



Nº 1

5. Januar 1939

39. Aargang

SNEVANSKELIGHEDER — LYNTOGSBRAND

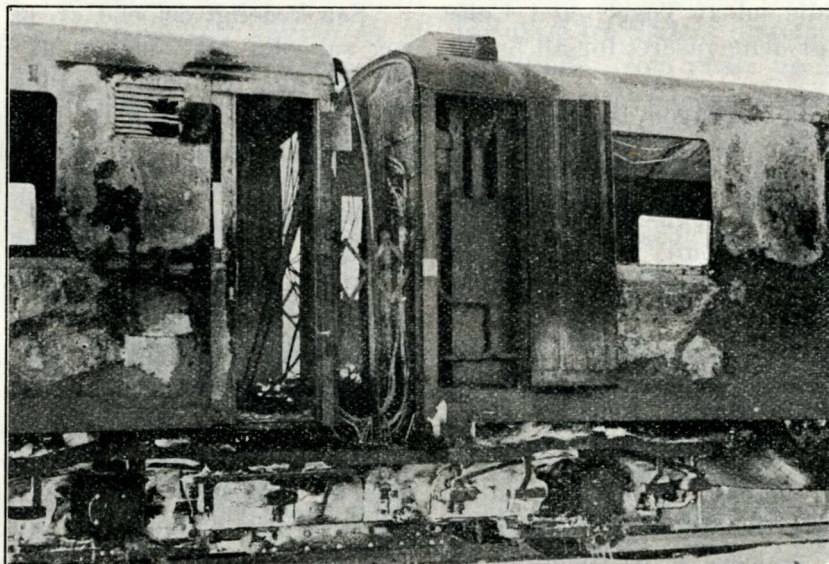
Selv om vi ikke her i vort Land kender til Snevanskeligheder som en aarlig tilbagevendende Begivenhed, saa har vi jo dog af og til haft Sne og Snestorme i saadant Omfang, at Fremførelsen af Togene er besværliggjort, ja har været umulig, saa Resultatet er blevet Togstandsning i een eller flere Dage. Dette har Publikum imidlertid næsten altid taget med en vis Ro ud fra Forstaaelsen af, at Naturkræfterne trods alle Teknikkens Fremskridt endnu er i Stand til at vise, at de alligevel er de stærkeste. Men i den Situation, som indtraf kort før den nu overstaaede Jul, kom der hist og her en Knurren i Dagspressen.

Det var vel i og for sig ikke Snevanskelighederne alene, som bevirkede en vis Uro; det var snarere Tidspunktet, disse Vanskeligheder kom paa, som virkede foruroligende, og det maa indrømmes, at Situationen nok kunde give Anledning til, at en Del af de mange, der havde tilrettelagt Rejser i Julen, og som havde sikret sig Pladsbilletter i Lyntogene og de andre gen-

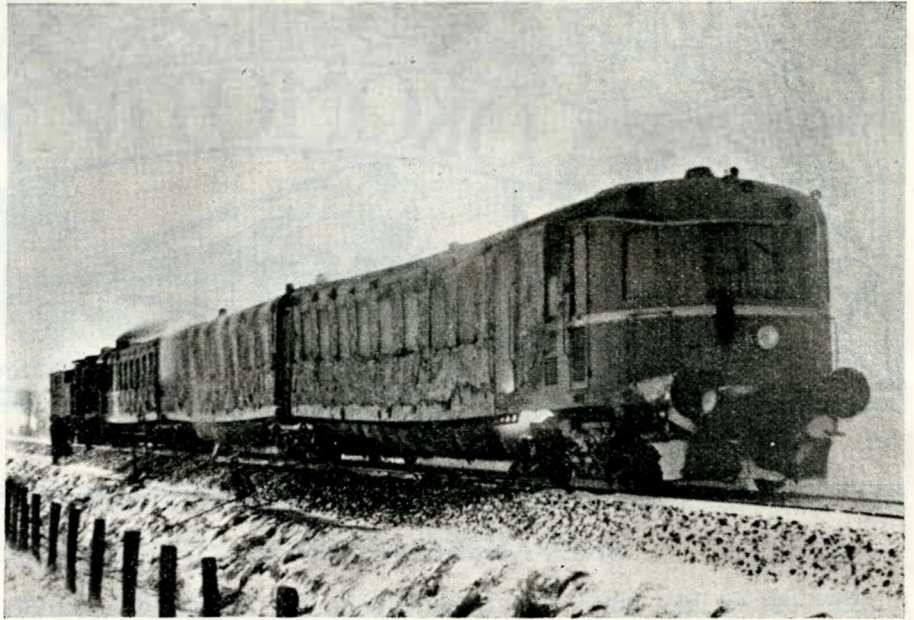
nemgaaende Vogne blev betænkelige; men det maa siges, at Juletrafikken blev gennemført. Omend der her og der var Forsinkelser, saa kom de rejsende dog frem.

Det alvorlige begyndte egentlig med, at »Kronjyden« den 19. December kom i Brand, da Toget var et Stykke Nord for Randers, nærmere betegnet mellem Faarup og Onsild. Nogle faa Kilometer fra Bjerregrav bemærkede Lokomotivføreren, M. Mikkelsen, Ar., at der var noget galt med en af de forreste Banemotorer. Han satte den ud af Virksomhed; men da han kun havde kørt med 3 Motorer fra Aarhus — den ene var sat ud af Virksomhed allerede paa Sjælland — og saaledes nu kun havde 2 tilbage, betvivlede han, at Toget kunde føres igennem til Frederikshavn. Han var imidlertid

bekendt med, at Maskinbestyrer Krag befandt sig i Toget, og han bad derfor 2' Manden, Motorfører K. V. Sørensen, som befandt sig ved Siden af ham i forreste Førerrum, om at gaa hen til Maskinbestyreren og over for denne henstille, at der



fra Hobro blev sendt Telegram til Aalborg om at holde et Damptog parat til den videre Kørsel til Frederikshavn. Sørensen skyndte sig derefter hen i Toget til Maskinbestyren, hvorefter han paany ilede tilbage paa Førerpladsen, hvor han fortalte Lokomotivføreren, at han mellem 1. og 2. Vogn havde mærket ligesom Brandlugt stammende fra Gummi. Umiddelbart herefter kom Togføreren og fortalte, at ogsaa han havde »lugtet Brand«, og at det var bedst at standse Toget



i Onsild. Gjort bekendt med denne Situation fandt Lokomotivføreren det rigtigst at standse straks, hvilket han bemærkede til Togføreren, og derefter straks begyndte at bremse sit Tog. Samtidig hermed blev der imidlertid trukket i Nødbremsen; det var Maskinbestyrer Krag, som paa Vej hen til Førerrummet for at tale med Lokomotivføreren ogsaa var blevet opmærksom paa Brandlugten og da fandt det rigtigst at bringe Toget til øjeblikkelig Standning.

Situationen udviklede sig derefter med rivende Hastighed. Der slog hurtigt Ild nede fra op i 1. og 2. Vogn, og Forsøg paa at slukke den med Togets Ildslukningsapparater viste sig frugtesløse, den bredte sig med rivende Hast. Passagererne maatte ud af Toget, og i Løbet af et Par Timer var dette raseret for alt brandbart.

Det viste sig, at Aarsagen til Ildens Opkomst var, at der gennem de til Afkøling af Banemotorerne anbragte Indsugningskanaler, som findes henholdsvis i Vognsiden og i Taget, ikke alene var indsuget Luft, men ogsaa den ophvirvlede Sne, som derefter havde bevirket Kortslutning.

Da en lignende Fare naturligvis truede de andre Lyntog, saa længe Snesituationen holdt sig, er det forstaaeligt, at Statsbanernes øverste Ledelse blev betænkelig. Lyntogene blev derfor straks taget ud af Driften, og der blev sat al Kraft ind paa at faa Indsugningsforholdene af Køleluften ændret, saaledes at det fremtidig var

udelukket, at der kom Sne med ned til Banemotorerne. Der er herefter sket den Ændring, at Køleluften til Banemotorerne nu indsuges i Harmonikaerne mellem Vognene, og for at have størst mulig Sikkerhed mod Gentagelser bad »Titan« Banemotoreksperten, Ingeniør Thielers fra det svenske Elektricitetsfirma ASEA, om at stille sig til Raadighed for en Undersøgelse. Dette stillede den svenske sagkyndige sig beredvilligt over for; han undersøgte Forholdene og udtalte derefter, at han maatte anse den Ordning, Statsbanernes Maskinafdeling nu havde foretaget med Hensyn til Køleluften til Banemotorerne for at være overmaade hensigtsmæssig; han selv var ikke i Stand til at kunne pege paa nogen bedre Løsning.

Saa kedeligt det end er, at et af vore Lyntog saaledes blev ødelagt af Brand, saa viste der sig dog ved denne Lejlighed noget bemærkelsesværdigt, nemlig, at Førerrummene fandtes ubeskadigede. Der var praktisk taget Ild i hele Toget; men den kom ikke ud paa nogen af Førerpladserne, hvorfra der jo ingen direkte Udgange er.

»Kronjyden«s Brand og de andre Lyntogs Fjernelse fra Driften skete saa tæt op mod Jul, at en Mængde Mennesker blev urolige for deres Julerejse. Statsbanerne kunde imidlertid ikke handle hurtigere, end der blev gjort, og det blev stadigt sagt til Publikum, at de nok skulde faa alle de Tog, som var nødvendige — selv om det ikke blev Lyntog. Det lykkedes dog at faa Lyntogene færdige saa betids, at de atter kunde

sættes i Drift lige op til Julen, men det maa indrømmes, at Trafikforholdene var vanskelige. Der var stadig Sne paa en Mængde Strækninger, og det var Damptogene, som i det store og hele maatte redde Juletrafikken.

