

Nº 17

5. September 1939

39. Aargang

TRAFIKKOMMISSIONEN

Den store Trafikkommission afholdt sit sidste Plenarmøde den 18. August. Betænkningen forelaa klar til Underskrift, og Kommissionens Arbejde, som har staaet paa i 2½ Aar, er dermed afsluttet.

Siden Kommissionens Nedsættelse er der sket enkelte Ændringer i dens Sammensætning. To Medlemmer er afgaaet ved Døden, Admiral Gotfred Hansen, der repræsenterede Luftfarten, og Direktør Kyhl fra »De forenede danske Motorejere«; et Medlem, Borgmester Mortensen, Esbjerg, som repræsenterede Købstadsforeningen, har nedlagt sit Mandat af Helbredshensyn.

Ved Afslutningen af Arbejdet bestod Kommissionen af følgende Medlemmer: Folketingsmand N. P. Nielsen, Kastrup (Formand), Generaldirektør P. Knutzen, Afdelingschef E. Terkelsen, Kontorchef Ch. Buchwald; Folketingsmændene Fr. Andersen, J. Kyed, H. F. Ulrichsen og M. P. Rasmussen Gylling, Amtsradsmedlem A. J. Andersen, Tommerup, Borgmester P. Christensen, Helsingør, Amtsradsmedlem J. Dalsgaard, Roslev, Landstingsmand O. J. Offeren, Aabyhøj, Direktør Juel-Hansen, Københavns Sporveje, Amtmand C. Saxild, Holbæk, Landstingsmand Gudik Gudiksen, Skive, Orlogskaptajn A. V. Jørgensen (Forenede danske Motorejere), Direktør E. J. Ipsen (Motororganisationernes Fællesrepræsentation), Direktør Lybye (Luftfartsselskabet), Kontorchef i Finansministeriet E. Dige, Sekretær Chr. Vejre, Dansk Jernbaneforbund, Togfører J. Herlak, Privatbanefunktionærernes Forbund, og Sekretær Jul. Nielsen, Dansk Arbejdsmandsforbund. Sekretærer i Kommissionen var Kon-

torchef H. Stjernqvist og Fuldmægtig J. Bang Christensen.

Kommissionens Betænkning er endnu ikke offentlig tilgængelig, men der er allerede i Dagspressen kommet saa meget frem om dens Indhold, at ogsaa vi finder Grund til at orientere vore Læsere, saa meget mere, som det for dem har betydelig direkte Interesse.

Den Opgave, Kommissionen var stillet overfor, var ret ompændende. Den var i Kommissoriet formuleret saaledes, at man skulde søge udarbejdet en samlet Trafikplan for hele Landet og formet paa saadan Maade, at de enkelte Egenes Trafikbehov fuldt ud blev dækket. Endvidere skulde Kommissionen udarbejde en Plan til Samarbejde mellem de forskellige Trafikmidler.

Det vilde være urigtigt at paastaa, at Kommissionen i sin nu underskrevne Betænkning har løst nogen af disse Opgaver, men det maa dog tilføjes, at Skylden herfor ikke udelukkende er Kommissionens. Under de givne Forhold var Udarbejdelsen af en samlet Trafikplan en nogenlunde uløselig Opgave. Skulde en Løsning være mulig, maatte man have inddraget alle Landets Trafikmidler i Undersøgelsen, og i selve Kommissoriet var et saa vigtigt Trafikomraade som den indenrigske Sotransport holdt udenfor. Dertil kommer, at Gennemførelsen af en samlet Trafikplan maatte forudsætte et organisk Samarbejde mellem alle offentlige Trafikmidler — saaledes som det klart er udtrykt i Kommissoriet. Men hvorledes skulde et saadant Samarbejde kunne tilvejebringes mellem en Række indbyrdes konkurrerende Tra-

fikmidler som: Paketbaade, Rutefartøjer, Stats- og Privatbaner, koncessionerede Fragtmandsruter, de saakaldte frie Vognmænd, selvkørende Vognmænd o. a. uden at bringe alle disse Grupper indenfor bestemte Rammer.

Hvis det samfundsmæssige Hensyn her skulde have været bragt i Forgrunden, saaledes som man maatte faa Forstaaelsen af ved Kommissionens Paapegning af Konkurrencesystemets mange Ulemper: Spild af Kapital, en højst ulige Fordeling af Transportmulighederne m. v., maatte man konsekvent have brudt med de nuværende Forhold og været nødt til at bringe alle offentlige Trafikmidler ind under Statens direkte Kontrol.

Denne Konsekvens har man ikke ønsket at tage — derfor er Planen om en samlet Trafikordning og Etableringen af et hensigtsmæssigt Samarbejde mellem Trafikmidlerne brudt sammen.

Det vilde dog være urimeligt at paastaa, at det er Kommissionen, som har svigtet sin Opgave; noget saadant kan man ingenslunde hævde. Det er Forudsætningerne for en samlet Trafikplans Udarbejdelse, som ikke har været tilstede — i hvert Fald ikke indenfor denne Kommissions Rækkevidde.

Kommissionens Betænkning indeholder en Række værdifulde Oplysninger om vort Lands Trafikforhold, og der findes ogsaa i dens Forslag til en ny Omnibus- og Fragtmandslov Bestemmelser, vi kan hilse med Tilfredshed. Dette gælder saaledes et Forslag om, at Chauffører skal have overenskomstmæssige Løn- og Arbejdsvilkaar. Dette er en i høj Grad paakrævet Reform, som ikke alene vil være egnet til at skabe mere Balance i Konkurrenceforholdet mellem Baner og Biler, men som tillige — og ikke mindst — vil give større Sikkerhed ved Landevejsfærdslen, idet man undgaar eller i hvert Fald begrænser de overtrætte Chauffører.

Ved denne Ordnings Indførelse vil unægtelig et andet Spørgsmaal blive aktuelt — det er Køretiden (Arbejdstiden) for de »selvkørende Vognmænd«. Kommissionen har ikke taget positiv Stilling til dette Problem, men har med nogle indtrængende Bemærkninger om, at der her er et Omraade, hvor man alene af Hensyn til Færdselssikkerheden bør iværksætte bestemte Regler, indskrænket sig til at lade Spørgsmaalet gaa videre til Færdselsloven og dem, der har med den at gøre.

Noget helt nyt paa Trafiklovgivningens Omraade — i hvert Fald herhjemme — er Kommissionens Forslag om Oprettelse af Amts-Trafiknævn. Nævnenes Oprettelse bør sikkert betragtes som et Skridt — omend et meget forsigtigt og kun ganske lille Skridt — i Retning af en Regulering af Trafikmidlerne saa nogenlunde efter Behovet. Om disse Nævn vil kunne opfylde denne Opgave er maaske tvivlsomt; men hvorom alting er, saa vil der her være tilvejebragt et Formidlingsapparat, der efterhaanden kan udbygges — og maaske indeholde en spæd Spire til den samlede Trafikplan, vi ikke faar i denne Omgang, men som vel en Gang maa komme.

Et meget vigtigt Afsnit i Kommissionens Betænkning er Privatbaneafsnittet. Samtlige Privatbaner her i Landet — ialt tres Jernbanelokalselskaber — har været Genstand for en nøje Undersøgelse saavel hvad angaar deres Økonomi som deres Betydning for den mere lokale Trafik, henholdsvis for Landets samlede Trafiknet.

