



NO 4

20. Februar 1939

39. Aargang

## REGULERINGSTILLÆGGET

Som Følge af de senere Aars stærke Prisbevægelser har vort Reguleringstillæg, takket være det saakaldte »Hul«, været et stadigt tilbagevendende Spørgsmaal; man nødvendigvis maatte beskæftige sig med inden for Organisationerne, af den ganske simple Grund, at det økonomiske Tryk, som Tjenestemændene var ude for, var af den Beskaffenhed, at der under en eller anden Form maatte raades Bod herpaa, og lad det straks være sagt, at selvom vi ikke har faaet alt, hvad vi ønskede, saa har Regering og Rigsdag vist god Forstaaelse af Spørgsmaalet. Efter sidste Aars Forhandlinger kunde vi gaa derfra med 168 Kr. ind i »Hullet«. Dertil kom, at Udgiftstallet i Fjor magede sig saa heldigt, at vi oven i Købet fik en Portion Reguleringstillæg paa normal Vis, men paa fordelagtig Maade, idet Udgiftstallet — 2853 — kun var 11 Kr. over det Tal, som dannede Overkant i »Hullet« — 2842 —, og som skulde passeres for at faa den omtalte Portion af Tillægget.

I Aar har vi faaet den lille Sænkning i Udgiftstallet, der skulde til, for at Portionen oven over »Hullet« faldt bort, idet Udgiftstallet er fastsat til 2831, hvorved man ser den Mærkværdighed, at medens vi i Fjor laa 11 Kr. over det saa betydningsfulde Tal, 2842, saa er vi nu 11 Kr. paa den forkerte Side heraf. Men netop denne Omstændighed gør, at det nu mere end nogensinde blev nødvendigt at faa »Hullet« bedre udfyldt.

C. O. I har forlængst stillet Krav om, at

nu maatte »Hullet« helt udfyldes, men man har hele Tiden været indforstaaet med, at den Forhandling, der var anmodet om i den Anledning, først vilde finde Sted, naar Februar-Pristallet og samtidig dermed Udgiftstallet var offentliggjort. Ligesom de foregaaende Aar har Finansministeren ogsaa pr. omgaaende kaldt til Forhandling, saaledes at denne kunde finde Sted den 14. Februar.

Her redegjorde Ministeren for Statens økonomiske Forhold. Konjunkturerne var alt andet end lyse og stillede store Krav til Regeringen, han pegede f. Eks. paa, at Mund- og Klove-sygen havde medført betydelige Udgifter for Staten. Regeringen forstod imidlertid Tjenestemændenes Forhold og vilde ogsaa i Aar stille sig saa imødekommende som gørligt.

Organisationernes Repræsentanter belyste naturligvis Tjenestemændenes Synspunkter og understregede, at Forholdenes Udvikling i Virkeligheden underbyggede Ønsket om at faa det saa ofte kritiserede Hul i Reguleringstillægs-satserne udfyldt. Finansministeren kunde imidlertid ikke inklude sig paa en saa generel Ændring, der faktisk vilde betyde en Revision af Tjenestemandsloven. Denne Lov maatte forblive uændret, og det, Forhandlingen resulterede i, maatte nedlægges i en Overenskomst af en vis aftalt Varighed.

Efter et Par Timers Forhandling blev Drøftelserne afbrudt, for at Forhandlerne kunde overveje Situationen og eventuelt drøfte den med de respektive Centralorganisationers Sty-

relser. Da Forhandlingsmødet genoptoges om Eftermiddagen, naaedes der da ogsaa til Enighed om følgende Ordning:

Uanset at Udgiftstallet er faldet saa meget, at Reguleringstillægsportionen for Udgiftstal over det kedelige »Hulk« bortfalder som *normal* Portion, vil Tjenestemændene faa Lov til at beholde denne Portion til delvis Udfyldning af Hullet; dernæst vil ogsaa det for indeværende Finansaar bevilgede særlige Tillæg paa 168 Kr. til samtlige gifte Tjenestemænd blive opretholdt. Med andre Ord, Reguleringstillægget vil ikke undergaa nogen Forandring i Finansaaret 1939/40, men vil blive udbetalt nøjagtigt, som vi har faaet det siden 1. April i Fjor.

Denne Overenskomst er under visse Forhold gældende i 2 Aar: Dersom Udgiftstallet næste Aar paany stiger til et Tal mellem 2843 og 2946, d. v. s., det Interval, vi i Øjeblikket befinder os i, løber Overenskomsten videre, og Reguleringstillæg samt midlertidigt Tillæg fortsætter indtil 31. Marts 1941 med den nu aftalte Størrelse. Falder næste Aars Udgiftstal derimod til under 2739, optages der nye Forhandlinger.

Disse Bestemmelser er i og for sig begge ret naturlige. I Øjeblikket faar vi Reguleringstillæg efter det nysnævnte Interval (2843—2946), idet Udgiftstallet i Fjor jo var 2853; men Finansministeren har hævdet, at naar vi trods Nedgangen nu faar Lov til at beholde den ene Portion, kan vi naturligvis ikke næste Aar komme yderligere een Portion op, dersom Udgiftstallet atter kommer ind i det Interval, vi har været i under den Ordning, som har været gældende fra 1. April 1938 til 31. Marts d. A., og dette har Organisationernes Repræsentanter givet deres Tilslutning til.

Den her omtalte Overenskomst betyder, saalænge Udgiftstallet holder sig indenfor 2842, at »Hullet« er fuldstændig lukket for Lønninger og Pensioner under 1800 Kr., og dette er der al god Grund til at være glade for. Vore Medlemmer opnaar ikke fuld Dækning for de Prisstigninger, »Hullet« svarer til, men der vil i 1939/40 ikke mangle ret meget, og Lokomotivmændene vil alle give den afsluttede Overenskomst deres Tilslutning.

Med Hensyn til Forhøjelse af de særlige Ydelser, hvorom vor Centralorganisation ogsaa har fremsat Forslag, var Finansministeren

meget betænkelig; men han gik med til, at Spørgsmaalet om en eventuel Forhøjelse af *Dagpengene* undersøges, og at der saa senere forhandles derom.

Vi føler os forvissede om, at det samlede Resultat af den her omtalte Forhandling vil blive hilst med Glæde af samtlige Tjenestemandsfamilier Landet over; der er derfor al god Grund til at sige Regeringen Tak for dens Imødekommenhed. Vi ved alle, at Situationen er saare vanskelig, saa meget mere paaskønnelsesværdig bliver Regeringens Stilling, og fra vor Side skal der her lyde en Tak for den viste Forstaaelse.

### TRAFIKKOMMISSIONEN

Den nedsatte Trafikkommission, hvis Formand er Folketingsmand N. P. Nielsen, har nu gennem længere Tid afholdt en Række Møder, hvor de mange forskellige Problemer har været fremme til Drøftelse og Undersøgelse, og det synes, som den Del af Kommissionens Arbejde, der i særlig Grad vil berøre os som Jernbanemænd, ligesom er ved at antage mere faste Former, idet man indenfor det Udvalg, der har beskæftiget sig med Privatbanerne, forlængst har givet en Oversigt over de 59 eksisterende Privatbaners Forhold, saavel i trafikal som i økonomisk Henseende, hvilket atter har givet Anledning til en Gruppering af Banerne i 4 Grupper, og det er interessant at se, efter hvilke Synspunkter man mener, det skal foregaa, hvorfor vi skal tillade os at opsætte de 4 Grupper.

- 1) Baner, der forudsættes at kunne fortsætte Driften ved egen Hjælp.
- 2) Baner, som fortjener Statsstøtte, fordi de har Betydning for Afviklingen af anden Trafik end netop den lokale.
- 3) Baner, som vel kun har egnetrafikal Betydning, og som antagelig vil kunne klare sig i Fremtiden, naar de faar en foreløbig Støtte.
- 4) Baner, hvis Forhold er saadan, at Udvalget maa fraraade, at der gives dem Statsstøtte.

Som man vil lægge Mærke til, er der ikke direkte Tale om Nedlæggelse af nogen som helst Bane, men kun om, at der til visse Baner bør gives Statsstøtte og til andre ikke. Udvalget har i sin Indstilling ogsaa gjort opmærksom paa, hvilke ganske særlige Forhold det er, der gør det rimeligt at hjælpe nogle Baner, en Hjælp, der dog ikke menes at blive et direkte Tilskud til selve Driften, men er tænkt foretaget paa anden Maade.

Sidst i Januar Maaned var Udvalget kommet saa langt i sit Arbejde, at Indstillingen kunde behandles i den samlede Trafikkommission, og her var det særligt Klassificeringen, det vil sige de forskellige Baners Henførelse til en af de ovenanførte 4 Grupper,

der gav Anledning til ret lange Drøftelser, men da der syntes at være forskellig Opfattelse af, hvordan hele Systemet skulde forstaas, endte det med, at Indstillingen sendtes tilbage til Underudvalget med Anmodning om at foretage en fornyet og endelig Gennemgang af de enkelte Privatbaners Stilling, hvorefter hele Kommissionen paany indkaldes.

Det fremsatte Klassificeringsforslag gav Anledning til adskillige Rygter om Massenedlæggelse af Privatbaner, ja, saa haardnakkede var disse Rygter, at Kommissionens Formand maatte udsende et Dementi for at faa aflivet alt det, der var sat i Cirkulation om den Sag.

