

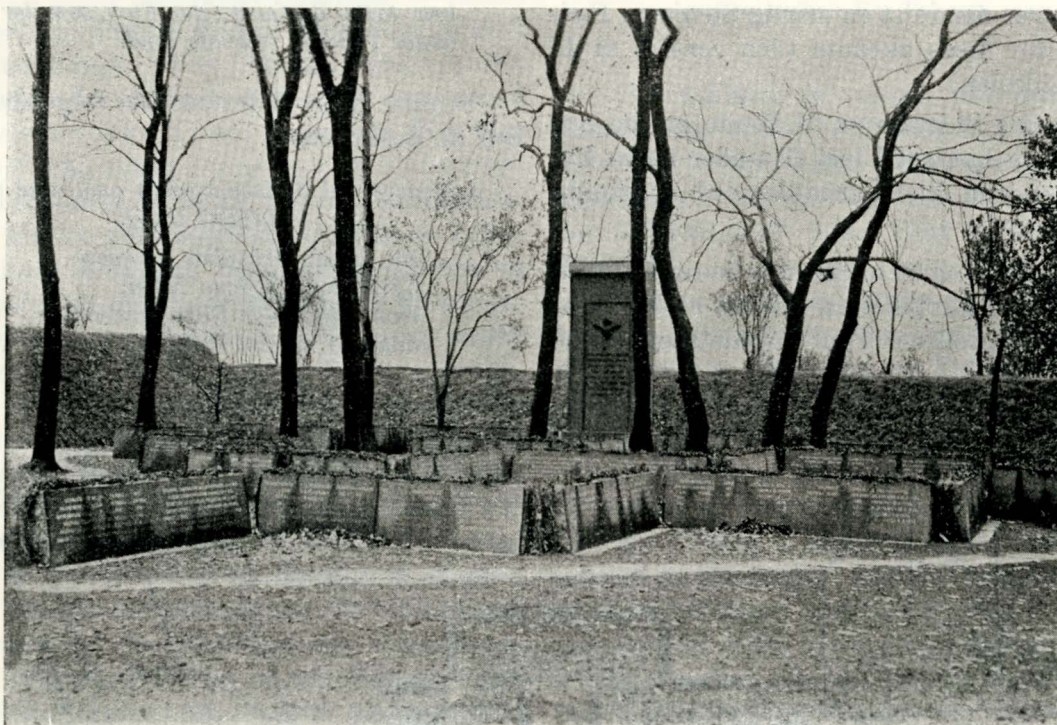


Nº 21

5. November 1939

39. Aargang

MINDELUNDEN



I det haarde Efteraarsvejr, men heldigvis i nogenlunde Tørvejr, blev Etatens Mindesmærke over de under Udførelsen af deres Gerning ved Statsbanerne dræbte Kammerater afsløret Søndag den 29. Oktober i Overværelse af talrige Paarørende til de forulykkede, Statsministeren og Trafikministeren, Repræsentanter for Generaldirektoratet og Distrikterne, Fredericia Byraad, Dansk Smede- og Maskinarbejder Forbund, Dansk Arbejdsmands Forbund, Kvindeligt Arbejderforbund samt de 4 Jernbaneorgani-

sationers Hovedbestyrelser og naturligvis Medansatte i stort Tal; ialt menes der at have været 2—3000 Mennesker til Stede. 7 Faner fra de lokale Afdelinger af de nævnte Organisationer paraderede ved Afsløringen.

Mindesmærket former sig som tidligere meddelt og afbildet som et større Anlæg, hvis »Midtpunkt« dannes af en 4 m høj Hovedsten og to ca. 1½ m høje Sidesten.

Ved Siden af og foran Hovedstenen, i det Mønster som ses af omstaaende Situations-

plan, er anbragt 33 Mindetavler, 60 cm høje, i hvilke Navnene paa de siden Aar 1900 forulykkede Jernbanemænd er indhugget — 12 i hver Sten. Der er indtil nu 385 Navne; de to ved Fiskebækulykken dræbte Lokomotivmænd er næstsidst, henholdsvis trediesidst i den triste Fortegnelse.

Da Jernbanetjenesten med sin strenge Haand jo af og til kræver Livet som Indsats af en af dens Udøvere, og der som Følge deraf vil blive flere og flere Kammerater at mindes, vil Antallet af Mindetavler senere blive forøget; de vil blive placeret uden om de nu opstillede. I den næste Række i samme Zigzagmønster vil der blive Plads til 25 Tavler.

Da det ikke har været muligt at konstatere Navnene paa alle de Jernbanemænd, som i Aarene 1847—1899 er omkommet under Tjenestens Udførelse, er der rejst en særlig Sten som Fællesminde for disse ukendte (den venstre af de nævnte Sidesten).

Den højre Sidesten er til Minde om de Arbejdere, som har sat Livet til under deres Beskæftigelse ved Statsbaneanlæg af forskellig Art.

Hovedstenen og de to Sidesten bærer smukke, alvorsfulde Indskriptioner, affattet af Hr. Trafikchef E. Terkelsen. Paa Hovedstenen staar:

*Jernbanemandens Gerning
mellem de blanke Skinner,
Arbejdets hurtige Rytme,
Togene Dag og Nat
kræver af alle en Indsats,
af nogle den største: Livet —
dem til Ære og Minde
Stenen her er sat.*

*Rejst Aar 1939 i Fællesskab af De Danske Statsbaner
og Statsbanepersonalets faglige Organisationer
til Minde om Arbejdsfæller.*

D. S. B. D. J. F. D. L. F. Jbf. V. R. F.

De ukendte Kammerater, for hvem den venstre Sidesten er rejst, mindes ved Ordene:

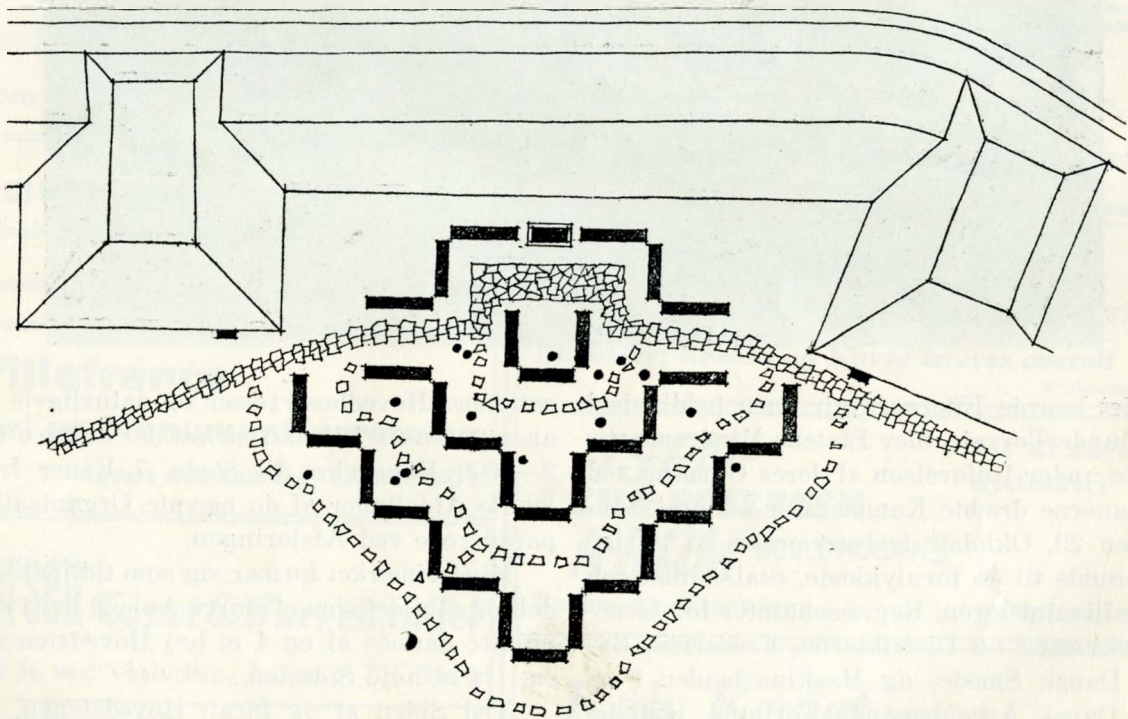
*Jernbanemænd omkomne under Tjenesten
for de danske Statsbaner i Aarene
1847—1900.*

