

NO 4

20. Februar 1940

40. Aargang

UDGIFTSTALLET

De statistiske Beregninger med Hensyn til Pristal og Udgiftstal var denne Gang meget tidligt afsluttet. Resultatet forelæa allerede den 1. Februar. Pristallet steg med 13 Points til 203. Det er imidlertid ikke dette Tal, som særligt har Interesse for Tjenestemændene; for os gælder som bekendt det særlige Udgiftstal, og det blev fastsat til 3181, hvilket er en Stigning paa 350 Kr., siden 1939-Udgiftstallet (2831) beregnedes.

Denne Stigning er vel nok noget større, end der fra forskellig Side var formodet; men det er som tidligere nævnt en Kendsgerning, at Varepriserne i de senere Maaneder er steget i meget hurtigt Tempo, og den betydelige Stigning paa halvfjerde Hundrede Kroner er nu en Kendsgerning.

Naturligvis melder der sig hos Tjenestemændene straks det Spørgsmaal, hvor meget vi nu skal have i Lønforbedring. Det er ikke helt let at give nogen konkret Oplysning herom paa nærværende Tidspunkt. Det er naturligvis let at regne ud, hvad vi skal have i Henhold til Tjenestemandslovens direkte Bestemmelser. Skal det gaa efter disse, skal vorø gifte Medlemmer op paa Satserne 948 henholdsvis 984 Kr. Da vi i Øjeblikket har 828 henholdsvis 864 Kr., vil det deraf ses, at vi efter Loven har Krav paa en Forbedring paa 120 Kr. aarlig.

Imidlertid er det som bekendt saaledes, at Organisationerne i adskillige Aar har paavist den Urimelighed det er, at der er et betydeligt »Hul« i Rækken af de Udgiftstal, for hvilke der gives Stigninger i Reguleringstillæget, og

der er gentagende forhandlet om Dækning for de udækkede Udgiftsstigninger, det omtalte »Hul« repræsenterer. Regeringen har jo vist nogen Forstaaelse over for dette Krav og har som bekendt tiltraadt, at samtlige Tjenestemænd uanset Lønklasser nu i et Par Aar har faaet et ekstraordinært Tillæg paa 168 Kr. Endvidere vil det erindres, at vi i indeværende Finansaar har faaet Lov til at beholde den Reguleringstillægsportion, vi egentlig skulde have været af med i Fjor, da Udgiftstallet faldt fra 2853 til 2831. Og vi haaber naturligvis paa, at der ogsaa i Aar vil blive vist Forstaaelse over for Tjenestemændenes vanskelige Stilling.

Centralorganisationerne har som før meddelt anmodet om fuldstændig Lukning af det foran omtalte tomme Interval, ligesom der er anmodet om kvartalsvis Regulering. Under Hensyn hertil vil der naturligvis blive en Forhandling mellem Finansministeren og Organisationerne. Hvornaar denne vil finde Sted, er endnu ikke fastsat, da dette skrives; men der er heller intet foruroligende i, at Regeringen vil have en vis Tid til sine Overvejelser. Den alvorlige Periode, vi lever i, giver jo vort Lands Styre fuldt op at gøre paa mangfoldige andre Omraader. Forhandlingen maa imidlertid komme snart, og vi haaber naturligvis alle paa det bedste Resultat heraf.

Reguleringen har denne Gang Interesse paa endnu et Omraade, nemlig m. H. t. de særlige Ydelser. I Henhold til Finansministeriets Bekendtgørelse ved den nuværende Lønningslovs Ikrafttræden skal Emolumenterne reguleres,

naar Udgiftstallet udviser en saadan Stigning, som Tilfældet har været denne Gang. Da der imidlertid i Tiden fra 1. Januar til 1. April d. A. er bevilget en ekstraordinær Stigning paa de forskellige Dagpengesatser, vil Spørgsmaalet om Regulering af Timepenge, Natpenge og Kørepenge blive et Led i den kommende Forhandling om Reguleringstillæget, og de Forhaabninger, vi nærer med Hensyn til selve det nysnævnte Tillæg gælder naturligvis i samme Omfang for saa vidt angaar Emolumenterne. Ogsaa paa dette Omraade venter vi at møde Forstaaelse.

