



NO 12

20. Juni 1940

40. Aargang

TAKSTFORHØJELSER

Den 11. Juni forelagde Trafikministeren i Folketinget Forslag om Forhøjelse af Statsbanernes Takster med ca. 25 pCt., hvilket paa-regnes at skulle give en Merindkomst paa ca. 32 Mill. Kr. aarligt. Det er desuden Hensigten, at Postvæsenets Bidrag til Statsbanerne skal forhøjes med omkring ved $1\frac{1}{2}$ Mill. Kr., saa at den samlede Forbedring af Statsbanernes Indtægter skulde komme op paa over 33 Mill. Kr.

Ministeren henviste til, at der ikke er sket Forandring af Persontogtaksterne siden 1922 og at Godstaksterne praktisk talt har været uændret siden 1927. Statsbanerne havde saaledes ikke faaet Dækning for betydelige Udgiftsstigninger gennem en Række Aar.

Ved forskellige Lejligheder er der her i Bladet peget paa det Forhold, at medens private Virksomheder alle har ment sig berettiget til at foretage Forhøjelser af Priserne paa de Ting, de hver for sig har at tilbyde Publikum, saa har Statsbanerne vedblevet at levere sine »Varer« til uændrede Priser, d. v. s. at køre paa de gamle Takster. Dette var særligt fremtrædende i Gullaschtiden under Verdenskrigen, men har ogsaa været iøjnefaldende i Perioden siden da. Et Par Tal af Trafikministerens Redegørelse ved Lovforslagets Forelæggelse er i saa Henseende en glimrende Illustration.

Engros-Pristallet er siden 1913—14 steget 113 pCt., og Detail-Pristallet 122 pCt., men Statsbanernes Persontakster er i samme Tidsrum kun steget ca. 29 pCt., og Godstaksterne ca. 34 pCt. udregnet efter Personkilometer henholdsvis Tonkilometer, og saa maa det endda

tages i Betragtning, at Statsbanerne under normale Forhold nu yder en Befordring, der baa-de med Hensyn til Bekvemmelighed og Hurtighed ligger langt over, hvad Tilfældet var i 1913—14.

Efter Lovforslaget vil der samtidig med Ændringen af selve Taksterne tillige ske forskellige Ændringer paa Omraader, hvor Publikum ganske sikkert vil sætte betydelig Pris derpaa. Aldersgrænsen for Barnebilletter sættes op til 12 Aar, Ordningen med »Billigrejser« paa Søndage, d. v. s. Hen- og Tilbagerejse til Enkeltbillet-Pris, udvides til at gælde fra Lørdag Middag til Mandag Middag, og endelig vil Dobbeltbilletterne faa Gyldighed i 16 Dage, naar de gælder for Strækninger paa mere end 30 km.

Det er Meningen, at der skal anskaffes en ny Isbryder til Storebæltsoverfarten; det skal være en af betydelig Størrelse, idet den er tænkt at skulle være baade større og stærkere end den bekendte »Storebjørn«. Som Følge heraf foreslaas der som et Led i Takstændringerne visse særlige Omregninger med Hensyn til Taksterne paa Storebæltsoverfarten. Endelig er det Hensigten, at Jernbanebilletterne paa visse Steder skal være gyldige ogsaa til Statsbanernes Rutebiler.

Forudsætningen er, at de nye Takster skal træde i Kraft 1. Juli. Trafikministeren henstillede derfor en hurtig Behandling af Lovforslagene, idet der nødvendigvis maa levnes Statsbaneadministrationen nogen Tid til Fremstilling af de nye Billetter m. v. Fra Rigsdagens

Side blev Forslaget om Takstændringer modtaget med Forstaaelse, og der blev bl. a. peget paa, at det trods den Merindtægt, Forhøjelsen vil bringe, dog er en Forudsætning, at der fremdeles skal ydes Statsbanerne Tilskud paa Finansloven.

Selv om Prisforhøjelser som Regel er uvelkomne, vil vi dog tro, at Statsbanernes Kunder vil forstaa, at en Forhøjelse af Taksterne nu maa betegnes som yderst rimelig.

BIDRAG TIL ARBEJDSLØSHEDSFONDEN

Som det gennem Dagspressen vil være vore Læsere bekendt, forelagde Regeringen den 21. Maj en Række Lovforslag i Rigsdagen, de saakaldte Kriselove, hvoriblandt Loven om midlertidig Fordeling og Regulering af Arbejdet. I Henhold til denne Lov skal samtlige Lønmodtagere med en samlet Aarsløn paa over 1 800 Kr. yde Bidrag til Arbejdsløshedsfonden. Disse Bidrag skal tilbageholdes ved Lønudbetalingen, og det vil for Statsbanernes Vedkommende ikke blive Generaldirektoratets Bogholderkontor, men de enkelte Lønudbetalere, som skal foretage det i saa Henseende nødvendige.

I en af Socialministeriet udsendt Vejledning er det angivet, at Bidraget skal svares af den *samlede* Lønningsindtægt, selv om den hidrører fra flere Arbejdssteder. Som Følge deraf skal Arbejdsgiveren hos Lønmodtageren søge oplyst, om denne har Beskæftigelse paa andre Arbejdssteder. Til Lønningen henregnes Tillæg i Form af Feriegodtgørelse samt alle saadanne Tillæg, der er Vederlag for udført Arbejde, saasom Overarbejdstillæg, Skifteholdstillæg, Dyr-tidstillæg, Akkordoverskud m. m. Derimod skal Dele af Lønningen, der er at betragte som Godtgørelse for særlige Udgifter, saasom Smudstillæg, Værktøjspenge, Rejsegodtgørelse, Dagpenge under Fraværelse fra Hjemstedet m. m., ikke medregnes til den Lønningsindtægt, hvoraf der skal svares Bidrag; Pensionsbidrag, der udrædes af Lønmodtageren, kan ikke fradrages ved Lønberegningen.

Det er endvidere fastsat, at Karakteren af den paagældendes Lønning ikke er afgørende. F. Eks. vil ogsaa Personer, der oppebærer Honorar, være omfattet af Bidragspligten, for saa

vidt Honoraret maa betragtes som et egentlig Vederlag for Arbejde udført i en anden Mands Tjeneste og under dennes Ansvar, saaledes at Arbejdet er omfattet af dennes Forsikringspligt i Henhold til Ulykkesforsikringsloven.

