



Nº 2

20. Januar 1939

39. Aargang

## EN NY SIGNALTYPE

**Et særligt fremskudt Signal for Stationer med forgrenede Gennemkørselstogveje.**

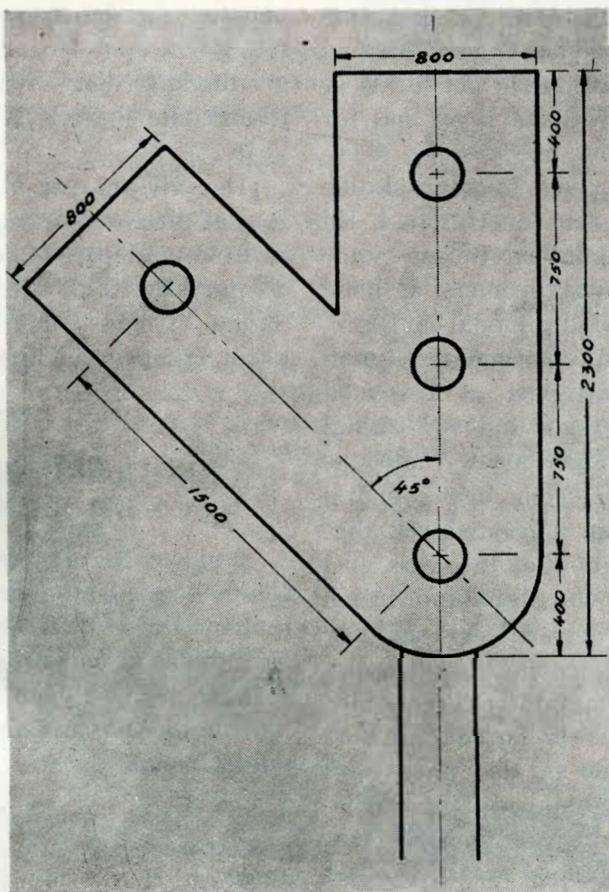
Af Forgreningsstationer har vi jo en Del ved de danske Statsbaner, men for det langt overvejende Antal af disse gælder, at der kun kan finde Gennemkørsel Sted ad een af de fra de forskellige Stationer udgaaende Strækninger. Kun paa nogle ganske faa Stationer kan der gives Gennemkørsel til flere Banelinier: f. Eks. Fredericia fra Nord, hvor der kan køres igennem baade mod Kolding og mod Fyn; Lunderskov fra Nord, hvor der kan gives Gennemkørsel baade til Esbjerg og Padborg, og Ringsted fra Øst, hvor der kan gives Gennemkørsel baade mod Korsør og mod Næstved.

Som et Middel til Forebyggelse af Uheld, f. Eks. derved at et gennemkørende Tog mod Korsør ved en Fejldisposition fra Ringsted Stations Side bliver ledet over paa Næstvedsporet, har Generaldirektoratet ønsket, at der paa de nævnte Forgreningsstationer skulde træffes særlig Sikker-

hedsforanstaltning af en eller anden Art; men i hvert Fald saaledes, at Lokomotivpersonalet paa de gennemkørende Tog i god Tid kan se, om de faar Gennemkørsel ad det lige Spor eller ad det afvigende.

Forskellige Muligheder har været overvejet.

Der har f. Eks. været Tale om at anbringe en Retningsviser paa det fremskudte Signal, saa Førerne allerede dør kunde se, om de kørte ad lige eller ad krumt Spor. Der har ogsaa været Tale om at opstille to Signalmaster foran de paagældende Stationer, saaledes at der i Fredericia skulde være en Mast for Strækningen til Fyn og en for Strækningen til Kolding og tilsvarende foran de 2 andre nævnte Stationer. Denne Tanke havde særlig for Ringsted Vedkommende vundet adskillige Tilhængere; men Generaldirektoratet kunde ikke give sin Tilslutning, og vor Organisations Hovedbe-



styrelse var heller ikke af den Opfattelse, at Anbringelse af to Signalmaster vilde være nogen heldig Løsning, idet det ved en saadan Anordning ikke vilde være muligt at opnaa nogen klar og eentydig Betydning af Signallerne.

For saa vidt angaar de gennemkørende Tog fra Øst er Forgreningstogvejene paa Ringsted Station Sporene I og III, for Vestbanen henholdsvis Sydbanen. Heraf fremgaar, at hvis der blev opstillet to Signalmaster — en for Vest og en for Syd — skulde den højre Mast gælde for Tog mod Korsør og den venstre for Tog mod Næstved. Dette var for saa vidt ligetil og vilde ikke medføre nogen som helst Vanskelighed, men Sporbenyttelsen i Ringsted er saaledes, at Gennemkørselssporet mod Næstved (Spor III) undertiden ogsaa benyttes af Vestbanetog, og allerede dette vilde give Kludder i Regnskabet; men Forholdet forværres adskilligt, naar vi gaar til Spor V, som ligger endnu længere til venstre, hvilket Spor ligeledes benyttes af baade Vestbanetog og Sydbanetog.

Ved Anbringelse af to Signalmaster foran Ringsted vilde man komme ud for at skulle tage Tog paa samme Spor ind paa skiftevis Vestbanemasten og Sydbanemasten; vi skal indskrænke os til her at pege paa Togene 2019 og 2103. De kører begge paa Spor 5; det første er et Vestbanetog og skulde altsaa tages ind for Signal paa den højre Mast, medens det sidstnævnte er et Sydbanetog og følgelig skulde tages ind for Signal paa den venstre Mast. En saadan Forvirring i Signalbenyttelsen vilde ikke være vejledende, men villledende, og dette har vor Organisation jo stadig modarbejdet.

Der var desuden ved en saadan Signalanbringelse den Mærkværdighed, at Tog mod Syd ad Spor III skulde tages ind ved Signal paa den venstre af to Signalmaster, medens Vestbanetog paa Spor V, som ligger endnu længere til venstre, skulde tages ind ved Signal paa den højre Mast, hvilket jo ogsaa er i Strid med Grundlaget for vor Signalanordning.

Under Hensyn til, at det saaledes ved Anbringelse af to Signalmaster ikke var muligt at skabe en Ordning, som faldt i Traad med hele vort Signalsystem, maatte en saadan Løsning forlades, og der rejste sig da Spørgsmaal om et særligt fremskudt Signal af Trebegrebstypen, saaledes at der kan gives »lodret« Gennemkørsel og »skraa« Gennemkørsel, alt efter

som Gennemkørslen sker ad det lige eller ad det afvigende Spor.

Statsbanerne byggede et Prøvesignal, som blev opstillet paa Stationspladsen i Aarhus, hvor Organisationens Forretningsudvalg og Signalkommissionsrepræsentanter for de 3 vedkommende Strækninger havde Lejlighed til at se det demonstreret, hvorefter Organisationen overfor Generaldirektoratet tiltraadte Indførelsen af det demonstrerede Signal.

Det nye Signal, som er afbildet her i Artiklen, vil virke paa den Maade, at der ved Indkørsel vil blive vist almindeligt fremskudt Signal: brandgult Lys (det midterste af de lodret markerede Lys) uanset hvilken af Forgreningsstationens Togveje, der køres ind i. Ved Gennemkørsel ad det lige Spor vises det hidtidige almindelige Gennemkørselssignal (det øverste og nederste af de lodret markerede Lys); ved Gennemkørsel ad Forgreningstogvejen vises der Gennemkørsel i skraa Retning = afvigende Retning (Signalets nederste Lys og det til venstre markerede), hvilket saaledes tilkendegiver, at Gennemkørsel finder Sted i afvigende Spor. Paa alle de tre Stationer, der her er Tale om, sker Afvigelsen mod venstre, og det fremskudte Signal vil derfor faa Form som her afbildet, men dersom Forgreningstogvejen afveg mod højre, skulde det fremskudte Signals Afvigelse ogsaa være mod højre.

Der vil snarest blive taget fat paa Opstilling af disse 3 nye Signaler, og det er vor Tro, at Lokomotivpersonalet vil være glade for, at de om kort Tid allerede paa det fremskudte Signal vil faa Underretning om, hvorvidt de kører igennem ad lige eller ad afvigende Spor.

## REGULERINGSTILLÆGET OG EMOLUMENTERNE

I sidste Nr. af Bladet bragte vi Referat af Centralorganisationens sidste Styrelsesmøde, i hvilket Referat baade Reguleringstillæget og Forhøjelse af de særlige Ydelser var omtalt. Vi bringer her Ordlyden af de Skrivelser, som i de nævnte to Anledninger er fremsendt til Finansministeriet:

### *Reguleringstillæget.*

Underskrevne Centralorganisation skal herved andrage om, at der fra 1. April 1939 maa blive fore-

taget saadanne Ændringer i Tjenestemandslovens § 91, Stk. 1, at det ikke udslaggivende Interval i Reguleringstillæggets Skala mellem Udgiftstallene 2427 og 2842 udfyldes, saaledes at Tillægget forhøjes med 1 Portion, for hver Gang Udgiftstallet er steget med 104 Kr. over 2530.

Centralorganisationen har de 2 forudgaaende Aar over for Finansministeriet fremsat Andragende om en Udfyldning af det forannævnte store Interval, og det maa erkendes, at der under de stedfundne Forhandlinger er vist vore Krav megen Forstaaelse og tillige Imødekommenhed gennem Bevilling af midlertidige Løntillæg.

Det midlertidige Tillæg, som vedtoges med Gyldighed for Finansaaret 1939/40 har dog ikke kunnet udligne det Misforhold, der i de sidste Aar er opstaaet mellem Priseniveau og Statstjenestemandslønninger som Følge af det oftnævnte rent vilkaarligt anbragte store Interval i Reguleringstillægget, og Tjenestemændene vil, saa længe dette Misforhold eksisterer, føle sig stærkt forfordelt i lønningsmæssig Henseende.

Det er derfor stadig Centralorganisationens Opfattelse, at Reguleringstillægget bør bringes i Overensstemmelse med Priseniveauet, saaledes som det er forudsat efter Tillæggets oprindelige Princip og nærværende Forslag fremsattes hermed i Forventning om Regeringens velvillige Overvejelse.