De, som har spaaet Damplokomotivernes Endeligt og Motordriftens Enehersken paa det trafikale Omraade, er atter blevet belært om, at det dog er rart at have de gode gamle Damplokomotiver; naar det kniber, er det nu alligevel dem, der skal klare Situationen, og trods den Virak, som Motordriften — Lyntogene indbefattet — ellers til daglig er Genstand for, viste det sig i denne Situation, at Publikum alligevel har størst Tillid til Damptrafikken. Dette kom paa forskellig Maade til Orde, og det gjorde godt paa de mange »Dampmænd«, som maatte tage en ekstra Tørn mod Sneen.

AARET, DER SVANDT

Udenrigspolitisk Oversigt over 1938.

Udenrigspolitikken bliver mere og mere Folkenes Skæbne. Der gaves Tider, hvor Folkene troede, at Udenrigspolitikken, den *store* Politik, var et Privilegium for Diplomater, Manden paa Gaden interesserede sig ikke for udenrigspolitiske Problemer. Denne Tid er forlængst forbi. Folkene har for længe siden lært, at der bestaar en snæver Sammenhæng mellem den udenrigspolitiske Udvikling og Nationernes indre og sociale Organisation. Fascismen udløser samtidig udenrigspolitiske, indrepolitiske og sociale Virkninger. I de sidste Maanedes har vi set, hvorledes Tjekkernes sunde Demokrati brød sammen under Fascismens Angreb, og vi har maattet fastslaa, at Nederlagets Følger var det indre Demokratis Ødelæggelse, den frie Arbejderbevægelses Død og en total Forværrelse af de kulturelle og de sociale Forhold. Hele Tragedien afspillede i Løbet af nogle faa Uger.

Aaret 1938 var et Nedgangsjaar for Demokratiet i hele Verden. Det er nødvendigt at sige det klart og tydeligt. En stor Filosof sagde en Gang: »man skal hverken græde over Tingene eller le af dem, man skal *forstaa* dem«. Vi vil prøve at forstaa dem.

Vi har oplevet meget i det sidste Aar. Økonomisk set var Aaret mere eller mindre et Depressionsaar. Depressionen forstærkede de totalitære Staters Angrebslyst — Sulten driver

fremad — og formindskede de vesteuropæiske Staters Modstandskraft og Aktivitet. Paa denne Baggrund afvikledes Aarets Tragedie. I Frankrig saa vi Folkefrontens Undergang og de sociale Reformers Hensmuldren. Vi saa Usikkerheden i den engelske Politik, som populært kaldes Chamberlain-Kursen. Denne Politik førte til Anerkendelsen af Abessinians Erobring, til en reel Blokade af det demokratiske Spanien, til Overenskomst med Mussolini og til Kapitulationen i München. Man har talt overordentlig meget om det britiske Riges Opløsning. Det er uden Tvivl rigtigt, at det bliver vanskeligere og vanskeligere at holde sammen paa Verdensriget. De selvstyrende Dele af Verdensriget — Sydafrika, Kanada, Australien, New Zealand — har forbeholdt sig Retten til selv at bestemme, hvorvidt de vil eller ikke vil deltage i en Krig, Storbritannien maatte blive indviklet i, og det viste sig, at Storbritannien havde risikeret at staa uden Hjælp fra Dominions, hvis det var kommet til Krig som Følge af det tjekkoslovakiske Spørgsmaal. Ganske vist er de engelsktalende Nationers Solidaritet stærkere end de juridiske Forpligtelser, som knytter Imperiet sammen, og det er sandsynligt, at i Farens Time vil det britiske Imperium kæmpe solidarisk. Men alligevel er det britiske Verdensriges nuværende Tilstand en Usikkerhedsfaktor af første Rang, som naturligvis svækker den politiske Beslutsomhed i Downing-Street.

Saaledes er Tilstanden i de vesteuropæiske Stater, som skal modstaa Fasciststaternes Angreb. Til Trods for Englands, Frankrigs og disse to Landes Forbundsfaelle Amerikas mangedoblede økonomiske Overlegenhed, til Trods for disse tre Staters udtømmelige økonomiske Kraftkilder, som under en Krig uomgængeligt maatte føre til Fasciststaternes Nederlag, bragte Aaret 1938 Sejr efter Sejr for Tyskland og Italien, (ogsaa de japanske Armeer kunde fortsætte Fremmarchen længere ind i Kina, men Kinas store Modstandskraft udhuler samtidig Japans militære og økonomiske Slagkraft). Vi behøver ikke her dvæle længe ved de nøje kendte Begivenheder. I Marts ensrettedes Østrig; i September kom Turen til Tjekoslovakiet. Tyskland er Herre i Centraleuropa og truer herfra Rumænien, Polen og Sovjetukraine. Smaastaterne, som Litauen og Ungarn, har overhovedet ikke mere Raad til at føre en selvstændig økonomisk Politik. Selve Tjekoslovakiet er ind-

lemmet i Tysklands politiske og økonomiske System. Italien har indtaget stærke Positioner i Middelhavet, Italien sidder i Spanien og paa Balearerne, Italien truer paa samme Tid Ægypten og Tunis og tør vove at kræve Tunis, Korsika og Savoyen af *Frankrig*, som nu ved tre af sine Grænser trues af fascistiske Stater. Selvfølgelig maa vi ikke glemme, at Ribbentrop fornylig har været i Paris og skrevet under paa den fransk-tyske Grænses Ukrænkelighed — men desværre kender vi Nutidens Traktaters triste Livs- og Lidelseshistorie. Vi kender Kellogg-Pagtens og Locarno-Pagtens Skæbne, vi ved, at der engang eksisterede et virkeligt »Folkeforbund«. Hvad betyder da alt dette overfor Fasciststaternes dynamiske Politik!

Saaledes ser det ud i Europa ved Aarets Slutning. Den spanske Republik holder endnu ud og kæmper videre, alene og isoleret. Umiddelbart efter München-Aftalen, som Chamberlain hilste med det noget stortalende Udtryk »Freden for vor Tid«, kom Jødeforfølgelserne i Tyskland — i Virkeligheden et Udtryk for Tysklands fortvivlede økonomiske Situation. Hele Sydøsteuropa er i Oprør og venter paa et Foraar, som maaske vil bringe en krigerisk Afgørelse mellem Tyskland, Rumænien og Rusland. Middelhavet er praktisk talt allerede Krigssfære. Vil Foraaret bringe det krigerske Opgør mellem Frankrig og Italien? Den fascistiske Akse, som Chamberlain gik ud paa at slaa i Stykker, fungerer fremdeles fortræffeligt.

Aaret bragte ogsaa to Begivenheder, som viste henimod en gunstigere Udvikling. Den engelsk-amerikanske Handelstraktat, som afsluttedes i November, kan blive Begyndelsen til en opbyggende, solidarisk Politik hos de anti-fascistiske Stater. I Praksis betyder Traktaten, at Amerika har besluttet sig til at lukke Tyskland ude fra de Fordele, der bydes gennem Mestbegunstigelsesklausulen. Traktaten er udarbejdet saaledes, at Tyskland i Virkeligheden udelukkes fra Fordelene ogsaa paa det britiske Marked, (derfor Schachts fremskyndede Rejse til London). Amerika søger at trække hele Sydamerika ind i dette Traktatsystem, og man vil udvide de antifascistiske Staters Solidaritet paa det økonomiske Omraade.

Efteraaret bragte ogsaa det svenske Socialdemokratis store Valgsejr, som er et Bevis paa de nordiske Demokratiers Modstandskraft mod Fascismens opløsende Tendenser.

Vi har i denne Oversigt prøvet at undgaa at omtale de vesteuropæiske Stater som demokratiske Magter, der vil være i Stand til at danne en ideologisk Modvægt mod Fasciststaterne. Vi tror, at dette Aars sørgelige Begivenheder har bevist, at der ogsaa i de saakaldte demokratiske Stater findes Kræfter, Overklassekræfter, som i Virkeligheden gaar Fascismens Ærinde. De franske storkapitalistiske Kredse var ganske vist formelt set Demokrater, men reelt hader de Arbejderbevægelsen — indrepolitisk og internationalt — og gør tusind Gange hellere en Indrømmelse til Hitler, end de giver de sociale Bevægelser en fair Chance. Det samme gælder maaske ikke talrige, men til Gengæld særdeles indflydelsesrige Kredse indenfor det engelske Aristokrati og den engelske Forretningsverden. Og vi har lært, at der ikke kan dannes en Front mod Fasciststaterne sammen med disse Kredse.

Men hvad skal der da ske? Arbejderbevægelsen over hele Verden maa ødelægge Fascismens Mentalitet i dens egne Lande. Der maa rejses en stærk Opposition mod de Regeringer, som — paavirket af kapitalistiske Interesser — indenfor selve Demokratiet forraader Demokratiets Ide.

Dette er Fremtidens vigtigste Opgave, og lykkes den, saa er Kampen langt fra tabt endnu. Ogsaa Kampen mod Fascismen vil som andre Krige blive afgjort ved det sidste Slag, og dette sidste Slag er endnu ikke udkæmpet. I Dag er det hele endnu i Støbeskeen, og intet er tabt. Ganske vist kan man ikke nægte, at Vestmagternes tjekkiske Position er gaet tabt, men det er nu engang saaledes i denne Verden, at enhver Virkning udløser Modvirkninger, og i Stedet for den tjekkisk-sovjetrussiske Alliance staar nu som Følge af Truslen mod det polske og det russiske Ukraine den *polsek-sovjetrussiske* Alliance, og der er ingen Tvivl om, at denne Alliance er mindst lige saa farlig for det fascistiske Tyskland som den tjekkisk-russiske. Den tyske Situation er strategisk set omtrent den samme, sandsynligvis ikke engang forbedret.