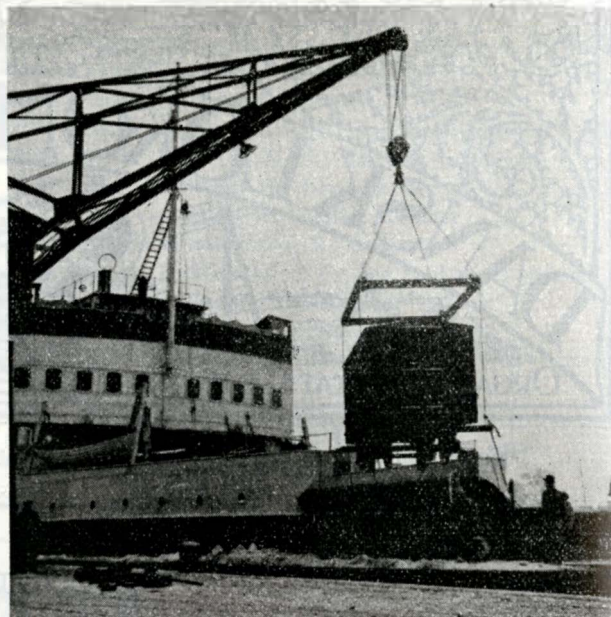
Yderligere er vi ikke i Stand til at kunne oplyse nu, men der vil formentlig ikke hengaa mange Dage, inden de ventede Forhandlinger tager deres Paabegyndelse. Det vil antagelig ske faa Dage efter, at dette Nummer af Bladet er udkommet.

ISVANSKELIGHEDER

Uanset Danmarks Beliggenhed forholdsvis højt mod Nord er vi jo ikke vant til lange og haarde Vintre. Men det har vi faaet i denne Omgang. Man skal helt tilbage til 1893 for at finde en Vinter med et større Antal Kuldegrader, end vi har haft i Januar—Februar Maaned i Aar. Og hvad angaar selve Længden af den herskende Frostperiode, er det oplyst, at der i de 80 Aar, Meteorologisk Institut har bestaaet, ikke er konstateret Perioder med saa mange Frostdage i Sammenhæng, som vi har haft det i denne Vinter. Det er derfor ikke at undre, at der denne Gang er sket Afbræk i Trafikken, som vi ikke før har kendt.

Der har tidligere været Isvanskeligheder paa Statsbanernes Overfarter, men der har, saa vidt vi erindrer, kun været Tale om Indstilling af enkelte Færger o. l. Fuldstændig Aflysning af Driften har man ikke tidligere været ude for. I Vinter har vi imidlertid maattet se de danske Farvande lukket allesammen, saaledes at enhver Sejlads — ene med Undtagelse af Helsingør—Helsingborg Overfarten — praktisk talt har været stoppet i længere Tid. Dette gælder ikke alene Statsbanernes Sejlads, men ogsaa Handelsflaaden, idet baade Kattegat og tildels Østersøen har været fuldstændig tillagt.

Jernbanemæssigt set har den strenge Vinter bevirket forskellige Omlægninger. Først maatte den ændrede Lyntogskørsel fuldstændig



Kranløsning af Jernbanevogne fra Storehøltfærgeren
»Nyborg« i Aarhus Havn.

indstilles, dernæst kom de gentagende Vanskeligheder paa Grund af Sneen: endvidere Isvanskeligheder med delvis Lukning af Farvandede, saa den planmæssige Sejlads blev aflyst, og der oversendtes Færger eller Skibe eftersom Forholdene tillod det, hvilket atter medførte en lang Række Omlægninger af Tilslutningstog; men sluttelig blev enhver Rutesejlads fuldstændig aflyst. Der blev forsøgt med Sejlads Kalundborg—Grenaa og Korsør—Odense samt med Færgetransport Korsør—Aarhus, hvor Jernbanevognene ved Hjælp af Kraner blev loftet fra Færgeren over paa Havnesporene; alt maatte efterhaanden opgives, Naturkræfterne var for stærke. Isen lod sig ikke betvinge. Denne Trafikstandsning har bl. a. medført, at nærværende Nummer af vort Blad udkommer paa andet Papir end sædvanligt, idet den ellers anvendte Kvalitet ikke har kunnet naa frem.