Derimod kan det vist betragtes som noget mere end Rygter, naar det oplyses, at der indenfor Kommissionen findes flere Medlemmer, som er stærkt stemt for Statens Overtagelse af samtlige Privatbaner, et Forslag der dog møder adskillig Modstand.

Naar Kommissionen er færdig med Klassificeringen af Privatbanerne, kommer Turen til Statsbanerne. Her skulde Opgaven vel næppe være saa besværlig, selvom vi godt er bekendt med, at der findes enkelte Statsbanestrækninger, hvorom der vil blive Diskussion.

I hele denne Sag er der et Spørgsmaal, som til sin Tid nok kan komme til at volde adskillige Vanskeligheder og Besværligheder. Vi tænker her paa det rene Personalespørgsmaal; thi man maa jo forudse, at for saa vidt nogle Privatbaner nedlægges, da kan man ikke uden videre kaste Personalet paa Gaden. Man maa nødvendigvis beskæftige sig med Spørgsmaalet om deres Anvendelse andre Steder, og her vil det vel nok blive Statsbanerne, der vil komme til at trække en Del af Læsset. Vi mener ogsaa at vide, at Kommissionen allerede har beskæftiget sig med denne Side af Sagen, og der har været Forlydender om, at det kun var Personale under 55 Aar, der kunde komme i Betragtning ved Overgang til Statsbanerne.

For Personalet ved Statsbanerne kan der være noget ubehageligt ved Udsigterne til en saadan Tilgang; men lad os være enige om, at for Personalet fra Privatbanerne, er det heller ikke lysteligt pludseligt at skulle skifte over paa en anden Arbejdsplads. Skulde dette blive til Virkelighed, maa vi gøre et ærligt Forsøg paa at faa det til at gaa paa en saadan Maade, at alle Parter kan være tjent med det, men vi vil ikke lægge Skjul paa, at her staar adskilligt paa Spil.

## DET NYE, FREMSKUDTE SIGNAL

I Bladet for den 20. Januar omtalte vi en ny Type fremskudt Signal, som nu skal opstilles foran 3 Stationer med forgrenede Gennemkørselstogveje. Den paagældende Artikel sluttede med paa Side 16 nærmere at angive, hvorledes dette nye Signal skal virke. Det har imidlertid vist sig, at der er faldet  $1\frac{1}{2}$  Linie ud, saa Ordlyden er blevet noget meningsforstyrrende, hvil-

ket jo er beklageligt, særligt da Artiklen skulde være vejledende.

Selv om alle vore Medlemmer er klar over, at der maa foreligge en Trykfejl, finder vi det dog rigtigst at genoptrykke det omhandlede Stykke (Side 16, 2. Spalte) i dets rette Ordlyd, idet vi samtidig beder om Undskyldning for den skete Fejl:

*Det nye Signal vil virke paa den Maade, at der baade ved Stop og ved Indkørsel vil blive vist almindeligt fremskudt Signal: brandgult Lys (det midterste af de lodret markerede Lys), henholdsvis eet grønt Lys (det nederste af de lodret markerede) 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.*

## ØKONOMISKE KENDSGERNINGER OG POLITIK

Økonomien sætter Grænsen for politiske Muligheder. Økonomien er Grundlaget for enhver politisk Udvikling. Det er Banaliteter, men alligevel er det paakrævet stadig at gentage dette paany. Det sker ofte, at det bliver glemmt, at det er Økonomien, som er Nationernes Skæbne. Navnlig i en Tid som vor, hvor de ideologiske Slagord som Facisme, totalitær, Føreride o. dsl. saa let forvirrer Menneskebørnernes Forstand, er det nødvendigt at pege paa de økonomiske Realiteter. Det er dem, der har det sidste Ord.

Der er forskellige Grunde til, at man hender Opmærksomheden paa de politiske Begivenheders realpolitiske Baggrund. Den udenrigspolitiske Udvikling har i den sidste Tid taget en Fart, saa at man let glemmer de virkelige, de reale Aarsager og Sammenhæng. Det er meget farligt, fordi vi behøver en Vejledning gennem vor Tids politiske Kaos. Men ogsaa indrepolitisk er det en Nødvendighed, at vi staar med begge Ben paa Jorden og ikke bliver rendt over Ende af en politisk Propaganda, som lover

alt — og ovenikøbet det, der økonomisk set er umuligt.

Netop den sidste Tid har vist os mange Eksempler paa de økonomiske Kendsgerningers Betydning, som regerer Politiken, selv om denne vægrer sig med Hænder og Fødder.

Vi ser *Japanernes* Kamp i det fjerne Østen. For to Aar siden tænkte det japanske Militærdiktatur blot at behøve at gennemføre en Koloniekspedition til Kina. To Aar er gaaet, og Japan kæmper en Kamp med hele sin økonomiske og nationale Indsats. Under denne Kamp forandres Japans politiske, økonomiske og sociale Struktur, og flere og flere Sagkyndige profeterer Japans økonomiske og politiske Ødelæggelse, som Krigens sandsynlige Resultat.

Den *franske Folkefront* vilde realisere et storslaaet økonomisk og socialt Program. Men det franske Erhvervslivs Organisation og Produktionsapparat svarede ikke til den sociale Organisation, Folkefronten med eet vilde søge at gennemføre. Det franske Erhvervsliv arbejdede med store Brydninger og forøgede Produktionsomkostninger og var ikke i Stand til at forfølge de sociale Fremskridt. Aartiers Forsømmelser kunde ikke indhentes i Løbet af et halvt Aar.

I U. S. A. skaffer Roosevelt paa Grundlag af Verdens rigeste Nations uhyre Reserver med Statens Initiativ et Konjunkturopsving, som bliver Grundlaget for Gennemførelsen af Roosevelts sociale Lovgivning. Det er ikke overdrevet, naar man siger, at Demokratiets Chance i Dag over hele Verden er afhængig af den amerikanske Konjunktur. Skulde det lykkes Amerika at skabe en økonomisk Fremgang, saa vil ogsaa England og Frankrig komme til at føle Konjunkturopsvingets Virkninger. Indenfor Konjunkturfremgangens Ramme vil det være muligt at forhøje Nationernes sociale Livsniveau og saavel indad som udadtil at bekæmpe Facismen paa en meget effektiv Maade.

I *Tyskland* har vi set særlig tydeligt Økonomiens Betydning for de politiske Begivenheders Udvikling. Tysklands Krigsøkonomi, som er Grundlaget for den vældige Oprustning, har afspærret Landet fra Verdenshandelen og Verdensøkonomien. Den tyske Nation betaler det med forlænget Arbejdstid, lave Lønninger, for høje Priser og Mangel paa vigtige Raastoffer. Selv Rigskansler Hitler har anerkendt denne Nødstilstand i sin sidste Tale for

den tyske Rigsdag. Det er muligt, at Nazismen engang har villet bringe social Fremgang, men de *økonomiske* Realiteter kræver det modsatte: social Reaktion og dalende Livsstandard. I denne Sammenhæng maa man ogsaa se Rigsbankpræsident *Schachts* Afgang. Dette betyder Tysklands Afsked med Verdenshandelen og den forstærkede Indsats i Mellem- og Sydøsteuropa. Det var økonomiske Kendsgerninger, som har tvunget Tyskland til at bryde med Vesteuropa og Amerika og søge en beskeden Erstatning i de sydøsteuropæiske Lande, hvis meget fattige Nationer ikke vil være i Stand til at fungere som Tysklands økonomiske Reserver for Oprettelsen af et tysk Verdensherredømme. For Tyskland har ikke tilstrækkelig Kapital til økonomisk at udvikle disse Lande; ogsaa det er en økonomisk Kendsgerning, som vil faa vidtrækkende Konsekvenser.

Dette lille Overblik viser den virkelige Aarsag til de politiske Begivenheder. Man kunde supplere disse Eksempler med andre, f. Eks. med *Italien*, hvis økonomiske Situation ligner den tyske, og hvis politiske Aktioner ogsaa er bestemt af økonomisk Nød.

For *Danmarks* Vedkommende er det givet, at den sunde økonomiske Udvikling er den bedste Støtte for det politiske og sociale Demokrati. Afskaffelse af Arbejdsløsheden, forøget Beskæftigelse — det er de reale Maal, som er afgørende for den politiske Udvikling herhjemme. Socialdemokratiet kender denne Sammenhæng og søger derfor at gøre en stor Indsats paa dette væsentlige Punkt. *Stauning* har fremhævet i sine sidste Taler, at det er den vigtigste Opgave at gennemføre en økonomisk Plan, som bringer Arbejdsløsheden ned. Han har fremhævet, at Statens Kamp mod Arbejdsløsheden forudsætter et *planøkonomisk* dirigeret Erhvervsliv og henviser til, at Statens Initiativ paa dette Omraade bliver umuligt, naar Indehaverne af Bedrifterne »som Herre over Produktionsordningen foretager Handlinger, der stadig forøger de arbejdsløses Hær, særlig i Forsørgernes Rækker«.

I Overensstemmelse med Partiets Syn paa denne Sag bliver der nu arbejdet (fra Arbejderbevægelsens Erhvervsraad) med Opstilling af en Plan, som skal vise Mulighederne for større Produktion, større Beskæftigelses- og større Afsætningsmuligheder.