Denne Paavisning skal kun henlede Opmærksomheden paa, at den politiske Bevægelses stadige Udsvingninger endnu ikke har kunnet forme Europas politiske Skikkelse i Favør af Fasciststaterne. Fascismens magtpolitiske Overvægt er endnu langt fra at være stabiliseret. Arbejderbevægelsen har over hele Verden den Op-

gave at organisere Fronten mod Fascismen, og saa i Bevægelsens egne Lande. Denne Kamp er ikke blot en Kamp mod den fascistiske Trusel udefra. Det er ikke nok at bekæmpe Fascismen, man maa ogsaa have noget at byde Folkene, som skal sige nej til Fascismen. Demokratierne maa gennem solidarisk Samarbejde sikre en almindelig Velstand, et højere socialt Livsniveau for deres egne Folkefæller, dette vil ogsaa virke agitatorisk paa de frisindede Kræfter indenfor de fascistiske Nationer. I Virkeligheden er jo det fascistiske System det politiske Udtryk for Kapitalismens økonomiske Krise — det er Grunden til, at de demokratiske Nationers Storkapitalister mere eller mindre ser med hemmelig Sympati paa de fascistiske Eksperimenter.

Det er sandsynligt, at Aaret 1939 vil bringe nye udenrigspolitiske Kriser, muligvis ogsaa Krig, det ved vi ikke, men vi ved, at det er Arbejderbevægelsens Opgave over hele Verden at kæmpe for den saa nødvendige Fornyelse af Demokratiernes Holdning — moralsk og økonomisk set. Enhver stærkere Højnelse af Landets sociale Niveau vil forøge de gamle Demokratiers Modstandskraft og Aktivitet. Det solidariske Samarbejde mellem Demokratierne, som er begyndt ved den engelsk-amerikanske Handelsstraktat, kan blive den internationale Ramme for denne Udvikling.

BETRAGTNINGER VED AARSSKIFTET

Nu da det gamle Aar er svundet, og vi danske Lokomotivmænd i Lighed med alle andre begynder paa et nyt Aar, er det forstaaeligt, at mange stiller sig det Spørgsmaal: Hvorledes var 1938 for os, og hvad vil det nye Aar bringe?

Om Aaret 1938 kan man sige, at det har været et godt og roligt Arbejdsaar, hvor Organisationen paa en god og fordragelig Maade har løst flere Sager, som Medlemmerne burde sætte Pris paa.

Der har dog fra een Kategoris Side været Tilløb til nogen Utilfredshed, og der er taget en Stilling, der af det store Flertal inden for Dansk Lokomotivmands Forening maa opfattes som værende i Strid med de nugældende Love for vor Organisation. Jeg tænker her paa det i December afholdte Møde, som Fredericia Motorførerafdeling havde udsendt Indbydelse til, og hvori der, saavidt jeg ved, deltog Tillidsmænd fra saa at sige alle Motorførerafdelinger. Den udsendte Dagsorden viste, at der paa Mødet skulde behandles Forslag, som Motorførerne vilde fremsætte for den kommende Kongres i 1939.

Jeg skrev før, at Mødet er blevet opfattet som stridende imod Lovene, og man faar uvilkaarligt Tanken om, at Motorførerne ikke kan komme — eller ikke er kommet — bort fra Kredssystemet, hvilket System jo

blev forkastet paa den ekstraordinære Kongres med stort Flertal og Enhedsorganisationen sat i Stedet.

Dengang vi havde Kredse, kunde der i særlige Situationer, som kun havde Betydning for den paa-gældende Kategori, sammenkaldes til landsomfattende Møder, men saa skete det af Kategoriens Overledelse (Kredsbestyrelsen) paa samme Maade som der i Sager vedrørende alle Kategorier kunde og stadig kan indkaldes Tillidsmandsmøder af den øverste Ledelse (Hovedbestyrelsen), men det var i begge Tilfælde Ledelserne, som indkaldte til saadanne Møder.

Ved Omorganiseringen faldt Mellemløbet, Kredse og Kredsbestyrelserne, bort; som Følge deraf maa det være afgjort, at Afholdelse af landsomfattende Kategorimøder ogsaa er noget, der hører Fortiden til.

Hvis Fredericia-Mødet er lovligt, saa kan Lokomotivførerne og Lokomotivfyrbøderne med lige saa god Ret afholde Tillidsmandsmøder. Dette vil i Realiteten sige, at vi endnu har Kredssystemet blot paa en illegal Maade, og det er dog at gaa imod en Kongresbeslutning, for ikke at skrive at vi gaar tilbage. Jeg synes det modsatte var bedre, nemlig at gaa frem, saa Organisationen blev endnu mere sammensluttet og stærkere — alt blev fælles.

Jeg indledte bl. a. med at spørge: Hvad vil det nye Aar bringe os? Lad mig da som Ønske for vor Organisation for dette Aar fremsætte Haabet om, at Enhedsorganisationstanken fra den kommende Kongres maa føres ud i Livet i sin fulde Udstrækning, saaledes at der ved hvert Depot kun oprettes een Afdeling omfattende alle Kategorier og med disse repræsenteret i Bestyrelsen.

Alle Parter vilde da blive samlet; ganske naturligt vilde der blive udvist Hensyn over for hinandens Meninger, og et helt andet Forhold vilde opstaa.

Helgoland, Nytaar 1939.

P. Jensen.

CENTRALORGANISATIONEN

Den 28. November 1938 afholdtes det første ordinære Styrelsesmøde i C. O. I efter Repræsentantskabsmødet i Efteraaret.

Styrelsen konstituerede sig saaledes: Formand Ch. Petersen (valgt af Repræsentantskabet), Næstformand P. Jensen (Formand for Dansk Postforbund), Sekretær Chr. Vejre og Regnskabsfører Kai Olsen (Formand for Toldbetjentforeningen).

Foruden disse fire valgte følgende Medlemmer af Forretningsudvalget: Soph. Jensen, Dansk Lokomotivmands Forening, Johs. Hansen, Dansk Hospitalsforbund, A. Schytt Larsen, Dansk Politiforbund, Laur. Hansen, Værksted- og Remisearb. Fællesorg. og P. O. Simonsen, Dansk Kriminalpolitiforening.

Formanden refererede foreliggende Sager. Det fra Justitsministeriet modtagne Cirkulære vedr. Tjenestemændenes strafferetlige Forhold blev drøftet. Styrelsen var enig om, at man paa det foreliggende Grundlag kun kunde tage Sagen til Efterretning.

Under Debatten kom man bl. a. ind paa Spørgsmaalet om Statstjenestemændenes Pensionsordning, som ved Tjenestemandslovens Revision bør ændres

saaledes, at det af Tjenestemændene selv indbetalte Pensionsbeløb ikke tabes i de Tilfælde, hvor Afskedigelsen ikke er forbundet med Pensionsret.

Finansministeriet er tilskrevet i Overensstemmelse med Vedtagelsen paa Repræsentantskabsmødet ang. Forhøjelse af Dag- og Timepenge samt andre Emolumenter. Finansministeriet vil sikkert udsætte Forhandlingen herom, indtil der bliver Forhandling om Reguleringstillæget i Februar Maaned 1939.

Nogle Skrivelser om Forhøjelse af Stedstillæget er modtaget fra Medlemmer og videresendt til Lønningsraadet.

Der har været ført Forhandling om Forfremmelsesraad og Aspirantordningen. Forhandlingen har været refereret. Da det er Meningen, at Forhandlingen skal fortsættes, er Protokollen ikke udsendt, idet der bliver bedre Overblik over Sagen, naar begge Protokoller udsendes samtidig. Forhandlingen skal snart tages op igen.

Omtalte en Sag vedrørende et Tjenesteboligspørgsmaal, der var modtaget fra Foreningen af Tjenestemænd under Undervisningsministeriet.

Dansk Hospitalsforbund paa Statens Sindssygehospitalet fejrede 25 Aars Jubilæum den 26. November d. A. C. O. var indbudt og repræsenteret af Formanden.

For Foreningen af statsansatte Funktionærer ved Slotte og min. Bygninger har vi konciperet en Skrivelse til Indenrigsministeriet vedrørende Oprykning paa Normeringsloven.

Vedrørende Sagen om Fængselsfunktionærernes Organisation og Betjentforeningen har Formanden faaet meddelt, at Sagen er i bedste Gænge mellem de to Foreninger, og der ventes snart en Afslutning herpaa.

Formanden er blevet bekendt med, at Dansk Politiforbund paa Arrestforvarernes Vegne har rettet Henvendelse til Justitsministeriet om disse kunde blive staaende som Medlemmer af Dansk Politiforbund, Justitsministeriet kan næppe tiltræde dette, da det drejer sig om to forskellige Styrelsesgrene. Politiforbundet kan ikke være en Slags C. O.

Styrelsen diskuterede Spørgsmaalet Dag- og Timepenge for Tjenestemænd i forskellige Lønklasser, paa Foranledning af Schytt Larsen.

Simonsen stillede Spørgsmaal vedrørende Stedstillæg, mente ikke Tjenestemændene var tjent med, at Beregningsgrundlaget for Stedstillæg var Tjenestestedet og ikke Bostedet.

I den efterfølgende Diskussion herom deltog Kuhn og A. C. Nielsen og Formanden.

Beretningen godkendtes enstemmig.

Reguleringstillæg og Lønrevision.

Den 31. Marts 1939 udløber det midlertidige Lønstillæg og Forhandling om, hvad der skal træde i Stedet er aktuel. Den saakaldte »stille Zone« skulde helst afskaffes og Reguleringstillæget virke efter Hensigten. Før det nye Udgiftstal kommer, kan vi ikke faa Forhandling. Forhandlingen vil sikkert finde Sted i Midten af Februar Maaned. Det vedtoges at tilskrive Finansministeriet i December Maaned.

