



Nº 18

20. September 1939

39. Aargang

## MINISTERSKIFTE

Den 15. ds. er der sket to Ændringer i vort Lands Regering. Trafikminister N. Fisker og Justitsminister K. K. Steincke ønskede at fratræde, hvilket Ønske blev imødekommet. Derefter er Borgmester A. Sørensen, Horsens, udnævnt til Trafikminister og Politimester S. Unmack Larsen, Lemvig, til Justitsminister.

Som Borgere i det danske Samfund har vi Lokomotivmænd selvfølgelig Interesse i S sammensætningen af vor Regering i det hele taget; men det er

dog Trafikministerposten, som i første Række har vor Interesse, og det er der intet unaturligt i. Det er jo dette Ministerium, under hvilket vi hører, og hvor der behandles en Række Forhold, der er af Betydning for os eller kan influere paa vore Forhold.

Den afgaaede Trafikminister overtog Ministerposten i Efteraaret 1935. I den siden da forløbne Periode har der været det bedste Samarbejde mellem Ministeren og vor Organisation; det skal derfor ikke benægtes, at vi gerne havde set ham fortsætte som vor øverste Chef.

Forholdet er imidlertid det, at Trafikministeriet, eller som det officielt hedder »Mini-

steriet for offentlige Arbejder«, er et Ministerium med et meget stort og krævende Arbejdsomraade, og da Trafikminister Fisker efter en

Sygeperiode ikke har kunnet blive saa restitueret, som han mente at burde være til fortsat fuld Bestridelse af alle de ham paahvilende Forretninger, har han allerede for nogen Tid siden bebudet sin eventuelle Fratræden.

Selv om Meddelelsen om Trafikministerskiftet saaledes ikke kom fuldstændig uventet, var den

dog ikke ventet netop paa nærværende Tidspunkt. Fratrædelsen er imidlertid nu en Kendsgerning, og vi vil da her bringe vor Trafikminister gennem 4 Aar, Hr. N. Fisker, en velment Tak for Samarbejdet i hans Ministeriet; en Tak for den Forstaaelse, han har vist overfor vor Organisation, naar vi i forskellige Forhold har henvendt os til ham.

Den nye Trafikminister — der siden 1918 har været Borgmester i Horsens, er Medlem af Købstadsforeningens Bestyrelse og var i Perioden 1932—36 Medlem af Landstinget, hvortil han dog ikke ønskede Genvalg paa Grund af sit omfangsrige Arbejde med kommunale For-



N. Fisker



A. Sørensen

hold — gaar ikke helt ukendt ind til Posten som øverste politiske Chef for bl. a. Statsbanernes Personale. Han har endda beskæftiget sig med jernbanemæssige Forhold baade fra Personalside og fra Administrationside. I Aarene 1909—1919 var han Redaktør af Dansk Privatbanenblad (Organ for Privatbanefunktionærernes Forbund), og han har nu i nogle Aar været Formand for Bestyrelsen i Horsens Privatbaner.

Idet vi ønsker til Lykke med Udnævnelsen, udtaler vi Haabet og Forventningen om, at det hidtidige gode Samarbejde mellem Minister og vore Repræsentanter maa fortsætte ogsaa under Trafikminister A. Sørensen.

### URO OVER EUROPA

Hvad man, trods de uheldsvarslenende Skyer, som i det sidste Aars Tid har hængt truende over Europa, skulde have forsværget, er dog sket. Der hersker paany Krig mellem store Lande. For dem, som oplevede Krigen 1914—18, er det ufatteligt, at en Gentagelse ikke kunde forhindres; men dette har de regerende Statsmænd desværre dog ikke været i Stand til.

Hele det danske Folk er samlet i det ene Haab, at det maa lykkes at holde vort Land uden for selve Krigen. Vi har ganske vist allerede faaet en lille Føler af dens Gru og Rædsler, vi tænker her paa Bombeulykken i Esbjerg, men Regeringen har jo energisk hævdet, at vi paa det bestemteste kræver vor Neutralitet respekteret.

Ogsaa paa anden Maade har vi sporet Krigen. Mineudlægningerne i Østersøen og Nordøen har i meget høj Grad vanskeliggjort Forholdene for vore Handelsskibe, og de virker yderst generende for vore Fiskeres Udnyttelse af deres Erhverv. Til Beskyttelse mod eventuelle løsrevne Miner skal der ved Lillebæltsbroen udspændes Torpedonet rundt om alle Piller, og saavel denne som andre Broer skal forsynes med fra Luften synlige Nationalitetsmærker.

Hensynet til vort Lands Beholdninger af Brændselsstoffer af forskellig Art har medført en Række Indskrænkninger, og det maa forventes, at der vil komme endnu flere. For Statsbanernes Vedkommende har dette, som andet Steds i Bladet udførligere omtalt, medført, at ca. 25 pCt. af Persontogskilometerne fra og med i Dag inddrages, og man har særlig lagt Vægt paa at inddrage Motortog, saa Jernbanedriften

i den kommende Tid i videst mulig Udstrækning bliver Dampdrift.

Vi omtalte i sidste Nummer, at Trafikkommissionen i sin Betænkning har foreslaaet Nedlæggelse af forskellige Baner, Stats- saavel som Privatbaner. Man kan vel gaa ud fra, at der nu ikke foreløbig bliver Tale om Banenedlæggelse af nogen Art. Efterhaanden som Automobiltrafikken indskrænkes, skulde der gerne i større og større Udstrækning blive Brug for Jernbaner.

For os Jernbanemænd er en Stigning i Banernes Andel i Befordringsmængden naturligvis glædelig, men vi vil dog bemærke, at vi ikke har næret noget Ønske om, at denne Stigning skulde fremkaldes af saa uhyggelige Aarsager som Tilfældet er, nemlig Krigssituationen ude i Europa.

Fra adskillige fremtrædende Personers Side er det saa ofte hævdet, at Jernbanerne har en anden end blot den rent forretningsmæssige Betydning, nemlig ogsaa den samfundsmæssige, og den foreliggende Situation understreger dette i allerhøjeste Grad. Dersom de Baner, om hvis Nedlæggelse der ganske vist hidtil intet er besluttet, men hvormed der jo har været stærkt diskuteret, allerede var nedlagt, vilde Befolkningen i forskellige Egne i vort Land nu have været i eller komme i en yderst vanskelig Stilling med Hensyn til Befordringsmuligheder saavel af Personer som af Gods. Efter vor Mening maa de nu indtrufne Forhold derfor være et Memento til Tilhængerne af Banenedlæggelser.

Paa forskellige Omraader er der bebudet Rationeringer, hvilket ikke bør foranledige nogen som helst Uro eller Utilfredshed, tværtimod. For det første er det rimeligt, at de Beholdninger, vi har og vil faa, ikke opsamles af et Faatal af Medborgere, men saa ligeligt det er gørligt fordeles til hele Landets Befolkning, og for det andet maa det med Forholdene fra sidste Krig i Erindring paaregnes, at vi vil faa tildelt saadanne Mængder af de forskellige Ting, som rationeres, at der ikke vil blive Tale om Nødstilstand. Endeligt er det jo en given Ting, at hvilke Afsavn vi end maatte komme til at lide, saa er dette intet at regne i Sammenligning med, hvad Befolkningen i de krigsførende Lande kommer ud for.

Hvorledes Forholdene iøvrigt vil udvikle sig, er der ingen, som er i Stand til at udtale

sig afgørende om. Vi har nu i adskillige Aar levet i Krisetider, hvor Dispositioner paa langt Sigt var særdeles vanskelige, men den Situation, vi nu er kommet ind i, har gjort det mangefold værre at disponere. Vor Regering bestræber sig for at holde vort Land udenfor Krigen med dens Rædsler og Elendighed, og hver eneste Borger i vort Samfund staar, uanset hvad der ellers skiller, enigt i Haabet om, at disse Bestræbelser maa krones med Held.