I Henhold til de anførte Bestemmelser skal Jernbanepersonalet betale Bidrag af deres Maanedsløn + oppebaarne Natpenge, Overarbejds-penge, Funktionsvederlag og Vederlag for mistede Fridage samt eventuelle andre uvisse Indtægter, hvorimod der ikke skal svares Bidrag af Kørepenge, Dagpenge o. l.

Ved Lønudbetalingen 1. Juli vil der i Henhold hertil blive foretaget Afkortning, beregnet paa Grundlag af den *pr. 1. Juni* udbetalte Lønning + de i Juni Maaned indtjente Indtægter af en eller flere af de nævnte bidragspligtige Arter. Og saaledes vil Beregningen fremdeles foregaa, altsaa stadigvæk paa Grundlag af den *pr. forrige 1. udbetalte Lønning* og de i Maanedens Løb indtjente bidragspligtige Indkomster.

Da det er foreskrevet, at det er den *samlede* Lønningsindtægt, der er grundlæggende med Hensyn til Størrelsen af det Bidrag, der skal ydes, og der som ovenfor nævnt er paalagt Arbejdsgiverne Pligt til hos Lønmodtagerne at indhente Oplysning, om de har Indtægt andre Steder fra, vil det blive paalagt Statsbanepersonalet senest den 27. i hver Maaned at meddele vedkommende Lønudbetaler, hvilke bidragspligtige Indtægter de har udover den egentlige Lønning. For Natpengenes Vedkommende maa der saaledes foretages en Beregning over, hvad der er indtjent i Tiden 1.—25. Juni; ved næste Opgørelse regnes der for Tiden 26. Juni—25. Juli o. s. fr. Naar der er Tale om Udbetaling af en Godtgørelse, som er indtjent over flere Maaneder, som f. Eks. Funktionsvederlag, skal det tillige meddeles, i hvilke Maaneder Beløbet er indtjent, og hvorledes det fordeler sig paa disse Maaneder. Dette skal ske under Hensyn til, at en Mand ikke ved en større Udbetaling, som rettelig hører til flere Maaneder, i en Maaned skal komme op paa højere Bidrag, end han er pligtig til.

For saa vidt angaar Medlemmer af vor Organisation, svinger Maanedslønningerne mellem 218,50 Kr. og 451,00 Kr., hvortil altsaa skal lægges Natpenge m. v. som foran omtalt. Der bliver derefter Tale om følgende Bidrag til Arbejdsløshedsfonden:

Samlet Lønudbetal.	201—300 Kr.	3 Kr. pr. Md.
»	301—400 »	7 » » »
»	401—500 »	10 » » »

Paa Grundlag heraf vil det for hver enkelt af vore Medlemmer være let at se, hvor meget de skal have afkortet Maaned for Maaned.

DANMARKS ØKONOMI VED KRIGENS BEGYNDELSE

(Fortsat.)

I denne Situation mødte man i Slutningen af August det stærke Fald i Sterling i Forhold til Dollar samt vore Nabolandes — og her særlig Sveriges — bratte Opgiven af en fast Sterlingkurs. Heroverfor gjorde der sig to Strømninger gældende. Paa den ene Side ønskede man at følge samme Linie som de andre nordiske Lande og var med den store Inflation i Aarene 1914 til 20 i Erindring, meget ængstelig for at komme ind i en ny Inflationsperiode, der nok kunde virke som en kortvarig Opmuntring, men hvis totale Virkninger man ønskede at holde vort Land klar af. Paa den anden Side fremhævede man vort Lands nære Tilknytning til England i handelsmæssig Henseende; man ønskede derfor Sterling-Kursen fastholdt, indtil man saa, om England gik ind i en Inflationsperiode. Endvidere fandt man, at det var urimeligt at forringe Landbrugets Stilling som vort førende Eksporterhverv, idet dette som nævnt kun havde smaa Reserver til at imødegaa nye økonomiske Vanskeligheder med. Resultatet af Forhandlingerne mellem de to Grupper af Synspunkter blev, at den danske Krone fulgte Sterling 8 pCt. nedad, men at der standsedes paa dette Punkt, saaledes at man kom i et nyt fast Forhold til Dollar og til de øvrige skandinaviske Lande. Dette Resultat er der dog ikke opnaaet Tilfredshed med; det følte fra nogle Sider, som om der blev lagt en ny tung Byrde paa Landbruget, og dette har fremkaldt megen Bitterhed.

Da Krigen kom i Begyndelsen af September, blev det straks fastslaaet, at det var Danmarks Ønske at handle med begge de krigsførende Lande i samme Omfang, som vi havde gjort før Krigen. Det var det samme Princip, der dannede Grundlaget for Danmarks økonomiske Politik under Krigen 1914—18, og dette blev udtrykkeligt fastslaaet som Grundlag for Danmarks Handel under en Krigssituation.

Hovedpunkterne i Handelsoverenskomsten med England af 1933 er, at Danmarks Andel i Importen af Bacon skulde være mindst 62 pCt. af Indførselen fra Lande udenfor det britiske Imperium, og der fastsættes Kvoter, hvis der skulde gennemføres en engelsk Kvotaregulering af Smør og Æg, ligesom England forpligtede sig til ikke at forhøje Smørtolden. Til Gengæld forpligtede Danmark sig til at forøge Købet af Jern og Staal og andre engelske Industriprodukter, ligesom Danmark forpligtede sig til at tage 80 pCt. af sin Kulimport fra England. Grundtanken i Overenskomsten maa formentlig siges at være, at man ønsker at fastholde Handelsforbindelsen uafhængig af alle Vanskeligheder, og det er af central Betyd-

ning for Danmark at opretholde sin Handelsforbindelse med og Eksport til England. Hovedpunkterne i Handelsoverenskomsten med Tyskland er, at de tyske Indkøbs Størrelse Kvartal for Kvartal afhænger af de danske Indkøb i Tyskland det foregaaende Kvartal. Betingelsen for, at Tyskland kan faa Landbrugsprodukter i Danmark, er altsaa, at der kan leveres en tilsvarende Mængde Industriprodukter.