Til disse Vanskeligheder kom yderligere det højst ubehagelige, at en Del Kuldampere sad fast i nogen Tid i Kattegat, og først med Isbryderassistance kunde bringes til København. Brændselssituationen, som i Forvejen var særdeles vanskelig, blev derved betydeligt forværret, ja i en saadan Grad, at der af Statsbanernes Beholdninger er leveret Kul til private Brændselsfirmaer.

Optimistiske, som vi Mennesker nu engang er, venter vi naturligvis alle paa et snarligt Omslag i Vejret, men det hævdes, at selv om

vi faar Tøvejr, vil der endnu i lang Tid være Isvanskeligheder i vore Farvande. Det har imidlertid vist sig, at Befolkningen har taget Situationen med en vis Ro — der er naturligvis heller ikke andet at gøre — og vi glæder os alle til i Løbet af kortest mulig Tid paany at komme ud af Isvinterens haarde Klemme; men eet er givet: Vinteren 1939—40 vil længe blive staaende i Erindringen.

Tiden siden Nytaar 1940 har været streng for Jernbanens Personale, og Lokomotivmændene har maattet tage deres haarde Torn. Lokomotivtjeneste i Snestorm, haard Frost og barsk Blæst kan nok bringe dens Udøvere mange bitre Timer, hvor det jo ikke alene drejer sig om at faa Togene frem under de vanskelige Forhold, men hvor selve Maskineriet — Lokomotiverne — kræver et særligt omsorgsfuldt Tilsyn for at være i Orden. Uanset dette har vore Medlemmer dog alle som een Forstaaelsen af, at det vigtigste for vort Samfund er, at Tilførselsforholdene er i Orden. Alle Danske haaber, at der snart maa komme Bedring paa dette Omraade; men ogsaa naar Frostens letter, vil der forestaa en Travlhedsperiode for Banerne og deres Personale. Alle de mange oplagrede Vogne og Varer skal jo ud til deres Bestemmelsessteder; men afgørende i det lange Løb bliver det for al Jernbanekørsel, at det lykkes at faa Brændselsforsyninger hjem, saa Hjulene kan snurre og Trafikken opretholdes.

PRISSTIGNING OG PRISPOLITIK

I Danmarks Bevidsthed er Dyrtid og Prisstigning knyttet til Krig. Den sidste Verdenskrig medførte en uhyre Prisstigning, Vareknaphed og social Nød. Og den nuværende europæiske Storkrig lover intet bedre. Danmarks erhvervsmæssige Struktur og dets Afhængighed af den internationale Handel, særlig af Handelen med begge krigsførende Parter, dets geografiske Beliggenhed i Central-europa og samtidig den Kendsgerning, at det er henvist til Skibsfart, medfører, at Landet bliver ramt forholdsvis haardere af blokademæssige Foranstaltninger end andre neutrale Lande.

Den nuværende Krig begyndte straks som en Sø- og Blokadekrig, og dette er Aarsag til, at Danmark straks fik Krigen tæt ind paa

Livet af sig. Man kan næsten sige, at denne Krig — økonomisk set — har et andet Tempo end Krigen for 25 Aar siden, nemlig mange Gange hurtigere og mere intensiv. Dette økonomiske Præg staar i Modsætning til Krigens militæriske Udvikling, som staar langt tilbage for den forrige Krigs.

Paa denne Baggrund maa vi ogsaa se den økonomiske Udvikling herhjemme. Raastoffernes Prisstigning, Fragtkurvens feberagtige Stigning, som delvis skyldes Søkrigsforsikringen, paavirker stærkt Prisudviklingen og har fort til følgende Resultat: Fra August 1939 indtil Januar 1940 steg Pristallet for Importvarer 68 Points. Derimod steg Pristallet for danske Eksportvarer i det samme Tidsrum kun 19 Points. I Misforholdet mellem disse Tal ligger den danske Krigsøkonomi meget vanskelige Problem. Dette Misforhold betyder, at Danmark ikke mere er i Stand til at købe de samme Mængder Importvarer som før.