Demokratiet i Danmark og den arbejdende

Befolknings sociale Livsniveau vil blive sikret ved et sundt og organisk funktionerende Erhvervsliv. Paa dette Grundlag vil Demokratiet staa fast her i Landet, thi *det er de økonomiske Kendsgjerninger, som bestemmer den politiske Udvikling.*

### S-Tog og Sporvej.

Indførelsen af Fællesbilletten til Sporvejene og den københavnske Bybane — Fællesbilletten faar som bekendt Gyldighed i en Time og skal koste 30 Øre — har nødvendiggjort visse Ændringer i Statsbanernes Takstlov, og Trafikminister Fisker har i Folketinget fremsat et Lovforslag herom.

I Forslagets Bemærkninger hedder det, at naar Enkeltbillet uden Ret til Omstigning til Sporvogn paa hele Bybanen kommer til at koste 20 Øre, vil det være en naturlig Følge heraf, at Taksterne for Personbefordring mellem København og Stationer i Nærtrafikken bliver ens for alle Stationerne i København. Taksterne vil derfor fremtidig blive beregnet efter Afstanden fra Nørreport Station, der paa det nærmeste ligger i Centrum, og som for øvrigt efter en foretagen Tælling viser sig at være den stærkest benyttede af Stationerne i Københavns Nærtrafik.

Trafikministeren har benyttet Lejligheden til at faa gennemført enkelte andre Ændringer i Takstloven, de er dog væsentligst af teknisk Natur. Der indføres en Bestemmelse om, at Rejsegods til Befordring med Lyntog, S-Tog og Motortog kun kan forlanges indskrevet i det Omfang, som Pladsforholdene i de paagældende Tog muliggør.

### Prisniveauet.

De af Det statistiske Departement siden Juli 1915 foretagne Beregninger over Prisforandringerne Indflydelse paa Udgifterne i et Husholdningsbudget er, som tidligere meddelt i Statistiske Efterretninger, fra og med Juli 1933 fortsat saaledes, at man som Grundlag for disse Beregninger bruger et Husholdningsbudget, der er opstillet efter de ved en Forbrugsundersøgelse i 1931 indvundne Oplysninger. Dette Budget danner Grundlaget ogsaa for nedenstaaende Beregninger.

I følgende Tabel anføres Resultatet af de saaledes for Januar 1939 foretagne Beregninger, idet Tallene for det sidste Aar anføres til Sammenligning. Forholdstallene vedrørende Prisforandringerne Styrkes beregnes siden Januar 1938 med Aaret 1935 som Udgangspunkt (Basisaar).

#### Udgifternes Fordeling paa Budgettets Hovedgrupper.

	1935 gnstl.	Jan. 1938	Apr. 1938	Juli 1938	Okt. 1938	Jan. 1939
	Kr.	Kr.	Kr.	Kr.	Kr.	Kr.
Fødevarer .....	1121	1214	1227	1196	1201	1210
Klæder, Fodt., Vask	458	500	500	498	497	497
Bolig .....	450	484	484	484	484	490
Brændsel, Belysn. ..	164	194	181	172	173	169
Skatter, Konting. o.l.	479	512	513	515	516	520
Andre Udgifter .....	756	770	770	771	771	771
I alt .....	3428	3674	3675	3636	3642	3657

#### Udgiften, beregnet i Procent af Udgiften i

	Aaret 1935 gnstl.					
	1935 gnstl.	Jan. 1938	Apr. 1938	Juli 1938	Okt. 1938	Jan. 1939
Fødevarer .....	100	108	109	107	107	108
Klæder, Fodt., Vask	100	109	109	109	109	109
Bolig .....	100	108	108	108	108	109
Brændsel, Belysn. ..	100	118	110	105	105	103
Skatter, Konting. o.l.	100	107	107	108	108	109
Andre Udgifter .....	100	102	102	102	102	102
I alt .....	100	107	107	106	106	107

Naar Udgiften i Aaret 1935 sættes = 100, var Udgiften efter de i Oktober 1938 gældende Priser 106 og efter de nu for Januar foretagne Beregninger 107.

Hvis man i Stedet for Priserne i Aaret 1935 anvender Priserne i Juli 1914 som Basis, bliver Pristallet for Januar udregnet paa Grundlag af det efter Forbruget i 1931 opstillede Budget 183 mod 182 for Oktober.

Beregnet paa samme Grundlag, men med Priserne i Aaret 1931 som Basis, bliver Pristallet for Januar 118 mod 117 for Oktober.

Det i H. t. Lov om Statens Tjenestemænd af 31. Marts 1931 beregnede Udgiftstal, der for Januar 1938 blev 2 853 Kr., udgør 2 831 Kr. for Januar 1939.

### Detailpriserne i Januar 1939.

Ved Indberetninger fra Kommunalbestyrelserne i København, Frederiksberg og Gentofte Kommuner, fra samtlige Købstadskommuner og fra noget over 100 Landkommuner er der for den første Uge af Januar Maaned 1939 — paa samme Maade som for de foregaaende Kvartaler — fremskaffet Oplysninger til Beregning af Gennemsnits-Detailpriser for Landets forskellige Dele.

I omstaaende Tabel er meddelt Resultaterne af de foretagne Gennemsnitsberegninger, og til Sammenligning er anført de tilsvarende Gennemsnitspriser for den første Uge i hvert af de 4 foregaaende Kvartaler.

Fra Oktober til Januar er der indenfor Fødevarernes Gruppe ikke sket væsentlige Prisforskydninger, bortset fra enkelte af de Varer, hvis Priser er mere eller mindre sæsonbestemt (særlig Æbler).

Pristigninger af nogen Betydning finder man iøvrigt for de til Kød- og Flæskegruppen hørende Varer samt for enkelte andre Vareposter, f. Eks. Fisk og tørrede Abrikoser.

Omvendt er der Prisfald for nogle Varer, saaledes Rugbrød og Franskrød (for begge Varer dog ikke i Hovedstaden), visse Grynsorter, Rosiner, Margarine og Plantefedt.

Indenfor Brændselsgruppen er der Prisstigning for Kul og Prisfald for Koks fra Gasværker; disse Forskydninger er dog størst i Hovedstaden. Prisen for Brænde er faldet. Fodtøj viser for hele Landet under eet en fortsat Nedgang, en Nedgang, der dog ikke skyldes Hovedstaden. Priserne for Reparationer er nærmest uforandrede.

I omstaaende Tabel findes Gennemsnits-Detailpriser for Januar 1939 samt Oktober, Juli, April og Januar 1938.