Paa dette Grundlag er Eksporten søgt opretholdt fra dansk Side, og man kan i det væsentlige sige, at Handelen fortsattes efter de almindelige Hovedlinier gennem September Maaned. Saa kom der nogle højst foruroligende Meddelelser, som førte til, at der overhovedet ingen Eksport var til England i første Uge af Oktober, og de danske Svineslagterier maatte meddele, at de ikke var i Stand til at modtage flere Svin til Slagtning. Imidlertid erklærede man hurtigt, at man forsøgsvis atter vilde genoptage Slagtingerne, og i den følgende Uge var den danske Landbrugseksport til England over 50 pCt. større end normalt i de foregaaende Uger. Efterhaanden har der kunnet konstateres nogen Tilbagegang, men dette skyldes væsentlig danske Indskrænkninger af Produktionen.

Hvad Importsituationen angaar, forstod man straks, at det vilde blive vanskeligt at forsyne Landet med to af vore vigtigste Raastoffer: Kul og Benzin. For Kullenes Vedkommende kan oplyses, at det normale Brændselsforbrug i Danmark er ca. 6 Mill. Tons, og heraf kan der kun leveres $\frac{1}{10}$ af indenlandsk Produktion. Da Beholdningerne ved Krigens Udbrud var smaa, gennemførte man straks Rationering af Gas og Elektricitet, saaledes at der for Overforbruget skulde betales stærkt forhøjede Priser. Det viste sig imidlertid, at Størstedelen af den danske Kulforsyning, der kommer fra England, i Krigens første Maaneder foregik regelmæssigt. For Benzinen var Situationen ogsaa meget alvorlig. De smaa Beholdninger blev reserveret for den mest nødvendige Kørsel; næsten al Kørsel med private Personvogne blev forbudt, medens Lastvognene fik Lov til at fortsætte uhindret. Senere er der dog kommet nogen Tilførsel, og de strenge Restriktioner er lempet betydeligt. Man kan saaledes i det store og hele sige, at udtrykt i Mængdeenheder er Danmarks Eksport og Import foregaaet nogenlunde som hidtil og uden store afgørende Vanskeligheder. For at forstaa den økonomiske Side af Problemerne er det yderligere nødvendigt at undersøge den prismæssige Udvikling noget nærmere.

Det falder da straks i Øjnene, at det danske Fragt-ratetal er steget fra 134 i August til 295 i September og i de følgende Maaneder fortsattes Stigningen stærkt. Hvis man sammenligner med Forholdene 1914—18, hvor Tallet for 1914 er 100, er der kun en Stigning paa 4 pCt. til 1915, og først i 1916 naar vi med 284 et Tal af samme Størrelsesorden, som vi under den nuværende Krig har naaet i Løbet af en Maaned. Denne voldsomme Stigning maatte naturligvis hurtigt paa en Række Omraader give sig Udtryk i det indenlandske Prisniveau. Foreløbig mærkes dette kun i mindre Grad paa det almindelige Detailmarked, bl. a. fordi Handelsministeriet ved en Bekendtgørelse af 3. September 1939 forbød Udnyttelse paa det indenland-

ske Marked af den forhaandenværende Situation til en Forhøjelse af den procentvise Avance udover den i vedkommende Branche sædvanlige (Vareager), og dette blev fortolket saaledes, at det er forbudt at forhøje Udsalgsprisen paa Varer, der er indkøbt til Lager før Krigsudbruddet, fordi Genanskaffelsesprisen er steget. Denne Bestemmelse blev angrebet stærkt ud fra den Opfattelse, at en Virksomhed bør holde sit Varelager i en nogenlunde uforandret Størrelse mængdemæssigt set, inden der beregnes det almindelige Driftsoverskud, og Bestemmelsens Gennemførelse maatte derfor betyde Tab for de paagældende Virksomheder.

Handelsministeriets Bestemmelse har imidlertid ikke kunnet forhindre, at Engrospristallet fra August til September er steget fra 111 til 127 og derefter til 138 i November, altsaa en meget betydelig Stigning, som viser noget om, hvad man kan vente for Detailpristallets Vedkommende i Løbet af de kommende Maaneder. Endnu større Interesse har det at analysere Tallet nærmere, og vi vil da se paa Prisudviklingen for Hjemmemarkedsvarer, Eksportvarer og Importvarer. Hjemmemarkedsvarerne er fra August til November steget 17 Points fra 110 til 127, og den nye Situation har saaledes allerede givet sig Udtryk paa det nationale Marked. For Eksportvarernes Vedkommende er Stigningen noget mindre, idet den kun er fra 110 til 125. De danske Noteringer viser, at *Smørprisen*, der i September 1937 og i September 1938 var 243, i September 1939 var 240 og i November 245; *Flæskeprisen*, der i August var 177, var i September 168, og i November 180; *Ægprisen* er steget fra 120 i August til 190 i November (Aars-tiden). Vi har altsaa i det store og hele haft en meget lille Stigning for de Varer, der er af væsentlig Betydning for den danske Eksport. Man kan nære en ikke ringe Bekymring for, at den engelske Kontrol med Levnedsmiddelpriser og de planlagte engelske Rationer af Smør og Bacon vil forhindre, at de danske Hovedeksportprodukter i Løbet af kort Tid vil stige væsentlig i Pris.

Derimod viser November Maanedes Pristal for Importvarer en Stigning fra 113 i August til 156 i November, altsaa en Forøgelse paa 43 Points paa tre Maaneder. En nærmere Gennemgang af de forskellige Omraader viser en forbavsende Uregelmæssighed. For Brændsel og Foderstoffer er der saaledes en Stigning paa henholdsvis 65 og 59 Points. Paa andre Omraader er Stigningen i Forhold hertil ubetydelig; saaledes viser Gødningsstoffer kun en Stigning paa 14 Points fra 100 til 114. At Prisudviklingen har taget en for Danmark uheldig Retning, ser man ogsaa af, at Pristallet for Raavarer og Halvfabrikata er steget fra 112 til 165 altsaa med 53 Points, medens det tilsvarende Tal for Færdigvarer er steget fra 111 til 125, altsaa kun med 14 Points. Saadanne Forhold vil næppe blive af lang Varighed, og man maa paa Grundlag af Tallene kunne slutte, at der i Danmark er betydelig Sandsynlighed for i de kommende Maaneder — saafremt Krigen fortsættes — at vente en betydelig Prisstigning for Færdigvarer, og at dette inden længe vil give sig større Udtryk i Detailpriseniveauet.