Efter Undersøgelserne er Banerne opdelt i fire Grupper — en Gruppe, som skulde kunne klare sig uden Statsstøtte, en anden Gruppe, der har mere end egnstrafikal Betydning, og som derfor kan paaregne en ikke ubetydelig Statsstøtte, en tredje som har en væsentlig egnstrafikal Betydning og som bør støttes foreløbig, og endelig en fjerde Gruppe, ca. $\frac{1}{3}$ af dem alle, omfattende Baner, hvis trafikmæssige Betydning skulde være saa ringe, at de ikke bør drives videre med Støtte fra Staten.

Det maa dog bemærkes, at Kommissionen ikke ubetinget har villet lægge Øksen tæt ved Roden af alle Banerne i Gruppe 4. Den har holdt Døren til fortsat Liv med betinget Statsstøtte aaben for enkelte, naar særlig gode Grunde taler for en forlænget Tilværelse.

For de Privatbaner, der maatte blive nedlagt, opstaar der selvsagt et Personaleproblem, idet en Del Tjenestemænd herved bliver overflødige. Kommissionen har her stillet Forslag om, at disse Tjenestemænd (saavidt vides indtil 55 Aars Alderen) overgaar enten til en anden Privatbane eller til Statsbanerne. For de ældre Tjenestemænd, der ikke kan overgaa til andre Baner, gaar Kommissionens Indstilling ud paa, at de pensioneres og at deres Pension, for saa vidt den ikke kan dækkes af Pensionskassen, skal sikres dels gennem Ba-

nerne Likvidationsbo — og, hvis dette ikke skulde strække til, da eventuelt ved Statens Hjælp. Men Enkelthederne herom kan vi først komme ind paa, naar Betænkningen foreligger officielt.

Der er til Privatbaneafsnittet stillet flere Mindretalsbetænkninger. En af disse skal vi nævne her, uden ved denne Lejlighed at komme ind paa Enkelthederne i Motiveringen.

Den er stillet af Organisationsrepræsentanterne Chr. Vejre, Herlak og Julius Nielsen, og gaar ud paa, at Staten overtager samtlige Privatbaner, hvis Drift skal fortsættes. Dette Mindretal er af den Opfattelse, at Opretholdelsen af 2 Slags Baner her i Landet, Statsbanerne og ca. 40 private Baner, er irrationelt og velegnet til at svække hele Banenettets Stilling overfor de øvrige Trafikmidler. Naar Betænkningen kan offentliggøres, skal vi gengive denne Mindretalsindstilling.

Sluttelig skal omtales Kommissionens Stilling til Statsbanerne.

Et Flertal foreslaar, at Sallingbanens Forhold tages op til Undersøgelse, hvis der bygges Bro over Sallingsund, at Langaa—Silkeborg—Brammingebanen ligeledes undersøges, hvis Planen om en Diagonalvej Randers—Esbjerg realiseres. Videre at Dalmose—Skelskør og Skern—Videbækbanen nedlægges som Personbaner og opretholdes til Godsbefordring med Traktor. Den samme Skæbne tiltænker Flertallet Assensbanen. Til hel Nedlæggelse dømmer Flertallet endelig Banerne i Himmerland: Viborg—Aalestrup og Hobro—Løgstør.

Hvad saavel Assensbanen som Himmerlandsbanerne angaar tager det ovennævnte Mindretal bestemt Afstand fra Flertallets Indstilling.

Mindretallet begrundet sin Stilling bl. a. med de 2 Banegrupperes Betydning som Føderuter indenfor det samlede Trafiknet, og gør opmærksom paa, hvilke uheldige Følger det vil kunne faa, baade for de øvrige Statsbanestrækninger og de paagældende Egne, hvis disse Baner, med en alle Forhold taget i Betragtning ret god Trafik, skal tvinges til at likvidere.

Vi har i ovenstaaende gengivet saa meget af Indholdet af Trafikkommissionens Betænkning, som vi mener at være i Stand til under

Hensyn til de Meddelelser, der er fremkommet andet Steds. Naar Betænkningen offentliggøres skal vi vende tilbage til dens mangeartede og interessante Indhold.

NORDISK JERNBANEMANDS UNION'S REPRÆSENTANTSKABSMØDE I HELSINGFORS

Unionens ordinære Repræsentantskabsmøde — det 10. i Rækken — var i Aar henlagt til Finland, hvis skønne Hovedstad, Helsingfors, dannede Rammen om Repræsentantskabets Møder.

Det var første Gang, Unionen gæstede Finland, og naar dette blev Tilfældet i Aar, skyldes det den Omstændighed, at det finske Jernbaneforbund er blevet optaget som Medlem af Unionen.

Denne sene Tilslutning har sin Aarsag i særdeles vanskelige Forhold for et fagligt Organisationsarbejde deroppe. Indtil den russiske Revolutions Udbrud var Finland jo en russisk Provins, som blev styret af en Generalguvernør i Zarens Navn; saa kom Løsrivelsen og derefter fulgte en Række uheldige Aar med Borgerkrig og Terror. Alt dette satte dybe Spor i det finske Folks Liv og særlig den finske Arbejderbevægelse led stærkt under Forholdene.

Snarest efter, at Finland var blevet selvstændigt, begyndte en Række interesserede Mænd et fagligt og politisk Genopbygningsarbejde, som allerede har baaret gode Frugter. Politisk har Finlands Socialdemokrati for længst skabt sig en smuk Position. Det er repræsenteret i Regeringen bl. a. ved de samvirkende Fagforbunds tidligere Formand, Fagerlund, der beklæder Posten som Socialminister.

Det er dog gaaet noget langsommere med den faglige end med den politiske Bevægelse. Og særligt har Vanskelighederne været store blandt Statens Tjenestemænd. Blandt disse lever endnu Rester af de dybe Modsætninger fra Borgerkrigens Tid, hvor Landsmænd og Medansatte bar Vaaben mod hverandre. Hertil kommer visse nationale Modsætninger. Indenfor den finske Stats Omraade lever en betydelig svensktalende Folkegruppe, som bebor Aalandsøerne, den finske Skærgaard og en Del af Kystlandet. Siden Finlands Frigørelse fra det russiske Herredømme i 1917 har imidler-

tid en stærk finsk national Bevægelse gjort sig gældende; den giver sig bl. a. Udslag i, at det svenske Sprog trænges i Baggrunden, saaledes at Finsk mere og mere bliver det officielle Sprog i Landet. De Modsætninger, som flyder heraf, har mangfoldige uheldige Virkninger, og bl. a. har de hemmet det faglige Organisationsarbejde stærkt.

Renlivede Finner har ondt ved at finde sig tilrette i en Organisation sammen med svensktalende Landsmænd, og mange af disse

og Finnerne selv mener, at det nu vil gaa raskere fremad. Ikke mindst er man af den Opfattelse deroppe, at Tilslutningen til Nordisk Jernbanemands Union vil styrke det finske Jernbaneforbund. Thi eet er alle Finner enige om, nemlig at de vil betragtes som Medlem af den nordiske Familie og komme i saa nær kulturel Berøring med de øvrige nordiske Lande som muligt.

Hvad specielt angaar Lokomotivmændene i Finland, er de opdelt i 2 Organisationer, en



Helsingfors' monumentale Banegaard.

sidste kan ikke forstaa Finsk, hvorfor de ikke vil staa i de finske Organisationer, men opretholder deres egne.

Under en af Unionens Sammenkomster blev denne Brist stærkt fremhævet af Socialminister Fagerlund, som i en Tale fremholdt, at den finske Arbejderbevægelses og særligt den finske Fagbevægelses Vanskeligheder bestod i den usalige Trang man havde til at splitte sig. Idealet for et stort Antal Finner var, sagde Fagerlund, at man havde en Fagforening for dem, der talte Finsk, en for svensktalende, en for Vegetarerer, en for Kødspisere, en for Afholdsmænd, en for Folk, som nød Spiritus o. s. v.