		Hoved- staden		Køb- stederne		107 Land- kommuner		Gennemsnit for hele Landet				
		Jan. 1939	Okt. 1938	Jan. 1939	Okt. 1938	Jan. 1939	Okt. 1938	Jan. 1939	Okt. 1938	Juli 1938	April 1938	Jan. 1938
		Øre	Øre	Øre	Øre	Øre	Øre	Øre	Øre	Øre	Øre	Øre
Rugbrød	4 kg	89	89	91	92	89	92	90	91	94	98	100
Sigtebrød	kg	56	56	51	52	51	51	53	53	53	55	55
Franskbrød	—	93	93	83	84	79	81	85	86	86	86	86
Kryddertvebakker	—	171	171	161	158	154	154	162	161	161	161	161
Flormel	—	35	35	40	41	39	39	38	38	40	41	39
Byggryn, danske	—	37	38	34	35	32	33	34	35	38	38	38
Havregryn, danske, i Pakker	—	75	75	74	74	71	70	73	73	74	73	74
— i løs Vægt	—	52	52	44	45	43	44	46	47	47	48	47
Semoulegryn	—	63	64	61	61	57	57	60	61	62	63	64
Kartoffelmel	—	51	52	48	48	46	46	48	49	48	48	48
Risengryn	—	78	80	65	68	61	65	68	71	72	72	73
Sagogryn	—	80	81	66	66	63	63	70	70	69	72	75
Gule Ærter, Victoria, afskallede	—	84	85	71	72	63	65	73	74	73	74	74
Hugget Melis Nr. 1	—	58	57	61	61	59	59	59	59	58	58	58
Stødt Melis	—	46	46	47	47	46	46	46	46	45	45	45
Farin, lyst, Nr. 1	—	45	45	45	45	44	44	45	45	43	43	43
Kaffe	—	472	479	409	416	391	388	424	428	429	432	453
Te, alm. Kongo	—	899	891	906	903	935	919	913	904	899	906	901
Kogechokolade	—	349	349	336	334	332	330	339	338	337	340	355
Spiseæbler, friske	—	81	68	77	62	67	54	75	61	113	114	81
Bananer	—	184	194	199	201	193	194	192	196	194	164	166
Tørrede Æbler	—	140	148	144	141	139	139	141	143	147	302	320
Tørrede Abrikoser	—	211	202	196	189	197	188	201	193	197	344	365
Svedsker m. Sten	—	87	86	77	76	73	73	79	78	80	78	123
Rosiner, Valencia	—	96	108	91	93	88	91	92	97	111	166	169
Spegesild, norske	—	100	106	101	104	98	98	100	103	104	105	103
— islandske	—	76	78	76	80	82	81	78	80	83	81	80
Fiskeboller	1/2 kg	55	55	57	56	56	56	56	56	55	56	55
Henkogte Ærter, grove	—	49	48	47	47	47	46	48	47	45	46	46
Hvidtøl, Nr. 1 (Hovedstaden: Prima)	1/1 Fl.	25	25	24	24	24	24	24	24	24	24	24
Bajersk Øl	1/2 -	30	30	32	32	31	31	31	31	31	31	31
Smør, lurmærket	kg	310	310	301	301	297	297	303	303	303	302	307
Plantefedt (Palmin)	—	121	126	115	118	111	117	116	120	121	124	126
Vegetabilmargarine	—	131	134	109	112	105	108	115	118	119	123	126
Mejeri-Ost	—	197	200	157	159	146	148	167	169	171	165	163
Æg, nylagte, danske	Snes	271	260	194	212	182	205	216	226	183	141	247
Kaffefløde (Fløde Nr. 2)	1/10 l	19	18	17	17	16	16	17	17	17	17	17
Sødmælk paa Flasker	Liter	37	37	32	32	29	29	33	33	33	33	32
Sødmælk i løst Maal	—	33	33	28	28	25	26	29	29	29	29	29
Helskummet Mælk paa Flasker	—	16	16	11	10	12	11	13	12	13	13	12
Helskummet Mælk i løst Maal	—	14	13	9	9	8	8	10	10	10	10	10
Kærnemælk paa Flasker	—	25	25	15	15	16	15	19	18	18	18	19
Kærnemælk i løst Maal	—	23	22	12	12	11	11	15	15	15	15	15
Oksekød (Forkød)	kg	157	145	136	134	133	131	142	137	137	141	141
— (skært Kød)	—	252	243	198	196	191	190	214	210	212	214	213
Kalvekød (Forkød)	—	163	148	151	147	141	140	152	145	149	152	152
Kødfars (Kalve-)	—	109	103	182	183	172	168	164	151	150	149	148
Fersk Svinehov	—	197	185	207	197	204	194	203	192	183	198	190
Mørbrad	—	324	310	348	338	325	321	332	323	319	335	299
Saltet Brystflæsk	—	289	278	249	240	238	228	259	249	236	260	251
Røget, benløs Skinke	—	362	350	357	349	349	341	356	347	347	355	348
Svinefedt, krydret, dansk	—	216	215	177	176	160	162	184	184	185	187	189
Medisterpølse	—	185	183	183	179	176	172	181	178	179	181	176
Leverpostej	—	263	257	245	240	226	226	245	241	242	246	248
Spegepølse	—	415	414	301	292	280	279	332	328	319	328	324
Ferske Sild	—	82	78	70	67	70	64	74	70	76	72	67
Torsk	—	82	80	64	60	68	64	71	68	58	65	66
Rødspætter	—	218	199	157	145	151	139	175	161	165	170	154
Klipfisk	—	118	120	115	115	106	106	113	114	114	114	116
Hvidkaal	—	10	11	14	12	13	11	12	11	22	17	12
Gulerødder <sup>1)</sup>	—	18	18	18	19	15	16	17	18	18-53	19	17
Kartofler <sup>1)</sup>	—	15	15	12	12	11	11	13	13	11-20	13	13
Køkkensalt	—	17	17	15	15	14	14	15	15	15	15	15
Amerikansk Vaskesoda	—	17	16	16	16	16	16	16	16	16	17	16
Brun Sæbe, prima	—	58	58	58	59	56	57	57	58	58	60	60
Petroleum, Water white	Liter	21	21	19	19	19	19	20	20	20	20	20
Skotske Nøddekul	hl	334	311	292	287	280	275	302	291	291	313	353
Knuste Koks, leveret, fra Gasværket	—	209	239	229	236	220	226	219	234	243	262	291
Kn. Kosk, lev., fra private handlende	—	278	278	266	263	257	251	267	264	266	290	347
Elektricitet	kw.	30	30	42	42	35	34	36	35	36	36	37
Gas	m <sup>3</sup>	14	14	22	22	24	24	20	20	20	20	20
Optændingsbrænde	kg	10	11	8	8	7	7	8	9	8	9	9
Herresko, Boxcalf, gennemsyede	Par	1770	1772	1699	1716	1699	1697	1723	1728	1743	1771	1789
Herrestøvler	—	2115	2116	2000	2029	1944	1975	2020	2040	2047	2076	2081
Forsaaing og Bagflikning af do.	—	663	672	649	652	606	598	639	641	640	643	642

<sup>1)</sup> Det første Tal i Kolonnen med Juli-Priserne gælder gamle Gulerødder (gamle Kartoffler), det sidste Tal nye Gulerødder (nye Kartoffler).

## TRANSPORTPROBLEMER

### De engelske Jernbaner kræver Takstrevisioner.

Den stadig stigende Konkurrence fra Lastbilernes Side overfor Jernbanerne med Hensyn til Godstransporten og Drøftelse af Foranstaltninger herimod er ikke alene et aktuelt Spørgsmaal her i vort Land, men ogsaa i andre Lande. I England, Jernbanernes Moderland, er Spørgsmaalet af endnu større Interesse end herhjemme.

England kræver med sin enorme Industri absolut et stort Transportapparat, og det kan vel siges, at Jernbanerne indtil for faa Aar siden var enedominerende paa Transportens Omraade. Men med de store Lastbilers Indførelse som Transportmiddel er der sket en væsentlig Forandring heri. De engelske Baner er ganske vist alle Privatbaner, men Godstaksterne er fastsat af Staten og efter et meget indviklet System, saaledes at Banerne faktisk ikke har megen Bevægelsesfrihed paa Takstomraadet. Bilejerne fastsætter derimod selv deres Takster; det er naturligt, at de saa er anderledes frit stillet, og dette udnytter de i høj Grad i deres Takstpolitik, saaledes at de særlig lægger an paa visse Varegrupper, for hvilke Jernbanerne har høje Takster. Resultatet er blevet, at Jernbanerne i England nu kæmper en haard Kamp for deres Eksistens; de forlanger samme Retigheder som Bilejerne.

Det er jo klart, at Transportpris som saadan er et meget elastisk Begreb, f. Eks. skal nævnes, at Transportomkostningerne paa Silkestrømper, dyre Medicinalvarer e. l. jo ikke har nogen overvældende Indflydelse paa disse Varers Salgspris, hvorimod Transportomkostningerne paa Jern eller Kul spiller en overordentlig stor Rolle ved Prisfastsættelsen. De engelske Jernbaners Takster er da ogsaa fastsat af Hensyn til, hvilke Varer der skal transporteres. Med andre Ord, at man for de Varers Vedkommende, hvor Transportprisen ikke spiller større Rolle, tager lidt høje Takster, medens man for de Varers Vedkommende, hvor Transportprisen er af stor Betydning, regulerer lidt nedad, og det er denne Omstændighed, Lastbilejerne benyttede sig af, da de satte ind, derved at de — for at blive i ovennævnte Billede — først overtog Transporten af Silkestrømper og dyre Medicinalvarer, medens Transporten af Industriens Grovvarer stadig maatte bestrides af Jernbanerne. Vel nok af gode Grunde; thi Jernbanerne er jo ubestridt Nummer eet, naar det drejer sig om Transport af svært Gods over større Afstande.

Jernbanerne med deres for hele den engelske Nations vitale Interesser kunde ikke stiltiende finde sig i denne fuldstændige ulige Konkurrence. Det er vel naturligt, at de, da de saa den Udvikling, det tog med Lastbilernes Overtagelse af den lettere Godstrafik, gik til Staten og forlangte visse Reguleringer. Der blev ogsaa indført regulerende Bestemmelser overfor Bilejerne; blandt andet paa et saa vigtigt Omraade som tarifmæssig Løn og Arbejdstid for det ved Lastbilerne beskæftigede Personale. Disse Reguleringer blev skarpt kritiseret af Lastbilejerne, hvad vel i og

for sig ikke er unaturligt, saadan er jo Livet og Menneskene nu engang. Det er desværre kun de færreste af os, der først og fremmest ser paa Helhedens Vel.

De omtalte Foranstaltninger hjalp lidt, men da Jernbanerne stadig er enedominerende m. H. t. Transporten af Grovvarerne, og da Konkurrencen vedblivende skærpedes, saa Banerne sig nødsaget til at ansøge Staten om visse Forhøjelser af Fragterne for disse Varer, hvilket imidlertid medførte Protest fra de ledende Industrifolks Side.

Resultatet af al denne Utilfredshed baade fra Lastbilfolkenes, fra Jernbanernes og fra Industriens Side er blevet Nedsættelse af en Komite, hvis Navn oversat til Dansk er »Transportanvisningsraadet«. Dette Raad har fornylig udsendt et Communiqué, som omkring Midten af Januar blev livligt omtalt i den engelske Dagspresse. Det lød i store Træk saaledes (her gengivet efter »Manchester Guardian« af 14. Januar d. A.): »Foranlediget ved Kravet fra Jernbaneselskaberne om en rimelig og retfærdig Forhøjelse af Transportprisen, Krav der berører Industrien samt andre ret føleligt og betyder en Ændring i de hidtil bestaaende Takster, stiller Raadet følgende Forslag: Der maa paa en forstaaende Maade arrangeres periodiske Møder imellem Jernbaner og alle Handels- og Industrieforetager, for dèr under en fortrolig Form at diskutere alle Spørgsmaal vedrørende Transport. Ved disse Møder skal det være alle Parter Pligt at fremkomme med Oplysninger af enhver Art, som berører det Spørgsmaal, der diskuteres, og i det hele taget søge paa en venskabelig Maade at løse de forskellige Problemer.

For det Tilfælde at der ikke opnaas Enighed mellem Parterne, kan det Spørgsmaal, der er Uenighed om, indankes for »Jernbanernes øverste Takstraad«, hvis Afgørelse da er bindende for alle Parter.