(Fortsættes.)

FÆRDSSELSULYKKER

Fra De forenede Stater i Amerika foreligger der Meddelelse om, at 93 000 Personer i 1939 blev dræbt og 8 Mill. kom til Skade ved Ulykker. Heraf falder paa Færdselsulykker 32 600 dræbte og 1 150 000 saarede.

For vort eget lille Lands Vedkommende er Færdselsuheldene ifølge Sagens Natur i mere beskedent Antal, men der indtraf dog 13 529 Færdselsuheld her i Danmark i 1939, ved hvilke 322 Mennesker blev dræbt, 3 541 haardt saaret og 3 990 lettere saaret. Uanset Benzinrestriktionerne i den sidste Trediedel af 1939 er Antallet af Færdselsuheld nogenlunde det samme som i 1938, hvor 334 Personer blev dræbt, 3 458 haardt saaret og 4 004 lettere saaret. Nedenstaaende Tabel fra Statistisk Departements Oplysningsmateriale viser, at Færdselsuheldene i alt for høj Grad gaar ud over Folk, som ikke har nogen Skyld deri.

Antal dræbte og tilskadekomne Personer i 1939, fordelt efter deres Skyld i Ulykken.

	Skyld i uden Skyld			
	Ulykken	i Ulykken	I alt	
Automobilister	357	821	1 178	
Motorcyklister	377	634	1 011	
Cyklister	} 14 Aar og derunder	299	157	456
		} 15 Aar og derover	1 738	1 595
Kuske m. v.	135	86	221	
Fodgængere:				
5 Aar og derunder	186	23	209	
6—14 Aar	233	57	290	
15—59 Aar	306	419	725	
60 Aar og derover	239	190	429	
uoplyst Alder	*	1	1	
Fodgængere i alt	964	690	1 654	
Tilsammen	3 870	3 983	7 853	
Heraf dræbte	223	99	322	
» alvorlig tilskadekomne	1 806	1 735	3 541	
» lettere	1 841	2 149	3 990	

Til Sammenligning anføres, at der ved Færdselsulykker i Holland i Halvaaret Juni—November 1939 blev dræbt 426 Personer og haardt saaret 2 831.

	dræbte		alvorligt saarede	
	1939	1938	1939	1938
Juni	77	66	452	384
Juli	54	71	461	401
August	92	68	513	429
September	68	68	421	452
Oktober	76	90	606	408
November	59	68	378	365

Som det ses, er der Halvaaret igennem en jævn Stigning i Antallet af alvorligst saarede, dette Tal er da ogsaa i 1939 steget med over 400 i Forhold til 1938.

LOKOMOTIVNEDBRUD PAA GRUND AF VANDMANGEL

Om et Maskinuheld, hvorved Maskinen maatte gaa fra Toget 15 km fra Endestationen formedelst Vandmangel skrives i *Voravis* følgende, som ogsaa kan interessere danske Læsere:

Lokomotivfører *Rønnecke* fik, da hans faste Lokomotivfyrbøder var blevet syg, tildelt Lokomotivfyrbøder *Krause* til den forestaaende Natur. Da *Rønnecke* ikke kendte *Krause*, var han særlig omhyggelig med at efterse og prøve Lokomotivets Dele. Han prøvede i Remisen Forvarmerpumpen, Forvarmeren, Injectoren, Luftpumpen med Luftledningen samt Lysmaskinen. Ogsaa Bremsecylindrenes Slaglængde blev maalt efter, da Bremsvirkningen er afhængig deraf. Vandstandshaner og -glas viste sig at være i Orden, og Fyrkassen viste ingen Utætheder. Gnistfangerne i Røgkammeret blev undersøgt og Røgkammerdøren blev spændt fast til. For at være ganske sikker paa Vandstanden i Tenderen steg *Rønnecke* op paa Tenderen, og overbeviste sig om, at den var fyldt med Vand til Randen. Denne Forholdsregel ansaa han for at være nødvendig, da Tenderens Vandviser ikke altid var til at stole paa. Sandkasserne blev efterset, Sanderørene banket ud og Sandsprederen blev prøvet. Under dette blev Maskinens alle bevægelige Dele omhyggeligt og sparsomt smurt i saa stor Udstrækning, som den forestaaende Tur krævede. Kvadranternes Glideflader smurtes med Olienslen. Ved et Eftersyn i Værktøjskassen konstateredes det, at Værktøjet var fuldtalligt. Reservevandstandsglas, Reserve-lamper, Nødbelysning, Knaldsignaler og Nøgler til Signaltelefon var ogsaa til Stede. Oliepumpen var fyldt op, og Cylindrene tilstrækkeligt opvarmede.

»Saa,« sagde *Rønnecke* til *Krause*, »nu vil De nok dreje Oliepumpens Haandtag rundt, indtil der kommer Olie ud af en Prøveskrue ved Cylindren, jeg gaar hen og siger til, naar Olien kommer. Glem aldrig, naar De bliver ansvarlig for Lokomotivet, at undersøge om Oliepumpen virker, og at Smørerørene er fulde af Olie. Forsømmes det, kan De paa kort Tid ødelægge Stempelringene. Aarsagen er den, at Smørerørene efter en forudgaaende lang Kørsel under Afspærring kan være suget delvis tomme af Vakuum

Cylindrene, saa det varer en rum Tid inden Smørepumpen faar pumpet Rørene fulde, og Cylindrene faar Olie. Og af samme Grund maa De ikke forsømme at give Cylindrene lidt »Smøredamp« (en ganske svag Aabning af Regulatoren, Oversætterens Bemærkning), naar Toget over en længere Strækning kan løbe af sig selv. Derved undgaas, at der indsuges Røgkammergas og -smuld, som ødelægger Oliehinden paa Cylindre og Glidere. En anden Ulempe, som opstaar under et langt Løb for Afspærring, er, at Dampstemplerne og Driv- og Kobbelstængernes frem- og tilbagegaaende Masser banker paa Driv- og Kobbel-tappene, særligt hvis der er lidt Slør, og tilintetgør Oliehinden paa Lejepanderne og Tappene, og endnu værre kan slaa det indstøbte Hvidtmetal i Stykker eller fremkalde Varmløbning. Dette modvirkes af lidt Damp i Cylindrene.«

Krause sensede omhyggeligt Rørvæggen og Risten, og trak smaa Slagger i Fyret tilbage paa Ristens bageste Del, hvor de ikke skader saa meget. Nu var alle Forberedelser truffet for en god Tur.

