tingenes Tilstand, som har gjort det nødvendigt at udvide den oprindelige Opgavekreds meget betydeligt. Rundt om i Landene arbejder man ikke mere efter et System, der hviler paa laissez-faire-Princippet. Regeringerne griber nu i større eller mindre Udstrækning bevidst ind i de økonomiske Forhold, og der er fremstaaet en Række forskellige Systemer lige fra fuldstændig Statsledelse af Erhvervslivet til en læmpelig Regulering af Udenrigshandel, Valuta- og Kreditpolitik i Forbindelse med en vis Støtte til Erhvervsgrene, som er kommet i en særlig vanskelig Stilling. Et andet Forhold, der nu stiller sig helt anderledes, til en vis Grad som den ideologiske Følge af, at man er gaaet bort fra laissez-faire-Princippet, er, at det sociale Fremskridt ikke mere betragtes som et Vedhæng til det økonomiske System, men som dettes væsentligste Formaal.

De to her nævnte Forskydninger har fundamentalt ændret hele det social-økonomiske Problem og dermed den Internationale Arbejdsorganisations Hovedopgave. Den Omstændighed, at Regeringen nu overalt griber direkte ind i de økonomiske Forhold, har aabnet uanede Muligheder baade for økonomisk Fremgang og for internationale Forviklinger. Hidtil har man maaske mærket mest til de sidste. I Kriseaarene 1929—32, hvor det gjaldt om at redde, hvad reddes kunde, lod de enkelte Lande sig udelukkende lede af Hensynet til deres egen nærmestliggende Fordel. Ofte skadede trufne Foranstaltninger den øvrige Verden mindst lige saa meget, som de gavnedes det paa-gældende Land; Resultatet blev, at de enkelte Landes Bestræbelser for at forbedre deres egen Stilling for en stor Del blev virkningsløse paa Grund af den almindelige Forarmelse, de bidrog til at fremkalde. Samtidig aabnedes der dog nye Muligheder for Fremgang. Der er navnlig god Grund til at vente, at man ved at kontrollere Finans- og Pengevæsenet i Forbindelse med Tilrettelæggelse af store offentlige Arbejder i vidt Omfang kan afværge de ødelæggende Virkninger af Konjunktursvingningerne.

Som Følge af hele denne nye Udvikling i baade positiv og negativ Retning er Trangen til internationalt Samvirke uhyre meget større end i Organisatio-

nens første Levetid. Det viser sig nu at være af væsentlig Betydning, at de enkelte Lande ved deres økonomiske Foranstaltninger tager Hensyn til, hvilke Virkninger disse maa antages at faa ikke blot for dem selv, men ogsaa for den øvrige Verden. Det er fordi saadanne Forholdsregler som Tremagts-Valutaoverenskomsten mellem de Forenede Stater, Frankrig og Storbritannien og hele den af de Forenede Stater under Udenrigsminister Cordell Hulls Ledelse fulgte Handelspolitik er i Overensstemmelse med denne Grundsætning, at de ikke blot har stor praktisk Værdi, men tillige symbolsk Betydning. Hvis det skal lykkes at skabe Muligheder for socialt Fremskridt paa bred Front, maa de enkelte Lande blive sig deres internationale Ansvar bevidst med Hensyn til den økonomiske Politik, de følger. Hvis Valutakontrol og andre Foranstaltninger til Imødegaelse af økonomiske Kriser virkelig skal blive effektive, maa de iværksættes i gensidig international Forstaaelse. De store Industrilande kan ikke varetage Hensynet til det sociale Fremskridt Verden over bedre end ved at holde den økonomiske Virksomhed i kraftigt Sving. Sker det ikke, vil det gaa saaledes, som de senere Aar tilstrækkelig har vist, at Priserne paa Raavarer og Landbrugsprodukter uvægerlig tvinges ned; den internationale Handel formindskes enormt baade i Omfang og endnu mere i Værdi; de internationale Gældsforpligtelser bliver en Kilde til stadige Gnidninger; og det internationale Kapitalmarked løber tørt. Det er navnlig paa dette Omraade, at en international Ansvarsbevidsthed er nødvendig og at et Samarbejde Verden over maa komme i Gang.

Ogsaa i en anden Retning er Organisationens Opgavekreds blevet udvidet, hvad der her er en direkte Følge af den nye Indstilling overfor det sociale Fremskridt. Intet Land mener nu at have gjort sin Pligt, naar det har truffet Foranstaltninger til at hindre de værste Former for Udbygning. Det Maal, man tilsigter, er udvidet til ogsaa at omfatte Opretholdelsen af en rimelig Levefod for hele Befolkningen. Ogsaa her aabner der sig nye internationale Perspektiver, som ikke kan lades ude af Betragtning. En rimelig Ordning af Forholdet mellem Arbejdsgivere og Arbejdere er ikke nok til at sikre social Retfærdighed. Der er andre ikke mindre vigtige Omraader. Der er navnlig den store Kløft mellem den Maade, Industri og Landbrug hver især lønner sine Arbejdere paa. Baade af Hensyn til Industrierbejderne og Landarbejdere maa denne Kløft udfyldes, og det kan kun ske derved, at Landarbejdernes Forhold forbedres, ikke ved at forringe Kaarene for dem, der er beskæftiget indenfor Industriefagene. En tilfredsstillende Løsning heraf kræver imidlertid, at Sagen ikke blot tages op af de enkelte Lande hvert for sig, men at der ogsaa tages et internationalt Initiativ.