### EN FRYGTELIG JERNBANEULYKKE

I Bladet for den 5. September bragte vi en ganske kort Omtale af et Par dramatiske Togafsporinger; ved den ene af disse var en paakørt Ko Aarsag til Afsporingen. Der skulde imidlertid kun hengaa faa Dage, før end der indløb Meddelelse om en Afsporing af langt alvorligere, ja uhyggeligere Art; en Ulykke som kostede to af vore Kammerater Livet, nemlig Lokomotivfører Anders Jensen, Gedser, og Lokomotivfyrbøder Kaj Frantz Børge Sørensen, Gedser.

De 2 Kolleger fremførte Torsdag den 7. om Aftenen fra København den saakaldte Berlinerekspres, som paa Grund af Krigen er blevet reduceret til en »Gedserekspres«, idet Natforbindelsen til og fra Tyskland jo er inddraget. Paa Grund af denne Ændring var Toget, der ellers normalt bestaar af 9—10 Vogne, formindsket væsentligt, det bestod kun af 2 Vogne, en Personvogn og en Pakvogn. Dette havde atter til Følge, at man ikke vilde anvende den sædvanlige Lokomotivtype — Litra E — der fandtes altfor stor til det lille Tog, hvorfor dette fremførtes med en C-Maskine.

De 95 pCt. af Turen fra København til Gedser var forløbet udmærket, og der var kun en lille halv Snes Kilometer tilbage af den 178 km lange Tur, da vore to Kammerater blev ramt af Skæbnen. De kom med god Fart, omkring ved 90 km, da de nogle Minutter over Kl. 1,00 kort foran Fiskebæk Station paakørte 2 Heste, der var kommet ind paa Banelinien. Herved afsporedes Maskinen (til at begynde med formentlig kun Trucken), og Resultatet blev det frygtelige, som jo allerede er bekendt gennem Dagspressen: Lokomotivet væltede ned i Grøften ved Siden af Banelegemet, og de to Lokomotivmænd dræbtes.

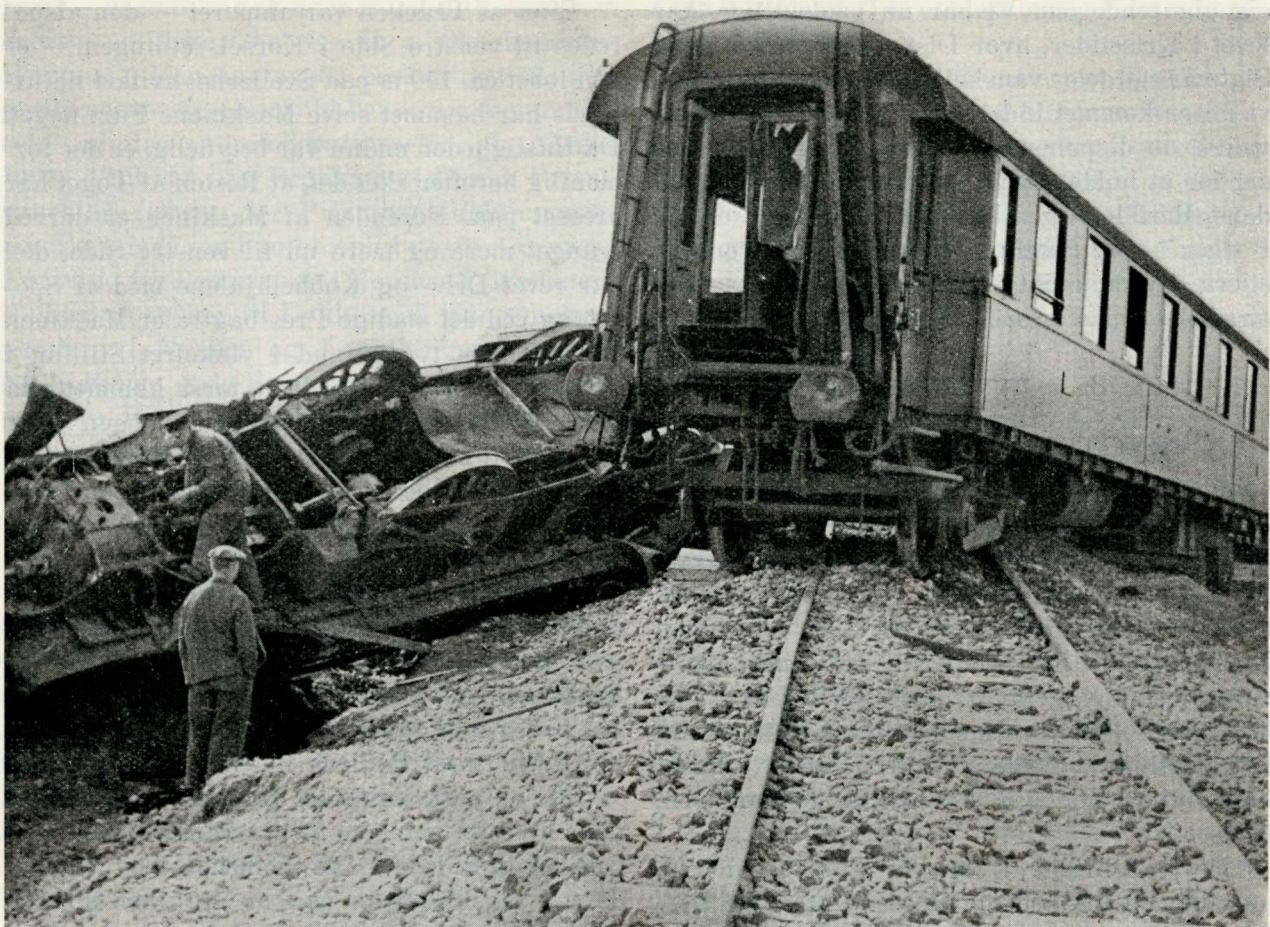
Efter at Trucken var afsporet — den afsporedes til venstre Side i Kørselsretningen — er den løbet ca. 150 m paa Svellerne, hvilket naturligvis har hæmmet selve Maskinens Fart noget. Da Hastigheden endnu var betydelig, er der formentlig herefter sket det, at Resten af Toget har presset paa. Forenden af Maskinen er derved tvunget mere og mere ud til venstre Side, den har revet Driv- og Kobbelhjulene med af Sporet, og ved det stadige Pres bagfra er Maskinen efterhaanden tvunget ud i vinkelret Stilling i Forhold til Sporet. Er den først kommet saa vidt, er Personvognens videre »trængen paa« kommet til at virke paa Siden af Tenderen og Maskinen, saa de er drejet fuldstændig omkring og rullet i Grøften. Maskinen laa paa Marken med Hjulene i Vejret og med Forenden vendt modsat Kørselsretningen. Trucken laa for sig selv et lille Stykke borte, og Stillingen kunde tyde paa, at den er blevet slynget bort, i det Øjeblik Maskinen væltede med Hjulene opad. Tenderen laa paa Plads op til Maskinen, den laa paa sin højre Side med Hjulene ind mod Banelegemet.

Det er naturligvis en Hypotese, at Uheldet har udviklet sig som her forklaret, men den Omstændighed, at Banerømmerne tilsyneladende var uskadte, tyder paa, at Maskinen ikke er stoppet foran fra, men blevet tvunget ud til Siden.