Punktlig i rette Tid kørtes Maskinen paa Drejeskiven og tilbage imod Toget. »*Krause*,« sagde *Rønnecke*, »mærk Dem det, at under Kørselen imod Toget sættes Sandsprederen paa ca. 100 Meter fra Toget, men selvfølgelig ikke i Sporskifter; det giver Lokomotivet en god Igangsætningsevne og Hjulenes skadelige »Spillen« undgaas.« Bremsprøven forløb tilfredsstillende, og efter at Lokomotivføreren havde stillet sit Ur efter Togføreren, afgik Toget rettidigt.

Natten var mørk og taaget, saa *Rønnecke* maatte have hele sin Opmærksomhed henvendt paa Strækningen. *Krause* betjente Fyret godt. Kedlen udviklede trods den store Anstrengelse med det 1300 t svære Tog tilstrækkelig Damp. *Rønnecke* var godt tilfreds med sin Lokomotivfyrbøder. Farten gik godt hen imod Endestationen, men pludselig, da der kun manglede 20 Kilometer, hørte Lokomotivføreren en klappende Lyd, som maatte stamme fra en Uregelmæssighed. Det var fra Fødepumpen; den var kommet i en hurtig, klappende Gangart og satte ikke mere Vand paa Kedlen. *Rønnecke* søgte at sætte Injectoren paa som Erstatning for Fødepumpen, men den vilde ikke tage Vandet. Et Blik paa Tenderens Vandstandviser gav til Kende, at Svømmeren laa paa Bunden. Da flere Forsøg paa at faa Vand paa Kedlen var forgæves, satte *Rønnecke* Farten langt ned og anraabte under Forbifarten en Blokpost om at underrette den nærvæd liggende Station om, at Toget maatte tages ind paa et Overhalingsspor, og at han maatte have Hjælpemaskine. Fyret blev trukket tilbage, saa en stor Del af Risten blev fri, og der var Vand nok i Kedlen til at køre ind paa Stationen.

Efter at Toget var standset paa Overhalingssporet, viste Vandstandsglassene endnu en halv Centimeter Vand. Fyret blev skubbet ud og Tenderens Vandkasse efterset. Det viste sig, at der var næsten intet Vand i den. Fyrkassen var tæt. Da Vandrør og Trompeter ogsaa var tætte, maatte det store Vandtab stamme fra beskadigede Forvarmerrør. Det var en »lukket« Forvarmer, i hvilken Forvarmningen foregaa; medens Vandet pumpes ind i Kedlen.

Rønnecke udspurgte nu *Krause* om Pumpens Gangart under Kørselen, og *Krause* forklarede, at Pumpen paa det første Stykke Vej havde sat tilstrækkeligt Vand paa Kedlen, naar Pumpen gik i sin sædvanlige Gangart. Efter nogen Tid begyndte Vandet at svinde i Kedlen, hvorfor *Krause* indstillede Pumpen til en hurtigere Gang uden at sige noget til Lokomotivføreren, som derfor ikke tog sig af Vandstanden i Tenderen. Den mørke Nat og Taage havde lagt saa stort Beslag paa Lokomotivførerenes Opmærksomhed, at han først — da det var for sent — havde hørt Fødepumpens hyppige Slag.

Efter nogen Tids Forløb kom Hjælpemaskinen og kørte med en Forsinkelse paa 65 Minutter Toget de sidste 15 Kilometer til Hjemstedsstationen. Da *Rønnecke* kom hjem med sin Maskine, viste det sig, at nogle Forvarmerrør var revnet, saa Vandet var løbet i Bal-

lasten. Denne Hændelse viser, at det kan være nødvendigt ikke blot at regne med, hvad man sædvanligvis bruger af Vand under de foreliggende Omstændigheder, men ogsaa at have sin Opmærksomhed henvendt paa Tenderens Vandstandsviser.

F. Spær.



Feriehjemmet.

Endelig efter en usædvanlig lang Pause kan Feriehjemmet aabnes for at modtage sine Gæster Mandag den 8. Juli. Med et nyt Ansigt, venligt og smilende byder Feriehjemmet sine Gæster et hjerteligt Velkommen. Lokomotivmændenes stolte Perle paa Røsnæs har skiftet Ham og iklædt sig Festskrud til Ære for sin Ejer, D. L. F., og til Glæde for sine Gæster.

Gæsternes Opmærksomhed henledes paa, at de maa medbringe Rationeringsmærker for Kaffe og Sukker, ligesom der ved Køb af Kaffe udenfor de fastsatte Maaltider skal afleveres Mærker.

I alle Forhold er Ophold afhængig af de gældende Rationeringsbestemmelser.

Med den stærke Stigning af Varepriserne er det bleven en Nødvendighed at foretage Ændringer i Pensionspriserne som anført nedenstaaende; det bør dog bemærkes, at der er Prisnedsættelse for Medlemmernes Børn under 14 Aar.