Det tilføjes, at vi gerne imødeser en mundtlig Forhandling.

#### *Emolumenterne.*

Ved nærværende skal underskrevne Centralorganisation andrage om, at de »særlige Ydelser«, som er fastsat for Statens Tjenestemænd ved Finansministeriets Cirkulære af 16. April 1931, maa blive revideret under Hensyn til de siden nævnte Tidspunkt stedfundne Prisstigninger.

I H. t. det nævnte Cirkulære er Emolumenterne sat i Relation til det store Interval i Reguleringstillægget bl. a. saaledes, at de ikke automatisk kan forhøjes, forinden Reguleringstillægget er steget 2 Portioner over Udgiftstallet 2842.

Paa det Tidspunkt, Juli 1931, da de nuværende Satsler for de særlige Ydelser traadte i Kraft, var Udgiftstallet 2384, medens det i Januar 1938 konstaterede Udgiftstal var 2853 Kr. D. v. s. at Udgiftstallet for et Tjenestemandsbudget er steget med 469 Kr. eller med ca. 20 pCt., siden de nuværende Satsler for Time- og Dagpenge m. v. blev fastsat.

At denne betydelige Prisstigning ogsaa har været mærkbar paa de Udgifter, for hvilke de særlige Ydelser skal tjene som Godtgørelse, behøver næppe nogen nærmere Begrundelse, og særlig stærkt mærkes Misforholdet mellem Udgifter og Godtgørelse naturligvis hos de Tjenestemænd, der har megen Udstationering og Fraværelse fra Hjemmet.

Centralorganisationen føler sig derfor ogsaa forvissat om at møde Forstaaelse hos Finansministeriet, saaledes at den højst paakrævede Forhøjelse af Emolumenterne kan finde Sted og de unormalt store Interval i den pr. 31. Marts 1931 fastsatte Bevægelses-

skala for de særlige Ydelser blive ændret til normale Intervaller.

Centralorganisationen skal sluttelig fremsætte Ønske om en mundtlig Forhandling, hvor den yderligere kan faa Lejlighed til at redegøre for sine Synspunkter.

## TRAFIKSIKKERHED

### Hvor er denne størst, paa Banerne eller i Bilerne?

Foranlediget ved »Kronjyden«s Brand kort for Jul er der fra Automobilisternes Side nemlig i Bladet »Jysk Motor« rettet et Angreb paa Statsbanerne. Det hævdes, at Lyntogene ikke sikrer de rejsende tilstrækkeligt, og at det kun var den Omstændighed, at Lyntogsbranden ikke indtraf om Natten, som bevirkede, at dens Følger ikke blev katastrofale.

Det københavnske Dagblad »B. T.« har i den Anledning underkastet vor Generaldirektør et Interview, som ifølge Bladets Gengivelse har formet sig saaledes:

— Det er lige stærkt nok, siger Generaldirektør Knutzen, da vi læser det jyske Motorblads Artikel op for ham i Telefonen. Maa jeg spørge: Hvad Kontrol er der f. Eks. med Bilførere, der færdes paa Landevejene, med deres Arbejdstid o. s. v. Jeg tænker her nærmest paa Lastbiler.

*Bilerne her i Landet dræber hvert Aar mere end 300 Mennesker paa Landevejene — i Statsbanerne er der i mere end 5 Aar — siger og skriver fem Aar — ikke omkommet et eneste Menneske.*

— Hvad med Hensyn til Kontrol? spørger vi.

— Ingen Statsbanevogn kommer i Gang, uden at Maskinafdelingen har godkendt den og givet den Attest og staar inde for den. Og med Hensyn til Bredden af Gangene i Lyntogene, vil jeg blot sige, at Gangene der er betydelig bredere end Gangene i Rutebilerne, saa jeg forstaar ikke, at man tør vove at fremkomme med slige Angreb. Med Hensyn til Lyntogenes »Nat-Kørsel«. Ja, enhver, der kender til Forholdene, ved iøvrigt, at Lyntogene kun kører om Dagen. Dermed mener jeg, at de ikke er indrettet til Sovevogns-Kørsel, og saa kommer det Angreb med Hensyn til, hvad der kunde være sket om Natten, jo slet ikke i Betragtning. Det sidste Lyntog kommer hertil om Aftenen ved Midnatstid, og selv om det skulde være forsinket, maa Folk dog opholde sig i det fuldt paaklædte, og Situationen er altsaa akkurat som midt om Dagen.



## LYNTOGENE SIKRES YDERLIGERE MOD BRAND

Generaldirektoratet meddeler:

Det er nu besluttet, at det brændte 3-Vogns Lyntog »Kronjyden« skal genopbygges som 4-Vogns Tog, saaledes at »Kronjyden« fra ca. 1. Juli daglig kan køres af 4-Vogns Tog. Pladsantallet stiger herved fra 168 til 222, og Tilvæksten er væsentligst Fællesklassepladser.

Samtidig er der givet Statsbaneværkstederne Ordre til — foruden de Ændringer, der allerede er udført for at hindre Kortslutning i Lyntogenes Banemotorer — snarest muligt at udføre en Brandsikring af Vognbund og Ventilationskanaler i alle Lyntogene for det Tilfælde, at Kortslutning alligevel skulde opstaa.

## FRA MEDLEMSKREDSSEN

### Lyntogsassistenten.

I Dansk Lokomotiv Tidende Nr. 22 f. A. bringer Redaktionen en Artikel, som omtaler Betjeningen af Lyntogene, især Placeringen af den i disse Tog tjenestegørende Motorfører.

Jeg synes at finde Anledning til nogle Bemærkninger og kan i denne Forbindelse kun anerkende Foreningens Bestræbelser for at faa begge Lokomotivmænd placeret i forreste Førerrum. Det er beklageligt, at dette ikke kan lade sig gøre i større Udstrækning paa Grund af de Krav, der stilles til den assisterende Motorfører.

I f. Eks. et Tog som »Midtjyden« Ar.—Ng., der standser ved en Station ca. hvert 20. Minut, og hvor Pakrummet paa denne Strækning ligger i bageste Ende af Toget, er det jo noget der siger sig selv, at Opholdet paa forreste Førerplads vil blive ret problematisk for ikke at sige helt umuligt, naar Motorføreren under Ophold paa Stationerne skal være behjælpelig med Ekspedition af Rejsegods og under Kørslen føre Tilsyn med Belysning, Varmeregulering og — hvad der efter min Mening maa være den vigtigste af Motorføreren's Pligter næst efter Udkig fra Førerpladsen — Tilsyn i Maskinrummene, hvor de ca. 50 større og mindre roterende Maskiner er anbragt.

I Togene »Østjyden«, Sg.—Str., »Kronjyden«, Rd.—Fh., »Vesterhavet«, Sg.—Rj., og omvendt, og »Midtjyden«, Kh.—Str.—Kh., ikke at forglemme, er Forholdet det samme som ovenfor nævnt og særligt paa de angivne Strækninger. For de andre Togs Vedkommende er Forholdet lignende dog paa kortere Strækninger af Turen.

Jeg finder, at det for en samvittighedsfuld Lokomotivmand, som er sit Ansvar bevidst, er ubehageligt, naar der paalægges ham Arbejder, der under visse Forhold medfører Tilsidesættelse af de sikker-

hedsmæssige Funktioner. Paa dette Grundlag finder jeg det urimeligt, at Lyntogenes Motorfører skal afse Tid til Arbejder, der ligger helt uden for Lokomotivpersonalets.

Paa Motorfører-Skolen er det af vore udmærkede Lærere paalagt os Betydningen af at koncentrere sig om Gangen i det kostbare og ret komplicerede tekniske Apparat, som er placeret i vore dieselektriske Fremdrivelsesmidler, herunder ikke mindst Lyntogene. Jeg haaber derfor, at vor højtærede Generaldirektør maa indse Berettigelsen i Kravet om, at Ekspeditionen af Rejsegods overlades til Togpersonalet, saa Motorføreren faar sin faste Plads i forreste Førerrum ved Siden af Lokomotivføreren, og kun fjerner sig derfra, naar Maskineftersyn kræver det, og at Motorføreren efter hvert Maskineftersyn indtager sin Plads ved Lokomotivføreren's Side i forreste Førerrum, og at Rejsegodsekspeditionen overlades til det Personale, som udfører den i alle andre Tog.

Mif. II.

## Kender 1. Distrikt ikke Lokomotivfyrbøderne?

Ærede Redaktion, tillad mig denne lille Opsats for at give Plads for min Forbavselse over Distriktets Delen »Ret og Skel« mellem Lokomotivfører og Lokomotivfyrbøder.

Den 19. Maj 1938 kom der ved en Fejltagelse 2 Tog ind paa Intervallet mellem Ordrup og Klampenborg. Det forreste (Tog 657) holdt for Stop foran Kl. men Lokomotivfører E. B. Petersen og Lokomotivfyrbøder E. Hansen, som kom med det andet Tog i Intervallet (Tog 483), observerede det foran holdende Tog, og Tog 483 bragtes til Standsning. Denne Episode blev dengang omtalt i Dagspressen, som udtalte sig rosende om de to Lokomotivmænd, og det maa siges, at Lokomotivfører Petersen var yderst loyal overfor sin Lokomotivfyrbøder, idet han udtrykkelig gjorde opmærksom paa, at de maatte dele Rosen og Æren; de havde begge handlet hurtigt og beslutsomt, men det var Lokomotivfyrbøderen, som først havde set »Stop« et paa Kl. Stations fremskudte Signal. Ved personlig Samtale med Lokomotivfører Petersen har han bekræftet dette overfor mig.

Dette giver »et Kig« i det gode Samarbejde mellem Lokomotivpersonalet i Farens Stund. Saa meget desto sørgeligere er derfor Distriktets Opfattelse af Sagen.

Lokomotivfører Petersen har af Distriktet modtaget en anerkendende Skrivelse samt 100 Kr. i Dusør, men Lokomotivfyrbøder E. Hansen overhovedet intet. Hvorfor?