Og det maa paany fremhæves, at social Retfærdighed ikke vil kunne danne Grundlag for almindelig Fred, med mindre der foregaar en vis økonomisk Udligning mellem Landene. Saa længe der findes en saa forfærdelig Fattigdom, som det endnu er Tilfældet i mange Lande, er der ikke Tale om Retfærdighed og i Længden ingen Mulighed for Fred. Ogsaa her er en international Optræden nødvendig. Det paastaas

ikke, at Organisationen ved egen Kraft kan tilvejebringe saa indgribende Ændringer af de bestaaende Forhold som disse. Hvad den kan gøre og efter sin Bestemmelse skal gøre, er at fremhæve, hvor nødvendige og uundgaelige de er. Det er dens Pligt at gøre opmærksom paa de sociale Følger af de forskellige økonomiske Foranstaltninger og Forsøg, at sondre mellem de Former for Statsindgreb, der er socialt værdifulde, og saadanne, som er farlige i social Henseende. Det er kort sagt dens Opgave saa vidt muligt at sørge for, at det mellemfolkelige Samkvem tilrettelægges og gennemføres paa en saadan Maade, at det bliver til Gavn for det sociale Fremskridt og bringes i Overensstemmelse med Nutidens ændrede Forhold.

Den forøgede Vægt, der tillægges de Spørgsmaal, som angaar Landbruget, Ud- og Indvandring, Boligforhold, Ernæring, den indfødte Arbejdskraft i Kolonierne, er et af de mange Tegn paa, at Organisationens Arbejdsomraade er blevet større. Det betragtes ikke mere som dens Hovedopgave at udforme Konventioner til Regulering af Industrilandenes indbyrdes Konkurrence. Industriens Arbejdsforhold udgør kun en Side af det sociale Spørgsmaal. Kortere Arbejdstid, Værn mod Ulykkestilfælde under Arbejdet og mod Erhvervs sygdomme, Arbejdsløsheds- og Alderdomsunderstøttelse, Beskyttelse af Kvinder og Børn er vigtige Led i Bestræbelserne for at opretholde og forbedre den almindelige Levofod i ethvert Samfund, men alene strækker de ikke til. Uden regelmæssig Beskæftigelse, uden at Arbejdslønnen er stor nok til at sikre et civiliseret Niveau med Hensyn til Ernæring, Klæder og Husly — kort sagt uden et solidt økonomisk Grundlag — har Arbejderlovgivningen kun meget begrænsede Virkninger som Hjælpemiddel mod de sociale Misforhold, til hvis Bekæmpelse den Internationale Arbejdsorganisation er oprettet. Det er derfor en uundgaelig og glædelig Udvikling, naar dens Virksomhedsomraade stadig er vokset, og den efterhaanden er kommet til at beskæftige sig med de almindelige Spørgsmaal, hvorpaa Arbejdernes Velfærd til sidst beror saavel indenfor Industrien som i Landbruget. Der aabner sig for Organisationen en ny Periode med kraftigt Arbejde i forskellige Retninger. Dens Formaal er ikke længere begrænset til de tekniske Problemer vedrørende industrielle Arbejdsforhold, som den tog i Arv fra den Internationale Forening for Socialpolitik. Dens Synskreds omfatter alle de vidererækkende Spørgsmaal, der hører sammen med de store Problemer om Stabilisering af Beskæftigelsen og om en Højnelse af Levofoden, saa den alle Vegne kan komme op paa et mere civiliseret Niveau. Disse Problemer har Organisationens Forfatning udtrykkelig henlagt under dens Arbejdsomraade. Dens Eksistensberettigelse beror i særlig Grad herpaa. Dens fremtidige Arbejde vil maaske ikke blive holdt indenfor de samme konventionelle Rammer. Dens Forfatning maa muligvis tilpasses efter de ændrede Forhold, efterhaanden som de gør sig gældende. Dens Tyngdepunkt vil ikke mere være at finde i Europas Midte. Dens Betragtningssmaa vil i Tidens Løb blive mere verdensomfattende. En Gang vil den maaske faa den Universalitet, den endnu aldrig har naaet.

Men hvilke Omskiftelser den end maatte komme ud for, vil den have en Fremtid for sig, saa længe Kulturen hviler paa Landenes indbyrdes økonomiske Afhængighed, og den fælles Bestræbelse for at hidføre bedre Kaar for de store Menneskemasser holder sig. Som den amerikanske Filosof John Dewey har udtrykt det: »Internationalisme er ikke en Drøm, men en Kendsgerning, ikke et sentimentalt Ideal, men en levende Kraft.« Kun ved at standse det Menneskeandens Opsving, som begyndte med Renæssancen, og ødelægge alt, hvad det har frembragt i intellektuel, materiel og moralsk Henseende, vil man kunne indrette sig i en Verden, i hvilken der ikke vil være Plads for en International Arbejdsorganisation. Hvad end de lidet troende frygter og forudsiger, er der ingen Grund til at være bange for, at Verden efter at have lært Frihedens og Oplysningens Goder at kende, skulde være bestemt til at falde tilbage i en ny Middelalders barbariske Mørke.