*Er Navnene gemt bag Aartiernes Slør,
og Gravene hjemfaldne Skjul —
hver tæller dog med i den Flok, som dør
under Togenes rullende Hjul.*

Fra den højre Sidesten taler følgende Mindeord til Beskueren:

*Arbejdere ved Statsbaneanlæg omkomne under
Arbejdets Gang.*

*De saaede Arbejdets Kærner
og høstede Dødens Korn,
men Mindernes Blomsterstjerner
kan gro mellem Savnenes Torn.*



Situationsplan over Mindelunden og dens Anbringelse i Bastionen.

Det er en smuk Plet, som er valgt til Plads for denne Mindelund, højt beliggende, med Udsyn over Lillebælt og det gamle Banegaards-terræn og dog saaledes, at de, som en Stund vil dvæle i Erindringen om en af de forulykkede, i Fred og Ro vil kunne give sig hen i Mindet.

Fredericia By var flagsmykket i Anledning af Højtideligheden. Der var en Flagallé fra Banegaarden til det Sted paa Volden, hvor Mindelunden er.

Landstingsmand *Ch. Petersen*, som vel maa siges at være Mindelundens egentlige Ophavsmand, idet han allerede i 1923—24 rejste Spørgsmaalet om et Minde for de i Tjenesten forulykkede, holdt en meget stemningsfuld Mindetale:

»Nu og da er der indenfor Jernbaneorganisationerne fremsat Ønsker om, at det maatte blive rejst et Mindesmærke til Ære for vore gennem Aarene — under Arbejdets Udførelse — faldne Kammerater. Planen herom blev dog stillet i Bero, indtil man for et Par Aar siden ansaa Tidspunktet for værende inde til at søge denne i sig selv smukke Tanke realiseret. Der blev optaget Forhandling derom mellem Statsbanernes Generaldirektør og de 4 Jernbaneorganisationer: Dansk Jernbaneforbund, Dansk Lokomotivmands Forening, Jernbaneforeningen og Værksted- og Remisearbejdernes Fællesorganisation. Generaldirektøren stillede sig straks forstaaende og var beredvillig til at medvirke, og det lykkedes senere for Generaldirektøren at formaa de bevilgende Myndigheder, Rigsdag og Regering, til at give sit Samtykke til, at Statsbanerne deltager i Omkostningerne med Halvdelen af et nærmere angivet Beløb. De øvrige Midler er bleven stillet til Raadighed af de 4 nævnte Jernbaneorganisationer. Et Udvalg med Repræsentanter for Statsbanernes Administration og Organisationerne og med Generaldirektøren som Formand fik derefter til Opgave at foretage det videre fornødne. Da man først havde udset denne smukke Plads her paa Fredericias minderige Vold til Stedet for Anlæg af vort Mindesmærke, og Fredericia Bys Borgmester og Kommunalbestyrelse viste os den store Velvilje ikke blot at tillade, at denne Plads blev benyttet i dette Øjemed, men ogsaa stillede Grunden til Raadighed uden Vederlag og gav Løfte om at overtage Tilsynet med Mindesmærket, var der kun tilbage at træffe Bestemmelse om Udformningen og Anlægget af Mindesmærket. Denne Opgave er bleven løst af Statsbaner-



Landstingsmand *Ch. Petersen* taler.

nes Overarkitekt, Hr. Seest, paa den smukke Maade, som vi alle er Vidner til i Dag. Det er desværre et stort Antal Arbejdere og Tjenestemænd, der i Aarenes Løb har mistet Livet under Udførelse af deres Pligt i Statsbanernes Tjeneste.

Ulykker undgaas jo ikke, hvor mange Hjul snurrer og tunge Maskiner er i Gang. Teknikens vældige Udvikling og Tidens Rastløshed medfører uundgaaeligt større Risiko paa Arbejdspladsen som overalt.

Men Tempo er nu en Gang Tidens Løsen, og de stadige Krav om stigende Tempo stiller tillige Krav baade i aandelig og legemlig Henseende til de Mennesker, der skal beherske og omgaas Mekanikens vældige Kræfter. Jernbanetjenesten er i høj Grad forbundet med Risiko for Udøverne af denne Tjeneste. Jernbanemændenes farefulde Gerning kræver baade Agtpaa-givenhed og Aandsnærværelse. Men der kan være Stunder, hvor selv den bedste Hjerne kan blive trætt; den sikreste Haand kan svigte, og Ulykken kan i samme Øjeblik være over Vedkommende. Det er ofte den dygtigste, den mest tjenstivrige Tjenestemand, det gaar ud over. Men i det hele gælder det, at Arbejderen i Værkstederne, Manden, der arbejder ude paa Banelinien mellem de blanke Staalskinner, Tjenestemanden paa Rangerpladsen, Togmanden, der færdes i og mellem Vognene og Sporene, Lokomotivmanden, der styrer Staalhesten; alle skal

de have et Øje paa hver Finger, og Nerverne maa være i Orden, først og fremmest af Hensyn til Banernes Sikkerhed og de Tusinder af Menneskers Liv, som hver Time i Døgnet befordres fra Sted til Sted med de danske Statsbaner, men naturligvis ogsaa af Hensyn til eget Liv og Førighed.

Alligevel maa nogle bringe svære Ofre under Udførelsen af deres Pligt og ansvarsfulde Gerning i Kampen for Tilværelsen. En Del — desværre for mange — mister Førligheden og bliver Invalidere. En anden — heldigvis noget mindre — Del maa sætte Livet til; det er disse, dem, der er forulykkede paa Arbejdspladsen, vi vil mindes ved det Mindesmærke, der om lidt skal afsløres.

Flere af Stenene bærer Navne paa Mænd, der satte Livet til for at redde andre Mennesker for Fare. Disse Arbejdets Helte skal mindes og æres til sene Tider.

Paa dette Sted vil Slægt og Venner nu og da søge hen og mindes deres Kære, en Ægtefælle, en Far eller Søn, der fik en saa voldsom Død, og de vil da henlægge en lille Blomst ved Mindesmærket til Ære for de Døde.

Jeg føler mig værende i Kontakt med alle Jernbanemænd og med alle Slægtninge til de Afdøde, naar jeg bringer Regeringen, Statsbanernes Generaldirektør og de fire Jernbaneorganisationer samt Fredericia Kommunalbestyrelse og Hr. Overarkitekt Seest Jernbanepersonalets bedste Tak for Rejsningen af Mindesmærket.