Ogsaa den op til Maskinen løbende Personvogn afsporedes, men til højre Side af Banen i Kørselsretningen; den kom til at staa med Forenden lidt ned ad Skraaningen paa modsat Side af Strækningen af den til hvilken Lokomotivet var faldet. Heldigvis sprængtes Forbindelsen mellem Tenderen og Vognen — den er antagelig sprængt, da Vognen gik af Sporet; herved undgik Personvognen at blive trukket med ned i Grøften, hvilket sikkert vilde være blevet Tilfældet, dersom Koblingen havde holdt; derimod holdt Forbindelsen mellem Tenderen og selve Maskinen.

Billedet paa næste Side, der er taget i Kørselsretningen, viser Maskinen nede paa Marken til venstre for Sporet og med Forenden vendt mod Nord, Personvognens Forende ses afsporet til højre og Bagenden (forrest i Billedet) til venstre for Sporet.

Idet Maskinen faldt ned mod Jorden, trykkes Førerhuset begribeligvis sammen; 3 af de store Afspærringsventiler paa Dampfordelingsstykket knækkede, de to helt inde ved



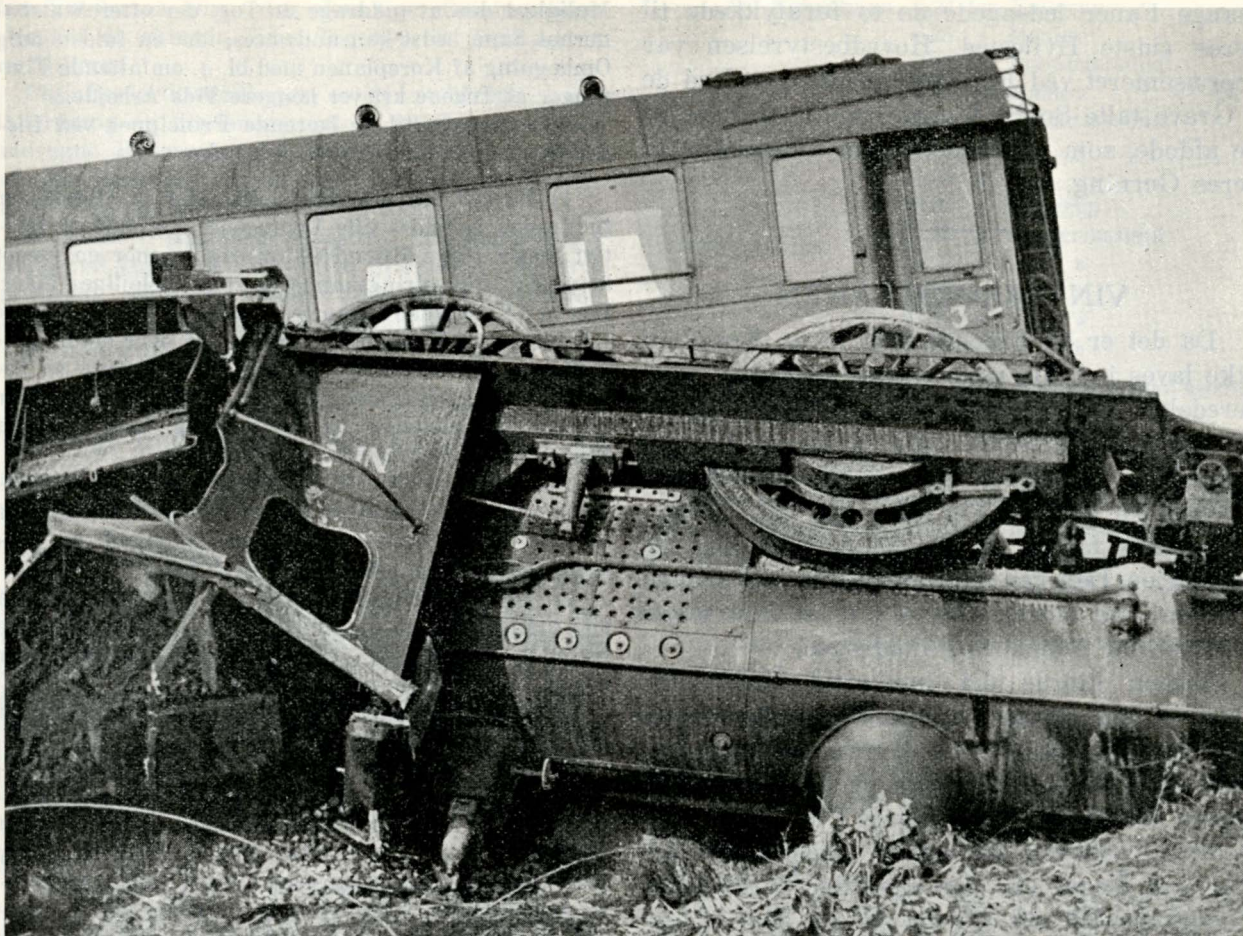
Flangen, den tredie ved Rørstudsens; højre øverste Vandstandshane knækkede ligeledes helt inde ved Flangen, endvidere sprængtes nogle af de mindre Rørforbindelser paa Dampfordelingsstykket — mærkværdigt nok holdt Sikkerhedsventilerne, der jo sidder oven paa Førerhuset — og Dampen væltede med en eksplosionslignende Lyd ud af de mange fremkomne Aabninger.

Det hele er sket meget hurtigt; thi Stationspasseren i Fiskebæk, som saa Toget komme, bemærkede, at Lokomotivets Forlanterne pludseligt slukkedes, og umiddelbart efter hørte han et frygteligt Brag som af en Eksplosion. Dette maa have været i det Øjeblik, Maskinen er væltet ned paa Jorden og de foran omtalte Ventiler og Rørforbindelser er sprængt. Vore 2 Kammerater maa være døde øjeblikkeligt, de blev begge fundet i kørenormal Stilling i Førerhuset, det vil — da Maskinen jo laa med Hjulene i Vejret — sige med Fødderne opad og Hovedet nedad.

Lokomotivførerne Brøste Nielsen og J. C. Knudsen samt Lokomotivfyrbøder K. H. Petersen, Gedser, der alle var med Toget, skyndte sig,

saa snart Toget holdt, at være behjælpelige, først med Dækningsarbejdet og senere saa godt det lod sig gøre med Redningsarbejdet. Falck, som var rekvireret fra Nykøbing F., gik straks i Gang med at faa de 2 Lokomotivmænd ud fra Førerpladsen. For Lokomotivfyrbøder Sørensens Vedkommende gik dette nogenlunde let, derimod var det betydeligt vanskeligere at faa Lokomotivfører Jensen frigjort, dels var Kullene fra Tenderen faldet ned over ham, og dels sad han paa anden Maade i fastklemt Stilling. De omkomne blev kørt til Sygehuset i Nykøbing.

Lokomotivfyrbøder K. H. Petersen fortæller ligesom ovennævnte Stationspasser, at Uheldet udviklede sig meget hurtigt. De rejsende i Toget mærkede nogle kraftige Rystelser og tænkte paa et muligt Sammenstød, men inden de endnu havde faaet Tid til yderligere Overvejelser, holdt Toget stille, og da han saa ud af Vinduet, saa han straks Maskinen ligge nede paa Marken. Den udstømmende Damp stod op om Maskinen, saa det i de første Minutter ikke var muligt at komme hen til den. Men det varede dog ikke længe før end Vand og Damp var blæst fuld-



stændigt af, saa man kunde tænke paa at komme ned paa Førerpladsen. Sørensen kunde vel ses inde paa Førerpladsen, men han gav ikke den mindste Lyd fra sig, og da Belysningsforholdene ikke var gode, kunde Redningsarbejdet først rigtig paabegyndes, da Falck kom og skaffede Uheldsstedet ordentligt belyst. Kort Tid efter, at Falck var kommet til Stede, kom ogsaa Hjelpevogn og Hjælpemandskab fra Gedser. Falck tog sig da af Passagererne og transporterede dem til Gedser, medens Hjelpevognsmandskabet fortsatte Redningsarbejdet, og det blev dem, som fik den forulykkede Lokomotivfører frigjort.