### MOTORDRIFTENS UDVIKLING PAA DE FRANSKE BANER

Ifølge *The Locomotive* har Chefen for de franske Statsbaner i Marts Maaned d. A. givet en Oversigt over Udviklingen af Motordriften i Frankrig. Af denne fremgik det, at de franske Baner i de sidste seks Aar har anskaffet eller under Bygning ialt 800 Motorvogne, hvoraf 660 er indsat i Driften, medens 140 er i Arbejde. De 660 Motorvogne kører hver Dag 144 000 km, hvilket er en Distance, der er ækivalent med Jordens Omkreds ved Ækvator 3,5 Gange og udgør 23,5 pCt. af det totale Antal Damp-Persontogskilometer.

Erfaringerne har vist, at Motorvogne maa løbe paa Trucker, naar de skal løbe paa sekundære Strækninger med Sporene i den almindeligt forekommende Tilstand, og at de skal være i Stand til at passere Kurver uden at der forekommer usædvanlige Slingringer. I Konsekvens heraf er alle franske Motorvogne fra de sidste fem Aar udrustet med Truckers.

Endvidere har Erfaringerne vist, at Brugen af pneumatiske Gummi-Jernbanehjul giver de rejsende et Maksimum af Komfort. Der haves mange Motorvogne med *Michelins* pneumatiske Gummihjul, som løber i 8-hjulede Truckers, og mange flere er bestilt. Konstruktører af fjedrende og lydæmpende Staalhjul udfolder stor Energi for at fremskaffe et Hjul, der løber blødt og uden Støj; ikke desto mindre er den bløde og lydløse Kørsel, som opnaas ved et pneumatisk Gummihjul, saa langt over hvad der kan opnaas med Staalhjul, at det Spørgsmaal slet ikke kan diskuteres.

For faa Aar tilbage fandtes der ikke i Frankrig Motorer paa over 100 HK., som var saa smaa og lette, at de kunde bruges i Motorvogne. Nu har *Renault*, *Saurer*, *Peugeot* m. fl. bygget og perfektioneret Motorer til dette Brug paa 300 HK. med ganske tilfredsstillende Resultater. Enkelte Firmaer har endog bygget Motorer paa 500 HK. Renaults Dieselmotorer paa 500 HK. er allerede i Brug i flere Motorvogne, og Peugeot har i Fabrikken i Lille paa



Prøvestand en 500 HK Dieselmotor, som vejer knap 4 kg/HK., d. v. s. at hele Motoren ikke vejer 2 t.

Det er paa de franske Baners Opfordring, at Konstruktørerne har udviklet Dieselmotoren til Brug i Jernbanevogne fremfor Gnisttændemotoren, det skyldes først og fremmest den førstes større Nyttetvirkning, men tillige den mindre Brandfare der hæfter ved den. Dog har Konstruktører af kraftige Benzinmotorer haft store Resultater at opvise; saaledes er en 400 HK. Benzinmotor sidste Aar monteret paa en Michelin pneumatisk-hjulet Motorvogn med tre Trucker og Siddepladser for 96 Passagerer.

Med Hensyn til Transmissionen synes den elektriske at blive foretrukket, da den hydrauliske Transmission trænger til Forbedring. Modsat al Forventning trænger den mekaniske Transmission sig frem i forreste Række; den er i Dag den letteste, den sikreste og den billigste. Mekanisk Transmission for 300 HK. er nu fuldstændig tilfredsstillende; en Transmission for 500 HK. er bygget og monteret paa en Renault Motorvogn og er Genstand for stor Opmærksomhed.

Firmaerne Renault og Michelin bør særligt omtales, førstnævnte i Særdeleshed for dets Type ABJ med en Dieselmotor paa 300 HK. og mekanisk Transmission, og sidstnævnte for dets pneumatisk-hjulede Motorvogn med 56 Sæder, som allerede er kendt i England, og endvidere for dets Motorvogn med *Panhard*-Benzinmotor og Siddepladser for 96 Passagerer.

Firmaet *Bugatti* har for sin Part sat ind paa at udvikle Motorvognen til stor Kørehastighed. Prøveture paa Linien Paris—Le Mans, paa hvilke der kørtes 192 km/T, har foranlediget, at Maksimalhastigheden for Motorvogne er forhøjet fra 140 til 150 km/T.

Firmaet *De Dietrich* har gennemført en særdeles god Udvikling af Motorvogne med to drivende Trucker, d. v. s. en Motor paa hver Truck, saaledes at en Truck let kan udskiftes og erstattes af en Reservetruck, hvorved Antallet paa Reservevognkasser kan indskrænkes. Ved en gennemført Affjedring og Lyddæmpning holdes Rystelser og Stød i udstrakt Grad borte fra Vognens Indre.

Den tekniske Ledelse paa *Acieries du Nord* har konstrueret en meget lovende Standard-Type med to drivende Trucker, som er kraftigere end De Dietrichs, og kan foruden en Bivogn medtage en eller to Godsvogne uden at overskride den køreplanmæssige Tid.

*Societe Franco-Belge* har anskaffet tre 3-Vogns Tog, der løber mellem Paris—Lille og Paris—Belgien. Disse Tog er saa komfortable som de mest moderne Eksprestog; der er separate Kupeer for rejsende, der ønsker saadanne, og Maaltider kan serveres som i de bedste Pullman-Tog. Vognene ventileres om Sommeren med kølig Luft og om Vinteren med varm Luft. Togenes Maksimalhastighed er 150 km/T.

Blandt andre Konstruktører maa nævnes *Decauville*, der har bygget Dieselvogne paa 600 HK., som er beregnet til at køre i Bjergegne med store Stigninger. Vognene løber i Alperne mellem Grenoble og Marseille. Ligeledes *Bergliet*, hvis Vogne udfører god Tjeneste i Lyon-Distriktet, og *Charentaise*, der har

specialiseret sig i Konstruktion af Aluminiumsvogne.