Æret være vore afdøde Kammeraters Minde!«

Efter Talen fulgte 1 Minuts fuldstændig Stilhed.

Forsamlingen sang nu denne gribende Sang, der ogsaa er forfattet af Trafikchef Terkelsen:

*Se Livets Fylde: Travle Hænder
faar Kraft af Blodets røde Strøm,
fra Tanken Bro til Gerning spænder,
og Daaden spirer tit af Drøm.
Men Livets dybe Melodi
dog toner ud i et: Forbi.*

*Som Natten følger efter Dagen,
saa slutter Døden Livets Ring,
og gemt i Kistens hvide Lagen
er kun en Skal, en livløs Ting.
En Skæbne brat har mødt sit: Stands —
til Rest er ene Grav og Krans.*

*Men de, som elskede den døde,
og værgeløse saa det ske —
de søger Loven for det Møde
imellem Liv og Dødens Le
og spørger, sprængt af Sorg og Gru:
Hvorfor just ham? Hvorfor just nu?*

*Se Løvet — Frost i Foraarsnætter
og Sommerstorm slaar dybe Saar,
og siden Høst og Vinter sletter
den Rigdom ud. Alt Løv forgaar.
— Og vi skal følge Løvet Lov,
men evigt grønnes Slægtens Skov.*

*Ja, dryssed' end de tusind Blade
mod Gem i Jordens Moderskød,
og falmed' Farvernes Kaskade —
de bar dog Bud om mer' end Død.
Mens Løv blev flænget og gik tabt,
i Træets Ved en Ring blev skabt.*

*Hvad Livsens Sommer gav til Stammen,
skal leve efter Løvet's Fald,
og Løv og Stamme hører sammen —
og Løvspring følger uden Tal.
— Det er vor ydmygt-stolte Tro:
Trods Løvet's Død skal Livet gro.*

Derefter talte Generaldirektør P. Knutzen, som afslørede Hovedstenen. Han indledede med at pege paa, at det nu er ca. 20 Aar siden, Vigerslevulykken — ved hvilke 2 Lokomotivmænd blev dræbt — fandt Sted. I Aarene siden da har Statsbanerne befordret 700 Millioner rejsende, og kun tre af disse har mistet Livet uden egen Skyld. Det kan saaledes fastslaaes, at det rejsende Publikums Sikkerhed er overordentlig betrygget. Derimod er Risikoen for Statsbanernes egne Tjenestemænd større. Generaldirektøren udtalte videre:

»Stenene her vidner om Arbejdets Risiko. Siden 1900 har 385 Jernbanemænd sat Livet til under Tjenestens Udførelse, og ogsaa før Aarhundredskiftet krævede Arbejdet paa Skinnerne Ofre. Ja, Forholdet er i Virkeligheden det, og det gælder ikke danske Jernbaner alene, men Alverdens Jernbaner, at lige fra Driftens Begyndelse har Jernbanemænd sat Livet til. Vi har imidlertid ikke nøjagtige Tal fra Tiden før Samlingen af de jydsk-fynske Statsbaner og de private sjællandske Jernbaner i 1881, og vi har af forskellige Grunde maattet begrænse Opførelsen af Navne til Tiden fra 1900. Studerer

man Stenene nærmere, vil man finde et Lyspunkt: Antallet af dræbte er lykkeligvis ikke steget i Takt med Trafikens Udvikling. I hvert af Tiaarene 1900—09 og 1910—19 var Antallet gennemsnitlig 11 aarligt. I hvert af de to sidste Tiaar har det været omkring 8. Naar det erindres, hvorledes saavel Banelængde som navnlig Toggang, Kørsel om Natten og Hastigheden — Tempoet i hele Trafikens Afvikling — er steget i disse 40 Aar, er Tallenes Tendens tilfredsstillende. Det er gaaet den rigtige Vej. Dermed er ikke sagt, at vi er tilfredse — tværtimod —. Hver enkelt Ulykke rammer os smerteligt. Hver Gang en af vore Arbejdsfæller dør under Arbejdets Udførelse føler vi dybt, og hver Gang giver det os Anledning til paany at rejse Spørgsmaalet, om det ikke kunde være undgaaet, og om der er noget at foretage for at hindre senere Ulykker. De samme Spørgsmaal rejser sig naturligvis mangedobbelt stærkt ved en samlet Overvejelse, som f. Eks. Arbejdet med dette Monument har givet Anledning til.

Summen af vor Erkendelse er da den, at Jernbanemændenes Gerning i sig selv rummer Risikomomenter. Kraften, Vægten og Hastigheden i vort rullende Materiel, Arbejdets Spænden over Dag og Nat, sidst, men ikke mindst, det Tempo, der hyppigt er nødvendigt, altid ønskeligt, og som lykkeligvis gaar Jernbanemændene i Blodet. Alt dette er Risikomomenter, mod hvilke man kan søge at rejse Gærder i Reglementer og Instruksler og i Arbejdets Tilrettelæggelse. Dette er Administrationens selvfølgelig Pligt. Men Reglementerne slaar ikke altid til. Ulykken kan komme uafvendeligt, paa Trods af alle Bestemmelser, ikke helt sjældent gennem Sammentræf af uheldige Omstændigheder. Og den kan komme, fordi Opmærksomheden et Øjeblik slappes, naar Vanens sløvende Virkning et skæbnsvangert Nu sætter ind.

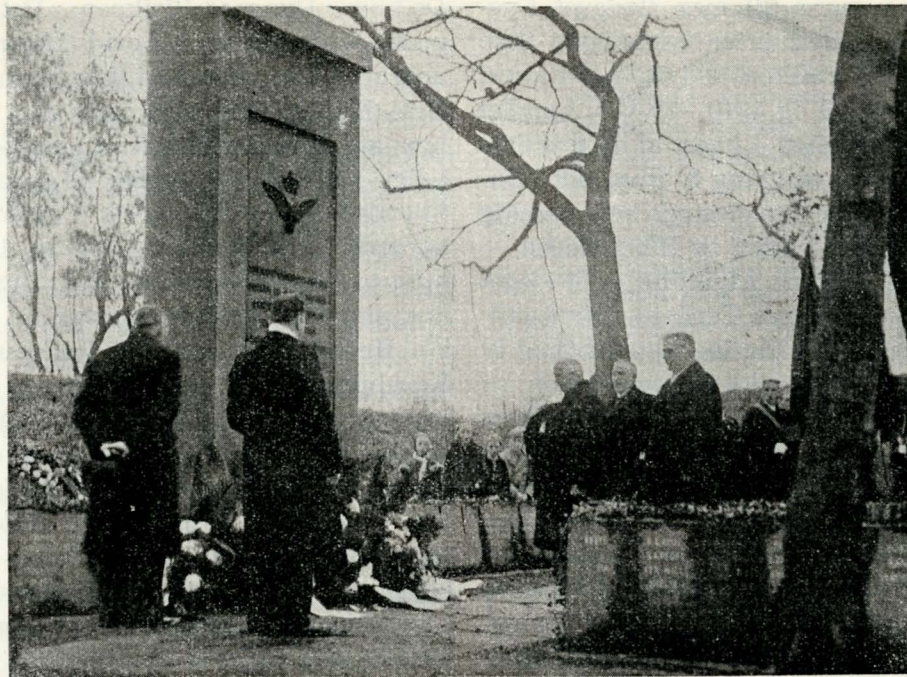
En nærmere Undersøgelse af Ulykkens Aarsager vil vise, hvor hyppigt det er en momentan Forglemmelse, en Sætten Forsigtighed til Side, der har ramt dødeligt. Mange af de Jernbanemænd, der staar heromkring, vil kunne fortælle om undgaaede Ulykker, hvor »det var nær ved«, men hvor Heldet rakte Haanden ud. Men i samme Aandedrag, som vi fastslaar, at mange Ulykker teknisk set kan rubriceres under Uforsigtigheds-Rubriken — i samme Aandedrag erkender vi, at denne Uforsigtighed er dybt forbunden med Jernbanemændenes daglige Indsats.