Formanden udtalte, at Repræsentantskabsmødet vedtog en Resolution om en almindelig Revision af Lønningsloven. Vil anse det for ønskeligt at gaa frem paa den Maade, at et Forretningsudvalgsmøde afholdes i Midten af Januar Maaned 1939, og man til den Tid ser, hvorledes Sagen bedst kan gribes an.

Den illegitime Laaneforsømmelse.

Laur. Hansen omtalte Laaneforeningen, Statstjenestemændenes Sammenslutning af 1934. Forespurgte, om en Henvendelse til Finansministeren fra C. O. kunde foranledige, at Fællesorganisationen paa D. S. B. fik Adgang til at udtale sig i disse Laanesager.

Formanden besvarede Spørgsmaalet nærmere, og mente ikke, at det kunde gennemføres, ja, det var endog i Strid med hele Laaneordningen og omtalte denne nærmere.

Laur. Hansen gav nogle Eksempler paa Sammenslutningens Virksomhed og paaviste det uhyggelige heri. Gjorde iøvrigt forskellige Bemærkninger om Sammenslutningens nøje Samarbejde med Privatbanken, og de Metoder, hvorefter mindre Laan kunde ydes Tjenestemændene igennem Sammenslutningen.

Kantsø fremsatte forskellige Bemærkninger paa Grundlag af Laur. Hansens Udtalelser, men mente ikke, at Privatbanken mere var saa stærkt interesseret i Samarbejde med Foreningen af 1934.

Formanden: Det eneste, der er at gøre, er at gaa til Finansministeriet og gøre gældende, at der er for mange Pengeinstitutioner, der har Beføjelse til at faa Gageforskrivninger noterede. Eventuelt søge en Forhandling om hele Spørgsmaalet for at faa Finansministeriet til at foretrække de Laaneforeninger, der har Tilslutning fra Organisationerne. Hvis det ikke er Tilfældet, skal der maaske kræves Paategning fra de Myndigheder, der noterer Laaneafdraget. Eventuelt kan en Plan udarbejdes til næste Forretningsudvalgsmøde i Januar. Det var først, da de mange Pengeinstitutioner kom til, at det hele blev farligt.

Feriespørgsmaalet.

Feriespørgsmaalet blev drøftet og i Diskussionen bemærkede Laur. Hansen bl. a., at han haabede, at Ministeriet vilde tage Spørgsmaalet op snarest, og at hele Sagen blev ordnet inden April 1939.

Formanden: Ændringer i Tjenestemændenes Ferie vil ikke træde i Kraft før April 1940, og det er om-disputabelt, om det er hensigtsmæssigt at faa Sagen ordnet inden April 1939, men vil gerne, dersom Værkstedspersonalet ønsker det, rette Henvendelse til Finansministeren herom.

FRA MEDLEMSKREDSEN

Læskure i Fredericia.

Er Sagen angaaende Læskur paa Fa. St. fuldstændig gaaet i Staa, eller hvad er Meningen? I denne Vinter har Personalet faaet at vide, hvad det vil sige at staa i Frost og Sne paa Perronen i timevis. De Herrer, der har nægtet at gaa med til Opførelsen af Læskuret, skulde selv være med til at prøve dette,

saa er jeg ganske sikker paa, at saa var Skuret allerede stillet op. Vi har nu set, hvilke Tog det er, der gennemfører Trafikken ved D. S. B. om Vinteren. Men saa maa vi ogsaa kræve menneskelige Kaar at arbejde under. Men ellers har Dansk Lokomotivmands Forening vel Penge i Kassen; lad os selv bekoste Opførelsen af Læskuret, saa kan der da ikke blive nogen Konsekvenser for D. S. B. En gammel Kakkelovn kan købes for faa Kroner, og naar vi saa beder rigtig pænt om det, faar vi nok et Par Stumper Kul til at putte i.

Men Sagen maa løses enten paa den ene eller anden Maade, og det maa ske hurtigt.

Med Tak for Optagelsen

M. L. Mørck,
Lokomotivfører,
Nyborg.

Sagen om Anbringelse af Læskure i Fa. er ingenlunde opgivet fra Organisationens Side. Vi er fuldstændig enig med Indsenderen i, at det paagældende Krav er saa rimeligt, at det forlængst burde været imødekommet, men Haabet herom er som sagt heller ikke opgivet endnu, der arbejdes stadig paa Sagen. Samtidig oplyses, at vi selv har beskæftiget os med Spørgsmaalet om, at Organisationen betalte Opførelsen af de ønskede Læskure til Lokomotivpersonalet; men saalænge Sagen endnu ikke er helt skrinlagt i Forholdet til Administrationen, er Spørgsmaalet om Organisationens økonomiske Medvirken ikke fremsat officielt.

Red.

En Tak til Generaldirektøren.

Det kunde synes mærkeligt, at en Lokomotivfyrbøder finder Anledning til at bringe Generaldirektør Knutzen en Tak; thi Faktum er jo, at det ganske særligt er siden vi fik vor nuværende Generaldirektør som øverste Statsbanechef, at Rationaliseringen af Statsbanedriften har taget Fart, hvorved vore Tjenester paa forskellig Maade er blevet skærpede. Selv om vi ikke helt er tilfredse med disse Forhold, saa finder jeg dog, at der kan være rimelig Anledning til at takke vor øverste Chef, fordi han offentligt gør sig til eet med hele sit store Personale.

Generaldirektøren talte faa Dage før Jul i Radioen; hvor han i Forbindelse med Radioavisen gav nogle Meddelelser til Publikum. Han indledte sin Tale med: »Vi Statsbanemænd«, og han sluttede med paa Forhaand at takke alle de Jernbanefolk, som maatte arbejde Juleaften; han haabede, at disse vilde kunne have en Glæde ved at gøre andre juleglade, nemlig dem der befordredes med Banen ud til Slægt og Venner.

Statsbanernes Generaldirektør, som vel nok er den højeste Tjenestemandstilling i Danmark, kunde altsaa om sig selv og de mange forskellige Kategorier, som sorterer under ham, sige »vi Statsbanemænd«. Er dette ikke dejligt at høre, naar vi faa Dage senere i Radioen hørte Julehilsener fra Søens Folk. Dér hed det i en Uendelighed: »Kaptajn, Officerer og Mandskab fra det og det Skib« eller

»Fører, Officerer og Besætning fra det og det Skib« ønsker Slægt og Venner glædelig Jul.

Man forstaar gennem disse mange Julehilsener, at en Skibskaptajn er en meget stor Herre; han hører ikke med til Skibets Besætning, ja, han er ikke engang Officer, men maa nævnes helt for sig selv, og naar Forholdene er saaledes i en bestemt Kreds af vore Medborgere, saa finder jeg, at der er Anledning til, at vi paa dette Punkt har Lov til at være glade for at have en Chef, som gør sig til eet med sit Personale, og det vil jeg i al Beskedenhed gerne have Lov til at bringe min Tak for.

En af »Mandskabet«.

Mere Gensvar.

I »Lokomotiv-Tidende« Nr. 24 har Hr. H. P. Hansen bæret mig med et lille Gensvar, som jeg gerne vil knytte nogle Bemærkninger til.

Hansen skriver bl. a., at havde Generaldirektøren i sit Interview til Dagspressen udtalt, at overbelastede Motorførere straks bliver overført til anden Tjeneste, saa var Anledningen til hele Postyret bortfaldet, og det er sikkert rigtigt; men Hansen havde da mistet en tilsyneladende kærkommen Lejlighed til offentligt at negligere Motorpersonalet; og det maa haabes, at Offentligheden nu har faaet den rette Forstaaelse, saa den ældre Damplokomotivfører, Hansen omtaler, ikke fremtidig bliver udsat for saa nærgaaende Spørgsmaal, naar han er i Selskab.

Jeg skal indrømme, at jeg ikke erindrer at have læst i »Lokomotiv-Tidende« om en københavnsk Maskinbestyrer i Lommeformat, hvilket saa maa undskyldte mine Bemærkninger til den Sag.

Hr. H. P. Hansen skriver, at han ikke kender mine Æresbegreber, jeg forstaar Hansen saaledes, at det er ham en Æressag at værne om Lokomotivførerstanden, og deri er jeg enig med ham, men jeg er bunduenig med Hansen om de Midler, han anvender, og jeg kan da heller ikke tro, at Hansen selv tror, at hans Skrivelser om Motorførerne virker i den Retning.

H. P. Hansen skriver, at naar jeg kender ham fra hans yngre Dage, maa jeg vide, at Motorspørgsmaalet ingen personlig Interesse havde for ham. Dertil maa jeg sige, at mit Kendskab til Hansen er af saa gammel Dato, at der den Gang ikke eksisterede noget Motorspørgsmaal.

Jeg vil forsøge ikke at føle Medlidenhed med H. P. Hansen, men min Opfattelse af ham er blevet bestyrket ved hans Artikel i »Lokomotiv-Tidende«.

Hr. H. P. Hansen omtaler Stemningen blandt Lokomotivførerne i Reserven paa Gb., hvor de i op til 18 Aar har specialiseret sig i Overtagelse af Provinsmaskiner m. m.; ja det er jo et beklageligt Forhold, som dog ikke er decideret københavnsk, men jeg kan dog ikke se, at Hansen hjælper de saaledes uheldige Kolleger ved Nedrakning af de mere gunstigt stillede. De fornuftige ved jo, at de sidstnævnte ingen som helst Indfyldelse har paa det Forhold, og da Hansen ikke formaar at standse den Udvikling, der er Aarsag til Miséren, skulde han hel-

lere benytte sine rige Evner til at udfinde en gennemførlig Maade, hvorpaa Forholdene kan mildnes, i Stedet for at opildne Utilfredsheden.