Det skulde saaledes være Jernbanerne til stor Hjælp, at de for at faa en rimelig og fair Pris for deres Transport kan mødes med de forskellige, der er interesserede i Transportpriserne, for at diskutere Sagen til Bunds. Dog bør det være saaledes, at den eventuelle Enkeltperson, der mener, at han ikke faar en ordentlig Behandling af Banen, ikke kan sende sin personlige Sag ind for »Jernbanernes øverste Takstraad«. Nej, dette maa ske igennem den Organisation, der varetager den paagældendes Interesser.«

Som det ses, er hele Takstspørgsmaalet af vital Interesse for de engelske Jernbaner, og det er klart, at mange Mennesker er interesseret i, at Jernbanerne stadig kan opretholde deres Transportkapacitet. Grundene hertil er flere. Der skal blot peges paa de vældige Kapitaler, som er investeret i de engelske Jernbaner, nemlig ca. 27 Milliarder danske Kroner. Regner man med en Forrentning paa 4 pCt., vil det sige ca. een Milliard om Aaret. Denne Forrentning har dog ikke været mulig de sidste Aar, og Spørgsmaalet er, om de Forhold nogensinde vil vende tilbage, hvor Banerne kan forrente de i dem anbragte Kapitaler. Til Slut skal anføres, hvilken beskæftigelsesmæssig Betydning Banerne i England har, samt hvilken Faktor de er paa Trafikomraadet. Banerne beskæftiger direkte ca. 600 000 Mennesker, der i Løn modtager ca. 2,2

Milliarder danske Kroner om Aaret. I 1937 befordrede Banerne 1216 Millioner Passagerer og 287 Tons Gods; der blev samme Aar kørt ialt 952 Millioner Lokomotivkilometer. Vedligeholdelsen af Baneanlægene kostede ca. 450 Millioner Kr. og Vedligeholdelsen af det rullende Materiale ca. 500 Millioner Kr.

S. Suneson.

## OPLYSNINGSARBEJDETS FORSKELLIGE OPGAVER

Jeg anstillede fornylig her i Bladet nogle Betragtninger om de mange forskelligartede Omraader, man i Virkeligheden kan udvælge sig og gøre til Genstand for et nærmere Studium. I det efterfølgende fortsættes disse Betragtninger, og jeg foranlediger ganske kort Læserne til selv at videreoverveje Samfundsforholdene, deres Udvikling, og hvorledes de bør udvikles i Fremtiden.

For Aartusinder siden, længe før Slægternes Historie egentlig begyndte, vandrede vore Forfædre rundt i de vidtstrakte Skove. Man kender lidet eller intet til dem; men det formodes, at deres Levevis væsentlig har lignet den, man kan iagttage hos de lavest staaende vilde Folkeslag. Deres egentlige Arbejde var kun at bjærge Føden for Dagen og søge Ly for Natten og Uvejret i en Hule eller under et Træ. Det vilde føre for vidt at gaa i Detailler; men det er dog interessant at se lidt paa, om Tingene i Dag paa forskellig Maade kan siges at have deres dybeste Rod i de primitive instinktmæssige Forhold, som var raadende i Tidernes Morgen.

Der har ikke været Tale om Samfund eller Hjem i egentlig Forstand. Der var ingen Politik; thi der var intet Grundlag derfor. Politik betyder noget som Udregning af de i Staten medvirkende Faktorer paa videnskabeligt Grundlag; noget som altsaa ikke kendtes.

I Menneskeslægtens primitive Naturtilstand anerkendtes ingen anden Lov eller Ret end den stærkeres; det var altid den stærke, som besejrede den svage, med andre Ord noget af det som vi i Dag kalder for Terror; og heraf følger igen det, som kaldes Inkvision.

Efterhaanden har Menneskene samlet sig i Grupper. Maaske var det de svage, som først dannede Gruppen for at værge sig mod den stærke, maaske ogsaa for at værne om et eller andet Bytte. Men Tryk avler Modtryk, og den stærke, som ser sin Stilling truet, søger saa at danne en Gruppe med Revanche for Øje. Med andre Ord, Inkvirenten er ikke udeblevet; man har gjort sig til Undersøger af, hvor megen Ret man selv havde, og hvor lidt Ret Modparten havde til Tingene. Dette Begreb har holdt sig op gennem Tiderne til vore Dage og er i sit inderste Væsen vist ikke meget forskellig fra hine Oldtidsbegreber. Ja, der kan endogsaa — al Fernisering til Trods — være Punkter, hvor vi ligger under hine primitive Folkeslag. Det var saaledes ifølge deres uskrevne Love ingen Uret at tage, naar man intet havde; men det var Uret ikke at give, naar man havde mere end til eget Behov.

Blandt Grønlands Eskimoer staar den Dag i Dag ejendommelige moralske Begreber ved Magt, som kan give et Billede herpaa. Har man laant et Redskab og taber eller beskadiger det, skal ingen Erstatning gives; thi man laaner kun ud af sin Overflod.

Alt, hvad ikke benyttes, er fælles Eje, og enhver, som har mere end 3 Kajakker, skal uden Vederlag stille een af dem til Raadighed til en Slægtning eller Fælle. Et Tyveri ophører at være dadelværdigt, naar Ejermanen ikke savner den stjaalne Genstand, med andre Ord naar man kun har taget af hans Overflod. Til Gengæld har ingen Ret til at være doven, vil man intet give og intet modtage, maa man forlade det fælles Jagtomraade.

Det primitive Menneskes Begreb om Ejendomsret menes at være Mandens uindskrænkede Ret over Kone og Børn; thi det, der gør en Mand til et Barns Fader, er ingeniunde den Omstændighed, at han har avlet det; men at dets Moder er hans Kone. Den primitive Mand vil af rent egenkærlige Grunde gerne have Børn, thi naar hans Hustru blot føder dem, bliver de hans Ejendom; der blev ikke tidligere lagt Vægt paa, hvem der avlede dem, det er først langt op gennem Tiderne, at det, som kaldes for Blodets Baand, er blevet taget med i Betragtning.

Det religiøse har sikkert ogsaa haft sin Betydning i hine Tider. Molok, den frygtelige Naturgud, som fordrede saa meget, men gav saa lidt, maatte man mildne ved at bringe store Blodofre til hans Ære; naar Ofrets varme Blod steg op mod Himlen, og Molok insugede det gennem sine Næsebor, var han mildnet en Tid. I vor oplyste Tid læres der mere om Guds Harme og Straffedom over Menneskene end om Alkærligheden og Ødelæggeren, Guden Molok hersker som ingensinde før over Menneskene. Da Moses byggede Jødeloven op og indførte Jabelaaet, hvor alt skulde tilbagegives, som den enkelte uretmæssig havde tilvendt sig, var det vel i første Række for at Jødefolket ikke skulde proletariseres, men det var sikkert ogsaa for at bevise andre Nationer, at de ikke havde Ret til at øve Vold overfor hverandre, saadan som Ægypterne havde gjort overfor Jødefolket.

Lad os vende Blikket mod Syd og se, hvad der foregaa. Historien kan ikke opvise noget saa rædselsfuldt. Den moderne politiske Stat kan udmærket godt være i Kontakt med Middelalderens Inkvisionsmetoder omend i mere moderne Form. Lad os da engang se om der skulde være Lighed mellem Oldtidens Kulturstater og de moderne Diktaturstater, og vi vil snart se, om vi har Grund til at være paa Vagt over for den Slags Statsformer.

Indien, Brahmagudens Hjem, Hinduernes Fødeland, Landet med den hellige Gangesflod, har med sin gamle Kasteinddeling, Religion o. s. v. meget tilfælles med det, vi oplever og ser paa den moderne Verdensskueplads i Dag. Ifølge Hinduernes hellige Skrifter frembragte Brahma, da han skabte Menneskene, Brahminen (Præsten) af sit Hoved; Xatraen (Krigeren) af sin Arm; Vaisyaen (Haandværkeren) af sin Lænd og Sudraen (Arbejderen) af sine Fødder. Denne berømte Kasteinddeling er, tror Hinduen, gud-



dommelig, derfor maa intet Menneske rokke ved den, og den engelske Kultur har ikke helt kunnet faa Bugt med denne Tro. Men dens Ophav er vel nok af ren økonomisk Art, fremkaldt ved Kasteinddelingens ulige Fordeling, hvor den rige fik Ret til at herske og den fattige Pligt til at adlyde. Der skal lige nævnes et Par Eksempler af Kasteinddelingens Love, og vi vil finde megen Lighed om end i moderne Form paa »visse« Steder i vor Tid.

Hvis et Medlem af Sudras Kaste krænkede en Brahmin, skulde hans Tunge kløves; lyttede han til Oplæsning af de hellige Bøger, skulde brændende Olie hældes i hans Øre, og havde Ordene fæstnet sig i hans Hukommelse, skulde han dræbes. Der var ogsaa en Lov, som sagde, at omend en Sudras Herre gav ham Friheden, skulde han dog vedblive at være Slave, »thi«, siger Loven »af hvem kan han udløses af den Stilling, der er ham naturlig«. Men Brahminen gik heller ikke Ram forbi. Giftede han sig med en Kvinde af Sudras Kaste, maatte han uvægerlig fare til Helvede, fordi han havde ladet sig besmitte af en Kvinde, der stod saa uendelig langt under ham; for Kvindens Fader ejede Jorden ingen Straf, som var haard nok.

Vi finder som sagt alt dette i vor Tid, bare man ser og tænker, derfor lad os ikke vildlede af den Politik som bærer Inkvisitionen i sit Banner. Dersom Menneskeslægtens Historie skulde opridses, vilde et Fagblads Spalter ikke være tilstrækkelige og min Viden om Tingene ej heller slaa til, vi vil derfor gøre et Spring op til vore Dage.