Som forstaaeligt er fik Passagererne i Toget en meget alvorlig Forskrækkelse, og det maa betragtes som et Under, at Ulykken ikke fik større Omfang. Dette skyldes sikkert den Omstændighed, at Personvognen var en af de nye Staalvogne. Ganske vist blev den som foran omtalt staaende paa Banelegemet, men hvis det havde været en af de ældre Trævogne, er det ikke givet, at den kunde have modstaaet det haarde Tryk fra Forenden. Det ser altsaa ud

til, at Staalvognene ved denne Lejlighed har bevist deres Soliditet.

Det var selvfølgelig et haardt Slag for de to afdøde Kammeraters Efterladte at faa at vide, at deres Forsørgere ikke kom hjem mere. A. Jensen efterlader sig Hustru og 5 Børn, hvoraf de 4 er under 18 Aar. K. F. B. Sørensen efterlader sig Hustru og 2 Børn i Alderen henholdsvis 5 Aar og 3 Aar.

Lokomotivfører A. Jensen kom ved sin Ansættelse som Lokomotivfyrbøder, den 1. April 1918, til Gedser og har været der siden; han blev Lokomotivfører den 1. Juli 1936. Lokomotivfyrbøder K. F. B. Sørensen tiltraadte sin Tjeneste ved Statsbanerne den 23. Februar 1936, og han blev Lokomotivfyrbøder den 1. April i Fjor. Det blev saaledes kun en kort Løbebane i Statsbanernes Tjeneste, der forundtes ham.

Den 12. ds. begravedes Lokomotivfører A. Jensen fra Gedser Kirke, og Dagen efter begravedes Lokomotivfyrbøder K. Sørensen fra Kappellet paa Assistens Kirkegaard i København. Repræsentanter for Administrationen samt et stort Følge af Kammerater fra hele Landet og

mange Faner ledsagede de to forulykkede til deres sidste Hvilested. Hovedbestyrelsen var repræsenteret ved Forretningsudvalget. Ved de 2 Grave talte Soph. Jensen smukt om hver af de afdøde, som var faldet under Udførelsen af deres Gerning.

### VINTERKØREPLANEN

Da det er en bekendt Sag, at en Køreplan ikke laves i et Nu, men kræver adskillige Forberedelser og Beregninger, — Tjenesterne for det kørende Personale skal jo ogsaa tilrettelægges, — er det saa lige til, at Statsbanerne allerede for en rum Tid siden har haft Vinterkøreplanen færdig til Ikrafttræden til den 20. September. Den var udarbejdet efter det samme Princip som sidste Aar, d. v. s. at kun nogle faa specielle Sommertog inddrogtes.

Krigen gjorde det imidlertid omgaaende klart, at der ogsaa fra Banernes Side maatte udvises særlig Økonomi med Brændselsmaterierne af de forskellige Slags, og da Vinterkøreplanen den 11. ds. blev forelagt Pressen, maatte Generaldirektøren da ogsaa meddele, at det ikke saa meget var den egentlige tilrettelagte Vinterkøreplan, det drejede sig om, som de forskellige Tog, det af Besparelshensyn er besluttet at inddrage. Det drejer sig alt i alt om ca. 25 pCt. af det samlede Antal Persontogskilometer. Der inddrages ikke Godstog; thi Godset skal jo befordres. Ved Inddragelsen er det tilstræbt at udskyde Benzinmotortog i videst muligt Omfang, og der lægges Vægt paa i første Række at køre Togene med Damp — der ses i denne Forbindelse bort fra Lyntogene og de elektriske Tog — subsidiært med Dieselmotorvogne.

Generaldirektøren indledede Meddelelsen om de forskellige Forandringer med følgende Redegørelse:

De usikre Tilførselsforhold og de øjeblikkelige Forhold i det hele taget har medført, at der efter Regeringens Beslutning fra og med 20. September, d. v. s. den Dag, da Vinterkøreplanen træder i Kraft, indføres visse Reguleringer i Toggangen. Disse Reguleringer omfatter kun personførende Tog, idet Godstogskørselen jo altid kan tilpasses efter Behovet, og idet man ikke tænker paa nogen tvangsmæssig Nedsækning af Transportmulighederne for saa vidt angaar Godsbefordringen. Naar man med saa kort Frist skulde gennemføre en ikke uvæsentlig Nedsækning af Køreplanen, var den eneste teknisk gennemførlige

Mulighed den at inddrage de Tog, der efter Statsbanernes Skøn bedst kan undværes, idet en fuldstændig Omlægning af Køreplanen med bl. a. omfattende Flytninger af Togene kræver længere Tids Arbejde.

Med Hensyn til de bærende Principper ved Inddragningen kan bemærkes følgende:

1) Bortset fra »Engländeren«, der jo allerede er inddraget, beholdes alle Lyntogene, der med et relativt meget ringe Brændselsforbrug forener en meget betydelig Befordringskapacitet paa belejlige Tider. Dog er »Kronjyden« afkortet i Aalborg, »Vesterhavet« i Esbjerg og »Midtjyden« i Skive. Ud over denne Hovedfaktor for Trafikken mellem Landsdelene er bevaret et Dageksprestogpar og et Nateksprestogpar mellem Hovedstaden og Jylland og iøvrigt ogsaa Eftermiddagsseksprestoget til Fyn.

Forbindelsen over Kalundborg—Aarhus er foreløbig opretholdt og giver altsaa stadig Mulighed for en Hurtigtogsforbindelse mellem Sjælland og Jylland udover Forbindelserne over Fyn.

2) Tilslutningstogene til og fra Lyntogene er saa vidt muligt bevaret, hvorimod der er inddraget enkelte Natbiler i Nord- og Nordvestjylland, der kun har meget ringe Betydning.

3) Alle Sovevogne og Spisevogne bortfalder af Hensyn til Trækraftens Økonomi.

4) I øvrigt er for de forskellige Strækninger tilstræbt en nogenlunde ligelig Nedsækning med Hensyntagen til lokale Forhold, saaledes at der i hvert Fald overalt er Forbindelse mellem Opland og By flere Gange daglig og normalt i hvert Fald i Morgen- og Aftentimerne. I det Omfang, i hvilket det var muligt, er bevaret Tog, der havde særlig Betydning for Skolebørnsbefordring.

5) Naturligvis er paa Overfarterne inddraget de særlige Automobilfærger. Overfartstiden paa Storebælt vil normalt blive forlænget med 13 Min., hvorved en relativt meget betydelig Besparelse (ca. 40 pCt.) i Brændselsforbrug opnaas. Dette vil straks blive indført i de Forbindelser, hvor Forsinkelserne ikke slaar Toggangen itu. Ogsaa paa Malmøruten bliver der antagelig ca. 15 Minutter længere Sejltid.

6) For den elektrificerede Kørsel i Københavns Nærtrafik gælder, at paa Hverdage er opretholdt den hidtidige Kørsel i de aktuelle Tider paa Hverdage ind om Morgenen og ud om Eftermiddagen. Udenfor disse Perioder bortfalder et Tog i Timen i hver Retning paa Holtelinien og paa Klampenborglinien, medens der paa Linien Frederiksberg—Hellerup kun bliver et Tog i hver Retning. Alle denne Linies Tog føres kun til og fra Hellerup.