Selvfølgelig tager det under saadanne Forhold Tid at vinde frem med en stærk og handlekraftig Fagbevægelse, men det gaar dog fremad,

finsktalende og en svensktalende. Den førstnævnte med ca. 2500 Medlemmer, den sidstnævnte har kun nogle faa hundrede. De 2 Organisationer har i mange Aar samarbejdet, men Sprogvanskeligheder har endnu været hindrende for en Sammenslutning. Efter det os meddelte, skal det finske Lokomotivmandsforbund være den af de finske Tjenestemandorganisationer, som procentvis har langt det største Antal Medlemmer. Der har ved forskellige Lejligheder været Tale om dette Forbunds Indmeldelse i Nordisk Lokomotivmands Forbund; de økonomiske Forhold har dog hidtil stillet sig hindrende i Vejen. Men som bekendt er der ved forskellige Lejligheder samarbejdet paa udmærket Maade mellem de finske Lokomotivmandsorganisationer og Broderorganisationerne i de øvrige nordiske Lande.

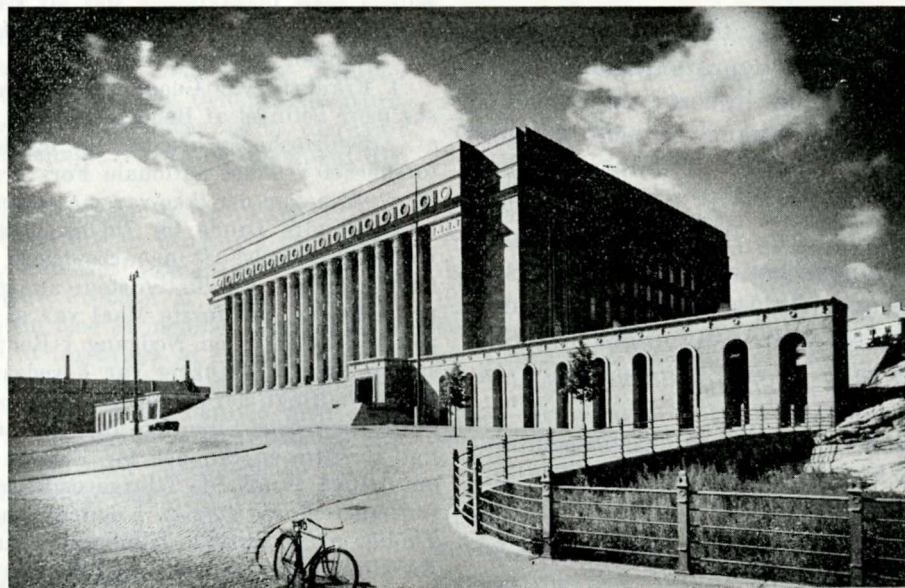
Efter disse mere orienterende Betragtninger et Par Ord om selve Repræsentantskabsmødet.

Dette havde sit Sæde i Folkets Hus i Helsingfors — Arbejdernes smukke og monumentale Forsamlingsbygning, der, som mange af de offentlige og halvoffentlige Bygninger i denne By, er flunkende ny. En stor Del af den finske Hovedstads Beboelseshuse er forøvrigt ogsaa nye — og opført i Funkisstil — man har det Indtryk, at det er Finnernes Maal i Løbet af den kortest mulige Tid at fjerne alt, hvad der minder dem om Perioden under Zardømmet.

Det vigtigste Afsnit af Repræsentantskabsmødets Dagsorden var Aflæggelse af Rappor-

svenske Baner, Stats- som Privatbaner, beskæftiget Personale med Undtagelse af Assistentgruppen og opefter. Forholdet er ikke som hos os, at Værksted- og Remisearbejdere bliver staaende i deres oprindelige Fagorganisationer, de saavel som Ekstraarbejderne betragtes som tilhørende Jernbanegruppen og er i Øjeblikket Medlemmer af det svenske Jernbaneforbund.

Under Beretningen for den forløbne 2 Aars Periode siden sidste Repræsentantskabsmøde blev der bl. a. gjort Rede for sidste Vinters Arbejde med Forberedelserne til en Konvention om Jernbanepersonalets Arbejdstid. Som be-



Rigsdagsbygningen i Helsingfors, opført 1931.

ter fra de forskellige Lande. En af Opgaverne i Unionen er jo at holde hverandre a jour med Løn- og Arbejdsforhold og andre vigtige Foreteelser indenfor de respektive Organisationers Interesseomraade for gennem en saadan Udvikling at kunne høste Erfaringer og hente Impulser.

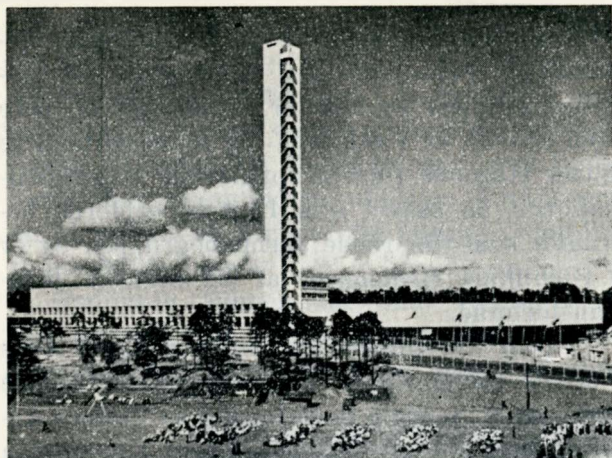
Fra dansk og norsk Side forelaa der ikke i Aar særligt Nyt, hvad angaar Lønninger og Arbejdstid. Sverige havde faaet et nyt Lønregulativ, for hvilket der blev gjort Rede.

Den forestaaende organisationsmæssige Sammenslutning mellem Det svenske Jernbaneforbund, Svensk Lokomotivmandsforbund og Svensk Konduktørforbund var ogsaa Genstand for Omtale. Naar denne Sag er bragt helt i Orden, vil den nye Organisation »Det forenede Jernbaneforbund« omfatte alt ved de

kendt blev Sagen ikke fremmet i Aar paa Grund af de vanskelige internationale Forhold, og det er vel ogsaa muligt, at Konventionen om Bilchaufførernes Arbejdstid, som blev vedtaget ved Arbejdskonferencen i Juni i Aar, først bør indarbejdes. Men Unionens Sekretariat har naturligvis fremdeles sin Opmærksomhed henvendt paa denne Sag og dens videre Forløb.

Det besluttedes, at Sekretariatet i de kommende 2 Aar skal forblive i Norge. Til Medlemmer af Sekretariatet valgtes: For Norsk Jernbaneforbund L. Buland og E. Kiil; for Svensk Jernbaneforbund A. Löfgren og E. Lundin; for Dansk Jernbaneforbund Th. Pedersen og Chr. Vejre; for Nordisk Lokomotivmands Forbund Soph. Jensen, Th. Narvestad og H. Rosén.

2 kendte Kammerater, som i en Aarrække



Helsingørs nye Stadion, hvor de olympiske Lege er tilrettelagt til Afholdelse 20. Juli—4. August 1940.

har haft Sæde i Sekretariatet, forlod Unionens Ledelse. Den ene var Repræsentanten for de norske Lokomotivmænd, Robert Lund, Oslo, og den anden Dansk Jernbaneforbunds tidligere Forretningsfører, Charles Petersen. Begge havde de været interesserede og virksomme i Unionens Tjeneste. Ch. Petersen, der havde haft Sæde i Unionens Sekretariat lige fra Stiftelsen, d. v. s. i over 20 Aar, og i 6 Aar været dens Præsident, fik ved Afslutningen overrakt en smuk Mindegave — en Sølvopsats med Inskription.