I. Medlemmer, Medlemmers Hustruer og Børn.

Medlemmer, Hustruer og Børn fra 14 til	
20 Aar	Kr. 3,50 pr. Dag
Medlemmers Børn over 20 Aar (ugifte) . .	» 4,50 » »
Ophold paa Hjemmet i indtil 2 Dage . . .	» 4,50 » »
Børn fra 1 Aar til 6 Aar	» 1,00 » »
» » 6 » » 14 »	» 2,00 » »
Et Maaltid udover Døgnets	» 1,50 » »
do. for Børn indtil 14 Aar »	» 1,00 » »
En Frokost eller Middag	» 2,00 » »

II. Andre Tjenestemænd og Hustruer.

Mand, Hustru og Børn over 14 Aar	Kr. 5,00 pr. Dag
Ophold paa Hjemmet i indtil 2 Dage . . .	» 6,00 » »
Børn fra 1 Aar til 6 Aar	» 2,50 » »
» » 6 » » 14 »	» 3,50 » »
Et Maaltid udover Døgnets	» 1,75 » »
do. for Børn indtil 14 Aar »	» 1,25 » »
En Frokost eller Middag	» 2,25 » »

III. Besøgende. Ikke Medlemmer.

Voksne og Børn over 14 Aar	Kr. 6,00 pr. Dag
Ophold paa Hjemmet i indtil 2 Dage . . .	» 6,50 » »
Børn fra 1 Aar til 6 Aar	» 2,75 » »
» » 6 » » 14 »	» 3,75 » »
Et Maaltid udover Døgnets	» 2,00 » »
do. for Børn indtil 14 Aar »	» 1,25 » »
En Frokost eller Middag	» 2,50 » »

Foranstaaende Priser tillægges følgende Betjeningsafgift: For Ophold indtil 10 Dage 10 pCt., for Ophold indtil 30 Dage 8 pCt. og for Ophold over 30 Dage 5 pCt.

Betalingen for længere Ophold sker ugevis bagud og af Hensyn til Hjemmets Regnskab endvidere altid den sidste i Maaneden. — Økonomaen er Hjemmets Bestyrerinde, til hvem Betaling sker mod Kvittering, og hvis Anmodninger Gæsterne bedes efterkomme.

Bil besørger Forbindelsen mellem Hjemmet og Kalundborg og omvendt. Gæsterne gøres opmærksom paa, at de betaler direkte til Vognmanden for hver Tur, der indtil videre koster 4,50 Kr. pr. Vogn.

Husk, at Bestilling om Ophold paa Hjemmet altid maa ske *skriftligt* og indsendes til Foreningens Kontor, Vestre Boulevard 45, København V., under Adr.: »Feriehjemmet«; husk ogsaa at anføre for hvem Ophold ønskes, og for Børns Vedkommende disses Alder, den nøjagtige Tid for Opholdets Varighed, og endelig bestemt Angivelse af Ankomsten til Kalundborg med Tog eller Skib.

Husk, at Bekræftelsen for Ophold ved Ankomst til Feriehjemmet tilstilles Økonomaen sammen med Rationeringsmærkerne.

Man forventer, at de givne Anvisninger efterkommes af Gæsterne.

Der vil blive gjort alt for at gøre Opholdet paa Hjemmet saa behageligt, som det er muligt under de nuværende vanskelige Forhold.

P. U. V.
G. O. F. Lund.

Jubilæum.



Den 28. Juni kan Lokomotivfører C. J. Christiansen, Gedser, fejre 25 Aars Jubilæum ved D. S. B. Jubilaren (i daglig Tale kaldet Christian) er Formand for Afdeling 11, hvis Interesser han varetager til alle Medlemmernes Tilfredshed. I Anledning af Jubilæet ønsker Afdeling 11 dig hjertelig til Lykke med Haabet om, at du endnu i mange Aar vil lade os faa Del i dit gode Humør, samt at du maa virke til Glæde for dine Medmennesker og til Gavn for Organisationen.

H. P.

Dødsfald.

Lokomotivmester O. M. T. Christensen, Gedser, var den sidste Dag i Maj saa uheldig at styrte med sin Cykle, da han var paa Vej fra Remisen til Kulsiloen ved Havnen. Ved Faldet indtraadte en Hjerneblødning, som efter flere

DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

Dages Bevidstløshed medførte Døden. Det var med oprigtig Vemod, Personalet modtog dette Budskab; thi Lokomotivmesteren var ualmindelig afholdt, og der herskede et sjældent godt Forhold ved Depotet.

Megen Medfølelse samler sig om hans Hustru og lille Datter, som vanskeligt kan undvære deres Mand og Fader.

Bisættelsen fandt Sted fra Kirken i Gedser Søndag den 9. Juni. 6 Lokomotivmænd stod Æresvagt ved Baaren. Efter Jordpaakastelsen, som fandt Sted i Kirken, bragte Lokomotivmester H. Kann den afdøde en sidste Hilsen og Tak fra Personalet ved Depotet; Lokomotivfører Bennekou, Nf., bragte Ungdomsvennen en sidste Hilsen og takkede paa Familiens Vegne for den smukke Deltagelse.

C. C.

Taksigelser.

Modtag min hjerteligste Tak for udvist Opmærksomhed ved mit Jubilæum.

Lokomotivfører *Aage Alberg*,
Helsingør.

Vor hjerteligste Tak for den store Deltagelse ved min Mand, fhv. Lokomotivfyrbøder I. P. V. Jørgensens Død og Begravelse.

Dagmar Jørgensen og Børn.

Hjertelig Tak for udvist Deltagelse ved vor kære Mand og Fader, Lokomotivfører C. M. S. Christensens Død og Begravelse.

Linnea Christensen,
Korsør.

REGNSKAB

for Kong Christian den IX's Understøttelsesfond fra d. 1. April 1939 til d. 31. Marts 1940.