Do bliver Dus med Risiko: »Det gaar jo altid godt« — og dybt i Bevidstheden sidder den uskrevne Lov: »Du maa ikke forsinke Togene!« Hvis Vanen ikke var, som den er, vilde det hyppigt være vanskeligt at naa Vejs Ende rettidig. Af Tempoet skabes Skyndsomheden, af Skyndsomheden nu og da Uagtsomheden, der normalt intet koster og nu og da koster det dyreste, Mænd kan sætte ind: Livet. Men ganske uanset Ulykkens Aarsag er vor Sorg og vor Medfølelse hver Gang den samme. Og i vor Erindring samler Skaren af døde Arbejdskammerater sig til ét Korps: Dem, der satte Livet ind og mistede det. Det er for de allerfleste en Livsgerning at komme til Jernbanen. For disse blev Jernbanens Arbejdsmark Stedet, hvor de — som der staar paa den ene Sten — saaede Arbejdets Kærner og høstede Dødens Korn.

Statsbanerne har en Tak at bringe alle disse. De har ikke naaet at faa den Tak, vi giver vore gamle ved deres Afsked. De har været med i vort Arbejde, de har fulgt dets inderste Lov. For mange af dem har Arbejdet ved Bånerne været det sidste i deres Bevidsthed. Derfor gik Statsbanerne med særlig Glæde med ind i Arbejdet paa Rejsningen af dette Monument. Det har en dobbelt Opgave. Det skal først og fremmest være et Mindesmærke, der kan bidrage til at holde Erindringen levende. Men det skal ogsaa tale alvorligt manende til Besøgende. Vel ikke direkte skræmmende — derfor er det heller ikke rejst paa en Arbejdsplads — men stilfærdigt indtrængende skal det minde om Arbejdets Risiko, saa at et Indtryk heraf kan bundfælde sig i den besøgendes Sind, maaske til Lykke for ham en anden Gang, naar Ulykken er i Nabolaget.

Fællesskabet mellem Statsbanernes Personale og deres Ledelse har fundet Udtryk ved Rejsningen af dette Monument. Maatte det ogsaa i den Retning have en Opgave: at minde om, at vi er dybt fælles om Vilkaar og om Fremtid.

Idet jeg da afslører Hovedstenen for dette Monument over Arbejdets Ofre, beder jeg Dem alle om i et Par Minutters Stilhed at samle Deres Tanker, Deres Sorg og Deres Tak, Deres Medfølelse og Deres Erindringer, omkring vore døde Kammerater. Saa længe en Mand mindes i Hengivenhed, er han ikke rigtig død, og selv naar han længst er bleven Støv, saa bevarer dog en velgjort Gerning, et Livs Indsats altid sin Værdi.«



Efter Kransenedlægningen.

Fra venstre:

L. Hansen, Th. Pedersen, D. Høgsgaard, Soph. Jensen, P. Knutzen,
 V. R. F. D. J. F. Jbf. D. L. F. Generaldirektør.

Efter de gribende Minutters Stilhed fik Statsminister *Th. Stauning* Ordet og udtalte:

»Det er ikke Respekt for Menneskeliv, som i særlig Grad har præget den Del af dette Aarhundrede, vi har Kendskab til. Frygtelige Begivenheder er udspillet, og Millioner af Mennesker er faldet som Offer for Udøvelsen af deres Borgerpligt. I den Henseende er det danske Folk blevet forskaanet, idet vi alle har været enig om Bevarelsen af Landets Neutralitet. Men selv om vi blev forskaanet for Krigen, er der mange Pligter, der byder Udøveren en Risiko — ogsaa Jernbanerne. Det danske Samfund søger at værgе sig bedst muligt mod Ulykker, og naar de trods alt indtræffer, søger Samfundet at vise Omsorg for Invaliderne og de Efterladte. Jernbaneorganisationerne har ønsket at sætte et varigt Minde over dem, der er faldet paa Arbejdets Valplads, for de mange, der under Udøvelsen af Pligt og samfundsnyttigt Arbejde blev ramt af Dødens Arm, et Minde, der til sene Tider skal staa som Vidne om de pligttro Mænd, der faldt i Samfundets Tjeneste. Vi paaskønner den smukke Tanke, der ligger til Grund, Ærefrygten for Menneskelivet i Kammeratskabets Aand, som her saa smukt er levendegjort. Jeg takker i Regeringens Navn for dette smukke Vidnes-

byrd om godt Sindelag, som Organisationerne har givet. Vi ærer dem, der gik bort, ved til alle Tider at værne om det Monument, der i Dag er rejst.«

Generaldirektøren og hver af de fire Jernbaneorganisationers Formænd nedlagde derefter paa Statsbanernes henholdsvis de respektive Organisationers Vegne Kranse ved Mindelundens Hovedsten.

Hermed var selve Indvielsen til Ende. Borgmester *F. Hansen*, Fredericia, takkede, fordi man havde valgt Fredericia til Stedet for dette Mindesmærke. »Vi har«, sagde Borgmesteren, »saa mange Minder at værne, og Byen vil sætte en Ære i ogsaa at overtage denne Forpligtelse overfor den nu anlagte Mindelund.«

Indvielsens Højtidelighed og de gribende Taler rørte mange af Tilhørerne til Taarer.

Det er et smukt Minde paa et smukt Sted Jernbaneetaten — Administrationen og Personalets Organisationer i Fællesskab — her har sat en Række afdøde Arbejdsfæller. Det vil for den kommende Slægt staa som et Symbol paa Fordragelighedens og Samarbejdets Aand rejst netop i en Tid, hvor man andre Steder i Verden er optaget af alt andet end Fred og Forstaaelse.

OPLYSNINGSARBEJDETS FORSKELLIGE OPGAVER

En i Samfundet betydende Kvinde udtalte for nogen Tid siden i et Foredrag, at Dagens Sentens var »Nu«. Overalt hører man den samme Sentens omend med andre Ord, saasom »Vis Borgersind«, »Vis Samfølelse« o. s. v.; men var det nu ikke paa sin Plads at bruge en hel ny Sentens? Lad os f. Eks. sige: »Nu og i al Fremtid«.

Det mærkelige er, at naar der er Fred og ingen Fare, saa bekymrer man sig ikke ret meget om Borgersind o. s. v. Saa ligger Spørgsmaalene altid ude i en fjern Fremtid. Saa er det sangvinsk at tale om Brodersind og Forstaaelse. Saa er enhver sig selv nærmest: »Lad bare være med den«, siger man.

Naar de store Begivenheder indtræffer, eller Katastrofer om man vil, saa er der ingen Ende paa Talen om Sammenhold og menneskelig Forstaaelse.

Forstaar man da ikke, at Begivenheder af rystende Art fremkommer, fordi der har manglet Samfølelse, og at denne Mangel en Gang maa give sig mere eller mindre Udslag. Med andre Ord, vi er alle mere eller mindre Skyld i de urolige Forhold, som til Tider opstaar.