Som en original Motorvogntype maa nævnes en opsigtsvækkende Dobbeltvogn med Luftpropeller til Fremdrivning. Den antages at blive færdig i Aar. De til Grund liggende Principper for denne Vogn er ganske forskellige fra de Principper, hvorefter *Krukenbergs* Zeppelin-Vogn blev bygget i Tyskland for nogle Aar siden. Den havde som bekendt ingen Succes.

— — —

I Frankrig er Afstanden mellem det fremskudte Signal og Hovedsignalet i Almindelighed 1000 m. Mangeaarige Erfaringer har vist, at Kørehastigheden ikke maa overskride 120 km/T, naar Toget med Sikkerhed og under alle Forhold skal kunne standse ved Hovedsignalet, naar det fremskudte Signal tilkender, at Hovedsignalet viser Stop. For Motorvogne, paa hvilke der som bekendt disponeres over meget større Bremseevne, tillades en Maksimalhastighed af 140 km/T. Kørehastighed paa 150 km/T er kun tilladt paa Hovedbaner med automatisk Blok og med det fremskudte Signal anbragt 1200 m udenfor Hovedsignalet. For nogle Motorvognes Vedkommende kan de angivne Hastigheder dog ikke tillades uden yderligere Forbedring af Bremsesystemet.

Da Bremsevirkningen paa en Jernbanevogn i nogen Grad er afhængig af, hvorvidt Skinnerne og Hjulenets Løbeflade er tør eller vaad, har franske Ingeniører beskæftiget sig med den Idé at bruge Aeroplanpropeller, der er ganske uafhængige af Hjulen, som den sikreste og kraftigste Bremse paa Motorvogne. Idéen gaar ud paa at drive Propellerne med Elektromotorer, som sættes igang, naar Bremsning er paakrævet. Fremkomsten af den omtalte Motorvogn med Luftpropeller til Fremdrivning har af fødet den Tanke at bruge Luftpropeller ikke blot til Fremdrivning, men ogsaa til Bremsning ved Hjælp af vendbare Propelblade. Det er dog som sagt kun en Tanke endnu. Uden Tvivl bliver Prøverne med Propelvognen imødeset med stor Interesse, men talrige sekundære Spørgsmaal følger med denne, f. Eks.: at undgaa Ulykkestilfælde iblandt Banearbejderne, at passere Persontog uden at slaa Vinduesruderne i Stykker, at passere Godstog uden at blæse Presenningerne af, at passere Olielampe-Signaler uden at slukke dem, kort sagt at undgaa de Ubehageligheder, der følger med den stærke Luftstrøm fra Propellerne.

Spørgsmaalet om, hvorvidt man under Spidsstrafik kan koble Motorvogne sammen, er for længe siden løst. Sammenkobling af Motorvogne er af meget stor Værdi og har fundet en tilfredsstillende Løsning; der ses hyppigt flere Motorvogne koblet sammen og arbejde hver for sig, enten med én Fører og Fjernstyring, eller med to eller flere Førere, hver i sin Vogn. Sidstnævnte Fremgangsmaade maa nødvendigvis anvendes, naar et Motortog bestaar af arbejdende Motorvogne af forskellige Typer. Stor Trafik maa forudses ogsaa for Motorvogne. Men paa et Depot, hvor der er f. Eks. 10 Motorvogne, hvoraf de 6 normalt er i Drift, kan Vedligeholdelsen af Motorvognene organiseres saaledes, at de 9 kan være disponible for Søndags- og Markedsdagstrafik.

## DE TYSKE STATS BANER I VANSKELIGHEDER

De tyske Statsbaners Stilling interesserer ikke blot den tyske Befolkning, men ogsaa alle Landes Arbejdere. Heraf afhænger nemlig, om en tysk Krig paa flere Fronter kan risikeres. Ved Indfaldet i Østrig i Marts 1938 har det vist sig, at den tyske Generalstabs Forsøg paa at gennemføre en Lymobilisering hovedsageligt med Lastbiler, Autobusser og Traktorer ikke kan realiseres. Opmarchen paa de tyske Automobilveje klappede. Men Indmarchvejene i Østrig var snart stoppede; Tropper, ja selv det motoriserede Artilleri og Tanks maatte føres til Paraderne i Wien med Jernbanen. Og dette var kun en delvis Mobilisering. Det viste sig den Gang, at ogsaa en delvis Opmarch er hvilst til Jernbanerne. Nu er den tyske Generalstab klar over, at Nazi-Diktaturet kun kan vove en Krig paa flere Fronter, naar Statsbanernes Trafikapparater er krigsberedte. Dette var endnu ikke Tilfældet i Marts Maaned.

Allerede i Efteraaret 1937 manglede Statsbanerne gennemsnitligt cirka 100—120 000 Godsvogne om Maaneden. I Aar er det endnu værre. Det berlinske Ugeblad »Der Wirtschafts-Ring« af 8. Juli erklærer:

»Vi nærmer os en Tilstand, hvori de forhaandenværende Transportmidler . . . ikke mere slaar til. Ogsaa paa dette Omraade er Reserverne ved at blive udtømt.