Indtægt:	Kr. Ø.
Beholdning fra Regnskabsaaret 1938/39	91. 86
Udtrukket Obligation	200. 00
Indbetalte Bidrag	84. 00
Modtagne Gaver	125. 00

Indvundne Renter:	Kr. Ø.
Af Obligation	1 122. 50
Af Bankbog	15. 50
	1 138. 00
	1 638. 86

Udgift:	Kr. Ø.
Indkøbt Obligation	168. 00
Omkostninger herved	0. 50
Udbetalte Understøtt., 14 Portioner à 100 Kr.*)	1 400. 00
Portoudgifter	9. 88
Beholdning, der overføres til næste Regnskabsaar	60. 48
	1 638. 86

STATUS DEN 31. MARTS 1940

Beholdninger:	Kr. Ø.
Beholdning i den danske Landmandsbank	60. 48
Obligationer ifølge forrige Regnskab:	
paalydende Værdi	25 200. 00
bogført for	23 857. 75
heraf udtrukket	200. 00
bogført for	196. 00
	25 000. 00
og indkøbt	200. 00
bogført for	168. 00
herefter Beholdning	25 200. 00
bogført for	23 829. 75
	23 829. 75
	23 890. 23

Gæld:	Kr. Ø.
Fondets Kapital:	Kr. Ø. Kr. Ø.
Obligationer bogført for	19 959. 50
Paa Bankbog ..	40. 50
	20 000. 00
Obligationer bogført for	3 870. 25
	23 870. 25
Beløb til Disposition	19. 98
	23 890. 23

København, den 31. Marts 1940.

Knutzen.

/N. Roed.
Skr.

Regnskabet er revideret og fundet i Overensstemmelse med de foreliggende Bilag.

Kasse- og Obligationsbeholdning var til Stede.

København, den 6. Maj 1940.

C. Wieth.

R. Kantso.

*) Understøttelserne er udbetalt til:

- Enken efter en Banehaandværker,
- » » » fhv. Trafikassistent,
- » » » Banearbejder,
- » » » Lokomotivfører,
- » » » pens. Portør,
- » » » Lokomotivfyrbøder,
- » » » Reserveskibsfører,
- » » » pens. Baneformand,
- » » » pens. Vognpasser,
- en Kontorist,
- » Portør,
- » Lærling,
- » pens. Matros,
- » pens. Pudserformand.

STATSBANEPERSONALETS PRIV.
GENS. HJÆLPEKASSE

»Vejlekassen«.

Regnskab for Aaret 1939.

<i>Indtægt.</i>	Kr. Ø.
Indbetalte Bidrag	148 319. 00
Indskud af nye Medlemmer (236)	52. 00
Renter	102 546. 44
Kursvinding ved Udtrækning m. v.	2 599. 00
Overført fra Overskudsfond til Bonusudbeta- ling	36 540. 00
	290 056. 44
	Kr. Ø.
	Kr. Ø.
41 Dødsfald à 650 Kr.	26 650. 00
107 » » 635 »	67 945. 00
78 » » 620 »	48 360. 00
47 » » 605 »	28 435. 00
11 » » 590 »	6 490. 00
8 » » 575 »	4 600. 00
1 » » 560 »	560. 00
1 » uden Udbetaling (Vedtægternes § 6, 1)	—
	183 040. 00
293 Dødsfald à 500 Kr. =	146 500 Kr. +
Bonus 36 540 Kr.	
Afgift til Forsikringsraadet	299. 26
	Kr. Ø.
Depotafgift	1 146. 05
Mæglerkurtag	75. 87
	1 221. 92
<i>Honorarer og Lønninger:</i>	Kr. Ø.
Aktuar	1 000. 00
Revisorer	800. 00
Revisions- og Forvaltnings-Institutet	500. 00
Styrelsen	4 486. 00
Budgang	30. 00
	6 816. 00
Møder	1 387. 00
Opkrævning af Bidrag	2 909. 98
Porto og Girogebyr	208. 35
Tryksager	262. 43
	3 380. 76
Anlæg af Kartotek	1 115. 35
Diverse	86. 02
Henlæggelse til Forsikringsfond (Præmiere- serve)	18 350. 00
Aarets Overskud	74 360. 13
	290 056. 44

Balance pr. 31. December 1939.

<i>Aktiver.</i>	Kr. Ø.
Statsobligationer, Paalydende Kr. 1 043 000.00	907 081. 00
Andre Obligationer » » 1 291 100.00	1 152 123. 22
(Samtlige ovennævnte Værdipapirer er op- taget til Kurser i Henhold til Livsforsik- ringsloven og er forsynet med Baandlæggel- sespaategning, hvorved de gælder som Dæk- ning for Hjælpekassens Forsikringsfond i Henhold til Livsforsikringsloven).	
<i>Kassebeholdning:</i>	
Bankbog Nr. 5442 Landmandsbankens Frede- berg Afdeling	5 014. 99
Bankbog Nr. 17048 Arbejdernes Landsbank	32 518. 96
Bankbog Nr. 6656 Privatbankens Enghave Af- deling	40. 85
Giro Nr. 324 og kontant hos Forretningsfø- reren	7 620. 46
	2 104 399. 48

<i>Passiver.</i>	Kr. Ø.
<i>Forsikringsfond</i> (Præmiereserve):	Kr. Ø.
Beholdning fra forrige Aar	1 712 670. 00
Forlods henlagt	18 350. 00
	1 731 020. 00
<i>Sikkerhedsfond:</i>	
Beholdning fra forrige Aar	83 778. 00
<i>Overskudsfond:</i>	Kr. Ø. Kr. Ø.
Beholdning fra for- rige Aar	251 781. 35
Udbetalt i Bonus i 1939	36 540. 00
	215 241. 35
Henlagt Aarets Overskud	74 360. 13
	289 601. 48
	2 104 399. 48

København, den 10. Marts 1940.

I Styrelsen:

R. Kantsø. D. O. Høgsgaard. L. M. Poulsen.

Regnskabet er revideret af os og befundet rigtigt i Henhold til de os forelagte Bøger og andre Bevisligheder. Vi har overbevist os om, at *Aktiverne Kr. 2 104 399.48* rigtig forefandtes.

R. Hansen. L. C. Jensen

Foranstaaende Regnskab er i Overensstemmelse med Hjælpekassens Bøger og Bilag, som vi har revideret. Vi har kontrolleret Tilstedeværelsen af Obligations-, Bank-, Postgiro- og Kassebeholdningen den 5. April 1940.

København, den 22. April 1940.

Revisions- og Forvaltnings-Institutet, Aktieselskab.

H. E. Andersen. Einar Rom.
statsaut. Revisor.



Forflyttelse efter Ansøgning fra 1.—6.—40:

Lokomotivfører V. J. Madsen, Korsør, til Nyborg.