Forholdet er vist dette, at man lever i Haabet om, at den Udvikling, som foregaar, aldrig faar Ende. Vi hører saa ofte Sætningen, »tror man, at Udviklingen lader sig stoppe!«. Mon ikke Udviklingen kan stoppe sig selv?

Det er i alle Tilfælde videnskabeligt bevist, at Udviklingen, »Kulturen«, har været lige saa langt fremme før som nu. Det gamle Ord, at Historien gentager sig, maa vi altsaa høre os for.

Spørgsmaalet bliver dernæst, lærer man da aldrig noget af Historien? Og her maa vi vist indrømme, at det til Dato kun har været lidt. Med andre Ord, man lever mere paa Forudsætninger end paa Kendsgerninger. De første passer som oftest bedst ind i vor egen lille Kramkiste, de sidste har vi som Regel for lidt Kendskab til. Hvoraf da dette Forhold?

Konservativt, snævert Udsyn saavel socialt som psykologisk; manglende Viden om et Samfunds videnskabelige og æstetiske Sammensætning parret med et almindeligt udbredt, fladt Forlystelsesliv er nogle af Hovedaarsagerne til den urolige Tid, vi nu oplever. Man kan ikke ustraffet lade syv og ni være lige og kun have Øje og Tanke for det, som passer bedst ind i ens personlige Kram. Der kræves mere for at bevare Frihed og Demokrati end blot at staa tilsluttet de politiske og faglige Organisationer.

I den gamle Romerret hed det, at Ukendskab til Loven altid skader, og det var denne Ukendskab, som blev Romerregiets Fald, den Grundregel staar ved Magt den Dag i Dag.

Rom var Verdens Herskerinde. Dens Magt, forklarede man, var bestemt af selveste den højeste Gud, og mod Roms Legioner var ingen Hær stærk nok.

Men ifølge Historien bød en blond, kæmpestor Folkerace, opvokset i det høje Nord, Roms Legioner Trods, og de sejrede.

Uovervindeligheden eksisterede ikke mere, og underkuede Folkeslag rejste sig mod Rom, hvis Magt, med et moderne Udtryk, viste sig kun at være Bluff; thi det var kun udadtil, at denne Magt var stor og talmæssig; den dybe, menneskelige Samfølelse og Viden var ikke til Stede, og der var ikke Tid til at bygge den op.

Det er muligt, at man storpolitisk sætter sin Lid til stærke Fæstninger og Millionhære, men selv de stærkeste Fæstninger er ikke noget særlig mod Datidens.

Mellem Historieskrivere og Forskere har der staaet Kappestrid om at beskrive det gamle Babylons Herlighed, dets Magt og Uindtagelighed.

Ifølge Historikeren Herodot dannede Staden en Firkant og strakte sig over en Flade paa 5000 km². Staden var omgivet af dybe Grave med rindende Vand afledet fra Eufratfloden, inden for disse Grave var en Mur paa 126 m i Højde og 31,5 m i Bredde. Paa Murens Kant var en bred Gade med Huse paa begge Sider; 100 Kobberporte førte ind til Staden. Der var ligeledes høje Mure paa begge Sider af Eufratfloden, som flød midt gennem Staden. Herodot skriver ogsaa om Stadens hængende Haver, som regnedes for et af Verdens 7 Underværker, og Ruinerne vidner den Dag i Dag om Babylons Storhed og Vælde. Det er intet Under, at den er blevet kaldt for en Dronning over Riger.

Ifølge Dara og Drolsums Verdenshistorie er der i Babylons Ruiner fundet en Indskrift, hvor Nebukadnezar udtaler: »Marduk (Nationens Gud) har ægget mit Hjerte og paalagt mig at oprette hans Helligdom og Magt«. Ligeledes skal samme Nebukadnezar have tdtalt: »Er dette ikke Babel, som jeg har bygget til et kongeligt Hus ved min Styrkes Magt«.

Dette er maaske ikke helt de samme Ord, som udtales i Dag; men der er dog dem, som mener og siger, at de er salvet og udsendt af selveste den højeste Gud for at samle og genoprette ved Magt.

Det er altid en Nødvendighed at være med i Dagens Arbejde; men der maa mere til end at tælle op i Rækkerne. Vi maa vide og forstaa, at vore Rettigheder ikke gaar længere end dertil, hvor vor Næstes begynder og omvendt.

Vi har dygtige Ledere nok her i vort lille Samfund, saavel politisk som fagligt; men skal de føre Demokratiet frelst gennem Tiden, maa de have et mere kraftigt og fundamentalt Rygstød end det, vi giver dem ved vor Stemme. Vi maa give dem Følelsen af, at vi er mere end Tal, at vi vil arbejde og oplyse hverandre. Vil vi det — da er Dagens Sentens: »Nu og i al Fremtid«.

Torbenfeldtvej, Oktober 1939.

P. Sessing.



DANSK JERNBANEFORBUNDS JUBILÆUM

blev, som det var at vente, en stor Dag. »Jernbane-Tidende« udkom i et smukt 72-sidigt Jubilæumsnummer med korte Oversigter over Forbundets Virksomhed paa de forskellige Omraader. Endvidere havde Forbundet i Anledning af 40 Aars Jubilæet oprettet et »Jubilæumsfond« paa 200 000 Kr., af hvilket Renterne skal uddeles hvert Aar den 23. Oktober. Legatet blev i Aar udbetalt til ialt 120 Personer i Størrelser paa 50 à 100 Kr.

Hele Jubilæumsdagen var der et livligt Ryk ind paa Dansk Jernbaneforbunds Kontor. Trafikministeren, Generaldirektøren, Trafikchefen og Repræsentanter for alle samarbejdende Organisationer, gamle Tillidsmænd m. fl. mødte op som Gratulanter, og det strømmede ind med Opmærksomheder.

DEN ØKONOMISKE OG SOCIALE UDVIKLING I 1938

Det intern. Arbejdsbureaus Undersøgelser.

(Fortsat.)

Der er ogsaa foregaaet en yderligere Udvikling af den direkte Statskontrol med Arbejdskraften. I Juni 1938 blev det fastsat, at en hvilken som helst Person af tysk Nationalitet, uden Hensyn til Køn, Alder eller Fag, af sin Arbejdsgiver skal stilles til Raadighed for Staten til Udførelse af politisk vigtigt Arbejde af paatrængende Karakter. Denne Forholdsregel blev skærpet ved et Dekret af 13. Februar og en Forordning af 2. Marts 1939.

Forbedring i den tekniske Effektivitet er ogsaa ved at blive en af de vigtigste Opgaver for Lederne af den tyske Industri. Man gør sig særlig Anstrengelse for at øge Arbejdernes Produktivitet, og et Rigsudvalg med dette Formaal er blevet nedsat som raadgivende Organ knyttet til Rigsøkonomiministeriet.

I Japan har Beskæftigelsessituationen været næsten fuldstændig bestemt af Krigsøkonomiens Behov, idet den har skabt alvorlig Knaphed paa faglærte Arbejdere i de Industrier, som er direkte berørte. Paa den anden Side har de Indskrænkninger, som er sket i Fabrikationen og Salget af visse Varer som Tekstilvarer, Læder, Gummi, Værktøjsmaskiner, Staal, Zink o. s. v., fremkaldt et Arbejdsløshedsproblem i disse Industrier. Dette er kendt i Japan under Navn af »Arbejdsløshed, som skyldes Mobilisering af Raastoffer«. Som Følge heraf har Regeringen maattet tage Forholdsregler under Overvejelse til bedre Udnyttelse af Arbejdsudbuddet og til Understøttelse af de arbejdsløse. Der er ogsaa blevet iværksat Foranstaltninger til Organisation af Udbuddet af Arbejdskraft.