I vore Ordre og Bestemmelser staar tydeligt: »Naar et Tog nærmer sig en Station, skal den af Lokomotivpersonalet, der først faar Øje paa Stationens Mastesignal eller fremskudte Signal, henlede den andens Opmærksomhed derpaa«. Dette har Hansen, som jo er hans Pligt, ogsaa gjort, hvilket som bekendt førte til Petersens hurtige og resolute Opbremsning af Toget. Hvorfor skal saa Hansen ikke belønnes for sin Del af Pligtarbejdet? Tillad mig at

opstille det Tilfælde, at Hansen ikke havde set Signalet; havde Petersen saa naaet at standse sit Tog betids?

Vi har gennem Tiderne stadig modtaget Skrivelser fra Distriktet om Aarvaagenhed overfor Signalerne, hvilke jo tildeles saavel Lokomotivfører som Lokomotivfyrbøder. Dersom Hansen ikke havde set Signalet, og Petersen var kørt ind for Stop, saa havde Distriktet sikkert ikke glemt Lokomotivfyrbøderens Eksistens paa Maskinen. Det har vi jo flere Tilfælde for f. Eks. Uheldet ved Hedehusene, hvor Lokomotivfyrbøderen blev ikendt en Bøde for hans Forsømmelse ved Signalobservationen, ja, det er endog sket, at en Aspirant har faaet en Bøde for et Signaliagttagelsesforhold: selv om det ikke drejede sig om mange Kroner, saa er det sammen med en irettesættende Skrivelse jo ingen Fjer i Hatten.

Hvorfor saa gøre Forskel, naar det modsatte Tilfælde viser sig, og begge Mand paa Maskinen har vist sig deres Plads voksen. Iøvrigt haaber vi, at der fra Distriktets Side maa foreligge en Misforstaaelse, hvis ikke, fristes jeg desværre til at tro, at Administrationen har ladet sig inspirere af Artiklen i D. L. T. af 5. Sept. 1936, hvor omtales en Lokomotivfører, som modtog en Dusør paa 100 Kr. og senere delte med sin Fyrbøder. Dette var selvfølgelig kun til Lokomotivføreren Ros for hans Forstaaelse af det gode Forhold. Men det er jo dog ikke den Anerkendelse, vi er ude efter.

Jeg haaber herigennem at have bibragt Distriktet vor Opfattelse af Hansens Tilsidesættelse og imødeser med Forventning Forholdets Ændring.

M. P. Laur, Helsingør.

### Hvad man maa, og hvad man skal.

Den triste Ulykke den 28. December 1938, ved hvilken en ung Lokomotivfyrbøder blev dræbt, vil blive husket, saa længe alle nulevende Lokomotivmænd eksisterer.

Den synes nemlig saa meningsløs, og alene derfor kunne have været undgaaet.

At hele Spørgsmaalet »Kullempning« er bleven diskuteret i Forbindelse hermed er let forstaaeligt. Enhver, der kender lidt til praktisk Jernbanegerning, ved, at »hvad man maa«, og »hvad man skal« ikke staar i rimeligt Forhold til hinanden; men til daglig lukkes Øjnene for alle disse Overskridelser, og først naar Anledningen er der, sættes Fingeren paa det, man ikke maa.

Nu er det jo ikke saaledes, at Lokomotivfyrbøderen, naar han ikke kan naa flere Kul fra Fyrpladsen, sætter Skovlen og lader staa til. Nej, han søger selvfølgelig for, at der sker det, der i den givne Situation skal ske. Men netop derfor er det jo ogsaa, at det efterhaanden er bleven saadan, at dette med »Kullempning« baade i Tide og Utide, er ved at blive noget, som man ganske roligt overlader til Lokomotivfyrbøderen.

Da Lillebæltsbroen blev taget i Brug, og man begyndte at rationalisere Maskinløbet uden Hensyntagen til Personalet eller til, om Maskinerne nu ogsaa

kunde præstere de tilrettelagte Ture, meldte Spørgsmaalet om Kullempning sig for de Maskiner, der kørte igennem fra Aarhus til Nyborg.

Det blev dengang bestemt, at disse Maskiner skulde fyldes op med Kul saaledes, at der laa ca. 1 Tons bag de paamonterede Kasser; disse Kul blev saa lempet frem i Fredericia. Men da »E« Maskinerne blev taget i Brug, faldt denne Kullempning bort. Remisearbejderen, der hidtil havde lempet Kul paa de øvrige gennemkørende Maskiner, fik Paabud om, at der ikke maatte lempes Kul paa »E« Maskinerne.

Jeg skal her oplyse, at de tidligere gennemkørende Maskiners Tendere kun tager 0,5 Tons mindre end »E« Maskinens, saa det kan jo ikke være paa Grund af større Kulforraad, at Lempning ikke maatte finde Sted.

Der maa altsaa have været andre Aarsager, og jeg tager næppe Fejl, naar jeg formoder, at en vis Mand i Aarhus havde faaet den Idé at indlægge sig stor Fortjeneste ved at benytte »E« Maskinernes Indsættelse i Driften til at lade Kullempningen i Fa. bortfalde.

Forsynet med en »Hakke« optraadte en Søndags-sportsmand en Dag i Tog 60 fra Ar. til Ng. og forsøgte, lig en anden Træner, at oplære Lokomotivfyrbøderne i at lempe Kul under Kørslen; ganske vist ikke oppe i Tenderen, men fra Fyrpladsen.

Der er nu det at sige dertil, at en Sportsmand, der frivilligt driver en Sport, kan holde op, naar han bliver træet, det kan derimod den Mand ikke, der daglig skal drive »Sporten« som Arbejde og endda paa en meget længere Strækning.

Dernæst maa man jo ogsaa tage Vejrforholdene i Betragtning. Under en Sne- og Frostperiode, som den vi er inde i, hvor Kullene paa Grund af Farten fryser haardt sammen, er det næsten en fysisk Umulighed at »hakke« Kullene frem. Jeg blev forleden Morgen kaldt op paa Tog 20's »E« Maskine — der forresten samme Morgen var ca. 2 Timer forsinket — hvor en udmattet Lokomotivfyrbøder viste mig det sammenfrosne »Suns«, som han under Kørslen havde maattet helt op i Tenderen for at grave frem. Selv under saadanne Vejrforhold var der ikke taget Hensyn til, at Lempemanden i Fa. under Opholdet dér kunde have lempet frem, mens Lokomotivfyrbøderen var beskæftiget med Eftersmøringen.

Om Sommeren, hvor der jo, som saa ofte nævnt, er ulideligt varmt paa »E« Maskinerne, er det lige saa umenneskeligt et Arbejde at paalægge Lokomotivfyrbøderen at lempe Kullene frem under Kørslen, rent bortset fra, hvad De, Hr. Sportsmand, syntes at have glemt, at Lokomotivfyrbøderen jo ogsaa skal være Lokomotivføreren behjælpelig med Udkigget, hvilket han, paa Grund af at han ikke har Øjne i Nakken, ikke kan være i den Tid, han »hakker«. Ja, under visse Forhold har vi endda Ordre for, at vi ikke maa lempe Kul, men fuldstændig skal hengive os til dette ene: at være behjælpelig ved Udkigget (Ordre P. 5, Side 30).

Og saa lidt om Eftersmøringen i Fa.

Der er jo som bekendt opfundet Eftersynene a og b m. fl.

Eftersyn 1 a skal i Følge Ordren gives *mindst* en Gang i Døgnet; men af Hensyn til den størst mulige Rationalisering af Maskinløbene og af Personalets Tjeneste synes dette at være indskrænket til højst en Gang i Døgnet altsaa til det mindst mulige og ofte udført af fremmed Personale.

Man skulde dog tro, at en Maskine, der skal køre fra Ar. til Ng, og efter et Ophold paa ca. 6 Timer atter skal køre tilbage til Ar., skulde kunne tiltrænge 1 a baade i Ng. og Ar., hvilket derfor burde anordnes; men dette er ingenlunde Tilfældet. F. Eks. faar Tog 20's Maskine 1 a i Ar. og efter ca. 6 Timers Ophold i Ng 1 b. At dette ikke er tilstrækkeligt er indlysende selv for den, som har lavet Maskinløbet. Derfor paa-bydes det Lokomotivfyrbøderne at eftersmøre de indvendige og uadvendige Stanglejer under Togets Ophold i Fa. Et ikke helt ufarligt Arbejde paa en stærkt trafikeret Stationsplads. Et Tilfælde har der været, hvor et Rangertræk tørnede mod en Maskine, hvor en Lokomotivfyrbøder var beskæftiget med Eftersmøring. Det resulterede i en Skrivelse om Paapasselighed under Arbejdet med Eftersmøringen. Men hvem kan vare sig mod Overlast forårsaget af andre.

Det naturligste vilde selvfølgelig være, at hvis Maskinerne ikke kan gaa igennem, saa maa Løbet afbrydes i Fa., eller ogsaa maa de forandres, saa en effektiv Opsmøring paa Udgangsstationen gør det unødvendigt at foretage utidige Eftersmøringer omkring paa Stationspladserne.

Her mener jeg, der ligger en Opgave, som er al Paaskønnelse værd, om ikke af Hensyn til Lokomotivfyrbøderens Liv og Lemmer saa dog af Hensyn til Kone og Børn.

Derfor, ingen utidige Kullempninger og Eftersmøringer. Men et virkeligt forsvarligt Maskinløb med den nødvendige Tid til Reparation, Eftersyn og Kullempning paa de rigtige Tider og udført af det til de forskellige Arbejder bestemte Personale.

Nyborg, den 7. Januar 1939.

*Carl Schmidt.*

Vi vil gerne gøre opmærksom paa, at det, helt siden Org. for mere end 20 Aar siden fik Lokomotivfyrbøderne fritaget for Kullempning paa Depotterne, stadigt har været saaledes, at de selv skulde foretage Lempningen uden for Depotets Omraade — d. v. s. under Ophold paa Mellestationer —; men det er en saare mangelfuld Forstaaelse af, hvad Ret og rimeligt er, naar 2. Distrikt ved rationaliserede Maskinløb paalægger Lokomotivfyrbøderne Kullempning paa Stationer, hvor de uden disse ændrede Maskinløb vilde være fritaget herfor. En saadan Adfærd er os ubegribelig, men vi har i nogen Tid beskæftiget os med Spørgsmaalet.