En saadan Udvikling maa medføre store Vanskeligheder for Landets Valutasituation, for Beskæftigelsessituationen og meget andet. Men en af de synligste Følger er Prisstigningen. Enhver kan af Pristallets Stigning forstaa Erhvervslivets kriseprægede Udvikling. En Stigning af Prisniveauet kan ikke undgaa, naar de importerede Raastoffer stiger i Pris, og naar Fragterne saa ydermere tvinger Priserne i Vejret. Naar Pristallet for Foderstoffer fra August 1939 til Januar 1940 stiger fra 107 til 171, for Brændsel og mineralske Olier fra 115 til 259 og for Jern og Metaller fra 117 til 165, saa er en tilsvarende Prisstigning under de givne Forhold ikke til at undgaa. Vi maa altsaa være klare over, at en vis Prisopgang er automatisk knyttet til en Blokadekrig.

Eftersom Priserne steg sluttede Arbejdsgiverforeningen og Fagforeningerne en Overenskomst, som knyttede Lønningerne til Pristallet. Lønningernes Pristalsregulering er Genstand for store Angreb i den kapitalistiske Presse, som vil nægte Arbejderne den Pristalsregulering, man selv har sikret sig paa Grundlag af Bekendtgørelsen om Varepriser af den 19. Oktober 1939. I Dag omtaler hele Pressen Inflationsproblemet og peger paa Inflationen som en aktuel Fare, og den hævder, at det er Lønningernes Pristalsregulering, der medfører Inflationsfaren. Fra Fagforeningernes Side har man med Rette svaret, at Pris-

tallet i Virkeligheden kun er en Diagnose af den Sygdom, Erhvervslivet har og ikke selve Sygdommen. Lønregulering efter Pristal er kun en automatisk Følge af denne Diagnose. Hvis der kommer Inflation, er dette ikke en Følge af Diagnosen, men af selve Sygdommen.

Men det er rigtigt, at ogsaa Arbejderne er interesseret i at undgaa en Inflation, og Fagforeningerne har stadig fremhævet, at de vil yde et Bidrag til en samlet økonomisk Politik som indordner og regulerer Produktions- og Forbrugsproblemerne under det ledende Synspunkt: Opretholdelse af Produktion og Beskæftigelse. Kun en saadan Erhvervs politik vil være i Stand til at undgaa Inflationsfaren, fordi den forbinder Kontrol med Produktion og Forbrug med en effektiv Priskontrol.

Det skal ikke nægtes, at Bekendtgørelsen om Varepriser af 19. Oktober 1939 er et Fremskridt, idet denne Forordning har udvidet Priskontrolraadets Bemyndigelse. Men denne Bekendtgørelse er et politisk Kompromis og viser et saadant Kompromis' Svagheder. En effektiv Prisregulering forudsætter Kalkulation efter Indkøbspris for alle Varer, der ikke er rene Importvarer. Endvidere er det en Kendsgerning, at Tider, der er præget af nedadgaaende Tilførsler og Vareknaphed medfører, at den frie Konkurrence taber sin Evne til at holde de Priser nede, som under normale Forhold er »frie«, d. v. s. ikke paavirket af monopolmæssige Forhold. Derfor er det nødvendigt at udvide Priskontrollen under Blokadeforhold ogsaa for de Varer, som hidtil var frie af Kontrollen. Priskontrollen maa ikke længere begrænses til den monopolmæssige Prisdannelse.

Det er givet, at selv en saadan mere effektiv Priskontrol ikke kan paavirke Prisudviklingen for de rene Importvarer og de Varer, som bliver fremstillet af importerede Raastoffer. Vi har allerede peget paa, at Prisstigningen af disse importerede Raavarer og særlig af Massevarerne som Kul, Koks og deslige for en væsentlig Del skyldes en Stigning af Fragterne.