Et Samfund, som har Livskraft i sig, er i stadig Udvikling. Dette betyder, at Love og Reforme som, naar de vedtages, er gode og gør Gavn, senere kan blive en Uting. Stauning har i nogen Grad udtrykt sig derom paa Partiets Kongres; han sagde, at som Verdenspolitikken laa i Støbeskeen, kunde et Partis Arbejdsprogram ikke fastlægges for et længere Tidsrum.

Dette tyder paa, at den gamle Statsskipper indser, at det kan blive nødvendigt at lægge Roret brat om for at undgaa en Grundstødning; men det betyder ogsaa, at enhver Forandring i Samfundet altid vil støde paa Vanskeligheder og aldrig vil kunne indskrænke sig til at omfatte een enkelt Samfundsklasse. Man maa vel vogte sig for den Misforstaaelse, at Tingene lader sig omordne ved et Pennestrøg, selv om Tanken er nok saa idealistisk.

Fr. Lavalla (1825—1864), Karl Marx' nære Medarbejder og egentlige Grundlægger af det tyske Socialdemokrati i Leipzig 1863, regnede med ca. 200 Aar for at gennemføre et socialdemokratisk Samfund.

Man maa heraf slutte, at et Samfunds Livskraft har saa dybe Rødder i Menneskets Livsopfattelse, Sædvaner, Religion o. s. v., at en Omformning ikke sker ved enkelt Mand, men gennem Slægtled, og disse Slægtled maa saa opdrages med Samfundets Omformning for Øje til Gavn for de flest mulige Mennesker. Derfor er Oplysning om Samfundets Udvikling, Samfundøkonomi o. s. v. en tvingende Nødvendighed at beskæftige sig med, saafremt vi ikke vil havne i Nationalsocialismens Lænker.

Det synes, som vi her i Norden ved kloge og forstandige Mænds heldige Indgreb skal kunne holde os fri for en Politik, som bærer Middelalderens Inkvisitionsmetoder i sig.

Gennem et intensivt demokratisk Oplysningsarbejde maa man formene at kunne afføde en stille Revolution i Sind og Tanker og derved tilvejebringe ikke alene en social, men ogsaa en dyb psykisk Viden om Tingenes Tilstand i sin Helhed. Men skal dette lykkes fuldt ud, maa der mere til end blot at være Medlem af de respektive Organisationer, at sætte X ved Demokratiets Kandidatur paa Valgdagen, at vide Besked om Samfundets Forvaltning, at have forsøgt at dygtiggøre sig i elementære Fag og Sprog, maaske at kunne udregne Kloders Vægt med Nøjagtighed o. s. v. Det vil altsammen kun være en ringe Ballast, saafremt vi ikke har været modtagelige for en dybtgaaende Revision af saavel vor egen som Folkeopdragelsen. Vor aandelige Modenhed maa udvikle sig til en højere Moral, som giver os Forstaaelse af Frihed, Lighed og Broderskab: thi saa længe det er god Moral, at enhver er sig selv nærmest, da er — al Viden til Trods — Vildmanden i os ikke saa dybt begravet, at han ikke kan kaldes frem, og da vil der altid være Jordbund for den Udsæd, vi i Dag ser Frugterne af, naar vi vender Blikket mod Syd.

Det moderne Kulturmenneske maa, inden det er for sent, lære Værdien at kende af de Goder, Demokratiet har skabt. Det er ikke mere Menneskets Stamtræ, der er Magtfaktor, Pengemagt gælder vel endnu trods al demokratisk Udvikling; men Fremtiden maa og skal bære dette i sig, at Mennesket gælder som Menneske. Da skal Oplysning, Klogskab og Dygtighed nok vise sig at staa sin Prøve. Om vor Generation oplever at se det, betyder intet; men vi har Pligt til at være med at bære Sten til Fremtidens Slot.

Torbenfeldtvej, i Februar 1939. P. Sessing.

## FRA MEDLEMSKREDSSEN

### Endnu engang Motormødet i Fredericia.

Tillad mig endnu en Gang at lægge Beslag paa Dansk Lokomotiv Tidendes Spalter. Det synes som om mine 2 Kolleger, Motorførerne J. H. Petersen, Fa., og Gjortsvang i Khvn., har faaet min lille Opsats i D. L. T. Nr. 1 for 5. Januar 1939 forkert i Halsen. Jeg vil i det følgende søge at rettlede dem begge to, saa godt jeg kan.

J. H. Petersen er nemmest at svare, vi er for saa vidt enige. Han tager Debatten for Sagens Skyld og ikke for at udgyde personlige Spidsfindigheder. Der mangler kun een Ting fra Petersens Side: at føre Bevis for hans Paastand, at Mødet ikke var ulovligt.

Jeg konstaterer med Glæde, at vi dog er fuldstændig enige paa et Punkt, nemlig om Enhedsorganisationstanken og et deraf endnu bedre Samarbejde mellem alle Lokomotivmænd; thi kun i Fællesskabets Aand kan vi magte og løse de Opgaver, som Fremtiden stiller Lokomotivmændene overfor.

Ved at læse Gjortsvangs Artikel faar man en hel anden Smag i Munden. Jeg indrømmer, at Gjortsvang gør et fortvivlet Forsøg paa at føre Bevis for, at Mødet i Fa. var lovligt, men det er et fattigt Bevis. Det minder mig om Manden, der er ved at drukne og øjner et Halmstraa, hvori han søger at faa fat.

Beviset, som Gjortsvang mener at fremføre, skulde ligge i en Udtalelse, som jeg under en Diskussion skal have brugt i Mødet paa Hgl. den 29. November 1938. Nej, Gjortsvang, saa let gaar det nu ikke at misbruge en Kollegas Udtalelse. Om det paa-tænkte Møde i Fa. udtalte jeg mig for mit Vedkommende betænkelig, ja, jeg fraraadede dette Møde, og stemte imod Deltagelse. Da man imidlertid ikke vilde følge mig og mine Anskuelser, satte jeg ind for, at Mødet blev gjort afhængigt af, at Organisationens Formand deltog i det. Det var det, mine Bestræbelser gik ud paa, de tog altsaa i højeste Grad Sigte paa, hvad der var til Motorførernes Ve og Vel. Thi det maa nu betragtes som en Kendsgerning, at Organisationens Formand har sagt, at selvom han kunde være kommet til Fa. Mødet, saa var dette dog ikke sket, da han ikke vilde deltage i Møder af slig Karakter.

Jeg tør derfor vedhlivende hævde, at dette Møde er i en saa skærende Modstrid med den Aand og Tanke, der har givet sig Udslag i de Love, vor Organisation bygger paa i Dag.

Man kan jo ikke lovgive for alt, og alting kan ikke staa i en Lov, men over den skrevne Lov — Bogstavet — staar for mig en endnu finere Lov, nemlig Hensynet til anderledes tænkende, selvom Kravet man fremsætter aldrig er saa berettiget. Thi kun paa den Maade, og med de gældende Love i Haand, vil og kan Motorførerne faa det, de ønsker, nemlig en bedre Løn for deres Arbejde, og det var jo det, Fredericia Mødet gik ud paa. Er der nogen Unighed paa dette Punkt? Nej, thi allerede ved sidste Lønningslov fremsendte Organisationens daværende Ledelse Forslag om, at Motorførere I anbragtes i samme Lønningsklasse som Lokomotivførerne, og kan Fa. Mødets Indbyder og Deltagere bevise, at der er sket Ændringer i denne Opfattelse — saa kom frem —. Jeg maa derfor nu konstatere, at hvad angaar det officielle Produkt af Fa. Mødet, er der ingen Unighed. Angaaende det uofficielle venter jeg at høre nærmere, maaske paa Kongressen, og det, der særlig interesserer mig, er den Stilling, som de 2 Motorførere skal (eller vil) indtage i den nye Hovedbestyrelse, hvilket vist ogsaa har været fremme paa Mødet, endda af en Tillidsmand fra en temmelig stor Motorførerafdeling.

Helgoland, i Februar 1939.

P. Jensen.

### Hurtig Hjælp er — !

At Forsikringsforeningen for Tjenestemænd ved Statsbanerne (vort eget Selskab) yder sine forsikrede hurtig og kulant Afregning, vil jeg mene, nedennførte kan bevise.

— Min Husholderske glemte — dette kan jo ske —

at afbryde for Strømmen til et elektrisk Strygejern, som efterhaanden brændte sig gennem Gulvet, og der brændte forskellige Dele. Heldigvis havde jeg forsikret og henvendte mig omgaaende til ovenstaaende Forsikringsforenings Repræsentant, som straks tog med mig hjem, og vi blev hurtig enige om Erstatningen for Brandskaden paa Møblerne (til min fulde Tilfredshed). Den 20. December om Aftenen indsendtes Skadesanmeldelsen herfra, og allerede den 24. December 1938 havde jeg en Check, hvis Paalydende holdt mig skadesløs for Branden. Dette kalder jeg hurtig Hjælp, og dette siges jo at være dobbelt Hjælp. Ejendommen var forsikret i et privat Selskab, og derfra har jeg Dags Dato endnu ingen Erstatning modtaget.

Ærede Læser, mon du ikke skulde tegne din Forsikring i ovenanførte Selskab, i Særdeleshed da Præmierne tillige er billigere end i private Selskaber.

Padborg, den 8. Februar 1939.