Hvad angaar Eftersmøring undervejs, da kan saadan næppe helt undgaas. Maskinen bør naturligvis være Genstand for Tilsyn under Rejsen og om fornødent smøres; men vi finder det uheldigt, at Distriktet *beordrer* Lokomotivfyrbøderne til paa Mellestationer at kravle ind under Maskinen; naar der skal køres over saa lange Strækninger, har Perso-

nalet et rimeligt Krav paa, at Smøreindretningerne er tilsvarende indrettet. Vedrørende de af C. S. omtalte Forberedelsestider kan vi ikke forstaa, hvorfor Personalet til Tog 25 ikke kan faa 75 Min. Forberedelsestid. Denne skal gives *mindst* en Gang i Døgnet paa Hjemstedet, og vi kan ikke se, at 1. Turs 6. Dags Personale paa noget andet Tidspunkt faar Eftersyn 1 a. Ordlyden i Skemaet paa Side 177 i Ordre P 71 tilkendegiver jo, at det er Personalets Hjemsted og Personalets fremmed Depot der er Tale om; men skulde 2. Distrikt hævde, at der menes Maskinens Hjemsted, saa maa det jo da ogsaa forstaa Eftersyn 1 c paa samme Maade; dette vil da komme til at betyde: »Paa fremmed Depot, naar Lokomotivet overtages af andet Personale«, og i saa Tilfælde skal der ogsaa gives 75 Min. Forberedelsestid.

*Red.*

### Svar til Hr. Motorfører P. Jensen.

I Lokomotiv Tidende Nr. 1 finder min Kollega P. Jensen sig foranlediget til at skrive en Artikel med Overskriften: »Betragtninger ved Aarsskiftet«. Jeg beklager meget, at Jensen i den Artikel søger at højne sig selv paa Bekostning af sine Kolleger, og der er vel nærmest tænkt paa undertegnede, som har taget Initiativet til det Tillidsmandsmøde, der omtales som Fredericia Mødet.

P. Jensen skriver, at der fra en Kategoris Side har været Tilløb til Utilfredshed. Jensen søger her at bibringe de øvrige Medlemmer af Dansk Lokomotivmands Forening den Opfattelse, at vi har været utilfredse med Organisationens Arbejde, og at dette altsaa skulde være Grunden til det afholdte Møde; dette er i Strid med Sandheden. Anledningen til, at der her fra indkaldtes til Møde, var den, at jeg var utilfreds med, at der ingen virkelig Enighed var indenfor Motorførernes egne Rækker; man maatte kunne blive enige om til den kommende Kongres at indsende Forslag, der skulde være af en saadan Art, at de ikke var ensidig prægede, hvad der tidligere har været for meget af fra den Kategori, jeg tilhører, der tænkes her paa, naar der har været stillet Forslag om bedre lønningsmæssig Placering, at der saa samtidig har været forlangt, at Stillingsbetegnelsen Motorfører bibeholdes, og muligvis endvidere at Motorførerancienniteten opretholdes. Det er Ting, man skal bort fra, naar der skal skabes gode Forhold; naar Tiden kommer, maa vi have Bundancienniteten indført, saaledes at alle Medlemmer indenfor Organisation kan faa den Ret, de kan tilkomme, det var det, Mødet var indvarslet for, og hvad der forøvrigt ogsaa opnaaedes Enighed om.

P. Jensen skriver endvidere, at det Møde, der er afholdt, maa opfattes som værende i Strid med Organisationens Love, jeg vil blot gøre Jensen opmærksom paa, at Mødet ikke var ulovligt, da var det nemlig ikke bleven afholdt, vi regner os selv for saa gode Medlemmer af Organisationen, at vi ikke foretager noget ulovligt. P. Jensens sidste Bemærkninger om, at der ved hver Depot kun skulde være een Afdeling,

hvor samtlige Kategorier var repræsenteret, deler jeg fuldtud, da ingen mere end jeg ønsker et fordrageligt Samarbejde.

Fredericia, i Januar.

*J. H. Pedersen.*

Til Orientering for den ærede Indsender skal vi oplyse, at det ikke er P. Jensen alene, men et betydeligt Antal af Organisationens Medlemmer som ikke føler sig altfor sikre paa det omtalte Mødes Berettigelse i H. t. vore Love.

*Red.*

### Et sidste Gensvar til Hr. Th. Jensen.

Ved at se paa Th. Jensens sidste Betragtninger mindes jeg fra min Skoletid min Grammatiklærers medlidende Skuldertræk overfor dem, der ikke kunde følge med i Tiløgnelsen af Modersmaalet, naar han overfor dem sagde: »Ja, Børn, det danske Sprog tales og skrives med Besværlighed af det danske Folk, og jeg har ofte sidenhen i Livet maattet give min gamle Lærer Ret.

Om Th. Jensens sidste Indlæg har et Par Kolleger, der har fulgt vor Pennefejde, og som jeg i alle Henseender anser for at have Forstand paa, hvad de taler om, sagt, at mere forvirret og forvrøvlet Tøjeri skal man lede længe efter, — og jeg for min Part vil ikke modsige dem.

Endskønt Th. J.s Argumentation ikke indbyder til videre Drøftelse, skal jeg dog — selv om jeg ikke venter mig noget Held deraf — gaa ind paa nogle Punkter.

Jeg nævnte i mit Indlæg, at jeg ikke kendte Th. J.s Æresbegreber. Enten maa Th. J. være inficeret af den ikke ukendte Ordblindhed og Orddøvhed, naar han som Hovedmotiv tillægger mig Nedrakning af Motorførerne. Enhver uheldet maa da kunne se, at jeg overfor Generaldirektørens mere end rosende Omtale af Motorfolkene paa samtlige Damplokomotivføreres og egne Vegne, men naturligvis med Undtagelse af Th. Jensen, har handlet i Nødværge. Der maa altsaa være en Defekt ved Th. J.s Æresbegreber.

Dernæst nævner Th. J. at kende mig fra vore yngre Dage, men det turde være en overflødig Bemærkning — for ikke at sige noget andet, at det er af ældre Dato end »Motorernes Æra«.

Man kan atter konstatere Th. J.s Ordblindhed, naar han ikke kan se, at Motorspørgsmaalet som nævnt ikke har min personlige Interesse, men at det er *hele Lokomotivpersonalets Vel*, jeg har haft for Øje. Kan Th. J. give mig nogen Fornuftgrund, hvorfor nogle Lokomotivførere har gaaet i Reserven i op til 18 Aar, og med hvilken moralsk Ret og Beføjelse har andre kun ved et Magsprog erhvervet sig en kunstig Anciennitet, der har forhindret »de 18-aarige« i at gaa i Tur?

Th. J. er enig med mig i det beklagelige, som Forholdene har udviklet sig for Lokomotivførerne i Reserven paa Gb., og nævner i samme Forbindelse, at

det ikke er decideret (skal vel være isoleret)\*) københavnsk, men naar Th. J. er enig med mig deri, vilde der saa ikke være al Anledning til for den gode Organisationsmand, som jeg formoder Th. J. er, at faa disse uretfærdige Forhold rettet, eller mener Th. J., at vi blot lydigt og ærbødigt skal bøje Nakke og tage med Tak mod, hvad Ledelsen monne byde os? Dette er Slaveri — ikke Demokrati.

Naar Th. Jensen til Slut forsøger at være morsom og citerer de velkendte Strofer af det kendte Børnerim og mener i Aanden at se mig i sidste Linie, ja, da tror jeg, at de ca. 300 Lokomotivmænd, jeg i sin Tid har bistaaet til Lokomotivførereksamen, samt andre jeg sidenhen har bistaaet med Raad og Daad, vil fritage mig for at være identisk med det Fantom, Th. J. i Aanden har set. Vel har jeg haft og har endnu mine egne Meninger om mange Ting, men det har vel ethvert Mandfolk, der er rede til at forsvare dem.

Ja, hermed anser jeg denne Fejde for mit vedkommende — ihvertfald hvad Th. Jensen angaar — for afsluttet, idet jeg anser en Videreførelse for formaals- og ørkesløs, idet jeg tror, at Th. Jensen er af den Type Debattører, der hellere vil ramme ved Siden af, end slet ikke at ramme.

Den 11. Januar 1939.

*H. P. Hansen.*

\*) Det maa sikkert hero paa en fejl Udlægning af Ordene, naar H. P. H. vil rettede Th. Jensen paa dette Punkt. Decideret betyder bl. a. »afgjort«, »udpræget«, og det er da rigtigt, at det Forhold, at Damplokomotivførerne som Følge af Motoriseringen kommer senere i Tur, ikke er udpræget københavnsk; det kendes ogsaa andre Steder.

*Red.*

### NYT MARKETENDERI PAA GB.

Den 16. December f. A. indviedes et nyt Markettenderi paa Godsbanegaardens Maskindepot, og det maa siges straks, at dette nye Spiselokale for Lokomotiv- og Remisepersonalet er overordentligt tiltalende.

Det er det tredje københavnske Markettenderi, som er bygget i de senere Aar. Forgængerne var i Eng-have Remise og i Helgoland Remise, men medens det disse 2 Steder drejede sig om nyoprettede Markettenderier, saa tjener Gb.'s nyopførte Markettenderi til Afløsning af det, som indrettedes for 17—18 Aar siden, da Værksted- og Remisearbejdernes Fællesorganisation og vor Organisation i Fællesskab overtog Driften af Markettenderierne i Gb. Remise og i Centralværkstedet.