Blandt de danske Deltagere i Repræsentantskabsmødet, af hvilke de fleste gæstede Finland for første Gang, herskede der megen Tilfredshed med det udmærkede Arrangement. Vi benytter Lejligheden til at takke for Gæstfriheden, ligesom vi retter en Tak til vor svenske Broderorganisation for dens Del af Arrangementet, og en Tak til Generaldirektoratet for de svenske Statsbaner for den ved Rejsens Tilrettelæggelse elskværdigt viste Imødekommenhed.

DEN ØKONOMISKE OG SOCIALE UDVIKLING I 1938

Det intern. Arbejdsbureau's Undersøgelser.

(Fortsat.)

Den nye Tendens til Kreditudvidelse traadte særlig klart frem i den Politik, som Regeringen fulgte for at finansiere Oprustningen. Medens i Budgettet for 1938—39 Skattesatserne blev sat op for at skaffe 274 Mill. £ gennem Statens Indtægter og kun 132 Mill. £ ved Laan, blev det i Budgettet for 1939—40 til at begynde med bestemt at skaffe 350 Mill. £ til Veje ved nye Laan og kun 230 Mill. £ ved Skatter. Ved den sidste Udvidelse af Rustningsprogrammet er

disse Tal blevet rettede til henholdsvis 380 Mill. £ og 250 Mill. £. Den enormt øgede forholdsvis Andel af Beløbet, der skal tilvejebringes ved Laan, indebærer et Forsøg paa at afskaffe saa meget som muligt af den endnu betydelige Arbejdsløshed, før man skrider til en drastisk Nedsikring af det nuværende Forbrug, og til at udvide Efterspørgslen indtil den yderste Grænse, før der indtræder Inflation, og saaledes forene et energisk Arbejde paa økonomisk Genoplivelse med Oprustningens paatrængende Behov.

Medens i Storbritannien Forsvarets Krav var Hovedgrundlaget for et Genoplivelsesprogram, gjorde mange andre Lande Brug af velovervejede Foranstaltninger i Form af offentlige Arbejder for at opretholde Købekraften og bekæmpe Depressionens Angreb. Blandt Lande, hvor Udgiften til offentlige Arbejder blev øget, var Danmark og Schweiz, og andensteds, f. Eks. i Argentina, Australien, Finland og Sverige oprettede man Institutioner, der vil kunne lette Planlægning, Finansiering og rettidig Udførelse af offentlige Arbejder under en Depression.

I Frankrig var Genopbygningsprogrammet maa-ske mere betinget af Behovet for øget Produktion end af Arbejdsløshedsproblemet, — og dette Behov blev forstærket ved det nationale Forsvars paatrængende Krav. Eftersom der ikke var saa meget Spillerum som i visse andre Lande for Udvidelse af Produktionen ved Beskæftigelse af de arbejdsløse, var Hovedformaalet at øge Produktiviteten: at øge Produktionen pr. Arbejder. Det første Maal var at øge Investeringen ved at sikre en Nedgang i Rentefoden. Kreditstramningen i Frankrig var hovedsagelig Resultatet af Kapitalflugt, der skyldtes Mangel paa Tillid til den indre finansielle Situation. Det blev anset for væsentligt at sætte en Stopper for Flugten af Kapital og, om muligt, fremkalde Tilbagevenden af noget af den, som allerede var flygtet. I dette Øjemed var det nødvendigt at genoprette Tilliden til Landets Finanser. En almindelig Forøgelse paa 8 pCt. i Beskatningen blev indført i Maj 1938, og denne Politik blev ført videre ved Reynaud Dekreterne i November. Yderligere Skatter blev indført, og Udgiften blev skaaret ned ved Beparelser i Tjenestemandslønningerne og ved at opgive største Delen af Programmet for offentlige Arbejder.

Trods den drastiske Reduktion af Arbejderklassens Købekraft, som blev Resultatet, gav disse strenge Forholdsregler dog betydelige Resultater. Der har været en stadig Tilbagevenden af Kapital, end ikke bragt til Ophør ved den voksende politiske Spænding i de sidste Uger. Valutastabiliseringskontoen har faaet omtrent 20 Milliarder Francs tilbage siden November 1938, og der er indtruffet et stærkt Fald i Rentefoden, haade for korte og lange Laan. Ved Siden af Nedsættelsen af Rentefoden blev Investeringen fremmet ved finansielle Indrømmelser til Foretagender, der øger Produktionen ud over Niveauet under Depressionen, til Bedrifter, der investerer øget Fortjeneste i nye Anlæg, og til Firmaer, der producerer til Eksport. Foruden disse Foranstaltninger til Stimulering af Investeringen blev 40 Timers Ugen, skønt den i Princippet blev bibeholdt, modificeret i Praksis for at øge Produktionen. Denne For-

holdsregel betød et stort Offer, set fra et socialt Synspunkt, men man mente, den var af væsentlig Betydning i det nationale Forsvars Interesse. Disse forskellige Foranstaltningers Virkning paa Produktionen har ikke skuffet. Fra Oktober 1938 til Marts 1939 steg den gennemsnitlige Arbejdstid pr. Uge saavel som Produktionen med 13,5 pCt.

Som Resultat af vedvarende international Spænding blev en ny Række Dekreter udstedt i April 1939. Disse Dekreter gik ud paa Paalægelse af en ny Rustningsskat paa 1 pCt. paa den meste Omsætning (med Undtagelse af saadanne Varer som Brød og Mælk), Ophævelse af visse Statstilskud (nemlig til Produktion af Hvede og teknisk Sprit) og yderligere Nedsættelse af Udgifter til offentlige Arbejder. For at opretholde Landbrugsproduktionen greb man til Forholdsregler, der kunde opmuntre Bonden til at blive paa Landet. For at mindske Produktionsomkostningerne blev Næringsskatten for Industridrivende nedsat med 20 pCt. Desuden blev den normale Arbejdsuge forlænget til 45 Timer. Disse Dekreter var baade en Fortsættelse af det Genopbygningsprogram, der blev fremsat i November, og et yderligere Middel til at imødekomme Forsvarsøkonomiens Behov.

Det Held, som De Forenede Stater og andre Lande havde i 1938 til at hidføre en Vending i den økonomiske Depression, henleder Opmærksomheden paa det langt vanskeligere Problem at bevare Stabilitet, naar først en Periode med økonomisk Blomstring er naaet. Den Opgave at forebygge, at en farlig Spekulation udvikler sig under en Genopbygning, og at foretage en jævn Overgang fra en Periode med store Regeringsudgifter til en Genoplivelse af den private Investering, hører til de mest paatrængende Problemer, som man endnu maa tage fat paa, før Konjunkturkredsløbet effektivt kan beherskes.

Investering af Statsmidler paa langt Sigt.

I en Del andre Lande træffes der Forholdsregler af mere langtrækkende Karakter til at øge Produktiviteten ved direkte Regeringsinvestering. I U. S. S. R. hvor forøget Produktion maa bygge mere paa Forøgelse af Produktiviteten end paa Beskæftigelse af mere Arbejdskraft, opstiller den tredie Femaarsplan et Program med yderligere intensiv Investering. Den planlagte Forøgelse i den industrielle Produktion gennem Perioden 1938—42 er i Gennemsnit 14 pCt. pr. Aar, med 15,7 pCt. Forøgelse af Produktionsgoder og 11,5 pCt. Forøgelse af Forbrugsgoder. Af den hele Investering i Industrien af 111,9 Milliarder Rubler i Løbet af de 5 Aar skal 93,9 Milliarder gaa til Industrier, der frembringer Produktionsmidler, og 18,0 Milliarder til Industrier, der frembringer Forbrugsgoder. Den nye industrielle Udvikling skal særlig finde Sted i Ural- og Volgadistrikterne og Unionens Omraader i det fjerne Østen. Ved øget Mekanisering og forbedret Teknik venter man at tilvejebringe en total Forøgelse paa 52 pCt. i Landbrugsproduktionen.