For Søndagstrafikkens Vedkommende gælder, at i Tiden mellem Kl. 10 og Kl. 20 opretholdes den hidtidige Toggang, medens man indtil Kl. 10 og efter Kl. 20 gaar ned paa den samme begrænsede Toggang som paa Hverdagens uaktuelle Tider.

7) For Kystbanens Vedkommende afkortes Humlebæktogene, saaledes at de kun køres til og fra Rungsted, medens Helsingørtogene faar Standsning i Kokkedal og Nivaa. Uden for de aktuelle Tider bliver der paa Hverdage normalt Tog hver 2. Time til og fra Helsingør og en Gang i Timen til og fra Rungsted.

Paa Nordbanen bliver der efter lign. Retningslinier uden for de aktuelle Tider Tog hver 2. Time til og fra Hillerød.

Paa Frederikssundbanen er der inddraget nogle Balleruptog og Frederikssundtog. Til Erstatning for inddragne Balleruptog vil Frederikssundtog standse ved alle Stationer. Ogsaa paa Strækningen København—Roskilde inddrages visse Lokaltog.

8) Af de 3 særlige Avisposttog, der findes her i Landet, vil Toget fra København til Jylland 1,30 blive opretholdt, medens Togene København—Nykøbing Falster og Aarhus—Nyborg bortfalder.

9) Alle Udflugtstog aflyses.

I det følgende anfører vi strækningsvis de forskellige Inddragelser eller Ændringer, i det væsentlige med Angivelse af Numrene paa de inddragne Tog; Togets Art anføres i ( ):

*Nord- og Kystbanen.* Hverdage.

I Tiden 7—10 om Morgenen og ca. 15—19 om Eftermiddagen opretholdes Toggang som hidtil; uden for disse Tider vil der være Forbindelse til Helsingør og Hillerød ca. hveranden Time. Helsingørtogene ad Kystbanen standser som Regel mellem Rungsted og Helsingør, i nogle Tilfælde mellem Klampenborg og Helsingør. Humlebæktogene føres kun til og fra Rungsted, som Regel et Tog i Timen.

Paa Søndage foretages en Del Inddragninger.

*S-Togene.*

Hverdage fra 10 til 15 og efter 19 inddrages

Klampenborgtog København Af. x 05 og Klampenborg Af. x 42.

Holtetog København Af. x 40 og Holte Af. x 19.

Frederiksbergtog Frederiksberg Af. x 37 og x 57 og Hellerup Af. x 37 og x 57.

Til Kl. 10 og mellem 15—19 opretholdes normal Toggang.

Frederiksbergtog løber dog kun mellem Frederiksberg og Hellerup.

Paa Søndage opretholdes normal Toggang mellem 10—20, men Ekstrakørsel bortfalder. Til Kl. 10 og efter 20 samme Indskrænkninger som Hverdage.

*København—Frederikssund.* Hverdage.

Der inddrages en Del Balleruptog og Frederikssundtog. Til Erstatning for inddragne Balleruptog vil Frederikssundtog standse ved alle Stationer. Der faas herefter følgende Tog:

Af. København	5,55	til	Maaløv
	7,05	»	Frederikssund
	8,28	»	»
	10,18	»	Ballerup
	12,23	»	Frederikssund
	14,15	»	»
	16,28	»	»
	17,30	»	»
	18,51	»	»
	21,47	»	»
	23,57	»	»

An. København	5,24	fra	Ballerup
	6,25	»	Maaløv
	7,22	»	Frederikssund
	7,55	»	Maaløv
	8,42	»	Frederikssund
	9,39	»	»
	11,04	»	»
	12,32	»	Ballerup
	15,23	»	Frederikssund
	16,42	»	»
	19,10	»	»
	21,31	»	»
	23,20	»	»

Paa Søndage foretages en Del Inddragninger særlig af Balleruptog.

*København—Roskilde og omvendt.*

Udover de paa Strækningerne København—Kalundborg, København—Gedser og København—Korsør nævnte Tog inddrages paa Hverdage følgende Lokaltog: 315 (M) 327 (M) 347 (M) 322 (M) 336 (M) 356 (M).

Paa Søn- og Helligdage inddrages 5 Lokaltog i hver Retning.

*København—Kalundborg og omvendt.*

Tog 167 (M) 171 (M) 185 (P) 187 (P) 1189 (M) 195 (M) 1197 (P) 162 (M) 1162 (M) 1164 (P) 168 (M) 1168 (P) 174 (M) 188 (B) 1198 (P).

*København—Gedser og omvendt.*

Tog 101 (MI) 103 (M) 1111 (M) 111 (M) 1117 (P) 117 (M) 1119 (P) 123 (P) 133 (MI) 145 (E) 100 (E) 106 (M) 1116 (M) 116 (M) 122 (E) 1122 (P) 126 (M) 1134 (P) 140 (E) 144 (M) 146 (M)

Der indlægges paa Hverdage personførende Godstog Vordingborg Af. 10,35, Nykøbing F. An. 12,01. Tog 140 afsendes fra Gedser 19,26, An. Nykøbing F. 20,04.

*Slagelse—Næstved og omvendt.*

Tog 261 (P) 267 (M) 258 (P) 264 (M).

*Ringsted—Næstved og omvendt.*

Tog 375 (M) 379 (M) 1387 (M) 387 (M) 374 (M) 376 (M) 384 (M) 106 (M).

*Dalmose—Skælskør og omvendt.*

Tog 871 (M) 870 (M).

*Kalundborg—Slagelse og omvendt.*

Tog 284 (P) 1288 (M) 298 (M) 1283 (M) 289 (P) 295 (P).

*København—Fredericia og omvendt.*

Tog 13 (M) 5 (M) 5 (MI) 1013 (P) 19 (M) 25 (E) 33 (L) 290 (M) 37 (M) 77 (M) 1077 (M) 1071 (M) 85 (E) 26 (M) 26 (P) 30 (E) 56 (M) 291 (M) 70 (E) 90 (L) 1084 (P) 96 (MI) 1096 (MI) 8 (P).

Tog 92 paa Hverdage og Tog 88 paa Søn- og Helligdage standser efter Behov i Sorø og Ringsted for at afsætte rejsende fra Jylland-Fyn.

Anden Sejlads end Togfærgerne maa regnes reguleret efter Behov. Overfartstiden vil i de fleste Tilfælde være 1 Time 23 Min. (13 Min.'s Forlængelse).

*Odense—Tommerup—Assens og omvendt.*

Tog 101 (M) 1101 (M) 107 (M) 113 (M) 117 (M) 1129 (M) 102 (M) 106 (M) 110 (M) 114 (M) 124 (M) 1124 (M)

*Padborg—Fredericia og omvendt.*

Tog 383 (E) 907 (E) 1317 (P) 945 (ME) 339 (M) 979 (P) 1422 (P) 997 (P) 306 (E) 902 (E) 346 (P) 916 (P) 920 (P) 960 (ME) 33 (L) 394 (M) 1396 (P) 1974 (P).

Der indlægges paa Hverdage personførende Godstog Tinglev 14,50, Padborg 15,12.

*Fredericia—Aalborg og omvendt.*

Tog 85 (E) 927 (P) 931 (MI) 945 (ME) 955 (M) 957 (M) 1989 (M) 989 (M) 914 (M) 948 (P) 1930 (M) 960 (ME) 976 (M) 964 (M) 958 (M) 1956 (MI) 956 (MI) 1972 (P).

Over Strækningerne Fredericia—Vejle, Skanderborg—Aarhus og Laurbjerg—Randers er yderligere inddraget visse Tog, jfr. Fortegnelsen under Strækningerne Struer—Herning—Fredericia, Aarhus—Skanderborg—Skern, Randers—Viborg—Struer og Randers—Silkeborg—Esbjerg.