Det nye Markettenderi ligger i en særlig Bygning uden for Lokomotivremisen. I Spiselokalet, som er ca. 15 × 7 m, er anbragt 24 smaa Borde med 4 Stole til hvert Bord, saa der ialt er 96 Siddepladser. Der er fem meget store 3-rammede Vinduer, saa Lyset rigtigt kan strømme ind. Væggene er i ca. 2 m's Højde beklædt med lyse cellopolerede Birketræspaneler, oven over disse er Væggene holdt i lysegrøn

Farve, Stole og Borde er ogsaa holdt i lyse Naturtræs-farver. Gulvet er farvet Asfalt, hvilket skal være det nyeste ny paa Gulvbelægningsomraadet.

Som man vil kunne forstaa heraf, er det et lyst og tiltalende Lokale, de Mennesker, som spiser deres Mad eller drikker en Kop Kaffe i Gb. Marketenderi, nu har faaet til Ophold under Maaltiderne.

Salget af Marketenderiets forskellige Varer foregaar ved 2 forskellige »Udsalg«, som er anbragt umiddelbart ved Siden af hinanden.

Udleveringsrum, Køkken, Opvaskerum m. v. lægger Beslag paa ca. 65 m<sup>2</sup>. Ogsaa disse Lokaliteter er lyse og venlige, dertil er de yderst praktisk indrettet. Vi skal eksempelvis anføre, at i den Afdeling, hvorfra Salg af Øl, Mælk m. v. foregaar, er der Køleskab under hele Disken, og i Opvaskerummet er der Varmeskab til Tørring af det afvaskede Porcelæn.

Der lød da ogsaa kun Lovord fra de ca. 150 Lokomotivmænd, Haandværkere og Remisearbejdere, som var til Stede ved Indvielsen, i hvilken Trafikministeren, Generaldirektøren og en Række Repræsentanter for Administrationen ogsaa deltog.

Laur. Hansen gav en Oversigt over Marketenderiets Tilblivelse, og der blev holdt Lykønskningstaler af Trafikministeren, Generaldirektøren, Soph. Jensen o. a.

Sophus Jensen understregede, at Lokomotivmændene og Værksted- og Remisearbejderne altid havde staaet Ryg mod Ryg: her var atter et forenet Resultat. Takkede Minister og Generaldirektør for den Indsats, de havde øvet for Fremskaffelsen af Marketenderiet.

Trafikminister Fisker ønskede til Lykke med de nye, smukke Lokaler. Han pegede paa, at det Arbejde, som Lokomotivmændene og Værksted- og Remisepersonalet udfører, er en ansvarsfuld Gerning. Den moderne Arbejdsgiver maa derfor forstaa at give sit Personale lyse og tiltalende Spiselokaler, og han gav Udtryk for Haabet om, at Personalet vilde forstaa at værdsætte det Gode, saadanne pæne Lokaler var,

og behandle dem derefter, saaledes at han, naar han om 2—3 Aar kom paa Besøg i Marketenderiet, stadig kunde finde det i pæn og tiltalende Stand. Ministeren udtalte yderligere, at naar det var lykkedes de Organisationer, som driver Marketenderiet (vor Organisation og Værkstedsorganisationerne) at faa gennemført denne Forbedring nu, saa var det fordi Ledelserne havde forstaaet at afpasse deres Krav fornuftigt. Det er nemlig ikke nok, at Tillidsmændene fremsætter Krav, de skal ogsaa være vel underbyggede. Han opfordrede Personalet til at slutte op om Organisationerne og deres Ledelser.

### Fællespropaganda for de 3 kooperative Forsikringsforeninger ved D. S. B.

#### Protokol.

Lørdag den 29. Oktober 1938 Kl. 19 afholdt Styrelserne for de under Statsbanerne virkende kooperative Forsikringsforeninger en Sammenkomst efter Indbydelse af Statsbanepersonalets private gensidige Hjælpekasse.

Til Stede var:

*Fra Uheldsforsikrings Foreningen:* Regnskabsfører Chr. Schmidt, Forretningsfører Ch. Petersen, Haandværker Laur. Hansen, Vognopsynsmand R. Andersen, pens. Togfører N. P. Christensen.

*Fra Forsikringsforeningen:* Sekretær P. Vejre, Lokomotivfører L. M. Schmidt.

*Fra Hjælpekassen:* Hovedkasserer R. Kantsø, Stationsforstander D. Høgsgaard, Trafikkontrolør L. M. Poulsen.

Lokomotivfører Sophus Jensen og Sekretær Chr. Vejre havde sendt Afbud paa Grund af Bortrejse til Udlandet.

Kantsø bød Velkommen, Tanken med denne Sammenkomst var at bringe en Forhandling i Stand mellem de 3 Forsikringsforeninger om Agitation for flere Medlemmer, tænkte sig en almindelig Generaldebat om Spørgsmaalet, hvorefter der muligvis nedsattes et lille Udvalg, en Mand fra hver Forening, vi møder ikke med noget bestemt Forslag.

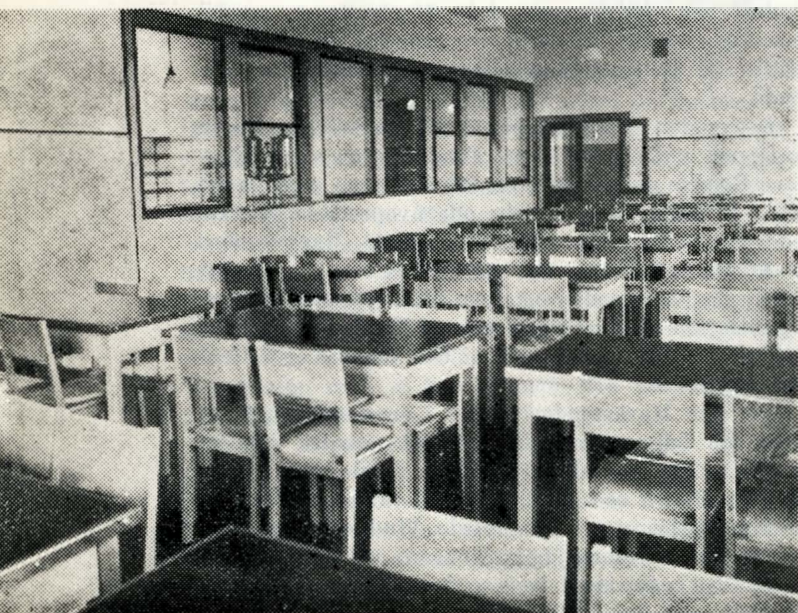
Vi har Skades (Uhelds) Forsikring  
Brand-, Tyveri- og Ansvarsforsikring, samt  
Begravelsesforsikring.

der nu arbejder i spredt Fægtning, der maa kunne finde et mere ensartet Arbejde Sted, selv om Hjælpekassen har sin lovfæstede Aldersgrænse for Indmeldelse.

Man kunde f. Eks. tænke sig en fælles Tryksag i Kortform, hvortil de 4 Organisationer skulde give sin Tilslutning, dertil en fast kort Opsats i Fagpressen, selvfølgelig ikke i hvert Nummer. Beder om en Udtalelse fra de øvrige Kasser og fra Organisationerne.

Høgsgaard kunde som Næstformand i Forsikringsforeningen give Kantsøs Udtalelser sin Tilslutning, lovede at »Hjælpekassen« skulde komme i »Vor Stand«s Rubrik om Foreninger.

»Forsikringsforeningen« sender Opslag ud til alle





nyansatte. Gør nærmere Rede for Forholdet mellem »Forsikringsforeningen« og den gamle Brandforsikring, anbefaler stærkt en samlet Agitation.

*Laur. Hansen.* »Værksteds- og Remisearbejderne«, giver ogsaa sin Tilslutning samt en fast Rubrik, men ikke med for smaa Typer, pænt udstyret f. Eks. med Glicheer.

*Chr. Schmidt* slutter sig til Laur. Hansens Udtalelser, Uheldsforsikringsforeningen kan dog ikke nøjes med en Reklame paa et lille Kort af Hensyn til de forskellige Fareklasser m. v., omdeler en i sin Tid udsendt Tryksag, Foreningen har foretaget Agitation paa vidt forskellige Maader.

Foreningen har aarlig ca. 500 Sager, de er alle rent individuelle, og maa hver behandles paa sin Maade.

*L. M. Schmidt* slutter sig til Tanken om Fællesreklame og Udvalg. Til alle nye Medlemmer i Organisation (Lokomotivmændene) udsendes, samtidig med Optagelsen, Reklame for Forsikringsforeningen, henstiller at dette ogsaa sker for de andre Kasser.

Kan Opfordring ikke udsendes til samtlige Medlemmer i Organisationerne?

*Chr. Schmidt* anbefaler Sagens Videreførelse f. Eks. gennem Opslag paa samtlige *Opholdsstuer* og gennem Agentvirksomhed samt mere intimt Samarbejde. Det bedste Resultat giver »Agentprovision«.

*Høgsgaard* tilsiger et kommende 3 Mands Udvalg Jernbaneforeningens og »Vor Stand«s Støtte. Ordet »kooperativt« maa behandles med Varsomhed. Udvalget maa være i Kontakt med Organisationerne.

*Laur. Hansen.* Man bør koble Billeder til Rubriken, henstiller Konkurrence om en saadan Billedrubrik, *alle* maa med paa een Gang, ikke en ad Gangen.

*Ch. Petersen* anbefaler stærkt, at Chr. Schmidt kommer med i Udvalget. Anbefaler Cirkulærer, Opsatser i Fagpressen — begynd med det samme. Lommebøgerne bør indeholde en Bekendtgørelse, saaledes som Forbundets Lommebog allerede gør det.

Men alt dette er kun *Støtteforanstaltninger*, Hovedsagen er Tilvejebringelse af en Stab Agenter, den *personlige* Paavirkning er den afgørende, den økonomiske Interesse er nu Nr. 1 for Agenterne.

*Vejre* redegør for Agitationsformen indenfor Forsikringsforeningen og oplyser om dens Resultater.

*Kantsø* takkede for Tilslutningen.

Hver Forening maa udpege sin Mand, kan vel i nærmeste Fremtid vente at faa at vide, hvem det bliver. Hver Forening maa selvsagt bevare Retten til særlig Agitation for sin Forening.