Arbejderbevægelsens Erhvervsraad fremhæver i sin sidste økonomiske Kvartalsoversigt denne Sammenhæng og peger paa, at Fragternes Stigning for Størstedelen skyldes Søfartsrisikoen og de stadig stigende Risikopræmier. Erhvervsraadet spørger nu, om det er rimeligt,

at det ogsaa i Fremtiden skal være Forbrugerne, som alene skal bære hele Risikoen. Statens Overtagelse af denne Risiko vil give Mulighed for at fordele Byrderne paa en mere rimelig Maade. Der er ingen Tvivl om, at en saadan Ordning vilde medføre, at Fragterne gaar ned, og at Priserne for importerede Raavarer kunde paavirkes i nedadgaaende eller i det mindste prisbremsende Retning.

Vi behøver i denne Forbindelse ikke paany at pege paa den beskæftigelsesmæssige Betydning af en aktiv Prispolitik. Arbejderbevægelsens Erhvervsraad har i sin Beskæftigelsesbetænkning henvist til de private Monopoler paa Byggemateriale markedet og har krævet Foranstaltninger, som forhindrer en Profitdannelse, som er til Skade for alle andre end den lille Gruppe Personer, der behersker Markedet og der opsuger større eller mindre Dele af Støtten til Byggeriet. En effektiv Priskontrol vil slaa de private Monopoler paa Byggemateriale markedet i Stykker og vil paa denne Maade nedsætte Omkostningerne for Byggeriet og derved forøge Beskæftigelsesmulighederne, indenfor denne vigtige Nøgleindustri.

Det er ikke muligt indenfor denne Artikels Rammer at give et afrundet Billede af en aktiv Prispolitikens Muligheder. Vi har her kun givet en lille Oversigt over prispolitiske Overvejelser, som er blevet fremsat i denne Forbindelse. Det er vigtigt at pege paa Prispolitikens Betydning indenfor Blokadeøkonomien for at imødegaa den demagogiske Propaganda, som vil gøre Lønningernes Pristalsregulering ansvarlig for Inflationsfaren.

Fagforeningerne staar paa det Standpunkt, at saalænge der her i Landet findes Grupper, hvis Levofod ligger paa et langt højere Niveau end Arbejdernes, maa disse Grupperes Forbrug nedsættes, dersom Landets samlede Forbrug skal tilpasses Indskrænkningen i Varetilførslerne. En effektiv Priskontrol og -politik i Forbindelse med en tilsvarende Skattepolitik er den rigtige Vej.

Naar Priserne paa de vigtigste Varer holdes nede, bliver der heller ingen væsentlig Stigning i Pristallet — Udgiftstallet — og i Lønnen.



OPLYSNINGSARBEJDETS FORSKELLIGE OPGAVER

I en Tid, som den vi nu oplever med dens Kanontorden, dens Flammehav, dens frygtelige Lidelser og mægtige Rørelse, hvor hver Part søger at gøre sig afgjort gældende, men paa en Maade som man til Tider synes kunde være sparet, kan det være velgørende at lade Døgnet ude af Betragtning og i Stedet se paa, hvad der kunde vække mere menneskelige Følelser end den rasende Hetz for eller imod den stridende Verden. Lad mig da i Tilslutning til tidligere Eksempler her anføre et nyt Billede:

Mange Lokomotivmænd befarer daglig Strækningen Korsør—Slagelse, og naar Toget med et Ruf farer over Vaarby Aa, gør man sig almindeligvis ikke videre Forestilling om, at det er et urgammelt historisk Sted, som nu passerer; men dette er dog Tilfældet.

Ifølge Sagnet skal Dronning Margrethe engang være sejlet fra Storebælt og ad Vaarby Aa langt ind i »det hellige Land«. I Oldtiden skal Langelændere og Fynboere være indvandrede til Vestsjælland og dér have udøvet en stærk aandelig Vækkelse. Landsdelen blev derfor i Folkemunde kaldt for det hellige Land.

Ved Reersø strandede Dronning Margrethe. Hun kom i Land og agede med en Bonde paa et Brændelæs til Kalundborg, Og, hedder det videre, hun omkredsede et Areal — ca. 100 Tdr. Land — til de Reersøbønder og gav dem fri for Tiende som Tak for udvist Gæstfrihed.

Fra Munkesø ved Kalundborg drog Dronning Margrethe med en Rytterskare mod Svenskekongen, der laa paa Røsnæs. Som Krigslist lod hun Hestenes Sko lægge bagvendt. »Skansen« ved vort Feriehjem stammer antagelig fra den Tid. Det siges bl. a., at hun ved Bjørnstrup By helt ude paa Røsnæs' yderste Spids tog den svenske Konge til Fange.