Et andet Eksempel paa en Politik, der gaar ud paa at øge Produktiviteten i det lange Løb findes i Fireaarsplanen til Skabelse af et nyt Industridistrikt i den saakaldte »strategiske Trekant« i Polen. Af-

holdelse af Udgifter fra Regeringens Side, hovedsagelig til Rustninger, sammen med Foranstaltninger til Hævning af Prisniveauet efter en lang Deflationsperiode er resulteret i en vedholdende Opgang i den industrielle Produktion gennem en Række af Aar. En Investeringsplan paa 15 Aar, delt i 5 Treaarsperioder, er blevet bebudet; den anden og de følgende Perioder skal helliges Forbedringen af Transporten, Landbruget og de økonomiske Forhold i Almindelighed.

Tilsvarende Forholdsregler træffes eller foreslaas i en hel Række andre Lande, Norge f. Eks. er ved at udarbejde en Treaarsplan, hvis Hovedformaal er at modvirke enhver Forværring af den økonomiske Depression og at udvide Landets produktive Apparat.

Landbrugsforanstaltninger.

Jævnside med den almindelige Nødgang i den industrielle Aktivitet var der et alvorligt Fald i Landbrugspriserne i 1938, et Fald, der forværredes ved ualmindelig store Afgrøder. Hvedehøsten i Verden som Helhed var den største, man nogensinde har opnaaet. Rughøsten var langt over de sidste Aars Gennemsnit, og Kartoffelhøsten var ogsaa ualmindelig god. Majs- og Risafgrøderne var, skønt ikke paa faldende, tilfredsstillende i Mængde. For Vinens Vedkommende var 1938 et af de mest produktive Aar i dette Aarhundrede. I de kaffeproducerende Lande var der en lille Nødgang i den totale Afgrøde, men Verdensproduktionen oversteg langt Verdens Efterspørgsel. Omtrent det samme gælder Bomuld, til Trods for den planmæssige Reduktion af Arealet i U. S. A. Blandt de vigtigste Afgrøder er Sukker det eneste bemærkelsesværdige Eksempel paa en forholdsvis daarlig Høst. Det internationale Sukkerraad besluttede ikke des mindre i August 1938 at reducere Eksportkvotaerne med 5 pCt., da de forhaandenværende Forraad endnu var alt for høje. Der var selvfølgelig Undtagelser fra denne almindelige Overflod. I U. S. S. R. var Kornhøsten, skønt den var større end i Aarene 1934—36, under den i 1937, som var et Rekordaar. I Australien var Aaret under Middelt. I Indien var Hvedehøsten ringe. Men set i sin Helhed var Landbrugsproduktionen Verden over stor.

Paa Grund af den almindelige Mangel paa Elasticitet i Efterspørgselen efter Landbrugsprodukter førte det store Høstudbytte i Almindelighed til en faktisk Reduktion i Landbrugets Indkomst. I Kanada var Hvedehøsten tilnærmelsesvis dobbelt saa stor som 1937, medens andre Kornafgrøder alle betydeligt oversteg det foregaaende Aars Høst. Men til Trods for denne vældige Forøgelse var Værdien af Markafgrøderne i 1938 kun 529 Mill. Doll. mod 556 Mill. Doll. i 1937, og Landbrugets Indtægt daledede fra 1054 Mill. Doll. til 1026 Mill. Doll.

Mange Lande har lidt haardt under Prissammenbruddet for deres vigtigste Eksportsvarers Vedkommende. I Løbet af de sidste to Aar er Hvedepriisen gaaet omtrent 50 pCt. ned. Uldpriserne er kun ca. 60 pCt. af, hvad de var for halvandet Aar siden. Bomuld har i mere end et Aar staaet i mindre end 50 pCt. af Priserne i 1929, og i kun to Trediedele af de Priser, der herskede i Begyndelsen af 1937. Prisen paa Gum-

mi er vendt tilbage igen fra det lave Niveau, der naaedes i de første Maaneder af 1938, men kun ved Reduktion af Eksportkvotaerne til 45 pCt. Kaffe, Kakao, Kopra og de fleste Kornafgrøder staar i Priser, der rangerer fra Halvdelen til to Trediedele af, hvad de beløb sig til et Aar eller halvandet tidligere.

I mange Landbrugslande kan iagttages samme Tendens som i Industrilandene til at arbejde positivt for at forebygge, at det uundgaelige Fald i Landbrugets Indtægter faar yderligere Indvirkning paa den almindelige økonomiske Aktivitet. Dette Arbejde har antaget to Hovedformer. For det første er der truffet Forholdsregler paa kort Sigt til at holde Pengeindkomsterne oppe; for det andet er der taget Skridt til at tilpasse den fremtidige Produktion eller de Mængder, der kommer paa Markedet, bedre efter den Efterspørgsel, man kan paaregne.

Argentina var et Land, der rammes af en særlig haard Tilbagegang i den udenrigske Handelsbalance i 1937, efter som Misvækst og Kapitalflugt stødte til det almindelige Fald i Verdenspriserne paa Landbrugsprodukter. Men paa Grund af dets Politik med »Insulering« af dets Pengevæsen resulterede Guldtabene praktisk taget ikke i nogen Kreditstramning, og Banksystemet var endog i Stand til ved at udvide sin Laangivning at imødekomme Landbrugsbefolkningens Krav.

En lignende Politik blev fulgt i Australien, hvor Priserne paa Eksportvarer faldt med over 34 pCt. fra Foraaret 1937 til December 1938.

Foruden at drive en Pengepolitik, der sigter paa at hindre, at Nedgangen i Landbrugets Indkomster paavirker den almindelige økonomiske Virksomhed i uheldig Retning, har man truffet Forholdsregler til at hæve og stabilisere selve Landbrugets Indkomst. Blandt disse er de forskellige internationale Overenskomster, der indskrænker Produktionen eller Eksporten af særlige Produkter som Sukker, Te, Gummi og Tømmer.

I de Forenede Stater var det et Hovedpunkt i den nye Lov af Februar 1938 om Tilpasning i Landbruget, at den indførte Aarsplaner for Produktion af Hvede, Majs, Ris, Tobak og Bomuld. Loven skaber endvidere Mulighed for systematisk Oplagring af Overskud af store Afgrøder og for Anvendelse af et Kvotasystem, der hindrer, at for meget af en stor Afgrøde kastes paa Markedet; dog maa i det mindste to Trediedele af Landmændene stemme for det. I Argentina øgede en Lovgivning, der blev vedtaget i 1938, Landskornudvalgets Kontrol med Hvedeeksporten, bragte Opførelsen af Hvedelagerhuse ind under Statens Tilsyn, bemyndigede Staten til at fastsætte Minimalpriser for Hvede og at betale Tilskud hertil, bragte Vinproduktionen ind under en særlig Administration, som kan lade en Del af Vinhøsten 1938 oplagre, og indsatte en Landsbomuldskommission, der skal sørge for, at Bomuldshøsten bliver solgt under ordnede Forhold.