Som det er blevet paapeget i det foregaaende Kapitel og belyst ved den ovenfor skildrede Udvikling, vil Beskæftigelses- og Arbejdsløshedsproblemerne sandsynligvis skifte Karakter i mange Lande som Følge af voksende Rustningsproduktion. Ikke des mindre er det værd at fremhæve den Opmærksomhed, som de Metoder vækker, ved hvilke Arbejdsløsheden er blevet praktisk taget bortelimineret i Tyskland. Skønt Fraværet af Arbejdsløshed i Tyskland ikke kan betyde det samme, som det vilde betyde i et Land med fri Økonomi, har man peget paa det som en udfordrende Paamindelse til de Lande, som kæmper med Problemet Arbejdsløshed i stor Stil. Nogle af Mulighederne for at behandle dette Problem under fri Økonomi blev angivet i forrige Kapitel, men man spørger sig selv, om Metoder til kontrolleret Hævning af Prisniveauet ikke kunde anvendes mere effektivt i Lande, der har en fri Økonomi, og som anvender demokratiske Fremgangsmaader, med det Formaal at stimulere Produktionen af nyttige Varer og skaffe fuld Beskæftigelse. Dette er et vigtigt Spørgsmaal, som opfordrer til yderligere Undersøgelser.

Fortsatte Undersøgelser af Metoder til at nedsætte Arbejdsløsheden er des vigtigere i Betragtning af den nye Holdning over for Arbejdsløsheden, som har udviklet sig i Løbet af de sidste Aar. Mænd og Kvinder, der ikke har Arbejde, betragtes ikke længere som »Arbejdsreserver«, som man kan øse af, naar Lejligheden kommer. Det bliver i voksende Grad erkendt, at Spildet af Arbejdskraft kun er en Del og ikke den vigtigste Del af det Tab, der sker. Arbejdsløsheden har en umærkelig undergravende Indflydelse, der breder sig over hele Samfundet. Der er en voksende Tendens til at bedømme forskellige Landes Styrke og Effektivitet efter deres Arbejdsløshedstal. Vedvarende Arbejdsløshed ødelægger mere end nogen anden enkelt Faktor de store uhaandgribelige Aktiver — Selvtillid, Modstandskraft, Mod og Beslutsomhed —, uden hvilke et Samfund ikke kan gøre Fremskridt. Arbejdsløsheden er et økonomisk Problem i den Forstand, at det er paa Økonomiens Omraade, en Løsning maa findes. Men Følgerne for Individet, for Folket og for Menneskeheden som Helhed gaar langt ud over det økonomiske Omraade. Det er Arbejdsløshedens usynlige Omkostninger, som spiller den største Rolle, og det er disse, som Verdens Nationer, ganske vist noget sent, er ved at begynde at regne med.

Arbejdsløsheden og Arbejdstiden.

En kort Oversigt over Aarets Udvikling paa Arbejdstidens og Arbejdsløshedens Omraade illustrerer de modsat rettede Virkninger af det økonomiske Fremskridt paa den ene Side og den ustabile politiske Situation paa den anden.

Naar Arbejdsløsheden i 1929 sættes lig 100, ligger den nominelle Arbejdsløsheden i 1938 i en Række Lande som følger: I U. S. A., hvor Arbejdsløsheden i Begyndelsen af 30'erne gik langt ned under Niveauet i 1929, var den i 1935 igen naaet op derover og steg i 1938 til ca. 120, en Femtedel over 1929. I Storbritannien

og Irland var hverken Nedgangen i de første Aar af 30'erne eller den paafølgende Opgang saa stærk; her naaede Pengelønnen først i 1936 op paa samme Niveau som 1929 og laa i 1938 paa 108, altsaa 8 pCt. højere end i 1929. Frankrig, hvor de gentagne Nedsættelser af Francens Værdi gør Sammenligningen vanskelig, havde i Aarene 1932—35 en Pengeløn, der laa nogle faa Procent over Niveauet 1929, men fra 1935 steg den stærkt og var i 1938 naaet op paa ca. 170, 70 pCt. over 1929. (I Modsætning til de to førstnævnte Lande var den reelle Løn, der er et Udtryk for Lønnens Købeevne, i 1937 og 1938 steget mindre end Pengelønnen.) Medens de nævnte tre Lande har oplevet ret store Bevægelser i Arbejdslønnen i de senere Aar, har denne i Tyskland siden 1933 ligget omtrent uforandret paa 80, d. v. s. 20 pCt. under Niveauet i 1929. Af andre Lande kan endnu Sverige nævnes. Her har den nominelle Løn i de senere Aar ikke bevæget sig meget ud fra det Niveau, som fandtes 1929; i Aarene 1935 og 1936 var den endog nøjagtig den samme, men 1937 skete der en Stigning med nogle faa Procent. Den reelle Løn i Sverige har derimod i de senere Aar ligget 8—10 pCt. over Niveauet i 1929.

En Række Lande har i 1938 fortsat deres sociale Programmer paa Arbejdslønnens og Arbejdstidens Omraade. I U. S. A. betegnede Gennemførelsen af Fair Labor Standards Act (Loven om Gennemførelse af den rette Arbejdsstandard) et vigtigt Skridt fremad til Konsolidering af den Politik, der gaar ud paa Nedsættelse af Arbejdstiden og Forbedring af Lønforholdene. Regeringens Politik blev understøttet ved den Kendsgerning, at Tusinder af kollektive Overenskomster, der fastsætter 40 Timers Arbejdsuge, allerede eksisterede.

Loven fastsætter, at fra den 24. Oktober 1938 til den 24. Oktober 1939 skal den normale Arbejdsuge ikke overskride 44 Timer. I det følgende Aar bliver Arbejdstiden forkortet til 42 Timer, og den 24. Oktober 1940 træder en 40 Timers Arbejdsuge i Kraft for alle Personer, som kommer ind under Loven. Overarbejde er ikke forbudt, men alt saadant Arbejde maa betales med et Tillæg af 50 pCt. Der gøres visse Undtagelser for paa den ene Side at imødekomme Sæsonerhvervene og paa den anden Side at beskytte Arbejdsgivere og Arbejdere, der kommer ind under kollektive Overenskomster. Hvis saadanne Overenskomster fastsætter et Maksimum af ikke over 1000 Arbejdstimer i 26 Uger eller, hvis Grundlaget er Aaret, ikke tillader at beskæftige Arbejderne mere end 2000 Timer i et Aar, kan de træde i Stedet for de Arbejdstidsbestemmelser, som findes i Loven.

Loven opstiller en Minimallønsskala, der begynder med ikke under 25 Cents i Timen fra og med den 24. Oktober 1938, derefter med ikke under 30 Cents i Timen i de næste seks Aar, og som ved Slutningen af det syvende Aar naar 40 Cents eller en Sats (paa ikke under 30 Cents i Timen), der fastsættes af Administratoren. Administratoren kan foreskrive lavere Minimalløn for Begyndere, Lærlinge og Bude og for Personer, hvis Evne til at fortjene er nedsat ved Alder eller legemlig eller aandelig Svag-

hed. Gennem Industrikommissioner kan han indføre en hurtigere Trinfølge og sætte Minimum op fra 25 Cents til 40 Cents i Timen før 1941. En Kommission skal udnævnes for hver Industri, omfattende Arbejdsgivere, Arbejdere og Repræsentanter for Offentligheden.