Med Tak for Optagelsen

Chr. H. Christensen,  
Lokomotivfører.

### Samling.

Dette Signal har altid lydt godt i vore Ører, og nu vilde jeg gerne, hvis det er muligt, blæse til Samling om nedenstaaende Emne. For Aar tilbage fik de forskellige Etater en Del af deres Folk rykket op i en højere Lønningsklasse, det glædede mig, for jeg nærrede nemlig det stille Haab, at der ogsaa vilde vanke noget til min Afdeling, men Tiden har vist, at vi ikke fik noget, hvad saa Aarsagen dertil har været. Mon vi ikke, ved at rette en kraftig Appel til Hovedbestyrelsen om at sørge for, at vi ogsaa fik Andel i ovenanførte Goder, kunde faa lidt af Solskinnet; thi naar alt kommer til alt, er det jo alligevel paa Maskinen, det foregaar. Selv om vi ikke alle kan faa Gavn deraf, og selv om det muligt i første Instans ikke bliver, som man ønsker det, da lad os se stort paa det og ikke gaa ud fra, at det gør ikke noget, at jeg faar for lidt, naar bare ingen andre faar mere. Tiden er inde nu; bed de Delegerede om at drage Spørgsmaalet frem paa første Generalforsamling, paalæg Hovedbestyrelsen at fremme Sagen paa enhver mulig — ja for min Skyld ogsaa umulig — Maade. Jeg tror, vi vil naa et Resultat, og, ærede Læser, glem ikke, at du faar ikke mindre, fordi en Kollega faar mere. Fortuna vil ogsaa banke paa hos dig en Dag.

Padborg, i Februar 1938.

C. M. Christensen,  
Lokomotivfører.

### ENGELSK TURBINELOKOMOTIV

Spørgsmaalet om Anvendelse af Damp-turbine-Drivkraft paa Lokomotiver er endnu ikke løst tilfredsstillende; dette Spørgsmaal er iøvrigt trængt noget i Baggrunden af de Fremskridt, der har fundet Sted med Stempel-, Diesel- og elektriske Lokomotiver.

Ved et nyt engelsk Turbinelokomotiv har man grebet an ud fra en hel anden Synsvinkel end tidligere og dette i særlig Grad for at udnytte de Erfaringer, der i Sverig er gjort med denne Lokomotivart.

Lokomotivet er bygget i Anordningen 2C1 og præsterer ved et Damptryk paa 17,5 Atm. en Trækkekraft paa 2000 HK. Kraftanlægget bestaaer af to Turbiner, en for Frem- og en for Bakkørsel; den førstnævnte sidder paa den 32 mm tykke Hovedrammes venstre Side lige bag Røgkammeret. Ved Hjælp af en indkapslet Tandhjulstransmission virker Turbinen gennem en fjedrende Kobling paa det forreste Sæt koblede Hjul. Paa Frem-Turbinen er der anordnet seks Damptude, gennem hvilke den nødvendige Dampmængde bringes i Anvendelse, medens Bak-Turbinen kun har tre Damptude. Frem-Turbinen sidder umiddelbart paa en Aksel i Tandhjulstransmissionen, og Bak-Turbinen har en lignende Anbringelse i sin egen Tandhjulstransmission. Turbinerne kan først sættes igang i modsat Køretretning, naar Maskinen holder fuldstændig stille; det foregaar med en fra Førerhuset betjent Koblingsarm, der er indrettet saaledes, at en falsk Igangsætning er udelukket Alle Hjulakslerne er forsynet med Rullelejer.

Fordelen ved, at Drivkraften gennem Tandhjul virker paa hele Drivhulets Omkreds, viser sig især ved et ensartet Omdrejningsmoment, som overflødig gør Kontravægte i Hjulstjernerne og tillader en tilsvarende større Akselbelastning. Kedlens Plader er for at spare Vægt fremstillet tyndere end sædvanligt af Nikkelstaa med 2 pCt. Nikkelindhold. Der findes i Kedlen 122 Flammerør paa 57 mm og 32 Overhederkedelrør paa 129 mm. Den totale Hedeflade er 215 m<sup>2</sup>, hvoraf 195 m<sup>2</sup> er i Rørene. Udgangsrørene for Spildedamp har dobbelt Udgangshætte med to tilsvarende Skorstene. Udgangshættene er indstillelige og indstilles til den Størrelse, der kan frembringe den fornødne Træk i Fyret med den forekommende Spildedampmængde.

### Statsbanernes Tjenestetidsnævn.

Som Medlemmer af Statsbanernes Tjenestetidsnævn i Perioden 1. Januar 1939—31. December 1941 samt Suppleanter i samme Periode har Generaldirektoratet udnævnt følgende:

#### Formand:

Afdelingschef E. D. F. Terkelsen.

Suppleant: Kontorchef L. Larsen, Budgetkontoret.

#### Medlemmer:

Trafikinspektør N. C. D. Johnsen, Trafikkontoret.

Suppleant: Fuldmægtig Frk. A. Westergaard, Trafikkontoret.

Baneingeniør E. Thybo, Banekontoret.

Suppleant: Fuldmægtig H. C. Hermund, Banekontoret.

Kontorchef H. N. Mamsen, Maskinkontoret.

Suppleant: Maskingeniør E. M. C. Johnsen, Maskinkontoret.

Sekretær Chr. Vejre, Dansk Jernbaneforbund.

Suppleant: Forretningsfører Th. Pedersen, Dansk Jernbaneforbund.

Overportør J. K. F. Jensen, Aarhus H.

Suppleant: Jernbanepakmester N. J. Olsen, Fredericia.

Lokomotivfører Soph. Jensen, Fredericia.

Suppleant: Lokomotivfører E. Kuhn, Kalundborg.

Stationsforstander D. O. Høgsgaard, Nørreport.

Suppleant: Togfører P. K. Jensen, Københavns Hovedbgd.

Nævnets Sekretær:

Kontorchef L. Larsen, Budgetkontoret.



### Dødsfald.



Efter nogen Tids Sygdom afgik vor Kollega, Motorfører *N. Nielsen*, Lørdag den 21. Januar ved Døden. Dødsarsagen var en Hjertelammelse.

Meddelelse herom skabte en tryk og sørgmodig Stemning blandt Kollegerne, fordi vi atter havde mistet en af vore Kammerater, den fjerde i Rækken paa forholdsvis kort Tid.

N. Nielsen var en pligtopfyldende Motorfører og blandt Kammeraterne velset og kendt for sit djærve og gode Humør.

Begravelsen fandt Sted paa Vestre Kirkegaard Fredag den 27. Januar under meget stor Deltagelse af Kolleger og Venner. I Følget saas bl. a. Maskingeniør Schilder og Lokomotivmester Kann. Efter en smuk Tale af Præsten, hvori bl. a. blev fremhævet, at afdøde havde været en god og kærlig Mand og Far for sit Hjem, blev Kisten til Tonerne af »Dejlig er Jorden« haaret til Graven af Familie og Kolleger. Ved Kisten paraderede Faner fra København og Roskilde. Afdelingen bragte den sidste Hilsen og Tak for godt Kammeratskab og udtalte et »Æret være hans Minde«.

K. H. G.

### Taksigelse.

Hjertelig Tak for al venlig Deltagelse i Anledning af vor kære Mand og Fader, Motorfører Niels Nielsens Død og Begravelse.

Gerda Nielsen og Børnene.

**Stiftelsesfest.**

Struer og Thisted Afdelinger fejrer Organisationens 40 Aars Jubilæum med en Festlighed Lørdag den 6. Maj d. A. i Lokalerne i »Folkets Hus«, Struer. Ekstraordinære Medlemmer, der ønsker at deltage, bedes anmelde dette til Lokomotivfører J. Jakobsen, Østergade 3, Struer.



*Den nye S-Banestrækning.*

Arbejdet paa Elektrificeringen af Banestrækningen fra Valby til Vanløse skrider nu godt frem. Jernbanevolden, hvorpaa de elektriske Tog skal løbe, er nu naaet frem til Jernbaneallé ved Vanløse Station, der som bekendt skal bygges helt om samtidig med, at der føres en Viadukt over Jernbaneallé.

*Mere Motortog i Sønderjylland.*

Trafikbestyrer Humle og Maskinbestyrer Krag, Aarhus, samt et Par af Statsbanernes Ingeniører har prøvekørt Strækningen Aabenraa—Rødekro med et Motortog, bestaaende af en Motorvogn og en Bivogn. Man vilde se, hvorvidt dette Tog var egnet til Trafikken her. Der foreligger dog endnu ingen Beslutning om, at Damp tog skal erstattes af Motortog.

*Engelske Jernbanemænds Arbejdsbetingelser.*

Den 24. Januar blev Forhandlingerne paabegyndt i højeste Instans angaaende de engelske Jernbaneorganisationers Krav om Forbedringer af deres Medlemmers Arbejdsbetingelser. Kravene gælder for et Personale paa 400 000 Mand, og deres Gennemførelse vilde komme til at koste ca. 6,75 Millioner £ om Aaret. Jernbanedirektionen har ved de foregaaende Forhandlinger tilbagevist Kravene og forbeholdt sig Ret til at komme med Modkrav. I. T. F.