Ogsaa Landbrugets kooperative Foreningers Arbejde maa omtales. Disse Organisationers Udbredelse og Vækst i de sidste Aar har været et af de fremherskende Træk i en hel Række Lande. I Tjekoslovakiet og Frankrig har disse Foreninger i mange Aar

spillet en fremtrædende Rolle for Sammensætningen af og Arbejdet i de landsomfattende Institutioner, som det paahviler at indrette, regulere og føre Tilsyn med Salget af Hvede. I en Række andre Lande har Landbrugets kooperative Foreninger faaet Forpligtelse til og i en Række af Tilfælde Monopol paa at indsamle, sælge og eksportere et stort Antal Produkter.

Landbrugets Erfaring i de sidste Aar har bekræftet, at der tiltrænges Statsmedvirkning paa langt Sigt. I adskillige Dele af Verden er det, der endnu tiltrænges mest, Forbedring i Landbrugsproduktionens Teknik og Metoder. Men i mange Lande staar Hovedproblemet i Forbindelse med den Kendsgerning, at Forandringen i Verdensefterspørgselen og i Verdensmarkederne, der skyldes Befolkningsbevægelser, Smagsforandringer og frem for alt Udvikling af autarkisk økonomisk Politik, ikke har kunnet fremkalde den nødvendige Tilpasning af Udbuddet. Heller end at vente paa, at Millioner af Landmænd bliver drevet fra Jorden i yderste Fattigdom, maa man erkende Nødvendigheden af gennem en eller anden Form for Organisation at tilpasse Udbuddet efter Efterspørgselen og sikre Producenterne en rimelig Levofod. Naar først Organisationen af Landmændene er naaet, muliggør Produktionsprogrammer, Oplagringsindretninger, finansiel Støtte til at tilbageholde et Overskud, Minimalpriser og Afsætningsorganisationer det i Almindelighed at drive Landbrugsvirksomheden paa en mere økonomisk og stabil Basis.

(Fortsættes.)

Publikums-Service.

Fra Statsbaneledelsens Side er man som bekendt i stedse stigende Grad kommet ind paa at være det rejsende Publikum behjælpelig i størst mulig Udstrækning, og der fremkommer jævnligt Anmodninger om Ændringer i denne eller hin Retning.

I Ny og Næ er nogle af de Beklagelser, som fremsættes, imidlertid besynderligt motiveret. F. Eks. beklagede en Indsender sig for nylig i »B. T.« over, at rejsende med de elektriske Nærtrafiktoget til Valby i nogle Tilfælde maa skifte Plads i Toget paa Hovedbanegaarden, nemlig naar der afkobles Vogne i Forenden; dette foraarsager Ulempe for de rejsende, som skal til Valby, disse burde derfor forud være underrettet ved Skilte.

For den uindviede kunde denne Beklagelse synes saare berettiget, men de, som kender lidt til de faktiske Forhold, ved, at Togstammerne meget ofte ogsaa ændres paa den Maade, at der, naar et Tog kommer fra Klampenborg, bliver tilkoblet Vogne paa Hovedbanegaarden, inden der fortsættes videre til Valby, og denne Tilkobling sker da i Forenden. I saadanne Tilfælde ser man en betydelig Del af de Valbyrejsende forlade deres hidtidige Plads i Toget og begive sig hen i den forreste af de tilkoblede Vogne, saa de, naar de kommer til Endestationen, er nærmest muligt Udgangen. Dette er der ikke noget at sige til, det er ovenikøbet ret naturligt; de, som benytter Banen dagligt, vil gerne være Udgangen saa nær som muligt, saa de kan komme hurtigt hjem. Men naar de rejsende saaledes selv frivilligt skifter Plads i Toget, synes der ikke at være nogen særlig Grund til at skælde Statsbaneledelsen ud i tilsvarende Tilfælde.

NY JERNBANE GENNEM VOGESERBJERGENE

Til at fremme Trafikken i Elsass-Lorraine har den franske Østbane bygget en Jernbane gennem Vogeserne og dermed forbundet St. Die med Sellestal paa Hovedstrækningen Strasbourg—Colmar. Banen er sikkert hovedsageligst anlagt med strategiske Formaal for Øje. Den blev paabegyndt i 1934 og er bygget af et Pariserfirma. Gennem Vogeserne fører en 6,8 km lang Tunnel, hvilket er mere end Halvdelen af hele den nye Banes Længde. Hele Banen gaar gennem Bjerglandskaber, men ikke desto mindre har det været muligt at holde den stejleste Stigning nede paa 1 : 55 og den mindste Kurveradius er 1 : 400.

Den vanskeligste Del af Banen er den nævnte Tunnel, som imod Vest har et Fald paa 1 : 100 og imod Øst paa 1 : 72. Banen løber i lige Linie gennem Tunnelen undtagen i den østlige Ende, hvor der findes Kurve med 500 m Radius. Ca. 800 m fra den vestlige Tunnelindgang findes en Sænkning i Bjerget, hvorved dette kun naar 150 m over Tunnelen. Denne Omstændighed har Banebyggerne gjort Brug af og dannet en Luftsakt paa dette Sted. I Tunnelen har 300 Mand arbejdet i treskifte Hold og gennemført Tunnelen paa knapt to Aar. Den forholdsvis korte Byggetid skyldes særligt de meget smaa Forekomster af Vand, navnlig i den vestlige Ende. Der blev boret ind i Bjerget fra begge Sider, og da Gennemboringerne mødtes, viste det sig, at de kun afveg nogle faa Millimeter fra hinanden. Tunnelen er lavet saa bred, at der kan lægges Dobbeltspor, men foreløbigt er der kun Enkeltspor.

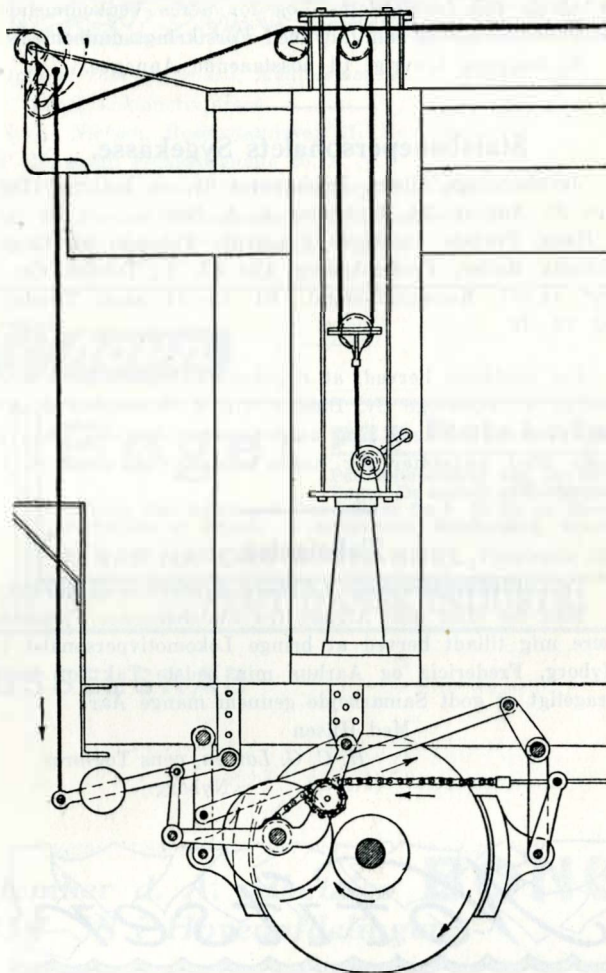
Traveller.

HEBERLEIN-BREMSEN

Bremsning af et Jernbanetog bestaar deri, at Togs levende Kraft, d. v. s. dets Evne til at rulle videre, tilintetgøres (rettere sagt omsættes i Varme), og derved bringes til Stilstand. I Jernbanernes første Aartier blev alle Tog, Persontog saavel som Godstog, bremsset med Haandbremse, og det laa nær for, hvor fordelagtigt det kunde være at overflødiggøre den menneskelige Bremskraft ved at lade Togs levende Kraft træde i Funktion som Bremskraft og paa denne Maade tilintetgøre sig selv.