Bestemmelserne om Løn og Arbejdstid i denne Lov er begrænsede til Personer beskæftigede i Virksomheder, der driver Handel paa de andre Unionsstater eller fremstiller Varer, der indgaar i saadan Handel. Mange Foretagender, f. Eks. Detailforretninger, visse Fremgangsmaader og visse Fag er specielt undtagne fra Loven. Nogle Arbejdergrupper er undtagne, fordi de ikke behøver eller ikke vilde faa nogen Hjælp ved en uelastisk Fastsættelse af deres Arbejdsbetingelser; andre; f. Eks. Jernbanefolk og Vejtransportarbejdere, fordi deres Arbejdsbetingelser allerede er behandlede i andre Unionslove.

Men et stort Antal Arbejdere, der endnu ikke omfattes af Fair Labor Standard Act, kan om kort Tid komme ind under de samme Arbejdsbetingelser som et indirekte Resultat af denne Lov gennem Udvidelse af de enkelte Staters Lovgivning. Saaledes er der blevet vedtaget Love i de enkelte Stater, der supplerer Unionsregeringens Arbejde baade paa de kollektive Overenskomsters og Socialforsikringens Omraade. Der udfoldes tilsvarende Bestræbelser baade af Unionens Administration og af de enkelte Staters Administrationer for at gennemføre Vedtagelsen af Love i de enkelte Stater efter Fair Labor Standards Act's Mønster. (Fortsættes.)



Jubilæer.

Lokomotivfører *F. Petersen*, Ørnevej 63. 1., København NV, kan den 8. November fejre sit 25 Aars Jubilæum.

Afd. 1 bringer dig herved sin Lykønskning for Dagen samt udtrykker Haabet om, at du endnu i mange Aar og med godt Helbred maa være at finde i vore Rækker.

H.



A. L. Wedebye.

Den 12. November kan Lokomotivfører *A. L. Wedebye*, Slagelse, fejre sit 25 Aars Jubilæum ved D. S. B.

Wedebye begyndte som Lokomotivmand i Struer og blev ansat som Lokomotivfyrbøder i Thisted, forflyttedes til Slagelse efter Ansøgning den 1. November 1924 og forblev dér ved sin Forfremmelse til Lokomotivfører.

Med sit rolige og ligevægtige Væsen har Wedebye forstaaet at skaffe sig mange Venner blandt Kolleger her i Slagelse.

Afdelingen ønsker dig hjertelig til Lykke paa Jubilæumsdagen og siger dig Tak for den Tid, vi har været sammen her i Slagelse.

K.



A. Andersen.

Den 10. November fejrer Lokomotivfører A. Andersen, Korsør, 25 Aars Jubilæum ved D. S. B. Jubilæren har tilbragt den meste Tid af de 25 Aar ved Korsør Depot, og ved sin noble Optræden vundet sig mange Venner, hvilket Jubilæumsdagen sikkert vil blive præget af.

Afdeling 18 bringer dig herved sin hjerteligste Lykønskning paa Jubilæumsdagen og siger dig Tak for den svundne Tid, ligesom vi udtrykker Haabet om, at du endnu i mange Aar maa færdes rask iblandt os.

H. M. J.



K. K. A. Nielsen.

Lokomotivfører K. K. A. Nielsen, Nyborg, kan den 13. November fejre sit 25 Aars Jubilæum ved D. S. B.

Jubilæren er en brav, djærv og tjenstvillig Kammerat, trofast mod og stærkt interesseret i sin Organisation og har bl. andre Tillidshverv indenfor Afdelingen i en Aarrække været dennes værdige og statelige Fanebærer. Hjertelig til Lykke!

T.

Endvidere fejrer Lokomotivfører H. P. Klingsten, Esbjerg, 25 Aars Jubilæum den 8. November.

Taksigelse.

Modtag min hjerteligste Tak for udvist Opmærksomhed ved mit Jubilæum.

N. P. V. Madsen, Lokomotivfører, Fa.

En afholdt Embedsmand fratræder.

Med Udgangen af Oktober Maaned forlod Maskiningeniør F. A. Mansa sin Gerning i 2. Distrikts Maskintjeneste efter at have naaet den Alder, hvor aktiv Tjeneste ophører.

Ingeniør Mansa, der fra sin Ungdom har været knyttet til D. S. B., er sikkert bedst kendt indenfor 2. Distrikt, hvor han i en lang Aarrække har beklædt Embedet som Sektionsleder, og derved er kommet i Berøring med mange af vore Kolleger.

Vi Lokomotivmænd, som kender Dem, Hr. Mansa, har kun de bedste Lovord at sige om Dem. Ved Deres Afgang fra Tjenesten vil vi takke Dem hjerteligst for godt Samarbejde gennem Aarene og udtrykke Ønsket og Haabet om, at De maa nyde et langt og lykkeligt Otium i en Atmosfære saa fredfyldt, som vi ved, at netop De holder af og forstaaer at værdsætte. Vi vil mindes Dem som en Fredens Mand, der altid har bestræbt sig for at gøre sin Pligt.

L. — V.

Statsbanepersonalets Sygekasse.

Jernbanelæge Max Petris Adresse er ændret til Kastelsvej 1, København Ø.

Opmærksomheden henledes paa, at der ved enhver Henvendelse til Sygekassen, saavel ved Anmeldelse af Flytning, Ændringer i Husstand m. m. som paa Ansøgninger altid foruden Interessentens Navn med Forbogstaver samt Stilling skal opgives Sygekassennummer og paa Henvendelser vedrørende Tilskud af Sygekassen desuden gives Oplysning om, hvorvidt Sagen vedrører Interessenten personlig, Hustruen eller et Barn, i sidste Tilfælde maa endvidere Barnets Navn, Fodselsaar og -dag opgives.

Da det er meget almindeligt, at disse Oplysninger savnes i Skrivelser om Tilskud, f. Eks. om Tilskud til Tandbehandling eller til Brillor, hvorved Sagens Ekspedition sinkes eller umuliggøres, maa det meget anbefales Interessenterne altid at udfærdige Ansøgninger til Sygekassen paa dennes Ansøgningsblanketter (Formular A 687), der indeholder Rubrikker til Besvarelse af de omhandlede Spørgsmaal, og til Meddelelse om Flytning, Forandring i Husstanden m. m. at benytte de dertil indrettede Blanketter (Formular A 762).

Blanketterne kan faas paa Stationerne.

E. Terkelsen.

Foreningen af Pensionister ved de danske Statsbaner.

Det bringes i Erindring, at Ansøgninger i Følge Lovens § 24 om Foreningens Julelegat skal indsendes senest 15. November og skrives paa en trykt Blanket, der faas tilsendt ved Henvendelse derom til Formanden, Stationsforstander Wolf, Henrik Steffens Vej 3, København V.

Samtidig meddeles, at Foreningens hidtidige Kasserer, Haandværker N. F. A. Jensen, er fratraadt som saadan, og at Kassererhvervet er overtaget af Stationsforstander Jyrd, Dalgas Boulevard 81, 4., København F.

Angaaende Fripassagens videre Forløb kan intet meddeles endnu, da den paa Grund af de øjeblikkelige urolige Forhold har maattet stilles i Bero foreløbig.