*Deputation til den franske Trafikminister.*

Den 16. Januar modtog den franske Trafikminister en Deputation fra det franske Jernbaneforbund. Deputationen fremførte Forbundets Synspunkter betreffende Ombytning af Personalerepræsentanter i Jernbanernes Forvaltningsraad samt indgav paa Ministerens Begæring en ny Kandidatliste. Deputationen forlangte ligeledes Ministerens Indgriben i Anledning af Straffene, der er paalagt Jernbanemænd, som har deltaget i Strejken den 30. November. Ministeren erklærede, at Jernbaneselskabet først skulde sætte sig i Forbindelse med ham, inden Straffene kunde paalægges.

Hvad angaar Forhøjelsen af Lønninger, Pensioner, Tillæg o. s. v. krævede Deputationen, at Jernbanemændene skulde nyde godt af de samme Forbedringer som Statstjenestemændene. Ministeren erklærede, at Jernbanerne vilde tilstræbe en snarlig Løsning af denne Sag.

Tillempelsen af 40-Timersugen kom ligeledes til Behandling, og Deputationen krævede, at den i Reglementet

omtalte paritetiske Kommission snarest blev nedsat, og at Bestemmelserne blev rigtigt affattet.

Ogsaa de pensioneredes Anliggender blev paataalt, ligesom Ændringerne i Frirejseordningen. Ministeren lovede at undersøge Forholdet. I. T. F.

*De hollandske Jernbaneorganisationer fremsætter Krav.*

Spørgsmaalet om de hollandske Jernbanemænds Pensionsforhold har allerede i længere Tid været Genstand for Behandling. Jernbanepersonalet har jo maattet gaa med til en Nedsættelse paa 10 pCt., hvilket ikke er Tilfældet med Statstjenestemændene. Den 22. Januar afholdt de fem anerkendte hollandske Jernbaneorganisationers Bestyrelser Kongres under Ledelse af det saakaldte Personaleraad. Her blev hele Pensionsspørgsmaalet behandlet til Bunds, og Kongressen vedtog enstemmigt en Resolution, hvori det beklages, at Ministeren hidtil ikke har fulgt Parlamentets Ønske om at ophæve den Undtagelsestilstand, der eksisterer for Jernbanepersonalet, og stille det paa lige Fod med de øvrige Statstjenestemænd.

Resolutionen mener, at en ny Behandling af det i sin Tid fremsatte Lovforslag ikke kan tilbagevises, da en betydelig Gruppe af Personalet — i Tillid til at en Lov vil sætte en mellem Jernbanedirektionen og Personaleraadet afsluttet Overenskomst i Kraft — vil føle sig alvorlig økonomisk ramt, saalænge dette lovmæssige Forhold ikke er ordnet. Desuden er Situationen uholdbar derved, at de Foranstaltninger, der skal træffes af Loven, ikke er truffet, saaledes at der f. Eks. ikke findes nogen Appellinstans, som kan tilkende Pensionerne.

Der henstilles indtrængende til Ministeren at drage Omsorg for, at vedkommende Paragraffer i Jernbanemændenes Pensionslov af 1925 ændres saaledes, at de allerede reducerede eller for lavt fastsatte Pensioner optages til Revision.

Resolutionen opfordrer hele Jernbanepersonalet endrægtigt at arbejde herfor under Personaleraadets Ledelse. I. T. F.

*Det er farligt at springe paa Tog i Fart.*

Rejsende, som den 14. om Aftenen stod paa Nørreport Station i København, blev Vidne til en Begivenhed, der tegnede sig ret uhyggeligt. Et af de elektriske Tog mod Klampenborg havde sat sig i Bevægelse, hvoraf følger, at Dørene ogsaa var lukket; ikke desto mindre kom en Mand styrtende forbi Billetkontrollen og gjorde Forsøg paa at springe paa Toget. Stationspersonalet advarede ham, men han rettede sig ikke herefter og blev slynget om paa Perronen, hvor han blev liggende blødende.

I en Ambulance blev den paagældende kørt til Hospital; men det viste sig heldigvis, at han ikke var kommet mere til Skade, end at han efter at være blevet forbundet kunde bringes til sit Hjem.

Det kan betragtes som ganske givet, at denne Mand aldrig mere gør Forsøg paa at springe paa et Tog, efter at det har sat sig i Gang; men vi Jernbanemænd ser jo stadig, at der fra rejsendes Side gøres Forsøg i saa Henseende. Noget saadant er altid forbundet med Fare og burde aldrig forekomme; men navnlig aldrig i den københavnske Nærtrafik, hvor der jo ikke er ret længe mellem Togene.

# Rettelse til Adressefortegnelsen

**Lokomotivforererafdelingerne:**

- Esbjerg Afd.:* Kassererens Navn og Adresse rettes til:  
L. M. A. Larsen, Hygge Allé 9.  
*Viborg Afd.:* Formandens Navn og Adresse rettes til:  
C. A. Thomsen, Fredensgade 47.  
*Viborg Afd.:* Kassererens Navn og Adresse rettes til:  
O. Jensen, Mathiasgade 35.  
*Helsingør Afd.:* Kassererens Navn og Adresse rettes til:  
A. G. Oest-Jacobsen, Rolighedsvej 23.

**Lokomotivfyrbøderafdelingerne:**

- Kalundborg Afd.:* Formandens Navn og Adresse rettes til:  
K. A. Nielsen, Hærvigsgade 3, 1.  
*Randers Afd.:* Formandens Navn og Adresse rettes til:  
E. Justesen, V. Altanvej 42.  
*Randers Afd.:* Kassererens Navn og Adresse rettes til:  
T. Thomsen, Skolevej 27.  
*Aalborg Afd.:* Kassererens Navn og Adresse rettes til:  
H. B. Jensen, Parkvej 8.  
*Struer Afd.:* Formandens Navn og Adresse rettes til:  
B. L. Olesen, Korsgade 5.  
*Gedser Afd.:* Kassererens Navn og Adresse rettes til:  
S. H. T. Larsen, Kildegaard's Allé 13.

- Helsingør Afd.:* Formandens Navn og Adresse rettes til:  
J. Hestbæk, Mads Holmsvej 22, 1.  
*Esbjerg Afd.:* Formandens Navn og Adresse rettes til:  
K. A. Andersen, Jernevej 64 a.

# Medlemslisten

**Pens Lokomotivførere optaget som ekstraordinære**

**Medlemmer:**

- pr. 1.—1.—39:  
A. Larsen, Orehoved.  
R. Jokumsen, Wærumsgade 29, St., Aarhus.  
C. Jensen, Th. Niensensvej 12, Roskilde.  
H. C. Pejring, Finsensvej 44, Esbjerg.  
S. B. Jensen, Knud Lavardsgade 1, 1., København V.  
J. Jensen Borup, Fuglsangs Allé 1 a, Aarhus.  
Lokomotivmester M. T. Appel, Rimmensgade 10, Frederikshavn.
- pr. 1.—2.—39:  
M. Madsen, Laulundgade 27, Herning.  
C. C. Olsen, Strindbergsvej 90, Valby.  
Lokomotivmester O. A. V. Michaelsen, Huslodsvej 32, 1., Fredericia.

## København

**Arbejdernes Landsbank,**  
Hovedkontor: Vesterbrogade 5.

**Støt dansk Industri!**

## Næstved



Grundl. 1855

**MØBELMAGASINER**

Hjultorv - Næstved

— det er lige ved Raadhuset

## Aalborg



**M. J. Madsen**

Uretablissement

Bispensgade 1

Tlf. 992. Tlf. 992.

Kompagnihuset

Aalborg.

(Forretningen grundlagt 1892).

**Alpina**  
Schweitzer-Præcisionsuhre

**La France**

Boulevarden 1. Aalborg. Tlf. 1305.  
Forsender smukke Kranse-Dekorationer  
og fikse Buketter overalt. — Leverandør  
til D. L. F.

**STØT DANSK INDUSTRI**

**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.

**Steentoft — 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!

Tlf. 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**

Ira . M. BRUUN's Kafferisteri.  
(Ved A. M. Petersen.)

JENS ANDERSEN

Telefon 216.

er billig med

KJOLER OG OVERTØJ

Telefon 216.

**DREVSEN & NELLEMANN**

Isenkram-, Støbegods-,

Glas-, Porcelain- og Udstyrsforretning.

Telefon Nr. 25.

Nyborg.

Telefon Nr. 189.

Tlf. 60

Forlang Tilbud!

Tlf. 60

**Murer - Jernbeton - Reparationsarbejde**

Lars Jensen & Aagaard - Muremestre

**Blumensaadts**

Sæber.

Altid Kvalitetsvarer!

**Jydske Strikkeriers Udsalg.**

Indeh. H. Prehn.

Tlf. 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.

**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 Eftf.

Nørregade 10 - Telef. 594

Fotograf

**I. Westergaard**

14, Kongensgade 14.

Fotografier i alle Størrelser  
til rimelige Priser.

**NYBORG KULIMPORT**

& Nyborg Cichorietørreri <sup>1</sup>/<sub>s</sub>

Telefon 15 og 23

**WERNER HANSEN**

URMAGER & GULDSMED

MELLEMGADEN 11 - TLF. 530 - NYBORG

Støt vore Annoncører

**Hotel Royal**

Koncert & Solistopræden

Otto Trasbo

**Nyborg Statsbane- og Autofærge-Restaurat.**

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

E. Malling Mikkelsen.

**Odense**

**Isenkram • Glas • Porcelain**

Chr. J. Hey = Odense

Telefon 539 = 2312 — — Vestergade 5

**Esbjerg**

**I Dame- og Herre-Salonen,**

Jernevej 22, faar De en

1. Kl.s Behandling.

Ærbødigst K. FOLDBERG