Hr. Hansens sidste Bemærkning om Støtte til Samling af hele Lokomotivpersonalet i et nyttigt Samarbejde virker paa mig, som Generaldirektørens Forsvar for Personalet virkede paa H. P. Hansen (som en Elefants Besøg i en Porcelænsbutik).

Hr. Hansen citerede en lille Morsomhed af H. C. Andersen, lad mig da slutte med at citere følgende lille Digt, som Hansen og alle forøvrigt ogsaa kender; det er om den lille Nisse, der rejse med Ekstrapost fra Land til Land for at hilse paa Verdens største Mand. Jeg vil ikke trætte med at nedskrive hele Digtet, da det sikkert er kendt af alle; men naar man læser om Hansens Begejstring over, at han — trods Nabo til Hitler — tør skrive saa dristigt i Bladene, synes jeg i Aanden at se Hr. H. P. Hansen — i sidste Vers.

Fredericia, i December 1938.

Th. Jensen.

DE DANSKE STATS BANER VED AARSSKIFTET 1938/39.

Oplysninger fra Generaldirektør Knutzen.

Driften.

Den fremadskridende Bygning af Dobbeltspor Nord for Aarhus og den nye Bro over Limfjorden ved Aalborg har muliggjort en Køreplan, der ikke alene er hurtig, men som er næsten fri for Forsinkelser.

Aabningen af Oddesundbroen har betydet overordentlig store Forbedringer af Køreplanen for Thy, idet Thybanen er ændret fra en isoleret Lokalbane til en Fortsættelse af Linien Fredericia—Vejle—Herning—Holstebro—Struer med en Række gennemgaaende Tog.

Samtidig er der i Thy indrettet en Trafikordning, hvor Tog og Rutebiler samvirker og supplerer hinanden.

De nye Motorvogne, der i Aarets Løb er taget i Brug, har muliggjort en Modernisering af de fleste af de sekundære Ruter, navnlig i Vestjylland. Fra disse Egne, der tidligere beklagede sig stærkt over Toggang og Materiel, fremkommer nu næsten udelukkende Udtryk for Tilfredshed.

Med Hensyn til Materiellets Modernisering var Turen nu kommet til 1. Klasses Vognene. I Løbet af faa Uger vil der i den normale, daglige Trafik ikke forekomme hele 1. Klasses Vogne, der er over to Aar gamle. Endvidere er Moderniseringen af Fællesklassevognene fortsat.

Den i de senere Aar foretagne Modernisering af Statsbanernes Vognpark til Personbefordring er nu saa vidt fremskreden, at det har kunnet fastsættes, at 2-akslede Kupévogne fremtidig kun maa bruges i Godstog, i de i Beredskab staaende, praktisk taget aldrig benyttede Ambulancetog samt indtil videre i nødvendigt Omfang til Forstærkning ved særlige Lejligheder af Persontog paa Sidelinier, hvor Maksimalhastigheden er højst 70 km i Timen. Vognenes Ud-

rangering fra Hovedlinierne med de store Tog og den store Toghastighed er muliggjort ved Nybygning og ved den i 1934 foretagne Begrænsning af 1. Klasse i Lokaltogene, hvorved et stort Antal Vogne blev disponible til Overførelse til Fællesklassen. I 1934 fandtes af 2-akslede Kupévogne 585, medens Tallet i Løbet af Aaret vil være nedbragt til ca. 200, af hvilke 80 kun bruges i Godstog og Ambulancetog. Den foretagne Udrangering af smaa, gamle Vogne fra Hovedlinierne med den stærke Toggang og hurtigkørende Tog er ogsaa fra et sikkerhedsmæssigt Synspunkt af stor Betydning.

For nylig er paa Helsingør Skibsværft den fjerde store Motorfærge til Storebæltsoverfarten sat i Vandet. Fra Publikums Synspunkt vil den fremtræde som Søsterskib til de tre i Drift værende Motorfærger, men teknisk set betyder den yderligere Fremskridt; navnlig forventes den at have bedre isbrydende Egenskaber.

Samtidig er i Aaret Løb udrangeret den sidste Hjulfærge, »Kronprins Frederik«. Naar den nye Færge er leveret, bestaar Statsbanernes Flaade af 20 Færger og Skibe, og der er i de sidste 7 Aar udrangeret ikke mindre end 18 Færger og Skibe, af hvilke 14 er ophuggede, 1 solgt til Udlandet og 3 overdraget til Statens Isbrydningsvæsen.

Den nye Færges Ibrugtagning medfører, at Statsbanerne fra 15. Maj 1939 kan foretage en Omlægning af Morgenlyntogene fra København. Den nuværende Køreplan indeholder for store Ventetider ved Bæltet, idet tre Lyntog skal overføres med samme Færge. Endvidere har der været anket over Lyntogforbindelserne mellem Fyn og Sydjylland paa den ene Side og Nordjylland paa den anden Side.

Disse Ulemper bortskaffes ved at lade Østjyden løbe forud for Kronjyden til Langaa. Der indspares i en Række Forbindelser fra 1 til over 2 Timer i Rejsetiden.

Persontrafikken har udviklet sig gunstigt, hvorimod Godstrafikken har vist nogen Tilbagegang som Følge dels af Stagnation i Byggeindustrien, dels af Skærpelse af Konkurrence fra Lastautomobilernes Side. Det Forslag til Trafikplan, som ventedes fremsat fra den af Regeringen nedsatte Trafikkommission, er endnu ikke fremkommet.

I Hovedstaden ventes i det kommende Aar paa-begyndt et Samarbejde mellem Bybane og Sporveje, hvis væsentligste Udslag bliver en Fællesbillet til Timekørsel for en Pris af 30 Øre. Endvidere vil Statsbanerne i den kommende Sommer af Hensyn til den nye Folkeferie forlænge Gyldigheden af sine Returbilletter fra 8 til 16 Dage.

Økonomien.

Økonomisk har Aarets Forløb været uheldigt. Det Driftsoverskud paa 4,2 Mill. Kr., der opnaaedes for Aaret 1936—37, blev for Aaret 1937—38 forandret til et Underskud paa 0,5 Mill. Kr., og Resultatet for 1938—39 vil blive endnu ugunstigere.

Grunden hertil er den almindelige Stigning i det internationale Prisniveau og de deraf følgende Lønstigninger m. v. i Indlandet. I Tiden siden 1. April 1937 er Statsbanernes *aarlige* Udgifter ved saadanne

udfra paaførte Stigninger forøget med 11 Mill. Kr., uden at der er anvist nogen Dækning herfor. Resultatet maa naturligvis være, at disse Udgifter, der jo skal betales, maa afholdes af de almindelige Statsindtægter. Ser man bort fra de nævnte ekstraordinære Udgifter, er der paa Budgettet for 1939—40 i Forhold til Regnskabet for 1936—37 en Indtægtsstigning, der overstiger Udgiftsstigningen saavel paa Driften som for Afskrivning og Forrentning, skønt netop disse Aar har bragt Afskrivning og Forrentning stærkt i Vejret, bl. a. fordi hele Udgiften til Storstrømsbroen er faldet her.

Anlæggene.

De første Vogne af den Serie paa 20 Staal-Boggievogne, der er bestilt hos Vognfabrikken »Scandia« i Randers, er nu under Aflevering. Denne Leverance omfatter 12 Vogne med 1. Klasse og 8 Vogne med Fællesklassekupeer.

Vognene, der skal anvendes i de faste Togstammer i Hurtigtog, bliver sat i Drift straks efter Modtagelsen, og de erstatter ældre 1. Klasses- og Fællesklassevogne, som derefter bliver indrettet udelukkende til Fællesklasse med nyt Kupéudstyr til Anvendelse i Persontog.

Endvidere vil der i Foraaret fra »Scandia« blive afleveret 4 nye Boggie-Personvogne, der skal anvendes i »Nordpilen«. Disse Vogne indrettes med 3 Kupeer af 1. Klasse og 5 Kupeer af Fællesklasse samt med et lilleKøkken, hvorfra Serveringen skal kunne foregaa i hele Toget. Ogsaa disse Vogne bygges som Staalvogne, men af Hensyn til deres Anvendelse specielt i hurtige og lette Motor-Iltog beklædes de med Aluminium.

Alt det forannævnte nye Personvognsmateriel vil være i Drift i Løbet af ca. 3 Maaneder.

Vognfabrikken »Scandia« har endvidere faaet Bestilling paa 12 Staal-Boggievogne, der indrettes med 3 Kupeer af 1. Klasse og 5 Kupeer af Fællesklasse; disse Vogne ventes at kunne indgaa i Hurtigtogene efterhaanden i sidste Halvdel af Finansaaret 1939—40. Desuden er der bestilt 6 Staal-Postvogne hos »Scandia«.

Fra Aktieselskabet Frichs, Aarhus, leveres i Aarets første Maaneder de sidste af en Serie paa 10 diesel-elektriske, hurtigkørende Motorvogne, og yderligere 9 saadanne Motorvogne er bestilt hos samme Firma til Levering i sidste Halvdel af Finansaaret 1939—40.

Ud over den Modernisering af det rullende Materiel, som finder Sted gennem de foran omtalte Anskaffelser af nyt Materiel, fortsættes Ombygningen af ældre Boggie-Personvogne til tidssvarende Materiel med Side- eller Midtgang.

Sporombygningsarbejder i 1939.

Paa Strækningen mellem Aarhus og Laurbjerg vil ca. 17 km Spor blive ombygget med svejsede Skinner.

Ved denne Ombygning samt ved den nedenfor nævnte Forstærkning paa Strækningen Randers—Aalborg, vil for første Gang blive anvendt Statsbanernes nye, svære Skinner, der vejer 60 kg pr. m, medens den hidtil sværeste Type vejer 45 kg pr. m.

Sporforstærkningsarbejder.