Ud fra den Tanke fremkom en Bremse, den saakaldte Heberlein-Bremse, som forinden den fuldstændige Indførelse af Trykluftbremsen i Tyskland brugtes paa mange mindre Baner. Dens Indretning og Virke-maade bestod i, at der under Bremsevojnene var op-hængt en drejelig Bremsearm, der bar et Akselleje og en Aksel, paa hvilken der paa Bremsearmens ene Side var anbragt en Bremseskive og paa den anden Side en Kæderulle. Fra Kæderullen førtes en Kæde, som var fastgjort til Bremsestangen. Bremsearmen med Bremseskiven kunde holdes svævende med en stram Tovline og kunde ved at afslappe Tovlinen sænkes, hvorved Bremseskiven kom i Berøring med en tilsvarende Skive paa den næved siddende Vognaksel. Tovlinen forbandt Lokomotivet og samtlige Vogne med hinanden.

Under Kørselen, saalænge Toget ikke skulde bremses, holdtes Tovlinen stram, og den svævende Bremseskive fjernet et Stykke fra Bremseskiven paa Vognakslen. Naar der skulde bremses, slappedes Tovlinen af, hvorved Bremsearmen sænkedes, indtil de to Bremseskiver paavirkede hinanden. Da Vognakslens Bremseskive løber rundt, vil den bringe Bremseskiven paa Bremsearme til at løbe rundt, som Pilen viser paa Tegningen, og samtidig Kæderullen, saa Kæden



Heberlein-Bremsen.

strammes og udøver et Træk i Bremsestangen. Bremsesklodderne paa Vognen bringes derved til at ligge til paa Hjulene og fremkalder Bremsning ved Gnidningen mellem Bremseskiverne. For at løse Bremsen strammedes Tovlinen, hvorved Bremsearmen løftes og Bremsningen ophører.

Da Tovlinen gik fra Lokomotivets Førerhus gennem hele Toget, havde man en gennemgaaende Bremse, som kunde betjenes ikke blot fra Lokomotivet, men ogsaa fra hver Vogn og Kupe, og som traadte i Funktion, hvis Toget sprængtes.

Trods sin Enkelhed fik Heberlein-Bremsen aldrig nogen videre Udbredelse. Den manglede Regulerbarhed og blev om Vinteren for let paavirket af Sne og Is, saa Gnidningen mellem Bremseskiverne blev for lille til at fremkalde Bremsning.

F. Spøer.

BONUSUDBETALING I »DANMARK«

Livsforsikringsselskabet »Danmark« paabegynder den 12. ds. Udbetaling af Bonus for Femaaret 1934—38.

Der vil blive udbetalt i alt ca. 2 Mill. Kr., heraf godt 150 000 Kr. til Jernbanemænd.

Udbetalingen omfatter kun Forsikringer, som er tegnet inden 1. Oktober 1924. Forsikringer, tegnet efter denne Dato, er underkastet andre Bestemmelser — for disse gælder f. Eks. forbedrede Betingelser med Hensyn til Præmiefritagelse ved Invaliditet — og for deres Vedkommende udbetales Bonus'en samtidig med Forsikringssummen.

Vi henviser i øvrigt til hosstaaende Annonce.

Statsbanepersonalets Sygekasse.

Jernbanelæge Illum, Enghavevej 61, er bortrejst fra den 28. August—28. September d. A. (incl.).

Hans Praksis varetages i nævnte Tidsrum af Læge Schultz Møller, Frederiksberg Allé 47, 1., Telefon Central 14 447. Konsultationstid: Kl. 13—14 samt Tirsdag Kl. 18—19.

Det meddeles herved, at Sygekassens Specialist i Nykøbing F., Øjenlæge Sv. Diemar, fra 9. September d. A. fraflytter Nykøbing F., og at der, saa vidt vides, ikke i hans Sted nedsætter sig nogen anden Øjenspecialist i nævnte By.

Taksigelse.

Til Lokomotivpersonalet i Nyborg, Fredericia og Aarhus.

Maa det efter min Afgang fra Statsbanernes Tjeneste være mig tilladt herved at bringe Lokomotivpersonalet i Nyborg, Fredericia og Aarhus min bedste Tak for fordrageligt og godt Samarbejde gennem mange Aar.

Med Hilsen

H. C. G. Larsen, pens Togfører,
Nyborg.



Lokomotivmandsstrejken i England.

Den i sidste Nummer af Bladet omtalte Strejke, som de engelske Lokomotivmænd havde besluttet at iværksætte, var varslet til Ikrafttræden Lørdag d. 2. September; men under Hensyn til de herskende urolige Forhold blev Strejken afblæst allerede i sidste Uge af August.

Fremgang paa Statsbanernes Regnskab.

Regnskabet for Juli Maaned, som for nylig er udsendt, og som vi af Pladshensyn først kan bringe i næste Nr., viser en Stigning i Indtægterne paa ca. 800 000 Kr. i Forhold til Juli Maaned f. A. og for hele Tidsrummet April—Juli er der en Fremgang paa 1,4 Mill. Kr.

De svenske Jernbanemænd opsiges Overenskomsterne med Privatbanerne.

Overenskomsterne med Privathanerne udløber den 30. September. Svenska Järnvägsmannaförbundet og Sveriges

Lokomotivmannaförbundet har besluttet, at disse Overenskomster ikke skulde fornyes automatisk, hvorfor de har opsagt dem med det Formaal for Øje at søge at faa gennemført en Lønforhøjelse. Chancerne er ganske gode, idet Statsbanernes Lønninger er blevet forhøjet med ca. 7,50 pCt.

I. T. F.

Langvarig Kongres.

Det amerikanske Jernbaneforbund har for nylig afholdt sin Kongres. Dette sker kun hvert 4. Aar, men Kongressen trak usædvanligt længe ud, idet den strakte sig over 7 Uger.

Tænke-Kupeer.

Dagspressen meddeler, at de engelske Jernbaner for nylig har indført Kupeer, hvor al Samtale er strengt forbudt. Travle Englændere, der har meget at spekulere over, er glade for disse tavse Kupeer, der er mærket med Bogstaverne N. T. (no talk).

Dramatiske Togafsporinger.

Tæt udenfor Odense paakørte et fra Faaborg kommende Motortog fornylig en Ko, som havde placeret sig paa Strækningen. Ved Paakørslen afsporede Motorvognen. Dette er i og for sig forstaaeligt nok; det dramatiske ved Situationen var imidlertid, at Koen blev dræbt, men i Paakørseløjeblikket fødte den en Kalv, som lever i bedste Velgaaende.

Den 29. Aug. om Eftermiddagen blev et af Vejle—Grindsted-Banens Motortog afsporet midt paa Strækningen mellem Limskov og Bindehalle Stationer. Et skybrudlignende Tordenvejr, som gik hen over Egnen, skyllede Sand, Sten og Ler ned paa Banelegemet, hvor der dannede sig saa store Dynger heraf, at et fra Vejle kommende Tog blev afsporet. Der maatte rekvireres Hjælpemandskab fra Vejle.