*Chr. Schmidt* foreslaar, at Personerne vælges nu, maa indtrængende anbefale, at Ch. Petersen, som den kommende Forretningsfører for Uheldsforsikringsforeningen, kommer til at repræsentere denne.

*Kantsø* kan anbefale, at Personerne udpeges nu.

*Ch. Petersen* mener, at Udvalget bliver for ensidigt, naar han bliver Medlem af det.

Herefter vælges til Medlemmer af Udvalget: *Kantsø, Laur. Hansen og Chr. Vejre.*

*Kantsø* slutter herefter Mødet med Tak for Forhandlingen.

*L. M. Poulsen.*

## OPLYSNINGSARBEJDETS FORSKELLIGE OPGAVER

Naar Talen er om Opgaver eller Emner inden for Oplysningsarbejdets Rammer, er det ikke altid lige let at finde netop det, som interesserer Flertallet. Ganske vist har Kongressen (Medlemmerne) paalagt et Udvalg at iværksætte Oplysningsarbejde i Tilslutning til Arbejdernes Oplysningsforbund, men ellers er der ikke paabudt noget i bestemt Retning: Emnerne er altsaa valgfri.

Nu skulde man jo mene, at Ting som: Fagforeningskundskab, Samfundslære og Samfundøkonomi var det, som laa nærmest, men disse Emner synes ikke at friste vore Medlemmer. Det skal ogsaa villigt indrømmes, at der er mange andre Ting, som kan drøftes, og hvor Traadene knyttes eller burde knyttes til de omtalte Emner; f. Eks.: Sang, Kunst, Litteratur, Moral o. s. v. Lad os engang se paa de 3 sidstnævnte.

Det er muligt, at man vil sige, det er Emner, som der skal særlig Forstand og Indsigt til for at drøfte: thi der er snesevis af Bøger om hvert af dem, og dette er rigtigt, men tænkes kunde det, at Tingene alligevel ikke var saa svære, som man tror.

Grundelementerne for Kunst maa være og er: Sans for Symmetri og Ligevægt. Og det som skabes af Kunstneren maa være et Udtryk for Følelser og Forestillinger, som er tilknyttet Virkeligheden: det kan dog ogsaa være fri Fantasi, hvilket f. Eks. gælder den Kunst, som er tilknyttet Mytologi. Oltidsfundene og Museer vidner om, at selv Folk paa et primitivt Stade har været Skabere af Kunst. Der er selvfølgelig mange Grupper af Kunst, saasom Maler- og Billedhuggerkunst, Arkitektur, dekorativ Kunst o. s. v.; det vilde føre for vidt at komme ind paa hvert enkelt af dem: men den Kunst, som har blivende Værdi, den klassiske, giver altid fælles Udtryk for f. Eks. en Nations Aand, Karakter og Sindelag. Kunstens Maal maa derfor være Kultivering og Sans for det æstetiske. Det sidste maa da hjemle os Ret til at mene, at alle Mennesker forstaar Kunst, thi der er jo intet Bevis for, at Mennesker, som lever paa ret ukultiverede Steder ikke har Sans for det skønne, derfor er den sande Kunst altid en levende Del af vort eget Jeg.

Jeg skal give et Par Eksempler paa, at Kunst kan opfattes af alle, saavel den Kunst som er tilknyttet Virkeligheden som den fri Fantasi! Der er mange Lokomotivmænd, som har været stationeret i Gedser, hvor Naturen jo er barsk; men den som har iagttaget en Solnedgang over Rødsand og tænkt sig dette Syn med al sin Farvepragt og Naturskønhed overført paa Lærred vil ogsaa vide, at alle, som saa et saadant Billede, vilde udbryde: »Dette er Kunst!« Hvor meget den enkelte vilde nyde Skuet bliver noget andet; men alle vilde have det fulde Udbytte deraf.

Et andet Eksempel, hvor Fantasien er raadende og det æstetiske er udeladt, skal nævnes. Den, som har foretaget en Promenade fra Svendborg til Høje Bøge, vil i Strandparken have set en mægtig Skulptur af selve Generalen for det hedeste Hede. Kunstneren giver her Iagttageren et levende Billede af

alt det ondes Ophav, saa man fyldes med Væmmelse ved Synet, og der opstaar i en Tanken om at erklære alt ondt Krig. Kunstnerens Tanke er herved gjort til Virkelighed.

Et tredie Eksempel paa, at alle forstaar Kunst. Kunde man tænke sig en Komponist komponere en Symfoni uden at være i Samklang med det, som gav ham Inspirationen? Hans Tanke var jo at naa ind i det dybeste i Folkets Sjæl.

Disse Eksempler turde være Bevis for, at sand Kunst opfattes af alle, og at vi har god Grund til at beskæftige os dermed, ja, maaske endogsaa Pligt dertil; men alt hvad der er knudret, usymmetrisk og uæstetisk skal der sikkert en vis Forstand til at forstaa Kunsten i.

Litteraturen kan i sin Oprindelse siges at være Aandsfrembringelsernes Overlevering i Skrift og Tryk. I en mere udsøgt og sammentrængt Form fremkommer Skønlitteraturen, alt efter som de æstetiske og psykologiske Synspunkter gøres gældende, og ud fra disse Grundsætninger følger igen den faglige og videnskabelige Litteratur, thi bag disse maa og skal ligge ideelle Grundsætninger. Heraf følger, at alle litterære Værker selvsagt ligger højere end den Litteratur, som hiløt er af underholdende Art. Uden at kaste Vrag paa denne sidste, kan den dog let blive farlig samfundsmæssigt set, saafremt den placeres højere i Rang, end den egentlig hører hjemme: den klassiske, videnskabelige og faglige Litteratur maa, saafremt en Forsumpning skal undgaas, altid paa afgørende Maade have Overtaget.

Man vil maaske spørge, hvorledes kan man afgøre, om det f. Eks. er Skønlitteratur man har for sig? Dette afgøres ganske nemt og af hvem som helst, thi den er altid i Harmoni med det uselviske og sande i Mennesket.

Moral er et vidt Begreb, der er jo saa at sige Moral næsten i alt, saavel i Dyden som i Lasten. I Kunsten ser vi Fremstillingen i det gamle Skuespil (Spillet om Enhver); men det jeg her ønsker at pege paa er, at Moral og Etik er forskellige og dog ligner hinanden. I vore Handlinger anlægger man jo altid et moralsk Begreb om Ret eller Uret, men der er intet til Hinder for, at Moralen kan komme Uretten til Hjælp, man ser det saaledes ved forskellige Afgørelser, ja, man erkender det endogsaa, men for fremtidige Tilfælde lader man Uretten blive til Ret; man vil saaledes se, at ved Moral forstaar man Handlemaaden.

Etik har derimod sit Udspring fra det inderste i vor Person. Ganske vist savner man en bestemt Maalestok for saavel Moral som Etik, men ved at følge eller erkende den Grundsætning, at som vi selv ønsker at blive behandlet, skal ogsaa andre behandles, vil man finde Maalestokken, og man vil igen udlede deraf, at det, som skaber den største Lykke for de flest mulige Mennesker, er Grundsætningen til det Ideelle. Dermed er ingenlunde sagt, at Paradiset oprinder, men vi er paa Vej mod Retfærdighed, og da vi jo selv ønsker at fritages for alt, som er af det onde, hvorfor saa ikke overføre den samme Tanke paa vor Næste. Den Pligtfølelse eller Paavirkning, som ud-

springer fra vort inderste, kan i ydre Form se ud som uovervejet Handlemaade, men sidder man denne Paavirkning overhørig, saa fremkommer der en daarlig Samvittighed, eller om man vil, en ubehagelig Følelse. Etik bliver altsaa det som giver Handlingsmotivet den rette Moral.

Det bærende og værdifulde i Kunst, Litteratur og Moral er saa nøje sammenknyttet at undlod man den ene Del, vilde der ikke blive noget samlet Hele.

Derfor er ogsaa enhver Renaissance, i hvilken Form den end findes, inspireret af dens oprindelige Grundsætninger.

Torbenfeldtsvej, i December 1938.

P. Sessing.

## STATSBANEPERSONALETS SYGEKASSE

### Bestyrelsesvalget.

Til Valg af Bestyrelse for Sygekassen for Perioden 1. April 1939—31. Marts 1943 indkom kun een Kandidatliste, nemlig en af Dansk Jernbaneforbund, Jernbaneforeningen, Dansk Lokomotivmands Forening og Værksteds- og Remisearbejdernes Fællesorganisation indsendt Fællesliste. De paa denne Liste opstillede Kandidater og de for disse opstillede Suppleanter er herefter valgt uden Afstemning.

Sygekassens Bestyrelse — samt Suppleanter til denne — bestaar fra 1. April 1939 af Formanden, Trafichef E. Terkelsen, samt følgende:

#### Repræsentanter valgt af de ubemidlede Interessenter:

1. Godsekspeditor J. J. Bjerring, Nyborg,  
1. Suppleant: Kontorassistent Fru O. E. Steffensen, Generaldirektoratet.
2. " Trafikassistent C. A. A. Larsen, Hovedbanegaarden.
2. Banearbejder Th. E. Frederiksen, Herning,  
1. Suppleant: Banearbejder N. A. Jensen, Aarhus.  
2. " Banearbejder S. Jørgensen, Næstved.  
3. " Ekspedient Alf. S. Kristensen, Bylderup Bov.
3. Snedker H. Laur. Hansen, Centralværkstedet, København,  
Suppleant: Maskinarbejder I. P. Nielsen, Centralværkstedet, København.
4. Kobbersmed C. Chr. Holm, Centralværkstedet, Aarhus,  
Suppleant: Remisearbejder J. K. Kristensen, Aarh. H.
5. pensioneret Banearbejder N. Chr. Madsen, København,  
1. Suppleant: Banearbejder S. Jørgensen Næstved.  
2. " Banearbejder N. A. Jensen, Aarhus H.  
3. " Ekspedient Alf. S. Kristensen, Bylderup Bov.
6. Lokomotivfører Frode Nielsen, København,  
1. Suppleant: Lokomotivfører Soph. Jensen, Fredericia.  
2. " Lokomotivfører V. T. A. Johansen, Aarhus H.