Ved Indlægning af svære Skinner og flere Sveller vil de resterende ca. 30 km af Strækningen Randers—Aalborg blive forstærket.

I Forbindelse med det projekterede store Overføringsanlæg for Randers—Viborg Landevej Nord for Randers Station skal der foretages Forlægning og samtidig Forstærkning af den forlagte Strækning af Randers—Aalborg Banens Spor.

Sporforstærkningsarbejderne paa Strækningen Holstebro—Skern er i indeværende Aar afsluttet paa fri Bane, men vil i det kommende Aar blive suppleret med Forstærkning af 2' Spor paa Ringkøbing Station og 2' og 3' Spor m. v. paa Holstebro Station.

Den i Aar paabegyndte Forstærkning af Hovedsporene paa Korsør Station vil blive fortsat, og som en første Begyndelse til Forbedring af Sporforholdene paa Strækningen Køge—Næstved, vil Haslev Station blive ombygget og Sporene fornyet i det kommende Aar.

Der vil endvidere blive paabegyndt visse Forstærkninger af Sporene paa Københavns Hovedbanegaard.

Forbedring af Ballastlaget.

Paa de nedenfor nævnte Strækninger vil den bestaaende Grusballast blive erstattet af Stenballast:

Viborg—Skive,
Varde—Tistrup

samt paa Delstrækninger af Banelinien

Røde-Kro—Vojens.

Endvidere vil der i Forbindelse med de ovenfor nævnte Sporforstærkningsarbejder blive indlagt Stenballast paa Holstebro og Korsør Stationer, ligesom der vil blive foretaget Supplering af Stenballastlaget paa de ovennævnte ca. 30 km af Strækningen Randers—Aalborg, paa hvilke der skal foretages Sporforstærkning, samt paa de ca. 17 km af Strækningen Aarhus—Laurbjerg, der skal ombygges.

Endelig kan tilføjes, at der i det kommende Aar vil blive paabegyndt en mere omfattende Supplering af Stenballasten paa Kystbanen.

Signal- og Sikringsanlæg.

Paa en Del Stationer vil der blive foretaget Ombygnings- og Fornyelsesarbejder vedrørende Signal- og Sikringsanlæg, og paa Hovedstrækningerne fortsættes Arbejdet med Udflytning af de fremskudte Signaler.

Ligeledes fortsættes Udbygningen af Statsbanernes Fjerntelefonanlæg samt Indførelse af Højttaleranlæg paa Stationer m. v., idet bl. a. samtlige Perroner paa Københavns Hovedbanegaard samt Forhal og Perroner paa Østerport Station vil blive forsynet med Højttaleranlæg i det kommende Aar.

Desuden vil den nye Storebæltsfærge blive udstyret med traadløst Telefon- og Telegrafanlæg samt med Højttaleranlæg.

Elektrificering af Københavns Nærtrafik.

Arbejdet med Elektrificering af Frederikssundbanen paa Strækningen Valby—Ballerup vil blive fortsat. Saaledes vil paa Valby Station Moderniserin-

gen af den gamle Hovedbygning blive bragt til Udførelse, ligesom der vil blive foretaget en Forlængelse til Lyshøjgaardsvej af Gangbroen, der fører fra Hovedbygningen til Perronerne, idet Stationen ogsaa skal afvikle den elektriske Trafik til og fra Valby, naar Frederikssundbanen inddrages under elektrisk Drift.

Viadukten for Valby Langgade vil blive ombygget for Dobbeltspor og samtidig udvidet for større Gadebredde, ligesom der her tilvejebringes en ny S-Station. Den paabegyndte Ombygning for Dobbeltspor og Udvidelse for større Gadebredde af Viadukterne for Roskildevej og Peter Bangsvej fortsættes og bringes til Afslutning i Løbet af Aaret. Ved sidstnævnte Gade tilvejebringes ligeledes en ny S-Station. Udvidelsen for større Gadebredder af de tre Viadukter sker med Tilskud i Henhold til Vejkrydsloven. Paa Strækningen Vanløse—Husum vil de paabegyndte Arbejder med Fjernelse af Niveauskæringerne med de stærkt trafikerede Veje: Jernbaneallé, Aalekistevej og Lindersvoldallé blive fortsat, idet Viaduktanlægget for Jernbaneallé vil blive paabegyndt, medens de igangværende Viaduktarbejder for Aalekistevej og Lindersvoldallé vil blive afsluttet. I Forbindelse med de omhandlede Viadukter foretages en Løftning af Frederikssundbanen samt af Vanløse Station, ligesom der sidstnævnte Sted vil blive paabegyndt Tilvejebringelsen af en ny Stationsbygning, der skal opføres i umiddelbar Tilslutning til Viadukten for Jernbaneallé. Ved Lindersvoldallé vil blive paabegyndt Tilvejebringelsen af en ny S-Station.

Udførelsen af Viadukterne ved Slotsherrensvej og Islevhusvejs Skæring med Frederikssundbanen vil ligeledes blive paabegyndt.

Paa Strækningen Husum—Ballerup vil de i Anledning af Elektrificeringens Gennemførelse nødvendige Arbejder paa Herlev og Ballerup Stationer blive paabegyndt, ligesom ogsaa Fjernelsen af Niveauskæringerne mellem Frederikssundbanen og Skovlunde Torvevej vil blive bragt til Udførelse samt en i den Anledning nødvendig Flytning af Skovlunde Station fra den østre til den vestre Side af Vejen.

København—Roskilde.

For at opnaa større Kapacitet paa Strækningen *København—Roskilde* vil Sporanlægget paa *Taastrup Station* blive forsynet med to nye Overhalingsspor, ligesom Stationen vil blive udstyret med et nyt Sikringsanlæg. Endvidere vil der blive tilvejebragt et *Togkontrolanlæg* for Strækningen *København—Roskilde* med tilsluttende Banelinier, bestaaende af et specielt indrettet Telefonanlæg, der tilknyttes Distriktets Togkontor paa Københavns Hovedbanegaard, saaledes at man herfra paa Dage med stærk Trafik kan lede og overvaage Toggangen paa de omhandlede Strækninger.

Ved Statsbanernes Centralværksted i København

vil der, hvis fornøden finansiel Hjælp gives paa Finansloven for 1939—40, blive paabegyndt en Udvidelse og Modernisering af Værkstedets forskellige Afdelinger. Der agtes i det kommende Aar udført en Værkstedshal for Lyntog, ligesom der agtes fore-

taget en Udvidelse af det elektriske Værksted samt af den nuværende Magasinbygning. Endvidere er det Tanken at paabegynde Opførelsen af en moderne og tidssvarende Marketenderbygning for Værkstedets Arbejdere.

Ved Statsbanernes Centralværksted i Aarhus

vil den under Udførelse værende Udvidelse blive fortsat, idet der vil blive fuldført en i 1938 paabegyndt ny 4-Etagers Værkstedsbygning ud imod Jægergaardsgade. Endvidere vil der blive opført en stor Værkstedshal for Motorvogne og Personvogne. Bag Hallen anlægges en Skydebro.

Den nuværende Lokomotivremise i Mølleengen vil blive betydelig udvidet for at skaffe Plads til det udvidede Motorvognsmateriel.

Paa Hjørring Statsbanestation

overvejes gennemført en fuldstændig Optagelse af Privatbanerne Hjørring—Hirtshals, Hjørring—Aabybro og Hjørring—Hørby. Arbejdet, der vil omfatte Modernisering af Hovedbygningen samt betydelige Jord-, Spor- og Broanlæg, vil i saa stor Udstrækning, som det er gørligt, blive udført med Anvendelsen af langvarigt arbejdsløse. Gennemførelsen af de nævnte Ændringer paa Stationen er betinget af den fornødne Hjælp paa Finansloven.

Dobbeltspor Randers—Aalborg.

I Henhold til Loven om Beskæftigelse af arbejdsløse er der ogsaa i det kommende Aar Midler til Raadighed for Statsbanerne til Fortsættelse af de allerede paabegyndte Jord- og Broarbejder for Tilvejebringelsen af Underbygningen for et 2' *Spor Randers—Aalborg*, og det er Hensigten at fuldføre Underbygningen paa Delstrækningen *Randers—Hobro—Doense* samt paa Delstrækningen *Svendstrup—Aalborg* i 1939.

I Løbet af Aaret agtes Spørlægningen *Randers—Bjerregrav* paabegyndt og fuldført, idet Udgifterne hertil er søgt bevilget paa Statsbanernes Budget paa Finanslovsforslaget for 1939—40.

Udfletning Vest for Roskilde.

Af Arbejdsløshedslovens Midler er der endvidere til Raadighed de fornødne Midler til Fortsættelse af Jord- og Broarbejder for en Udfletning af *Sporene Vest for Roskilde*.

Vejbroer.

Med Tilskud fra Vejkrydslovens Midler eller fra Vejmillionerne forventes i Finansaaret udført en *Række Vejbroer Landet over*. Ca. 60 Anlæg er for Tiden til Forundersøgelse eller under Projektering ved Statsbanerne.