Statsbanernes Godsvognspark er i Løbet af de sidste 12 Aar efterhaanden gaaet ned. I 1929 var der endnu næsten 670 000 Stk., men allerede i 1936 fandtes der ikke flere end 600 000 og i Øjeblikket er der vel endnu færre. Manglen er udlignet ved, at Ton-Kilometer-Ydelsen pr. Vogn er steget: fra 117 000 i 1921 til 121 000 i 1929 og ca. 140 000 i 1937. Hertil svarer en Stigning af Akselkilometer pr. Vogn: 30 000 i 1929, over 32 000 i 1936 og ca. 35 000 i 1937. Lad os som Supplement endnu tage Lokomotivparkens Udvikling: Ialt i 1929: 24 300, men i Slutningen af 1937: 21 880. Konsekvensen af denne Forringelse var: Antallet Nyttelastkilometer pr. Lokomotiv var i 1926: 27 200, 1929: 33 540, men 1937: 42 000.

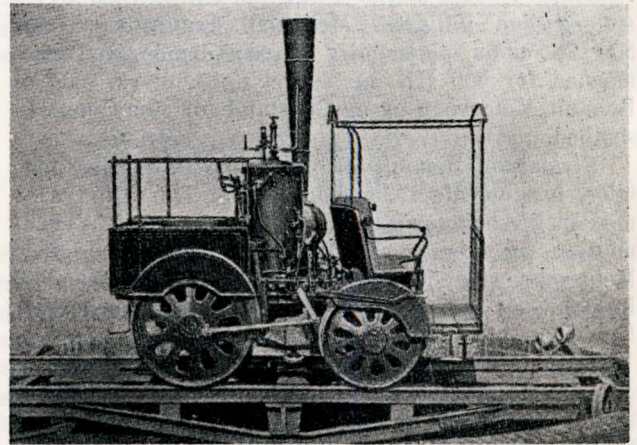
Statsbanerne har længe været klar over denne Tilstand. De har i mange Aar forsøgt at faa Vognparken fornyet og udvidet, men Nazisterne har tvunget Statsbanerne til at anvende Størstedelen af de til Raadighed staaende Midler til Automobilveje, strategiske Anlæg og Tilskud til Nazi-Partiet. Anvendelse af Restbeløbet til Reparationer o. l. blev gjort umuligt, da Jernet blev beslaglagt til Oprustningsformaal: »Statsbanernes Leverandører kunde kun til Dels udføre de i 1937 givne Nybestillinger paa Vogne, da Beparelserne paa Jern imidlertid er indtraadte«, klager Statsbanernes sidste Beretning. Det er nu kommet saa vidt med Statsbanernes Beparelser, at de ser sig nødsaget til »ikke at ekspedere Forsendelser paa travle Tider, naar disse kan ekspederes tidligere eller senere« (»Kölnische Zeitung« af 24. Juli). I de østrigske, vest- og sydvesttyske Grænseomraader har man i Begyndelsen af Juli Maaned allerede foreløbigt standset Modtagelsen af Gods paa nogle Strækninger for at kunne klare Transporten til Fæstnings-

anlægene. Statsbanerne kan altsaa endnu kun klare Transportkravene, naar de lader være med at befordre Gods.

Saaledes ser de tyske Statsbaner ud i Fredstid. For at bekoste den tyske Oprustning har Nazi-Diktaturet beslaglagt Statsbanernes Reserver og ladet disses Trafikapparat smuldre hen. Hermed er Transportmulighederne for den tyske Hær i Krigstid stærkt forringede.

I. T. F.

## GAMMEL TYSK INSPEKTIONSDAMPVOGN



Gammel tysk Inspektionsdampvogn.

I vedstaaende Billede ses en gammel Inspektionsdampvogn, som i Midten af forrige Aarhundrede er bygget til de preussiske Statsbaner og har været benyttet til Inspektion af Strækningerne omkring Stralsund. Som Billedet viser er der foran Sæder til to Inspicerende. Paa højre Side findes Maskinanlægget, en opretstaaende Dampkedel med en lille Høj- og Lavtryksmaskine og tilhørende Kul- og Vandbeholdere. Bagest til venstre havde Føreren sin Plads, saa der var fri Udsigt fra de forreste Siddepladser. Den er bygget saa let som muligt for at faa Kul og Vand med til en stor Aktionsradius. Hjulene er fremstillet af Træ og sammenholdt af tynde Jernplader, og Vognkassen, Sæder m. m. er ligeledes af Træ. Til Afbremning findes der Træ-Bremseklodser paa Drivhjulene. Dampvognen havde ifølge *The Locomotive* følgende Dimensioner:

Cylinderdiameter (højtryks) . . . . .	66 mm
Cylinderdiameter (lavtryks) . . . . .	98 mm
Slaglængde . . . . .	190 mm
Drivhjulsdiameter . . . . .	900 mm
Løbehjulsdiameter . . . . .	630 mm
Ristareal . . . . .	0,24 m <sup>2</sup>
Damptryk . . . . .	12 at
Hedeflade . . . . .	1,8 m <sup>2</sup>
Kulforraad . . . . .	90 kg
Vandforraad . . . . .	0,25 m <sup>3</sup>

## DE DANSKE STATS BANERS DAMP- LOKOMOTIVER GENNEM TIDERNE

I Dansk Lokomotiv Tidende for 5. Maj d. A. meddelte vi, at Ingeniør ved Statsradiofonien, J. Steffensen, beskæftigede sig med Udarbejdelsen af en detailleret Fortegnelse over Statsbanernes Lokomotiver. Ved Gennemgangen af Materialet har Hr. Steffensen valgt at dele dette i to Afsnit, en historisk, henholdsvis en teknisk Oversigt.