7. **Vognopsynsmand H. C. Nielsen, Hovedbanegaarden,**  
 1. Suppleant: Matros V. E. Hansen, Gedser.  
 2. » Overskibsfyrbøder O. B. Johansson, Korsør.  
 3. » Ekspedient Alf. S. Kristensen, Bylderup Bov.
8. **Jernbanepakmester H. C. Pedersen, Aarhus,**  
 1. Suppleant: Jernbanepakmester O. J. Bentsen, Hovedbanegaarden.  
 2. » Jernbanepakmester N. J. Olsen, Fredericia.  
 3. » Ekspedient Alf. S. Kristensen, Bylderup Bov.
9. **Ekspedient Th. Pedersen, Nørager,**  
 1. Suppleant: Pakhusformand L. G. Jensen, 2. Distrikt, Aarhus.  
 2. » Rangerformand M. A. Dalager, Nyborg.  
 3. » Ekspedient Alf. S. Kristensen, Bylderup Bov.
10. **Ekspedient Ch. O. Petersen, Enghave.**  
 1. Suppleant: Overportør N. Meldgaard Kristensen, Godsbanegaarden.  
 2. » Overportør J. K. Jensen, Hovedbanegaarden.  
 3. » Ekspedient Alf. S. Kristensen, Bylderup Bov.

*Repræsentanter valgt af de bemidlede Interessenter:*

1. **Auditør K. B. Hansen, København,**  
 1. Snppleant: Lokomotivfører Soph. Jensen, Fredericia.  
 2. » Trafikkontrolør A. L. Ohmeyer, Generaldirektoratet.  
 3. » Stationsforstander J. Duus, Tølløse.
2. **Trafikkontrolør C. J. M. Wieth, 1. Distrikt.**  
 1. Suppleant: Lokomotivfører Soph. Jensen, Fredericia.  
 2. » Trafikkontrolør A. L. Ohmeyer, Generaldirektoratet.  
 3. » Stationsforstander J. Duus, Tølløse.

**A. O. F.s Korrespondanceskole.**

Naar Vinteren efter Jul og Nytaar rigtig sætter ind, kommer Oplysningsarbejdets bedste Tid.

Vi gør opmærksom paa, at et Kursus ved Arbejdernes Oplysningsforbunds Korrespondanceskole udmærket kan paabegyndes efter Nytaar og alligevel gennemføres i god Tid inden Foraaret, idet Skolen i indeværende Vinter har indført en Forbedring i »Forretningsgangen«, som gør, at der ingen Tid gaar til Spilde ved Forsendelsen af Brevene og disses Rettelse af Lærerne.

Korrespondanceundervisningen foregaar gennem Breve, saa enhver kan deltage i Undervisningen uden Hensyn til, hvor han bor. Og Eleven bestemmer selv, hvornaar og hvor længe ad Gangen han vil beskæftige sig med Studierne, saa Deltagelse i Kursus kan ikke komme i Vejen for noget andet. Eleven kan dyrke sit Kursus i sin Fritid, som det passer ham bedst, og Undervisningen foregaar hjemme i hans egen Stue.

Det koster kun 15 Kr. at gennemgaa et af A. O. F. Korrespondanceskolens Kursus, og der er følgende: *Skattevæsen, Arbejdsretten, Socialreformen, Samfundsøkonomi Regnskabsføring, skriftlig Dansk, Regning og Skrivning.*

Med stort Udbytte har man mange Steder dannet Studiekredse med et af Korrespondanceskolens Kursus som Emne.

Arbejdet i en saadan Studiekreds foregaar paa den Maade, at hver enkelt Deltager faar et Eksemplar af Undervisningsbrevene. Disse studerer han hjemme. Paa Mødefællestenerne udarbejdes Besvarelserne paa Spørgsmaalene i Fællesskab, og Studiekredslederen indfører de Svar, man er blevet enige om, i en Arbejdsbog, som indsendes til Rettelse.

Læreren fungerer paa den Maade som en Slags »Centralleder«. Alt Besvær med at finde Studiekredsleder og med at planlægge Arbejdet bortfalder derfor.

Og ved et saadant Arrangement bliver Kursus ekstra billig for den enkelte Deltager, idet der betales 15 Kr. for den første, men kun 3 Kr. for hver af de øvrige.

Korrespondanceskolens Undervisningsplan, som indeholder alle Oplysninger om Kursus og om Fremgangsmaaden ved Arbejdet samt Uddrag af tidligere Elevers Udtalelser, tilsendes gratis alle interesserede fra Arbejdernes Oplysningsforbund, Nr. Farimagsgade 11, København K. Tlf. Central 12887.



**Lokomotivfyrbødernes Anciennitetsrække.**

Paa Grundlag af de ved den i December 1938 afholdte Lokomotivfyrbødereksamen opnaaede Resultater blev Eksaminanterne opstillet i Rækkefølge saaledes:

- A. M. J. Hansen, Str.  
 P. A. Kristensen, Str.  
 P. S. Henriksen, Ar.  
 C. Bertelsen, Kø.  
 J. H. M. Ribber, Ar.  
 P. A. B. Seifert, Gb.  
 K. Alkærsig, Ng.  
 S. G. Nielsen, Kø.  
 S. A. B. Jensen, Str.  
 K. E. B. Pedersen, Ng.  
 C. B. Jensen, Ro.  
 N. P. R. Hansen, Str.  
 B. Nielsen, Ar.  
 J. H. Sørensen, Ar.  
 A. V. D. Andersen, Ar.  
 P. H. Torbensen, Gb.  
 H. Andersen, Ge.  
 J. R. Larsen, Kø.  
 M. S. Jeppesen, Ng.  
 C. V. Jensen, Str.  
 A. Pedersen, Ar.  
 P. H. Nielsen, Ng.  
 V. Simonsen, Gb.  
 T. C. L. Petersen, Gb.  
 H. N. M. Hansen, Str.  
 S. A. Sørensen, Ar.  
 H. V. Pedersen, Gb.  
 F. R. M. Stougaard, Str.

Denne Rækkefølge er gældende for de paagældendes Indordning i Lokomotivfyrbøderrækken.

**Resultat af Lodtrækning.**

Ved de københavnske Afdelinger af Motorførere og Lokomotivfyrbøderes Juletræsfest den 7. Januar 1939 blev følgende Numre udtrukket:

*Lykkesedlerne:*

324 — 142 — 1777 — 1427 — 228 — 1465 — 563 —  
1593 — 1373 — 411 — 1012 — 739 — 1185 — 2167 —  
657 — 809 — 1948 — 1711 — 1165 — 1378.

*Amerikansk Lotteri:*

134 — 135 — 96 — 39.

**Lokomotivførernes Sangforening Gb.**

Foreningen afholder sin aarlige Fastelavnsfest Fredag den 3. Februar Kl. 19,00 paa Haveselskabsvej.

Tegningsliste er fremlagt paa Opholdsstuen, og det bedes bemærket, at det er nødvendigt at paaføre sig denne.

*Bestyrelsen.*

**Begravelse.**



Den 4. Januar jordedes Lokomotivfyrbøder *Thorgren Andersen* fra Nordre Kirkegaards Kapel i Aarhus. Begravelsen formede sig som en smuk og gribende Højtidelighed.

Statsbanerne var repræsenteret ved Distriktschef Gustav Hansen og Maskinbestyrer Krag, Aarhus, Maskiningeniør Sand, Fredericia, og Lokomotivmester Andersen, Nyborg.

Dansk Lokomotivmands Forening ved Formanden, Lokomotivfører Soph. Jensen, samt Hovedbestyrelsesmedlemmerne L. M. Schmidt, E. Kuhn, Johs. Hansen og V. Johansen med Organisationens Fane.

Følgende Afdelinger var repræsenteret ved deres Faner: Nyborg, Gedser, Roskilde, Helsingør, Struer, Fredericia, Aarhus. Haandværkerne i Remisen i Nyborg med Distrikts-haandværkernes Fane, Dansk Jernbaneforbunds Fællesafdeling i Nyborg og Aarhus.

En Mængde signerede Kranse var sendt fra forskellige Jernbaneorganisationers Afdelinger Landet over og fra de fleste Lokomotivmandsafdelinger. Ved Baaren stod 6 Lokomotivfyrbødere fra Nyborg Æresvagt.

Efter Salmen »Han som har hjulpet hidindtil« talte Præsten ud fra Ordene »Dine Veje er ikke mine Veje« smukt om den afdødes store Pligtopfyldelse, der paa saa trist en Maade havde kostet ham Livet, og henvendte trøstende Ord til Familien, idet han udtalte: vi vil alle i denne Stund sende vore hjerteligste Tanker til den Hustru, som ikke kan være til Stede her i Dag.

Højtideligheden i Kapellet sluttede med Solosang »Den store hvide Flok«.

Ved Graven talte Dansk Lokomotivmands Forenings Formand Soph. Jensen og Formanden for Nyborg Lokomotivfyrbøder Afdeling.

Nyborg Lokomotivfyrbøder Afdeling har mistet en af sine unge, trofaste og pligtopfyldende Kammerater. En Kammerat med et lyst Sind og den rigtige Lokomotivmandsindstilling af: »Gør din Pligt og kræve din Ret«, og netop derfor vil hans Minde bevares længe iblandt os.

*C. S.*

**Taksigelser.**

For den smukke Opmærksomhed, der vist mig i Anledning af mit 25 Aars Jubilæum den 1. Januar 1939 som Forretningsfører for Dansk Jernbaneforbund, beder jeg de mange, som det vil være mig umuligt personligt at sige Tak, herved modtage min hjerteligste Tak.

København, den 2. Januar 1939.

*Charles Petersen.*

Hjertelig Tak for al venlig Deltagelse ved min kære Mand, Lokomotivfyrbøder Thorgren Holmark Andersens Død og Begravelse.

Paa Familiens Vegne  
*Ellen Andersen og Leif.*

Hjertelig Tak for udvist Deltagelse ved vor kære Hustrus og Moders Død og Begravelse.