*Aalborg—Frederikshavn og omvendt.*

Tog 85 (E) 919 (M) 15 (L) 945 (ME) 955 (M) 940 (M) 950 (P) 960 (ME) 88 (L) 992 (M).

Der indlægges paa Hverdage et personførende Godstog, Hjørring Af. 22,46, Frederikshavn An. 0,09.

*Fredericia—Esbjerg—Struer og omvendt.*

Tog 306 (E) 1344 (P) 340 (M) 346 (P) 348 (M) 11 (L) 352 (M) 33 (L) 374 (M) 392 (M) 394 (M) 1394 (P) 1396 (P) 2321 (G) 325 (M) 1317 (P) 327 (B) 1327 (P) 339 (M) 347 (M) 90 (L) 92 (L) 363 (M) 1367 (P) 379 (M) 387 (M) 375 (M) 383 (P/E).

Der indlægges personførende Godstog Hverdage, Ringkøbing 22,15, Holstebro 0,14.

*(Randers)—Langaa—Viborg—Struer og omvendt.*

Tog 302 (M) 40 (L) 326 (M) 1332 (M) 350 (M) 362 (M) 1384 (P) 335 (MI) 351 (M) 377 (M) 387 (M) 67 (L) 395 (M).

*Haderslev—Vojens og omvendt.*

Tog 203 (Bil) 217 (P) 1233 (Bil) 1235 (P) 235 (Bil) 204 (Bil) 216 (Bil) 1234 (Bil) 236 (Bil) 1236 (P).

*Aabenraa—Røde-Kro og omvendt.*

Tog 245 (Bil) 263 (B) 297 (Bil) 1297 (B) 246 (Bil) 264 (P) 298 (Bil) 1298 (B).

*Sønderborg—Mommærk og omvendt.*

Tog 137 (Bil) 143 (M) 147 (Bil) 136 (Bil) 144 (M) 148 (Bil).

*Sønderborg—Tinglev—Tønder og omvendt.*

Tog 1406 (P) 406 (P) 410 (P) 414 (P) 422 (P) 424 (M) 401 (P) 1409 (P) 409 (P) 417 (P) 421 (M) 423 (P).

Tog 433, Sønderborg An. 7,47, etableres fra Tinglev Af. 6,05, i Stedet for fra Tørsbøl.

*Esbjerg—Bramminge—Tønder og omvendt.*

Tog 1452 (P) 452 (P) 460 (P) 484 (P) 1492 (P) 1496 (P).

Tog 496 Esbjerg Af. 23,00, Ribe An. 23,51, der nu løber Hverdage, etableres daglig.

Tog 459 (P) 465 (M) 473 (P) 491 (P) 1491 (P) 1495 (P) 497 (P).

*Randers—Silkeborg—Esbjerg og omvendt.*

Tog 514 (M) 518 (P) 1528 (P) 511 (M) 519 (P) 1525 (P) 527 (P).

*Aarhus—Skanderborg—Skern og omvendt.*

Tog 536 (P) 544 (M) 550 (B) 1550 (P) 566 (M) 574 (M) 1539 (P) 539 (P) 547 (P) 559 (P) 561 (M) 563 (M) 571 (M) 1571 (M) 577 (M).

*Ryomgaard—Randers og omvendt.*

Tog 675 (M) 683 (M) 1689 (M) 654 (M) 672 (M) 678 (M) 688 (M).

*Aarhus H.—Grenaa og omvendt.*

Tog 609 (M) 621 (M) 635 (P) 645 (M) 620 (M) 634 (M) 644 (M) 1648 (P).

*Struer—Herning—Fredericia og omvendt.*

Tog 708 (M) 1708 (M) 712 (M) 1720 (P) 726 (M) 1726 (M) 736 (M) 1711 (P) 713 (M) 727 (M) 1729 (M).

*Struer—Thisted og omvendt.*

Tog 751 (M) 1769 (P) 762 (M) 766 (M) 1766 (M).

*Skive H—Nykøbing Mors og omvendt.*

Tog Nr. 773 (M) 1781 (M) 785 (P) 797 (M) 1799 (P) 774 (M) 778 (M) 782 (P) 1786 (M) 1796 (P).

Paa Sallingsund-Overfarten inddrages nogle Færgetur.

*Herning—Viborg og omvendt.*

Tog 809 (M) 1809 (M) 835 (B) 1835 (B) 820 (M) 838 (M) 1838 (M).

Tog 805 løber dagligt Herning—Viborg.

*Viborg—Aalestrup—Løgstør og omvendt.*

Tog 849 (M) 1865 (M) 848 (M) 852 (M) 1868 (M).

*Hobro—Aalestrup og omvendt.*

Tog 879 (P) 1895 (M) 878 (M).

Over for Publikum vil Meddelelse om Ændringerne ske paa den Maade, at der for saa vidt angaar Københavns Nærtrafik vil blive trykt en helt ny Køreplan. For alle de øvrige Strækningers Vedkommende vil Inddragnet derimod blive opført i et særligt Tillæg, der udleveres sammen med Køreplanen, saaledes at Publikum foreløbig maa hjælpe sig paa den Maade, at de med Anvendelse af Tillægget foretager de fornødne Udstregninger under de



Strækninger, der er af Interesse for dem. Det er klart, at denne Form kun er en Nødhjælp af tvunget af Omstændighederne, og det er muligt, at der pr. 1. Oktober kan udgives en Rejseliste med den nye Køreplan for alle Strækninger.

Generaldirektøren bemærkede, at det var Generaldirektoratet fuldkomment klart, at Nedsæringen vil medføre ikke uvæsentlige Ulemper for det rejsende Publikum, men man regner med Forstaaelse fra Publikums Side over for Nødvendigheden af at vise Resignation.

Det maa dog ikke paa Forhaand anses for givet, at der ikke kommer yderligere Indskrænkninger. Saa snart de her omtalte Køreplansændringer er gennemført, gaar Generaldirektoratet i Gang med Overvejelserne angaaende en ny Køreplan tilpasset efter Forholdene og Udsigterne for den nærmeste Fremtid. Denne Køreplan vil, udtalte Generaldirektøren, meget vel kunne komme til at indebære yderligere Nedsæringer, f. Eks. af Eksprestogene mellem Landsdelene, dels under Hensyn til Brændsels-situationen dels under Hensyn til de i Mellem-tiden indvundne Erfaringer om Antallet af rejsende, men den indebærer jo ogsaa Muligheder for Omlægninger og derigennem maaske for bedre Tilpasning i Enkeltheder, end den nu skete Køreplansændring, der udelukkende har maattet begrænses til Inddragelser. Samtidig vil antagelig Sejltiden paa Kalundborg—Aarhus blive forlænget og Lyntogenes Hastighed nedsat til 100 km, dog ikke paa Faldstrækninger.

## DEN ØKONOMISKE OG SOCIALE UDVIKLING I 1938

### Det intern. Arbejdsbureaus Undersøgelser.

(Fortsat.)

#### *Oprustningens økonomiske Problemer.*

Den Omstændighed, at man har maattet samle alle Anstrengelser om de mest paatrængende Foranstaltninger til det nationale Forsvar, har givet den økonomiske Udvikling en ny Retning. Medens Tilbageslaget i 1937—38 hovedsagelig frembød det Problem at faa de arbejdsløse i Arbejde igen, er Problemet for Øjeblikket blevet det at øge en særlig Slags Produktion, nemlig den, der er nødvendig for at sikre det nationale Forsvar. I mange Lande nærer man ikke saa meget Bekymring for Efterspørgselen efter Arbejde som for Udbuddet deraf. Undertiden har Overgangen fra en Situation med Arbejdsløshed til en

Situation med Knaphed paa Arbejdskraft været uventet hurtig. For skønt det samlede Antal arbejdsløse vedbliver at være betydeligt, kan der opstaa Mangel paa Arbejdskraft i visse Specialbeskæftigelser, der er af Betydning for Fremgangen i det nationale Forsvar. Det kan muligvis blive nødvendigt, at Arbejde og Materialer, der anvendes i Fredstidsvirksomheder, overføres til Krigsforberedelser.