Lokomotivfører J. E. Wittenburg, Korsør, til Nyborg.

Afsked:

Lokomotivfører J. F. Madsen, Korsør, efter Ansøgning paa Grund af Svagelighed med Pension fra 31.—8.—40 (min. Afsked).

Lokomotivfører (Depotforstander) F. E. Rademacher, Køge, efter Ansøgning paa Grund af Alder med Pension fra 31.—10.—40 (min. Afsked).

Dødsfald:

Lokomotivfører P. Mortensen, Nyborg, den 23.—5.—40.

Lokomotivfører C. M. S. Christensen, Korsør, den 29.—5.—40.

Lokomotivfyrbøder J. H. Petersen, Helsingør, den 31.—5.—40.

Lokomotivmester I O. M. T. Christensen, Gedser, den 5.—6.—40.

Lokomotivføreruddelingerne.

Hillerød Underafd.: Repræsentantens Navn og Adresse rettes til: P. C. Andreasen, Langesvej 21, 1.

Det jysk-fynske Statsbanepersonales Bibliotek.

Bibliotekets ordinære Generalforsamling afholdes i Bibliotekslokalet paa Hovedbanegaarden i Aarhus, Opgang F, Lørdag den 29. Juni 1940 Kl. 17 med

Dagsorden:

1. Beretning om Bibliotekets Virksomhed.
2. Fremlæggelse af det reviderede Aarsregnskab.
3. Valg af Bestyrelsesmedlemmer m. v. i H. t. Statutterne.
4. Eventuelt.

Det reviderede Aarsregnskab for 1939—40 vil være fremlagt i Bibliotekslokalet i Tiden 22.—29. Juni til Efter-syn for Bibliotekets Interessenter.

Bestyrelsen.



Arbejdernes Landsbank,
Hovedkontor: Vesterbrogade 5.

Maskinpakninger

A/S DANSK MASKINPAKNINGS FABRIK
Amaliegade 41 — Central 12528

Støt vore Annoncører!

Der er en Del Folk i faste Stillinger

som udelukkende køber Deres Møbler i det anerkendte Møbelfirma **HOLM & LARSEN** Skandinaviens største Møbelmagasin. Vort Firma, grundl. 1895, yder Dem den største Garanti og borger for reel Behandling.

KREDIT

kan indrømmes fra 20 Kr. pr. Md. Brugte Møbler tages i Bytte.

HOLM & LARSEN A/s

St. Nikolajvej 8 — C. 71 55 — Nora 71 29

Boulevard-Palæet

Hammerichsgade 14 (ved Jarmers Plads)

Byens mest centrale Selskabslokaler

9 Sporvejslinier — Parkeringsplads

3 Sale med Saloner en suite. Hyggelige — Intime. Tribune — Concertanlæg.

Mikrofon forefindes.

1. Kl.s Køkken. Indtil 300 Converts.

Franz Schotte, mangeaarig Køkkenchef.

Byen 4562.

Aaben hele Aaret.



10 Aars Garanti

REDAKTION: *Soph. Jensen* og *E. Kuhn*, førstnævnte ansvarhavende. Vestre Boulevard 45, København V. Telefon Central 7708.

Udgaar 2 Gange mdl. — Abonnementspris: Kr. 8 aarlig. Tegnes paa alle Postkontorer i Skandinavien.

ANNONCE-EKSPEDITION:

Vestre Boulevard 45, København V. Telefon Central 7708 — Kontortid Kl. 10—16. Postkonto 20 541.

Nyborg Jernstøberi, Hans L. Larsen & Co. A/s
Kakkelovne - Komfurer - Bygningsstøbegods
 Telefoner 76 og 231. Støt Byens Industri. Telefoner 76 og 231.

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. Herreekviperings. - Telef. 68

Nyborg Herregaardsmejeri.

Tlf. 79 **Fineste Mejeriprodukter!**
 Se efter paa Kapslen, at Mælken er fra samme Dag, og ikke gammel Mælk fra Dagen i Forvejen.

Johannes Iversens
Sadelmager- og Møbelforretning
 Nørregade anbefales af D. L. F.

FORLANG KAFFE

fra **M. BRUUN's Kafferisteri.**
 (Ved A. M. Petersen.)

SØREN HANSEN

(JENS ANDERSENS EFTF.)
 KONFEKTION KJOLER DAMELINGERI
 KVALITETSVARER TIL POPULÆRE PRISER

DREVSEN & NELLEMANN

Isenkram-, Støbegods-,
 Glas-, Porcellain- og Udstyrsforretning.
 Telefon Nr. 25. Nyborg. Telefon Nr. 189.

Køb dansk Arbejde!

Blumensaadts

Sæber.
 Altid Kvalitetsvarer!

Jydske Strikkeriers Udsalg.

Emil Schmidt
 Tlf. 665. Nørregade 16. Nyborg.
 Alt i Trikotage.

LIGKISTER

Ligsenge, Ligtøj og Kranse
 anbefales

Egne Ligvogne

Alt vedr. Begravelser & Ligbrænding besørges
P. JAKOBSEN

ved Slottet Telefon 171
 Transport med Lighil besørges overalt i Danmark.

Karl Petersen Mellemgade Nyborg

Glarmester Telefon 264

Rullegardiner. Gardinstænger. Billeder
 indrammes. Rammer i alle Størrelser.

Axel Nielsen

Malermester
 Christianslundsvej 54
 Tlf. 135.

NYBORG KULIMPORT
 & Nyborg Cichorietørreri A/s

Telefon 15 og 23

ALLIANCE Tlf. 136 Nørregade Tlf. 136
 BAGERI & CONDITORI P. C. PETERSEN

Industrihotellet - Nyborg

GOD KAFFE anbefales
 RIMELIGE PRISER S. K. Olsen

G. Pommerencke
 Nyborg Materialhandel
 Syge- og Børneplejeartikler
 Gummistrømper -
 Brokbandager

Hotel Royal
 Koncert - Dans og
 Solistopræden
 Goerholt



AKTIESELSKABET
SKANDINAVISK GUMMI-COMPAGNI
REGNFRAKKER



Husk Svendborg Bryghus Øl