Af Anlæg, der er i Arbejde, er foruden de førnævnte 3 Viadukter i Vanløse yderligere 13 store Viaduktanlæg i Gang, nemlig:

- Overføringsanlæg ved Glim, Roskilde—Kalundborg Banen, for Hovedvej Nr. 1,
- Overføringsanlæg ved Fjenneslev, Roskilde—Korsør Banen, for Hovedvej Nr. 1,
- Overføringsanlæg ved Kvistgaard, Hillerød—Helsingør Banen, for Hovedvej Nr. 3,

Overføringsanlæg ved Lundtoft, Tinglev—Sønderborg Banen, for Hovedvej Nr. 10,
 Overføringsanlæg ved Neder Hornbæk, Randers—Aalborg Banen, for Hovedvej Nr. 16,
 Overføringsanlæg ved Tobberup, Randers—Aalborg Banen, for Hovedvej Nr. 16,
 Underføringsanlæg ved Broved, Fredericia—Kolding Banen, for Hovedvej Nr. 18,
 Overføringsanlæg ved Hjortsballe, Vejle—Holstebro Banen, for Hovedvej Nr. 18,
 Underføringsanlæg ved Vestenden af Lejre Station, Ombygning og Udvidelse af Overføring for Hørsholmvej ved Rungsted Station.
 Overføringsanlæg ved Allerup, Roskilde—Kalundborg Banen, for ny Landevej,
 Overføringsanlæg ved Assenbølle ved Aarup, Nyborg—Middelfart Banen,
 Overføringsanlæg i Nordenden af Faarup Station.

Disse Anlæg, der repræsenterer Udgifter paa ca. 7 Mill. Kr., forventes i det store og hele at være afsluttede i Løbet af 1939. Tillige forventes ca. 20 nye Viaduktanlæg Landet over — heraf 7 for Hovedveje — at blive paabegyndt i Løbet af Aaret. Disse sidste Anlæg repræsenterer en Anlægsudgift paa ca. 13 Mill. Kroner.

Til Gennemførelse af Anlægsarbejder, der vedrører Statsbanerne, er der paa Finansloven for 1939—40 under »Nye Statsbaaneanlæg« og »Fornyelse af faste Anlæg« søgt bevilget et Beløb paa ca. 11 Mill. Kr., hvortil kommer Vejkrydslovens Tilskud til de ovennævnte Vejbroer samt endelig de Beløb, der er bevilget i Henhold til Loven om Beskæftigelse af arbejdsløse. Ialt vil der til Anlægsarbejder, der administreres af Statsbanernes Baneafdeling, i 1939 medgaa et Beløb paa over 20 Mill. Kr.

JUBILÆUM OG FORRETNINGSFØRERSKIFTE I DANSK JERNBANEFORBUND

Fra og med dette Aars Begyndelse har den største af Jernbaneorganisationerne, Dansk Jernbaneforbund, skiftet Forretningsfører. Ch. Petersen har trukket sig tilbage og er blevet afløst af Th. Pedersen.

Forretningsfører Ch. Petersens Navn er kendt af saa godt som alle danske Tjenestemænd. Han har paa en fremskudt Post været med i Tjenestemandsarbejdet i en lang Aarrække. I 1901 kom han første Gang ind i Dansk Jernbaneforbunds Hovedbestyrelse, i 1907 blev han Viceforretningsfører, og den 1. Januar 1914 tiltraadte han som Forretningsfører; et Tillidshverv han har beklædt uafbrudt i de siden da forløbne 25 Aar, saaledes at han sammen med sin Fratræden som Forretningsfører kunde fejre 25 Aars Jubilæum som saadan. Da Dansk Jernbaneforbund er stiftet den 22. Oktober 1899, fremgaar det heraf, at Ch. Petersen har været virksom indenfor sin egen Organisation i saa godt som hele dens Levetid, og det er hævet over enhver Tvivl, at han har været Dansk Jernbaneforbunds Medlemmer en udmærket dygtig Leder. Ved ihærdigt

og ansvarsbevidst Arbejde har han i en Periode, der har været rig paa Begivenheder, ført sin Organisation frem til en betydende Position.



Ch. Petersen.

Det er dog ikke alene Ch. Petersens egen Organisation, som har lagt Beslag paa hans Arbejdskraft. Dette er sket paa mangfoldige andre Omraader: Sygekassebestyrelsen, Uheldsforsikringsforeningen, Statsfunktionærernes Laanekasse, Statstjenestemændenes Centralorganisation I, De samvirkende Fagforbund, Jernbaneraadet, Lønningsraadet, Rigsdagen m. v. Som Repræsentant for C. O. I har Ch. P. været Medlem baade af de 2 Lønkommissioner (1917 og 1929), af Oversparekommissionen af 1921 og en Række andre Kommissioner, og han har været besjælet af Ønsket om i enhver given Situation at medvirke til Opnaaelse af det bedst muligt Resultat for dem, han repræsenterede.

Naar Ch. Petersen nu har ønsket at trække sig tilbage fra Posten som Forretningsfører for Dansk Jernbaneforbund, er dette dog ikke ensbetydende med, at han opgiver alle sine Tillidshverv, han vil stadig arbejde videre som Formand for C. O. I, som Forretningsfører for Uheldsforsikringsforeningen m. v. Der bliver saaledes rig Anledning til fortsat Samarbejde med ham. Vor Organisation har jo imidlertid ofte samarbejdet med Ch. P. i hans Egenskab af Forretningsfører for Jernbaneforbundet, og vi vil ved hans Afgang fra dette Tillidshverv hringe ham vor Tak for dette Samarbejde.

Den 30. December havde Dansk Jernbaneforbund arrangeret en Festlighed, dels i Anledning af Ch. Petersens 25 Aars Forretningsførerjubilæum, dels i Anledning af Jernbanetidendes 40 Aars Jubilæum. Ved Festen var Ch. P. Genstand for varm Hyldelse.

Den nye Forretningsfører har hidtil været Ekspedient paa Nørager St. Han har i en halv Snes Aar været Medlem af Jernbaneforbundets Hovedbestyrelse, i de sidste 3—4 Aar tillige Medlem af Forretningsudvalget. I en Aarrække har han endvidere været Formand for Stationspersonalets Kategori afdeling Afd. 3 i 2. Distrikt. Ogsaa Th. P. har haft Tillidshverv uden for det jernbanemæssige Omraade; som Sogneraadsmlem i sin hidtidige Hjemstavn har han beskæftiget sig med kommunalpolitiske Forhold.



Th. Pedersen.

Vi byder D. J. F.'s nye Forretningsfører velkommen til Arbejdet for Jernbanemændene, og vi haaber paa fortsat godt Samarbejde mellem Organisationerne.

FORRETNINGSFØRERSKIFTE I UHELDSFORSIKRINGSFORENINGEN

Som tidligere omtalt har Regnskabsfører Chr. Schmidt fra 1. Januar d. A. ønsket at trække sig tilbage fra sin Stilling som Forretningsfører for Uheldsforsikringsforeningen, hvilken Post derefter overtages af Charles Petersen, der indtil dette Aars Begyndelse var Forretningsfører i Dansk Jernbaneforbund. *Den nye Forretningsførers Adresse er:*

Dannevirkegade 13, 1., København V. Telf. V. 9902.

Uheldsforsikringsforeningen har under Forretningsfører Schmidts Ledelse været i stadig Udvikling, og for at bringe et Overblik herover, har vi bedt Hr. Schmidt give os et Par Oplysninger i saa Henseende, hvilket han med sin sædvanlige Elskværdighed har stillet sig imødekommende overfor. Vort Spørgsmaal om Udviklingen i de 10 Aar, Hr. C. Schmidt har været Forretningsfører, besvarer han saaledes:

Der er ved periodisk foretagne Agitationer opnaaet en Medlemsstigning fra ca. 3800 til ca. 5000 eller en Forøgelse paa ca. 31 pCt. Tilgangen har nogenlunde ligeligt været fordelt over de forskellige Kategorier af ansatte, men den burde f. Eks. for *Deres* Folk have været meget større. Vi har vel næppe mere end $\frac{1}{4}$ af Lokomotivfolkene, og det er saa meget mere urimeligt, som *netop* disse hos os kan tegne særlige billige Forsikringer. Vi har i 1936 ved Assistance af en Ekspert fra Statistisk Departement foretaget en meget dybtgaaende Risiko-Undersøgelse, hvis Resultat bl. a. var dette, at Lokomotivfolkene nu er anbragt i vor næstbilligste Fareklasse, hvor den aarlige Præmie er 80 Øre for hver 1000 Kr. ved Invaliditet og 60 Øre for hver 1000 Kr. ved Død. For Dagserstatning fra 4. Dag er den aarlige Præmie 3 Kr. 20 Øre for hver Krone i Dagpenge og fra 22. Dag 1 Kr. 20 Øre. Dette betyder, at Lokomotivfolkene nu betaler over 50 pCt. mindre, end de betalte i 1912. Det er derfor ganske meningsløst, at vi ikke nu har et langt større Antal af *Deres* Folk i Foreningen. Ligeledes har vi ændret Satserne for

vore Invaliditetserstatninger, saa de nu i Forhold til tidligere byder Medlemmerne store Fordele.

Det er naturligvis godt med de meget billige Præmier, men hvad jeg har lagt endnu større Vægt paa, er de Fordele, vi i vor »Kammeratskabsforening« og under vor stedse større og større Selvstændighed (i overvejende Grad er vi nu uafhængig af privat Genforsikringselskab) har Evne til i *rigtige* Skadesager at træffe vore Afgørelser, *ogsaa* ud fra humane Hensyn. Jeg har i det Hele taget en Følelse af, at *Deres* Folk altid har været tilfredse med vore Afgørelser.

Vi er nu efter min Mening saa godt økonomisk konsolideret, at det gensidige Ansvar, som hviler paa Medlemmerne, næppe kan volde nogen Bekymring. Vi har i min Tid foruden de ovenfor nævnte Foranstaltninger moderniseret vort Administrationsmaskineri paa forskellige Omraader, Oprettelse af et særdeles oplysende Medlemskartotek, Indførelse af moderne Bogholderi og meget andet.