Den historiske Fortegnelse foreligger færdig, derimod vil den Del, som indeholder de rent tekniske Oplysninger næppe foreligge førend om et Par Maaneder.

I den nu udsendte Fortegnelse med historiske Oplysninger er hver enkelt af Statsbanernes Damplokomotiver gennem Aarene anført med Leverandør, Fabrikationsnummer, Litra og Nummer eller Navn (de sjællandske Baner anvendte i de første Aaringer Navn paa deres Lokomotiver). Endvidere kan det af Fortegnelsen ses, om og hvornaar de forskellige Lokomotiver er ombygget, udrangeret, solgt, ophugget o. a. Vi anfører f. Eks., at Litra Cs. Nr. 245 var impliceret i Gentofteulykken den 11. Juli 1897; dette Lokomotiv havde tidligere heddet »Gylfe«, det havde haft Litra C. 45, og det er ophugget i 1929.

Saavidt os bekendt er det den første saa udførlige Fortegnelse over Statsbanernes Lokomotiver helt fra første Færd. Det maa derfor siges, at den af Ing. Steffensen udarbejdede Fortegnelse har historisk Værdi.

Da det jo er muligt, at en Del af vore Medlemmer kunde have Interesse i Erhvervelse af den omtalte Fortegnelse, meddeles, at den kan faas til Købs ved skriftlig Henvendelse til Hr. Ing., cand. polyt. J. Steffensen, Ehlersvej 8, Hellerup. Prisen er pr. Stk. 2,50 Kr. + Porto.

### STATSFUNKTIONÆRERNES LAANEFØRENING.

Efter 21 Aars Formandstid trækker Toldinspektør Ivar Berendtsen sig fra 31. December d. A. tilbage som Formand for Laaneforeningen, der som bekendt er oprettet af samtlige forhandlingsberettigede Statstjenestemandorganisationer. Paa et fornylig afholdt Repræsentantskabsmøde er Forreningsfører Ch. Petersen valgt til Formand for Laaneforeningen fra og med 1. Januar 1939.

### HUSK

I Tilfælde af Flytning bør Adresserrettelse tilstilles Postvæsenet i betimelig Tid forud for Flytningen, men dog senest samtidig med, at Flytning finder Sted.

Hvis dette ikke overholdes, og Postvæsenet saaledes ikke har nogen Adresse paa Vedkommende, inddrages det paagældende Blad, og det kan da ikke hjælpe at anmelde Flytning. Naar Bladet først er inddraget, udsender Postvæsenet det ikke mere, førend det fra Organisationens Side er anmeldt paany. Dette medfører ikke alene unødvendig Ærgrelse hos Medlemmet, men tillige unødvendigt Arbejde og unødvendig Udgift, idet der paa denne Maade maa betales Anmeldelsesgebyr flere Gange for samme Abonnent.



### LOKOMOTIVPERSONALETS HJÆLPEFOND

#### Uddeling af Understøttelse.

I Henhold til Hjælpefondens Vedtægter uddeles i December Maaned d. A. Understøttelser i Portioner paa 50—100 Kr., der kan søges:

1. Af Medlemmer.
2. Af pensionerede Lokomotivmænd.
3. Af Lokomotivmænds Enker.
4. Af forældrelose Børn under 18 Aar efter de under 1, 2 og 3 nævnte.

Ansøgningskemaer udleveres fra 15. Oktober og maa senest være tilbagesendt den 15. November d. A. til Lokomotivpersonalets Hjælpefond, Vestre Boulevard 45, 1. S., København V.

De Ansøgninger, hvem Understøttelse bevilges, vil modtage Underretning herom den 15. December d. A.

*Repræsentantskabet.*

### TAKSIGELSE

Hjertelig Tak for udvist Deltagelse ved min kære Mands Sygeleje, Død og Begravelse. En hjertelig Tak for Kammeraternes sidste Hilsen ved hans Baare.

Struer, i September 1938.

*Signe Nyboe Pedersen.*

### STATSBANEPERSONALETS SYGEKASSE.

Det har hidtil været saaledes, at Medlemmerne kun een Gang kunde faa Tilskud til Brillen. Dette har Sygekassens Bestyrelse nu vedtaget at søge ændret, saaledes at der fra og med den 1. Oktober ogsaa kan ydes Tilskud til eventuelle senere Brilleanskaffelser.

Bestyrelsen har vedtaget følgende Ændring til Stk. 3 i Vedtægtens § 10:

»Sygekassen afholder Udgiften, dog højst 5 Kr., ved nødvendig Anskaffelse eller Ændring af Brillen (dog ikke Solbriller). Tilskud kan for hver enkelt Person højst ydes een Gang inden for 12 Maaneder. Tilskudet ydes efter Ansøgning, bilagt kvitteret Regning. Ansøgningen skal ikke paategnes af Lægen, men det maa fremgaa af Regningen, om Brillen er leveret til Interessenten personlig eller til dennes Hustru eller Barn (Fornavn, Alder).«

Da Sygekassen jo nu sorterer under Direktoratet for Sygekassevæsenet, er det dog ikke tilstrækkeligt, at Bestyrelsen er enedes om den citerede Lovændring; den skal ogsaa godkendes af Sygekassedirektoratet, hvortil den er indsendt. Men det forventes, at der vil blive givet Approbation paa den foreslaaede Forbedring.

Saasnart denne foreligger, vil der blive udsendt Lovændring til Medlemmerne.