*Carl Hoppe. Aage. Valdemar.*

**Jernbanelæger.**

Jernbanelæge A. G. Lauritzen, 2. A Lægedistrikt, København, er bortrejst fra 7. Januar d. A. i ca. 8 Uger.

Hans Praksis varetages i nævnte Tidrum af Læge Haages, der afholder Konsultation i Jernbanelægens Konsultationslokale, Vesterbrogade 57, til sædvanlig Tid.

Dr. Haages private Telefon: Eva 5000.

**Sjælland-falsterske Bibliotek.**

I Aaret 1938 har Bibliotekerne lidt det store Tab, at Bestyrelsesmedlemmerne Jernbanepakmester *S. Fogsgaard Nielsen* og fhv. Trafikinspektør *Rolf Harboe* er afgaaet ved Døden. Suppleanterne, d'Herr. Remisearbejder *R. E. Clausen* og Ekspeditionssekretær *H. V. C. G. Tauson* er heretter indtraadt i Bestyrelsen, førstnævnte indtil 1. Maj 1940 og sidstnævnte indtil 1. Maj 1939.

Fra den 1. Maj 1939 fratræder ordinært som Bestyrelsesmedlemmer Regnskabsfører *Chr. Schmidt* og Ekspeditionssekretær *H. V. C. G. Tauson*, som Revisor Overassistent *C. W. Bodenhoff-Olsen* og som Revisor-Suppleant Fuldmægtig *J. Rohleder*.

D'Herr. er alle villige til at modtage Genvalg.

Desuden skal der vælges 2 Suppleanter for Bestyrelsen: Forslag til Valg af Bestyrelsesmedlemmer m. fl. kan skriftlig indgives af mindst 10 Medlemmer. Paa Forslaget maa de opstillede Kandidater have erklæret sig villige til at modtage Valg. Forslag, der maa være Bestyrelsen i Hænde senest 1. Februar d. A., kan indsendes til Biblioteket, Københavns Hovedbanegaard (Bernstorffsgade 16; København V.).

# Notitser

## Efter Storstrejken i Frankrig.

Dagbladene har bragt Meddelelser om, at det franske Jernbaneforbunds 2 Sekretærer, Jarrigion og Semard, er blevet afskediget fra de franske Baner grundet deres Stilling til Generalstrejken, og at de som Følge deraf ogsaa har maattet udtræde af Bestyrelsesraadet for de franske Nationalbaner.

Det franske Jernbaneforbund har i den Anledning udtalt, at det ikke ønsker at tage Stilling til, hvilke Forholdsregler der skal tages, før end der foreligger officiel Meddelelse om de 2 Sekretærers Afskedigelse. I øvrigt henvises til Bestemmelserne angaaende Valg af Repræsentanter til de franske Nationalbaners Bestyrelsesraad, hvori det udtrykkelig er anført, at det er Jernbanepersonalets *Organisationer*, som vælger Repræsentanter. *I. T. F.*

## Kgl. Lokomotivfører.

Som bekendt er Kong Boris af Bulgarien stærkt interesseret i Lokomotivmandsgerningen, og det siges, at han under sine Rejser ofte staar paa Lokomotivet, ja han skal ogsaa være Æresmedlem af den derværende Lokomotivmandsorganisation. Ifølge Meddelelser i Dagspressen har han kort før Jul modtaget en Deputation af bulgarske Lokomotivførere, der overrakte ham Diplom som Lokomotivfører !!

## Motorbrand ved en Privatbane.

Det er ikke alene ved Statsbanerne, man har været ude for sammenbrændt Motor og Ild i et Tog: Thisted—Fjerritslev Banen har haft et lignende Uheld. Banens store Diesellokomotiv nægtede fornylig at fungere, og Personalet opdagede da, at der var Ild under Lokomotivet. Denne blev hurtigt slukket, og en Undersøgelse viste, at Ilden stammede fra den ene Motor, som var brændt sammen.

## Yderligere Forøgelse af Hastigheden paa de tyske Baner.

I Bestræbelserne for yderligere at forøge Hastigheden har de tyske Rigsbaner bestilt en Del elektriske Forsøgslokomotiver i A. E. G.s Lokomotivfabrik ved Berlin. Det første af disse Lokomotiver, som har en Maksimalhastighed af 180 km i Timen, er kort før Nytaar blevet afleveret til Rigsbanerne.

Det nye Lokomotiv har en Styrke paa 8000 HK, og det skal som nævnt bruges til Forsøg.

De tyske Baner arbejder med Planer om at sætte Hastigheden væsentligt op paa visse Hovedlinier. Det er en Forudsætning, at Sporene lægges om, saa skarpe Sving og Niveauskæringer undgaas. Under denne Forudsætning venter man efterhaanden at naa op til en Jernbanefart af 225 Kilometer i Timen. En af de største Vanskeligheder ved denne Hastighed er Bremsningen, og det nye Lokomotiv skal specielt bruges til en Række Bremsningsforsøg. Med sine 180 Kilometers Fart skal det kunne standse paa 900 Meter.



## Udnævnelse fra 1.—2.—39:

Lokomotivfyrbøder O. A. V. Michaelsen, Fredericia, efter Ansøgning ifølge Opslag til Lokomotivmester II, Fredericia, (min. Udn.).

## Afsked:

Lokomotivfører J. F. Hviid, Dbmd., Nyborg, efter Ansøgning paa Grund af Alder med Pension fra 31.—3.—39 (min. Afsked).

Lokomotivfører R. A. Thygesen, Kbhavns Godsbgd., efter Ansøgning paa Grund af Alder med Pension fra 30.—4.—39 (min Afsked).

## Dødsfald:

Lokomotivfyrbøder T. H. Andersen, Nyborg, den 28.—12.—38.



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

Største Lager i

fikst og solidt Fodtøj

Telefon: 1844

Absolut bedste Udførelse



**Alpina**  
Schweitzer-Præcisionsuhre

**M. J. Madsen**

Uretablisement

Bispensgade 1

Tlf. 992.

Tlf. 992.

Kompagnihuset

Aalborg.

(Forretningen grundlagt 1892).

**La France**

Boulevard 1. Aalborg. Tlf. 1305.

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

RESERVERET

**Tag Bestemmelse om Ligbrænding!**

Oplysninger og Indmeldelsesblanketter sendes gratis overalt.

Nordjysk Ligbrændingsforening, Prinsensgade 44. Telefon 1498.

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.

**Steenstoff — Skotøj**

**ENGELSK BEKLÆDNINGSMAGASIN**

Telefon 346 NYBORG Telefon 346

**CAFE FÆRGEGAARDEN**

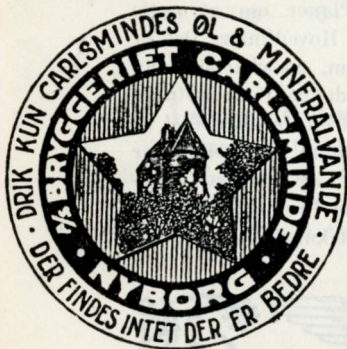
Godt Madsted. — Billige Priser.

TELEFON 582.

**NORDISK KAFFE KOMPAGNI'S**

**Kaffe er bedst!**

Forlang den hos Deres Købmand.



**RICHARD LEHN**

I. Kl. Herreekvipering. - Telef. 68

**Nyborg Herregaardsmejeri.**

Fineste Mejeriprodukter!

Tif. 79

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

Johannes Iversens

**Sadelmager- og Møbelforretning**

Nørregade

anbefales af D. L. F.

**FORLANG KAFFE**

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

JENS ANDERSEN

Telefon 216.

er billig med

Telefon 216.

KJOLER OG OVERTØJ



**DREYSEN & NELLEMANNS**

Isenkram-, Støbegods-,

Glas-, Porcelain- og Udstyrsforretning.

Telefon Nr. 25.

Nyborg.

Telefon Nr. 189.

Tif. 60

Forlang Tilbud!

Tif. 60

**Murer · Jernbeton · Reparationsarbejde**

Lars Jensen & Aagaard · Murermestre

**Blumensaadts**

Sæber.

Altid Kvalitetsvarer!

Jydske Strikkeriers Udsalg.

Indeh. H. Prehn.

Tif. 665. Nørregade 16. Nyborg.

Alt i Trikotage.

**LIGKISTER**

Ligsenge, Ligtøj og Kranse  
anbefales

➔ **Egne Ligvogne** ➔

Alt vedr. Begravelser & Ligbrænding besørjes

**P. JAKOBSEN**

ved Slottet

Telefon 171

Transport med Ligbil besørjes overalt i Danmark.

**HUSK**

**G. Christensen**

Østervoldgade 65, Telefon 238.

Aut. Vand- og Gasmester samt  
statsaut. Elektroinstallatør

**Axel Nielsen**

Malermester

Christianslundsvej 54

Tif. 135.

**C. Knackstredt**

Telefon 550

Spec.: Kranse, Buketter,  
Planter og Potte-Kultur.  
Direkte Salg fra Drivhus.

Ingen Butiksleje,  
derfor billigste Priser.

**Husk!**

**Ellen Hansen**

Modetorretning

Minka Jensens Effi.

Nørregade 10 · Telef. 594

Fotograf

**I. Westergaard**

14, Kongensgade 14.

Fotografier i alle Størrelser  
til rimelige Priser.

**NYBORG KULIMPORT**

& Nyborg Cichorietørreri A/s

Telefon 15 og 23

**WERNER HANSEN**

URMAGER & GULDSMED

MELLEMGADE 11 — TLF. 530 — NYBORG

Støt vore Annoncører

**Hotel Royal**

Koncert & Solistoptræden

Otto Trasbo

**Nyborg Statsbane- og Autofærges-Restaurations.**

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

E. Malling Mikkelsen.

**Ode nse**

**Isenkram · Glas · Porcelain**

**Chr. J. Hey = Odense**

Telefon 539 = 2312 — — Vestergade 5

**Esb jerg**

● **I Dame- og Herre-Salonen,**

Jernevej 22, faar De en

1. Kl.s Behandling.

Ærbødigt K. FOLDBERG