Denne Situation rejser allerede Problemer, som i særlig Grad angaar Den Internationale Arbejdsorganisation i dens Forsøg paa at sætte Arbejdernes Levefod i Vejret. Under den nuværende Konstellation maa Organisationen drage Omsorg for at sikre, at det nationale Forsvars vigtigste Behov, hvis de overhovedet fører til en Sænkning af Levefoden, gør det i mindst mulig Grad.

Til Opnaaelsen af dette Formaal maa to Hovedregler iagttages. For det første er det ønskeligt, at Forøgelsen af Rustningsproduktionen saa vidt muligt sker gennem Udnyttelse af de uanvendte Ressourcer, saa at man ikke griber ind i de almindelige Fredstidsvirksomheder mere end nødvenligt. For det andet bør man, hvis og naar det bliver nødvendigt at indskrænke andre Produktionsgrene, sørge for at begrænse en saadan Indskrænkning til et Minimum og til de Omraader, hvor den nuværende og fremtidige Levefod bringes mindst i Fare derved.

Det første Hovedformaal, at udnytte de tilgængelige produktive Ressourcer fuldt ud, kan søges naaet ad to forskellige Veje. For det første kræver det til en vis Grad en ekspansionistisk Finanspolitik. Hvor man har Adgang til en stor Mængde ubenyttede Ressourcer, behøver man ikke reducere Forbruget ved Beskatning for at gøre det muligt at forøge Rustningsproduktionen. Dette har været Bevæggrundens til Optagelsen af Forsvarslaan i stor Stil i en Række Lande, hvor Arbejdsløshed var fremherskende. Den anden Fremgangsmaade er at sikre den mest økonomiske Udnyttelse af den forhaandenværende Arbejdskraft. Naar Knaphed paa Arbejdskraft og en deraf følgende Tendens til stigende Priser kun fremtræder i nogle faa isolerede Tilfælde, skulde det ikke være nødvendigt at gennemføre en almindelig Deflationspolitik for at lette Situationen. Det kan maaske være tilstrækkeligt at foretage særlige Skridt — at give Arbejderne ny Oplæring eller dirigere dem andet Steds hen — for at bøde paa Knaphed paa Arbejdskraft, efterhaanden som den opstaar.

Hvor saadanne Forholdsregler til at tilvejebringe en bedre Udnyttelse af tilgængelig Arbejdskraft og tilgængelige Materialer ikke rækker til, kommer der et Punkt, hvor det kan være nødvendigt at nedsætte Forbruget eller Investeringen i Ikke-Rustningsindustrier, og hvor Import med andre end Rustningsformaal muligvis maa reduceres. Der er allerede blevet anvendt forskellige Metoder til at nedsætte Forbruget, som rammer Arbejdernes Levefod mere eller mindre haardt. I Tyskland er Forbruget blevet holdt nede ved en streng Kontrol med Lønningerne, ved Begrænsning af Dividendeudbetalinger, ved forøget Beskatning og ved Indskrænkninger i Forsyningen med Varer. Rationering er blevet anvendt i vid Ud-

strækning og tjener til en vis Grad til at fordele det Offer, Forbruget maa bringe, over hele det forbrugende Publikum. I Japan er Forbruget ogsaa blevet indskrænket ved Beskatning, ved Rationering og ved en aktiv Sparekampagne. Den haarde Beskatning i Frankrig, baade af Arbejdslønnen og almindelige Forbrugsartikler, har paalagt de fattige Klasser betydelige Ofre. I Storbritannien rammer Forøgelsen af Ekstraskatten, Arveafgiften og Motorafgifterne hovedsagelig den velhavende Klasse og Middelklassen, medens de 11 Mill. £, der skal indvindes ved en Forøgelse af Sukker- og Tobaksafgifter, i meget vid Udstrækning rammer de fattige. Det er klart nok i Arbejdernes, ja i Virkeligheden i hele Samfundets Interesse, at den nødvendige Nedsækering af Forbruget hellere gennemføres ved Særbeskatning, som kun frigør de Ressourcer, der kræves til øget Rustningsproduktion og ikke foraarsager nogen unødvendig Arbejdsløshed eller Afsavn. Endvidere er det vigtigt, hvor Importen maa koncentreres hovedsagelig om de Materialer, der kræves til Virkeliggørelse af Rustningsprogrammet, at enhver Indskrækning af anden Import rammer Luksusvarer frem for Varer, der kræves til Opretholdelse af Arbejdernes Levefod.

Den vidt udbredte Tendens til at nedsækere Forbruget og faktisk reducere Levefoden som en Følge af Rustningsforanstaltninger viser klart den skarpe Modsætning mellem denne Form for offentlige Udgifter og de offentlige Udgifter, som er bestemte til at være en Genopbygningsforanstaltning. Skønt begge Slags til at begynde med frembringer en forøget Aktivitet, tilsigter den sidste at stimulere Forbruget, mens Rustningsudgifter maa ledsages af særlige Forholdsregler til at forebygge Forbrugets Udvidelse og en Stigning i Levefoden.

(Fortsættes.)



Paa Grund af Stofmængden til nærværende Blad maa Referat af Hovedbestyrelsesmødet d. 29.—30. August udsættes til næste Nr.

### Ny Personalfortegnelse.

En ny Udgave af Personalfortegnelsen er under Udarbejdelse og vil udkomme henimod Aarets Slutning.

Denne af mange stærkt benyttede Haandbog, som bringer Anciennitetslister, alfabetisk Navneregister og andre værdifulde Oplysninger vedrørende Statsbanepersonalet, vil blive ført à jour med alle de siden 1937 skete Forandringer. Prisen bliver den samme som sidst: Kr. 3,25.

Det er sikkert ikke faa, som vil hilse denne Ny-Udgave med Glæde, og da Oplagets Størrelse fastsættes efter Antallet af Bestillinger, samt da Bestillingsfristen udløber den 30. September, vil det være rigtigst snarest at bestille den lille Bog, for saa vidt dette ikke allerede er sket.

Tillidsmændene i de enkelte Afdelinger modtager Bestilling.



### Angreb paa Tjenestemændene i Svejts.

I Deflationsperioden maatte Jernbanemændene, ligesom forøvrigt alle de øvrige Statstjenestemænd i Svejts, lidt efter lidt gaa med til Lønnedsættelser, alt ialt 15 pCt.

I 1939 lykkedes det første Gang at faa en Forbedring gennemført: Nedsækeringen blev ført tilbage til 13 pCt. Fagforeningerne sparede ikke paa Anstrengelserne for at tilbageerobre det tabte Terræn; tilsidst gik Statens Repræsentanter med til en Overenskomst om at faa Reduktionen bragt tilbage paa 10 pCt., hvorved der blev taget særligt Hensyn til de underordnede Kategorier, saaledes at Gennemsnitssatsen for Nedsækelsen var paa 5,9 pCt. Nævnte Overenskomst indeholdt ligeledes Forslag om Foranstaltninger til Sanering af Pensionskasserne, hvorved Personalet godkendte et ekstra Bidrag paa 1 pCt., paa Betingelse af at der ikke skulde røres ved Pensionerne.

Dette Kompromis blev forelagt Parlamentet, hvis to Kamre begge godkendte det med kun én Stemme imod.