# Notitser

## Et Lokomotiv til 17.000 Kr.

Da Amagerbanen som bekendt er gaaet fuldstændig over til Rutebilsdrift, er der naturligvis ikke mere Brug for alle dets Lokomotiver. Et af disse er solgt til Næstved—Præstø—Mern Banen for 17 000 Kr.

## Halv Frivrejse ved Hospitalsbesøg.

De lolland-falsterske Privatbaner har indført en ny Form for Rabat. Folk, som har Paarørende liggende paa et af Hospitalerne i Stubbekøbing, Nykøbing, Maribo eller Nakskov, kan, naar de vil aflægge en af deres syge Slægtninge et Besøg, faa Rabat paa Rejsen, saa Hen- og Hjemrejsen foretages til Enkeltbillets Pris.

De lokale Sygekasser, som jo har den største Føling med, hvem der er hospitalsindlagt, udsteder Rekvitioner

til de omtalte Rejser, og af Hensyn til Rabatten skal Jernbanebilletten afstemles af Sygehuset.

## Banegaardsforholdene i Hjørring.

Som tidligere omtalt har der mellem Statsbanerne, Hjørring Amt og Hjørring Byraad været ført Forhandlinger om Ændring af Spor- og Banegaardsforholdene i Hjørring for derved at skabe bedre Forbindelse til Hirtshals. Det har knebet med at opnaa Enighed om Tilvejebringelse af de fornødne Midler — Arbejdet anslaaes til at ville koste ca. 2 Mill. Kr. — men der er nu fra Amtets og Byraadets Side givet saadanne Tilsagn, at Trafikministeren har givet Løfte om at ville virke for en Løsning af Sagen, hvorved bl. a. Privatbanestationen i Hjørring vil blive slaet sammen med Statsbanestationen.

## Vognstyrerne i Belgien vil sidde ned.

Paa den nylig afholdte Kongres i de belgiske Sporvejsmænds Forbund har man vedtaget en Resolution, hvori man kræver af Sporvejselskaberne at undersøge Muligheden af at indrette Vognene saaledes, at Vognstyrerne kan sidde ned.

I. T. F.

## STATSBANERNES DRIFTS-INDTÆGTER OG DRIFTS-UDGIFTER

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

	Juli Maaned		1938	
	1938	1937	Forøgelse	Formindskelse
Personbefordring .....	8 680 000	8 320 000	360 000	
Gods- og Kreaturbefordring .....	3 450 000	3 820 000		370 000
Postbefordring .....	660 000	670 000		10 000
Andre Indtægter .....	590 000	680 000		90 000
<b>Indtægter i alt .....</b>	<b>13 380 000</b>	<b>13 490 000</b>		<b>110 000</b>
<b>Driftsudgifter .....</b>	<b>11 150 000</b>	<b>10 750 000</b>	<b>400 000</b>	
<b>Driftsoverskud .....</b>	<b>2 230 000</b>	<b>2 740 000</b>		<b>510 000</b>
Afskrivning .....	570 000	560 000	10 000	
Forrentning .....	1 200 000	1 120 000	80 000	
<b>Statens Tilskud til Driften .....</b>	<b>÷ 460 000</b>	<b>÷ 1 060 000</b>	<b>600 000</b>	

	April-Juli		1938	
	1938	1937	Forøgelse	Formindskelse
Personbefordring .....	26 300 000	23 700 000	2 600 000	
Gods- og Kreaturbefordring .....	14 110 000	15 660 000		1 550 000
Postbefordring .....	2 570 000	2 590 000		20 000
Andre Indtægter .....	2 160 000	2 280 000		120 000
<b>Indtægter i alt .....</b>	<b>45 140 000</b>	<b>44 230 000</b>	<b>910 000</b>	
<b>Driftsudgifter .....</b>	<b>41 220 000</b>	<b>39 020 000</b>	<b>2 200 000</b>	
<b>Driftsoverskud .....</b>	<b>3 920 000</b>	<b>5 210 000</b>		<b>1 290 000</b>
Afskrivning .....	2 300 000	2 260 000	40 000	
Forrentning .....	4 620 000	4 230 000	390 000	
<b>Statens Tilskud til Driften .....</b>	<b>3 000 000</b>	<b>1 280 000</b>	<b>1 720 000</b>	

## D. S. B. — Juli 1938.

I Forhold til Juli 1937 er Personbefordringsindtægten steget med ca. 360 000 Kr. Godsbefordringsindtægten er ca. 370 000 Kr. lavere end i Juli i Fjor, og paa de øvrige Indtægtsgrupper er der en Nedgang paa ca. 100 000 Kr.

De egentlige Driftsudgifter er steget med ca. 400 000 Kr. Stigningen skyldes forøgede Lønnings- og Brændselsudgifter.

**FORSIKRINGSFORENINGEN FOR TJENESTE-  
MÆND VED STATSBANERNE.**

*Brand-, Tyveri-, Ansvars-, Grundejer- og Hundeforsikring.*

Jernbanemændenes kooperative Forening for Brandforsikring m. v. har nu over 4000 Medlemmer med ca. 10 000 Forsikringer, men Medlemsantallet bør inden 1. Januar 1939 bringes op paa mindst 5000. Tillidsmændene bør derfor nu, da Ferien er forbi, genoptage den systematiske og vellykkede Agitation, som blev indledet sidste Vinter.

*Præmier:*

Brandforsikring: 50 Øre pr. 1000 Kr.