Udnævnelse fra 1.—9.—39:

- Motorfører II H. M. Jensen, Struer, efter Ans. if. Opslag til Motorfører I, Tønder (min. Udn.).
- Lokomotivfyrbøder A. F. V. Petersen, Roskilde, efter Ans. if. Opslag til Motorfører II, Struer (min. Udn.).
- Lokomotivfyrbøder H. C. L. Christensen, Brande, efter Ans. if. Opslag til Motorfører II, Struer (min. Udn.).
- Lokomotivfyrbøderaspirant W. A. S. Andersen, Randers, til Lokomotivfyrbøder i Brande.
- Lokomotivfyrbøderaspirant N. Sørensen, Fredericia, til Lokomotivfyrbøder i Gedser.
- Lokomotivfyrbøderaspirant F. C. Jensen, Struer, til Lokomotivfyrbøder i Struer.

Fra 1.—10.—39:

Lokomotivfyrbøder M. A. J. J. H. Ronak, Aarhus H., efter Ans. if. Opslag til Lokomotivmester II, Esbjerg (min. Udn.).

Forflyttelse efter Ans. if. Opslag fra 1.—9.—39:

Motorfører I S. C. N. Edelvold, Struer, til Tønder H.
 Motorfører II (L) G. L. J. Bagger, Aarhus H., til Helgoland (L).
 Motorfører II (L) C. J. Larsen, Aarhus H., til Helgoland (L).
 Motorfører II (L) E. A. Bjørneboe, Aarhus H., til Helgoland (L).
 Motorfører II M. A. Nielsen, Næstved, til Helgoland (L).
 Motorfører II H. D. Nielsen, Enghave, til Skælskør.

Afsked:

Lokomotivfører F. A. Nielsen, Aalborg, efter Ans. p. Gr. af Svagelighed med Pension fra 31.—10.—39 (min. Afsked).

Lokomotivfører N. Nielsen, Esbjerg, efter Ans. p. Gr. af Svagelighed med Pension fra 31.—10.—39 (min. Afsked).

Lokomotivfører L. A. V. Nielsen, Dbd., Esbjerg, efter Ans. p. Gr. af Alder med Pension fra 30.—11.—39 (min. Afsked).



Optaget som ekstraord. Medlemmer pr. 1. August 1939:
 pens. Lokomotivførere

N. L. Nielsen, Rosenstandsvej 31, Helsingør.
 P. H. Kohl, Flensborggade 26, 2., V.
 E. P. C. Jespersen, Strindbergsvej 91, Valby.
 M. P. Jensen, Kildemarksvej 27, Næstved.
 N. C. Henriksen, P. G. Ramms Allé 3.



Arbejdernes Landsbank,

Hovedkontor: Vesterbrogade 5.

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.

STØT DANSK INDUSTRI

DET GJENSIDIGE FORSIKRINGSSELSKAB

DANMARK

LIVSFORSIKRINGSAFDELINGEN

*Fra den 12. September d. A. udbetales **BONUS** for Femaaret 1934—38 i Hovedafdelingen.*

Deltagelse i denne Bonusfordeling er betinget af, at Forsikringen er tegnet under gensidigt Ansvar inden den 1. Oktober 1924 og med Policennummer under 80000, samt at Forsikringen var i Kraft den 31. December 1938 og ikke i 1939 er ophørt ved Dødsfald eller normalt Udløb, i hvilket Tilfælde Bonus allerede er udbetalt.

Udbetalingen til Statsbanefunktionærer finder Sted enten skriftlig eller ved personlig Henvendelse alle Hverdage (undtagen Lørdag) mellem 11—2 til Jernbanepersonalets Afdeling for Livsforsikring i København, Niels Brocksgade 1, Stuen (Selskabets Ejendom).

Policen eller (dersom denne er belaaet i Selskabet) Genpart af Laane-Obligationen maa være til Stede ved Udbetalingen.

For de Policer, der er belaaet i Statsfunktionærernes Laaneforening, vil Bonus — uden Anmodning fra den Forsikrede — blive ekspederet derfra.

For Forsikringer, som er tegnet efter 1. Oktober 1924 med Numre fra 80000 og derover, udbetales Bonus sammen med Forsikringssummen, naar denne forfalder til Udbetaling.

De i Underafdelingerne (herunder Folkeforsikringsafdelingen) tegnede Forsikringer delta-ger heller ikke i nærværende Bonusfordeling, idet der for disse gælder særlige Bonusregler.

København, i September 1939.

DIREKTIONEN

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.

N. JENSENS SØNNER

SNEDKERMESTRE - Kallundborg - Telf. 280

Køb Deres Møbler hos Fagmanden;
han yder Dem den bedste Garanti.

Leverandør til Feriehjemmet.

**Kallundborg
Plantemargarine**

Altid fineste Kvalitet
Hver Dag friskkøret
Kallundborg Margarinefabrik
TH. A. JØRGENSEN

Chr. Jepsen

Stort Udvalg i moderne Ure
Briller og Barometre
Reparationer udføres
Telefon 600

Vilh. Nielsen og Søn

Slagtermestre
Kød- og Paalægsforretning
Cordilgade 10
Telefon 173. Kallundborg.
Leverandør til Feriehjemmet.

H. Hansen har det —
Monter Deres Hjem fra
H. Hansens Møbelforretning
Kordilgade 54
Telf. 149
— MÆGTIGT TÆPPELAGER —

Er Lyset i Uorden

da ring til Kalundborg 520

Kjær Christensen
aut. Installatør

Leverandør til Feriehjemmet

Moderne Kaminer og Rundtræksovne.

Tænk De paa at købe en ny Kamin eller Ovn?
Besøg da vort Lager i Tømmergaarden af moderne Kaminer og Rundtræksovne fra Lange & Co., Svendborg. Vore Priser er lave, da vi ingen Udgifter har til Butik.

Ratebetaling indrømmes.
Brugte Ovne tages i Bytte.

Kallundborg Tømmerhandel,
Chr. Petersen. Telf. 51-451.

5-7-Pers. Biler

udlejes Dag og Nat

Telefon 296

Ejler Jensen, Kalundborg
(Feriehjemmets Vognmand)

Korsør

Kørsør nye

GULDSMEDEFORRETNING

Havnegade 1. Telefon 11.

Stort og smukt Udvalg. Billige Priser.

Støt dansk Industri!

RADIO

i førende Mærker
Lempelige Betalingsvilkaar

Brdr. Nielsen
Halskovvej 10

Skal TO sætte BO

gaa til Martin Jensen
Telefon 352. Algade 35.

— Nyttige Jubilæumsgaver —

Aalborg

Frode Jensens Herre-Salon

Vesterbro 43

(2 Minutter fra Remisen)

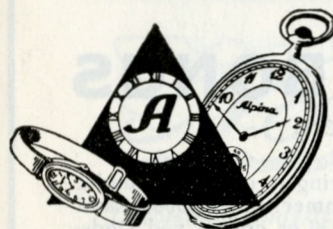
Gennemført Hygiejne

Sig det med Blomster

fra

POUL ØRSTED
Telefon 2134. Hasserisgade 2.

ESBJERG



Alpina
Schweitzer-Præcisionsuhre

K. Petersen,

Uhrmager
Optiker
Guldsmed

Kongensgade 39
ESBJERG
Telefon 652

ALT I MØBLER! ● Smaa Priser. Bedste Kvalitet.

CHR. LARSEN & SØN
Algade 14 - Telef. 1431

J. M. Andersen Telefon 3083

Boulevarden 38, Hj. af Christiansg.
har det største og billigste Udvalg i
Cigarer, Cigaretter, Tobakker. - Vine og Spirituosa.

Køb danske Varer!

Husk Svendborg Bryghus Øl

Slagelse

Forlang hos Deres Købmænd det bedste Bagerimel

„ATLAS“
faas i 5 kg og 2½ kg Pakninger.
Aktieselskabet Slagelse Dampmølle.

København

Aktieselskabet

Dansk Galoche- og Gummifabrik



København Køge