Det svejtsiske Demokrati forlanger, at enhver Parlamentsvedtagelse skal kunne udsendes til Folkeafstemning, og Højfinansens og Storindustriens Reaktionærer har fundet en Straamand til at samle en Del Underskrifter mod den Lov, der godkendte den afsluttede Overenskomst mellem Staten og Fagforeningerne. Da det som Regel er tilstrækkeligt at appellere til Skinsygen og til de Ønsker, der næres af Ofrene for den økonomiske Krise, er det højt sandsynligt, at den sociale Reaktions Agent med stiltiende Støtte af Højfinansens og Storindustriens Arbejdsgivere inden den 26. September kan samle de 30 000 paakrævede Underskrifter.

De svejtsiske Jernbanemænd og deres Kolleger i Statens Tjeneste har imidlertid Tillid til deres Medborgeres sunde Fornuft, og de forventer at Parlamentets Vedtagelse vil blive godkendt af Befolkningens Flertal. I. T. F.

### De belgiske Jernbanemænd protesterer mod Forhøjelsen af Pensionsbidragene.

Den belgiske Regering har anordnet, at der fra og med den 1. August yderligere skal fradrages 3 pCt. i Lønnen til Enke- og Børnepensionskassen. Denne Beslutning er taget uden forudgaaende Forhandlinger med Personalet.

De samvirkende Tjenestemandorganisationer protesterer energisk mod Regeringens Foranstaltning. Landsorganisationen og Partiet deler Tjenestemandorganisationernes Standpunkt. I. T. F.



Udnævnelser fra 1.—9.—39:

Lokomotivfyrbødere til Lokomotivførere:  
M. V. Jensen, Struer, i Struer (min. Udn.).  
A. Kaarup, Viborg, i Glyngøre (min. Udn.).  
A. J. Larsen, Padborg, i Padborg (min. Udn.).  
J. E. Petersen, Struer, i Brande (min. Udn.).

*Forflyttelse efter Ansøgning fra 1.—9.—39:*

Lokomotivførerne:  
 L. K. Larsen, Korsør, til Københavns Godsbgd.  
 V. J. Madsen, Brande, til Korsør.  
 J. L. Wittenburg, Glyngøre, til Korsør.  
 A. K. Albertsen, Nyborg, til Odense.  
 A. G. Olsen, Nykøbing F., til Københavns Godsbgd.  
 H. K. Pedersen, Padborg, til Nykøbing F.  
 J. Bøyesen, Københavns Godsbgd., til Enghave (med Kontrolltjeneste ved Elektrokontrollen).

Lokomotivfyrbøderne:  
 A. B. H. Ørholst, Struer, til Aarhus H.  
 N. P. Madsen, Eshjerg, til Fredericia.  
 R. P. Schultz, Padborg, til Nyborg.  
 S. Ø. Hermansen, Helsingør, til Eshjerg.  
 J. E. Johansen, Brande, til Padborg.  
 W. S. H. Olesen, Gedser, til Helsingør.

*Tildeling af Hverv som Depotforstander fra 1.—9.—39:*

Lokomotivfører C. E. L. Rasmussen, Odense, er efter Ans. if. Opslag tildelt Hvervet som Depotforstander ved Odense Mdt.

*Afsked:*

Lokomotivfører J. C. C. Larsen, Roskilde, efter Ans. p. Gr. af Svagelighed med Pension fra 30.—11.—39 (min. Afsked).  
 Lokomotivfyrbøder P. J. Petersen, Aarhus H., efter Ans. p. Gr. af Alder med Pension fra 30.—11.—39.

*Dødsfald:*

Lokomotivfører A. Jensen, Gedser, den 8.—9.—39.  
 Lokomotivfyrbøder K. F. B. Sørensen, Gedser, den 8.—9.—39.

*Dødsfald blandt Pensionister:*

Pens. Lokomotivfører J. Harder-Petersen, Eshjerg, den 29.—6.—39.  
 Pens. Lokomotivfører R. L. Hansen, København, den 10.—7.—39.  
 Pens. Lokomotivfører J. A. Jensen, Langaa, den 26.—7.—39.



**Arbejdernes Landsbank,**

Hovedkontor: Vesterbrogade 5.

**»CAFE SYDPOLEN«**

Godt Madsted — Billige Priser — Billard

DYBBØLSGADE 14, TELF. EVA 1483

Fru Laub Olsen

STØT DANSK INDUSTRI

DET GJENSIDIGE FORSIKRINGSSKAB

**„DANMARK“**  
 LIVSFORSIKRINGS-AFDELINGEN

**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 Policenummer 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 deltaer 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.

# De bliver velklædt fra Nørrebros Stormagasin

## Herreafdelingen:

Færdige Habitter med fikst Skrædersnit,  
1 rd. og 2 rd. .... **68<sup>00</sup>**

Impregneret og prima Stoffrakker, nye Mønstre  
og fikse Faconer ..... **78<sup>00</sup>**

## Skræderafdelingen:

Habit efter Maal ..... **85<sup>00</sup>**

Skræderi, 2 Prøver ..... **125<sup>00</sup>**

## Dameafdelingen:

Svagger, det praktiske Overtøj fra Kr. .... **29<sup>00</sup>**

Costumer i Kamgarn og Tweed fra Kr. .... **39<sup>00</sup>**

Frakker, nye og moderne Faconer fra Kr. .... **48<sup>00</sup>**

## Kjoleafdelingen:

Silkekjoler i nye mønstrede Stoffer og Farver,  
Priser ..... Kr. 39-29- **19<sup>85</sup>**

Fruekjoler store Størrelser, elegant slankende Snit  
stort Mønsterudvalg. Priser fra ..... **35<sup>00</sup>**

Paa Konto samme Pris

## Konfektionshuset, Nørrebrogade 112



L. K. KRISTENSEN, Danmarksgade 53, Telf. 1910,  
sælger Dem

## den bedste Radio



## Køb Pelsværk

hos  
**LOUIS JØRGENSEN**  
Bispensgade 17 Aalborg

Alle Reparationer udføres

Annoncen giver Ret til 10 % Rabat

## Anna Rasmussen TRICOTAGEFORRETNING

Boulevarden 38 - Aalborg - Telefon 349

anbefaler sig med alt i TRICOTAGE og LINGERI

## Henry Villefrance

### Stenhuggeri og Monumentforretning

Algade 40, Aalborg, Telefon 907

## Knud Pedersen Tapet & Farvehandel

Algade 56 ved Vesterbro, Aalborg, Tlf. 5519



Forlang hos Deres Købmænd det bedste Bagerimel

„**ATLAS**“

faas i 5 kg og 2½ kg Pakninger.

Aktieselskabet Slagelse Dampmølle.

## A/s P. ØRSNES' ENKE & SØN

Nytorv 1 • Telefon 376

Guld, Sølv og Bronzevarer

Stort Udvalg - Smaa Priser

CHR. YDE LEVERER

## gode, smukke Møbler

paa gode Vilkaar - Billige Priser

Telefon 2662 Vesterbro Telefon 2662

## Jensen fryder sig

over sin nye Radio, og fager nu de Stationer, der passer ham. -

Alt i Radio, Grammofoner og Plader.

Henry Stormer. Vesterbro 53, Telefon 2808.

(Overfor Prinsensgade ved Stiftstidendes Kiosk)

## La Reine

Blomsterforretningen, Prinsensgade 40, Tlf. 4520

Blomster, Kranse og Kurve leveres overalt

P. Skovlund Breum

## ISEN- I. CHR. PETERSEN KRAM BOULEVARDEN 3

Barne- og Klapvogne

Tlf. 1811 - Aalborg

Alt til Jagt og  
Lystfiskeri

## Køb Kødet

hos **Alfred Jensen**

BOULEVARDEN 24, TELF. 4142

Støt dansk Industri!