Tyveriforsikring: 50 Øre pr. 1000 Kr.

Mindstepremie 1 Kr.

Familieansvarsforsikring: 6 Kr. om Aaret i Forbindelse med Brand og Tyveri.

Grundejerforsikring: (32 Øre pr. 1000 Kr. Vurderingssum).

Eks. Bygningsbrandforsikringssum indtil 14 000 ca. 4 Kr. om Aaret.

Bygningsbrandforsikringssum indtil 20 000 Kr. fra 4 til ca. 6 Kr. om Aaret.

Mindste Præmie 4 Kr.

Hundeforsikring til de i Loven foreskrevne Præmier.

Disse Præmier er 25 pCt. lavere end i andre Selskaber, og dertil kommer de mange andre Fordele, som knytter sig til Organisationernes egen Forsikringsforening:

Kulant Skadesvurdering.

Præmiens Betaling ved Fradrag i Lønnen.

Een Police for alle Forsikringer.

Overskud til egne Formaal.

Forsikringerne tegnes ikke for Aaremaal.

Ingen Police- eller Stempelpenge.

Ingen Flytteanmeldelser.

Hjælp med til Fremgang af Jernbanemændenes eget kooperative Forsikringsforetagende. Indsend Begæringerne, efterhaanden som nye Forsikringer tegnes.



*Udnævnelse fra 1.—10.—38:*

Lokomotivfyrbøderaspirant B. Villumsen, Korsør, til Lokomotivfyrbøder, Gedser.

Lokomotivfyrbøderaspirant A. V. Christensen, København Gb., til Lokomotivfyrbøder, Glyngøre.

*Forflyttelse fra 20.—9.—38:*

Motorførere II:

I. G. A. Nielsen, Aarhus Ø., til Aarhus H.

A. Bisholt, Aarhus Ø., til Aarhus H.

J. S. Skaarup, Aarhus Ø., til Aarhus H.

*Forflyttelse fra 1.—10.—38:*

Motorfører I C. Hansen, Randers, efter Ansøgning ifølge Opslag til Helgoland.

Motorfører II M. V. Vanger, Aarhus Ø., til Odense.

Lokomotivfyrbøder K. A. H. S. Nielsen, Glyngøre, efter Ansøgning til Kalundborg.

*Afsked:*

Lokomotivfører A. G. V. Andersen, Hobro, efter Ansøgning paa Grund af Svagelighed med Pension fra 30.—11.—38 (min. Afsked).

Lokomotivfører J. P. T. Ruelykke, Østerport, paa Grund af Svagelighed med Pension fra 30.—11.—38 (min. Afsked).

*Ordensdekoration:*

Lokomotivfører N. L. Nielsen, Helsingør, er af H. M. Kongen under 14.—9.—38 udnævnt til Dannebrogsmænd.



**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.**

**Fællesforeningen for  
Danmarks Brugsforeninger**

Hovedkontor:

**15 Njalsgade 15**  
København

Telef. 4015. Telef. 4015

**RESERVERET**

**Camillus Nyrops Etabl.**

**Nyrop og Maag A/S.**

Købmagergade 43. København K.  
Telefoner: Central 768 og 10028.



Specialitet:  
Fodtøj til vanskelige Fødder  
samt  
kunstige Lemmer og Bandager



**SPIS PALMA MARGARINE**  
OG DRIK JAGO KAFFE

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**

**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

**ENGELSK BEKLÆDINGS-MAGASIN**

Telefon 346 NYBORG Telefon 346

**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

**P. MADSENS Sparekassen**

Slagterforretning,  
Nørrehus, Nørregade 34.  
Telf. 403. Telf. 403.  
for  
**NYBORG BY  
OG OMEGN**

**FORLANG KAFFE**

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

JENS ANDERSEN

Telefon 216.

er billig med

Telefon 216.

KJOLER OG OVERTØJ

**DREYSEN & NELLEMAN**

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

**NYBORG KULIMPORT**

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

Telefon 15 og 23

**Sandermanns Vinstue**

anbefales

Østervemb

RESERVERET

**C. F. SCHALBURG**

FORNEMME

VELLAGREDE

KVALITETER

\*\*\*\*\* Aktieselskab \*\*\*\*\*

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 udskåret Læder og  
Skomagerartikler til  
billigste Priser.

**Hotel Royal**

Koncert & Solistoptræden

Otto Trasbo

SNEDKERMESTER

**NIELS JENSEN**

Nørre Voldg. 64 Telf. 529

Ligkisteforretning og  
Begravelseskontor

Gratis Kistedekoration

Gratis Kørsel til Kapel

**LILLE-KONGEGADES KIOSK**

Abonnement paa alle Ugeblade

Telegrammer i alle Anledninger

Telf. 464

A. IVERSEN

**Cai Rolsted**

Nørregade 4

Stort Udvalg i  
**CIGARER,  
CIGARETTER OG  
TOBAKKER**

Drk

Helsingør Vin-Kompagni's  
udsøgte Vine og Spirituosa

Telf. 929

**GRAVSTEN**

købes billigst fra

L. J. HANSEN

Stenhuggeri og mek. Sliberi  
Frisengaardsvej

(bag gl. Kirkegaard) NYBORG

**Nyborg Jernstøberi, Hans L. Larsen & Co. <sup>1</sup>/<sub>s</sub>**

Køkkellovne - Komfurer - Bygningsstøbegods

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

**CAFE FÆRGEGAARDEN**

Godt Madsted. — Billige Priser.

TELEFON 582.