Det har for mig været en meget interessant Opgave, som har udvidet mit Kendskab til Mennesker og menneskelige Forhold i høj Grad. Og lad mig sige det straks, (det gælder Medlemmer af *alle* Kategorier) de Indrømmelser, vi har gjort i Retning af at vise Medlemmerne større og større Tillid i Fremstillingen af deres Skadesager, har jeg aldrig fortrudt. Min Erfaring er den, at Jernbanestatens Folk er i Besiddelse af gode redelige Egenskaber. Derfor forlader jeg en Virksomhed, som har bragt mig i Berøring med mange Mennesker, med de bedste Minder, og det er mit forfængelige Haab, at jeg — under nødvendig Hensyntagen til de gældende Forsikringsbetingelser — ligesom mine Forgængere har tjent Foreningens Medlemmer ud fra den kooperative Idé og ud fra et Princip, som jeg ofte har fremhævet:

I vor Forening er det Opgaven at skaffe tilskadekomne eller forulykkedes Efterladte det *mest mulige* i Erstatning. Modsætningsvis er det vel ofte et *privat* Selskabs Opgave at slippe *billigst* muligt.

Som det fremgaar heraf er vor kooperative Uheldsforsikring i disse Aar baade vokset, moderniseret og konsolideret, hvilket naturligvis ikke havde været muligt, dersom Forretningsføreren ikke var gaaet op i sin Opgave med den rette Forstaaelse og med ihærdig Arbejdskraft.

Ved hans Afgang bringer vi ham derfor vor Organisations Tak for hans udmærkede Virksomhed og for det glimrende Samarbejde gennem Aarene.



Ung Lokomotivfyrbøder død ved Tilskadekomst.

Den 28. December f. A. kørte Lokomotivfører K. M. Petersen og Lokomotivfyrbøder Thorgren Andersen, Ng., Tog 2029. Da Toget var i Nærheden af Gelsted St., var Thorgren Andersen gaaet op i Tenderen for at lempe i Kullene; han blev her ramt af Underkanten af den over Banen førende Viadukt og faldt straks bevidstløs om i Tenderen. Lokomotivføreren standsede Toget i Gelsted,

hvorfra Lokomotivfyrbøder Th. Andersen af Zoneredningskorpset blev kørt til Middelfart Sygehus, hvor han imidlertid samme Eftermiddag afgik ved Døden.

Det var en ung Mand, hvis Livsbane saa brat blev afsluttet. Thorgren Andersen var født den 13. Oktober 1912 og blev saaledes kun 26 Aar gl. Han var udnævnt til Lokomotivfyrbøder 1. August 1938 med Station i Padborg, men blev den 3. December forflyttet til Ng., hvor han havde været Aspirant, og hvortil det af Hensyn til hans Hustru var ham meget om at komme.

Det er trist, at en af vore Kammerater skulde gaa bort i saa ung en Alder. Det er formentlig Tjenesteiveren, som har bevirket, at han Ulykkesdagen foretog den ubesindige Handling at begive sig op i Tenderen uden at have orienteret sig om Ting, der der kunde være skæbnesvangre.

Lokomotivførernes Sangforening Gb.

afholder Generalforsamling, Haveselskabsvej Nr. 3, Torsdag den 12. Januar Kl. 19.00.

Alle bør møde, da der er bevilget et Beløb af Foreningens Midler til den paagældende Aften.

Bestyrelsen.

Taksigelser.

Hjertelig Tak for udvist Opmærksomhed paa min 40 Aars Jubilæumsdag.

H. Chr. Plambeck, Lokomotivfører.

Hjertelig Tak for den store Deltagelse ved vor kære Mand og Faders Død og Begravelse. Tak til Nyborg, Odense, Assens, Fredericia og Aarhus Afdelinger for de smukke Kranse. En særlig Tak til Lokomotivf. Thygesen og Birkbo for de smukke Ord ved Graven.

*Marie Olsen, Bornene,
Assens.*

Jernbanelæger.

Fra 1. Januar 1939 afholder Jernbanelæge Simony, Onsgaardsvej 14, Hellerup, Konsultation Hverdag Kl. 13—14, Onsdag dog Kl. 17—18.

Foruden de hidtidige Øjenlæger er antaget Specialist i Øjensygdomme Dr. med. Peter Ladekarl, Vægtergaarden, Albani Torv 5, Odense. Konsultation Kl. 12½—14, Lørdag Kl. 12—13.

Specialist i Øre-, Næse- og Hals sygdomme, Dr. Børge Larsen, Odense, der er udnævnt til Overlæge ved Amtssygehuset i Odense, ophører med at praktisere for Sygekassen fra 1. Januar 1939.



Lægebefordring paa et Lokomotiv.

Det er jo ikke alene her i Danmark, vi har været ude for Snevanskeligheder, dette har ogsaa været Tilfældet i vore Nabolande, og »Politiken« fortæller om et Tilfælde i Skaane, hvor en Kvinde, som havde født et Barn i en Landsby uden for Landskrona, skulde have Lægehjælp. Jordemoderen satte sig i Forbindelse med Overlægen paa Landskrona Sygehus, som straks var villig til at tage ud til den syge. Han kunde imidlertid ikke komme igennem Snestormen hverken med Bil eller Ambulance, men fik fat paa en Lokomotivfører, som netop var kommet til Landskrona med Dagens sidste Tog. Lokomotivføreren lagde paa eget Ansvar Beslag paa Lokomotivet, og med Overlægen og en Jordemoder paa Maskinen satte han igang. Vældige Snedriver laa tværs over Linien, Lokomotivet kørte 2 Gange fast, men omsider naaedes der dog frem til den lille By, hvor den syge straks blev taget under Lægebehandling.



Udnævnelser fra 1.—1.—39:

Motorfører I E. H. Nielsen, Helgoland, efter Ansøgning ifølge Opslag til Lokomotivfører, Helgoland, (min. Udn.).

Lokomotivfyrbøder A. P. Robdrup, Aarhus H., til Lokomotivfører, Aarhus H., (min. Udn.).

Lokomotivfyrbøderaspirant G. S. K. Løfgreen, Langaa, til Lokomotivfyrbøder Padborg.

Lokomotivfyrbøderaspirant H. C. E. Lundeman, Nyborg, til Lokomotivfyrbøder, Padborg.

Lokomotivfyrbøderaspirant A. H. K. Pedersen, Korsør, til Lokomotivfyrbøder, Gedser.

Lokomotivfyrbøderaspirant P. R. T. Poulsen, Kbh. Gb., til Lokomotivfyrbøder, Gedser.

Forflyttelse efter Ansøgning fra 1.—1.—39:

Motorfører II M. V. Vanger, Odense, ifølge Opslag til Viborg.

Lokomotivfyrbøder H. G. Routhe, Gedser, til Korsør.

Lokomotivfyrbøder P. Jørgensen, Gedser, til Korsør.

Lokomotivfyrbøder A. B. Carlsen, Padborg, til Nyborg



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.

SPIS PALMA MARGARINE OG DRIK JAGO KAFFÉ

Støt dansk Industri!

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

Johannes Iversens
Sadelmager- og Møbelforretning
Nørregade anbefales af D. L. F.

NORDISK KAFFE KOMPAGNI'S

Kaffe er bedst!

Forlang den hos Deres Købmand.



RICHARD LEHN

I. Kl. Herreekvipering. - Telef. 68

Nyborg Herregaardsmejeri.

Fineste Mejeriprodukter!
Tif. 79 Se efter paa Kapslen, at Mælken er fra samme Dag, og ikke gammel Mælk fra Dagen i Forvejen.

Husk!
Ellen Hansen
Modetorretning
Minka Jensens Eff.
Nørregade 10 • Telef. 594

Sparekassen
for
**NYBORG BY
OG OMEGN**

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.

G. Knackstredt
Telefon 550
Spec.: Kranse, Buketter,
Planter og Potte-Kultur.
Direkte Salg fra Drivhus.
Ingen Butiksteje,
derfor billigste Priser.

Hotel Royal
Koncert & Solistoptræden
Otto Trasbo

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

Strandvejens
Kød- og Paalægsforretn.
J. Jørgensen.

Se mine Varer og hør mine Priser.

JENS ANDERSEN Telefon 216.
er billig med
KJOLER OG OVERTØJ
Telefon 216.

Reserveret

DREYSEN & NELLEMANN
Isenkram-, Støbegods-,
Glas-, Porcelain- og Udstyrsforretning.
Telefon Nr. 25. Nyborg. Telefon Nr. 189.

LILLE-KONGEGADES KIOSK
Abonnement paa alle Ugeblade
Telegrammer i alle Anledninger
Telf. 454 A. IVERSEN

Husk
Karl Rosenbecks
Bageri & Conditori.
Tlf. 180. Knudshovedvej. Tlf. 180.
Brødet bringes overalt i Byen.

NYBORG KULIMPORT
& Nyborg Cichorieterri 1/8
Telefon 15 og 23

Cai Rolsted
Nørregade 4
Stort Udvalg i
CIGARER,
CIGARETTER OG
TOBAKKER

Nyborg Dampvaskeri
Øster Voldgade
Nyborg

Sandermanns Vinstue
anbefales

Østervemb

„Kødkontanten“
Mellemgade 34 - Tlf. 821
Altid 1. Kl. Varer til
Konkurrencepriser
SV. AAGE ANDERSEN

Drink
Helsingør Vin-Kompagni's
udsøgte Vine og Spirituosa
Telf. 929

Støt vore Annoncører

C. F. SCHALBURG FORNEMME
VELLAGREDE
KVALITETER
Aktieselskab
Grundlagt 7. Juni 1817.

G RAVSTEN
købes billigst fra
L. J. HANSEN
Stenhuggeri og mek. Sliberi
Frisengaardsvej Telf. 943
(bag gl. Kirkegaard) NYBORG

Nyborg Jernstøberi, Hans L. Larsen & Co. A/s
Kakkelovne - Komfurer - Bygningsstøbegods
Telefoner 76 og 231. Støt Byens Industri. Telefoner 76 og 231.

CAFE FÆRGEGAARDEN
Godt Madsted. — Billige Priser.
TELEFON 682.