Indmeldelser i Foreningen sendes snarest til fornævnte Formand eller Kasserer og bedes indeholde alle fornødne Oplysninger (Pensions-Nr., eventuelt Postgiro, Navn, Stilling, Postadresse og Pensions-Udbetalingsstation) med Aarskontingentet samt Indskud (25 Øre), tilsammen 1 Kr. (dog kun 55 Øre for Pensioner *under* 1000 Kr.) vedlagt i Frimærker, da den sædvanlige Opkrævning ved Pensionsudbetalingen jo allerede er sket i Juli. Love og Medlemskort vil derefter omgaaende blive tilsendt.

Næste ordinære Generalforsamling bliver i Maj Maaned 1940 i København, og der forventes tilstaaet Medlemmerne fri Rejse dertil ligesom i Aar.

Bestyrelsen.



Lokomotivfyrbøderantallet nedsættes.

Paa Finansloven for 1940/41 søges der Bevilling til 680 Lokomotivfyrbødere, mod 705 for indeværende Finansaar.

D. S. B. Driftoverskud i September.

Trods Togindskrænkningerne viser Statsbanernes Regnskab for September — den første Krigsmaaned — betydelig Fremgang. I Fjor var der i September Maaned et Driftsunderskud paa 560 000 Kr., i Aar er der et Driftsoverskud paa 920 000 Kr., altsaa en Forhedring paa ca. 1 ½ Mill. Kroner.

Bilist dræbt paa en Overkørsel.

Den 22. Oktober blev Handelsmand C. Nielsen dræbt af Persontog 935 lidt Syd for Støvring St.

Da Tog 935, som fremførtes af Lokomotivfører A. Haugaard, Ab., og Lokomotivfyrbøder O. C. Bruun, Ab., mel-

lem Skørping og Støvring var i Nærheden af Lindenberg Aa, saa Lokomotivfører Haugaard en Bil komme paa en Vej til højre for Banen. Han regnede med, at Bilisten vilde standse; for det første fordi det maatte formenes, at han havde set Toget, og for det andet fordi den Vej, han kørte paa, var lukket med et privat Led, som han (Bilisten) selv skulde aabne, forinden Banen passeredes.

Et Stykke før Overkørslen dækker nogle Buske Udsigt fra Banen til Vejen, og forhindrede altsaa Haugaard at følge Bilens Kørsel det sidste Stykke hen til Leddet. Pludselig saa Lokomotivføreren imidlertid Bilen komme frem paa Sporet ca. et halvt Hundrede Meter foran Toget. Han hremsede øjeblikkeligt og trak samtidig i Dampfløjen: men Bilisten maa aabenbart ikke have ventet Tog fra Skørping, han kigede i hvert Fald ind mod Støvring. Der- ved naaede han ikke at komme ud af Bilen og blev dræbt ved Paakørslen.



Forflyttelse eller Ansøgning fra 1.—11.—39:

Lokomotivfører O. B. Nielsen, Gedser, til Kalundborg.
Lokomotivfører J. S. E. Kuhn, Kalundborg, til Københavns Godsbgd.
Lokomotivfører K. Rasmussen, Brande, til Aalborg.
Lokomotivfører A. L. C. Larsen, Tønder H., til Haderslev.

Afsked:

Lokomotivfører N. C. Olesen, Struer, efter Ans. p. Gr. af Svagelighed med Pension fra 31.—12.—39 (min. Afsked).

Ordensdekoration:

Lokomotivfører C. C. V. Hoppe, Fredericia, er af H. M. Kongen under 16.—10.—39 udnævnt til Dannebrogsmænd.



Arbejdernes Landsbank,

Hovedkontor: Vesterbrogade 5.

Fokina Strandvejen 6 H

anbefales

Musik og Dans til Kl. 2

Ærb. P. Petersen

Bøger paa Ratebetaling!

Paa Ratebetaling kan De straks faa de Bøger, De ønsker at eje og paa lempelige Vilkaar, idet Betalingen sker i Rater fra 5—10 Kr. pr. Maaned — uden Forhøjelse af Prisen. — **Illustreret Bogkatalog sendes gratis.**

EINAR HARCKS BOGHANDEL, Fiolstræde 33, Tlf. 9148.

BOSCH
DYNAMOLYGTE

stærkt lysende, moderne, elegant

REDAKTION: *Soph. Jensen* og *E. Kuhn*, førstnævnte ansvarhavende. Vestre Boulevard 45, København V.

Telefon Central 7708.

Udgaar 2 Gange mdl. — Abonnementspris: Kr. 6 aarlig. Tegnes paa alle Postkontorer i Skandinavien.

ANNONCE-EKSPEDITION:

Vestre Boulevard 45, København V.

Telefon Central 7708 — Kontortid Kl. 10—16.

Postkonto 20 541.

N. JENSENS SØNNER

SNEDKERMESTRE - Kallundborg - Telf. 280

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

Leverandør til Feriehjemmet.

Reserveret.

**Kallundborg
Plantemargarine**

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

Chr. Jepsen

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

Vilh. Nielsen og Søn

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

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

Er Lyset i Uorden
da ring til Kalundborg 520

Kjær Christensen
aut. Installatør

Leverandør til Feriehjemmet

Moderne Kaminer og Rundtræksovne.

Tænk De paa at købe en ny Kamin eller Ovn?
Besøg da vort Lager i Tømmergaarden af moderne Ka-
miner og Rundtræksovne fra Lange & Co., Svendborg.
Vore Priser er lave, da vi ingen Udgifter har til Butik.
Ratebetaling indrømmes. Kallundborg Tømmerhandel,
Brugte Ovne tages i Bytte. Chr. Petersen. Telf. 51-451.

5-7-Pers. Biler

udlejes Dag og Nat
Telefon 296
Ejler Jensen, Kalundborg
(Feriehjemmets Vognmand)

Frode Jensens Herre-Salon

Vesterbro 43

(2 Minutter fra Remisen)

Gennemført Hygiejne

ALT I MØBLER!

Smaa Priser.
Bedste Kvalitet.

CHR. LARSEN & SØN
Algade 14 - Telef. 1431

Sig det med Blomster

fra **POUL ØRSTED**
Telefon 2134. Hassersigade 2.

J. M. Andersen

Telefon 3083

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



Køb Pelsværk

hos
LOUIS JØRGENSEN
Bispensgade 17 Aalborg

Alle Reparationer udføres

Annoncen giver Ret til 10 % Rabat

**ISEN-
I. CHR. PETERSEN
KRAM**

Alt til Jagt og
Lystfiskeri

BOULEVARDEN 3
Barne- og Klapvogne
Tlf. 1811 - Aalborg

J. J. Nielsen

har **FODTØJ TIL ALT** og **ALLE**
Danmarksgade 64 - Telf. 1844

Thomas J. Petersen

AUT. ELEKTRO-INSTALLATØR
Nørregade 1 Lamper — Lysekroner
Alle Reparationer udføres Telf. 336

Kørsør nye
GULDSMEDEFORRETNING
Havnegade 1. Telefon 11.

Stort og smukt Udvalg. Billige Priser.

Støt dansk Industril

RADIO
i førende Mærker
Lempelige Betalingsvilkaar
Brdr. Nielsen
Halskovvej 10

Skal TO sætte BO
gaa til **Martin Jensen**
Telefon 352. Algade 35.
— Nyttige Jubilæumsgaver —

Husk Svendborg Bryghus Øl