Ringstedegnen har ogsaa sin Sagnkreds: Fjerneslev Kirke med de tvende Taarne, Hvideslægten, Hagbard og Signe. Disse Sagngrupper ligesom mødes i Kalundborg, hvor Esbern Snares Kirke hæver sig som et Vartegn over Byen.

Vaarby Aas mere mystiske Sagn samler sig om nogle Trækors. Det første beretter om Hellig Anders, der var Præst i Slagelse, og som paa et natgammelt Føl omkredsede de store Marker, som blev tillagt Slagelse By. Han foretog derefter en Pilgrimsfærd til Jerusalem, men blev fortrykket derfra til Hvilehøj ved Landsgrav, hvor Hellig Anders' Kors med Krucifikset nu staar.

Paa Sludstrup Mark ved en Kilde staar et andet Kors. Sagnet beretter herom om to Brødre, den ene var Munk paa Antvorskov, den anden Gartner paa Falkensten. De havde begge fattet Kærlighed til en Jomfru paa Falkensten, og paa Sludstrup Mark kom det til et Opgør mellem dem, ved hvilket de gav hinanden dødelige Saar. Ifølge Sagnet var det Munken, som faldt her, og der sprang en Kilde frem paa Stedet. Den anden vandrede videre, men for-

blødte af sine Saar ved Skørpinge, og her staar da det tredje Kors. Endnu i vore Dage mener de Skørpinge Bønder, at Traditionerne med Vedligeholdelse af Korsene ikke maa ringeagtes, for saa bliver der Uheld med Kvæget.

I vore Dage rejser man vel nok ikke Kors for Brødre, som slaas om en Pige, og der omkredsede ikke Land, som bliver tiendefri; men Sagnene lever, og enten det er Dronning Margrethe, som sejler paa Vaarby Aa, Hellig Anders, der rider paa et Føl, eller Gudinden Gefion, som med sin Plov skærer Sjælland ud af Sverige, om det er Munken eller Havemanden, saa er det stille Sagn, som taler deres eget Sprog, og det er ikke bare Overtro, naar der mellem Stedernes Traditioner er Sammenhæng med Livets Harmoni.

Som det ses, er det, som Oplysningsarbejdet og da ogsaa Højskolerne bygger paa, ikke udelukkende Vurderingerne af Samfundets politiske og økonomiske Forhold, men ogsaa en dyb psykologisk Vurdering af Tingene der var, og som dels er Grundstenen til det æstetiske i Tiden, dels gennem Sagatoner viser os, hvorledes Tider og Sæder skifter og derved lærer os at tænke paa de Tusinder af Hjem, som hærges af Krigens Vanvid, tænke paa de Kvinder, hvis Mænd, Sønner og Brødre forbløder paa Valpladsen uanset Nationalitet; thi de fleste af dem ved vist næppe, hvorfor de dræber, kæmper og lider.

Sagatonerne giver gennem et intensivt Oplysningsarbejde materiel og aandelig Vækst; dette medfører en Afklaring af Begreberne om det politiske, økonomiske og etiske i et Samfund, som tager Sigte paa Ret og Retfærdighed.

Lad os da i 1940 søge at udnytte alle Muligheder, som bærer Højsindet og Livsmodet i sig. Det er rigtigt, at der vel er Muligheder for dybere Fald, men der er ogsaa Muligheder for at lægge Grundstenen til en Verden, hvor Vaabenmagt ikke er det afgørende.

Lad os da haabe, at en af Frugterne i det nye Aar maa blive Paabegyndelsen af et saadant bedre Verdenssamfund.

Torbenfeldtvej, i Januar 1940.

P. Sessing.

FRA MEDLEMSKREDSEN

Anciennitetsforbedringer.

I D. L. T. Nr. 3 ser jeg under Artiklen »Aspirantlønninger og Lønanciennitet«, at der er truffet en Ordning for Aspiranterne for Perioden 1931—35. Men kan denne Ordning kaldes retfærdig. Jeg og mange af mine Kolleger mener nej. Og da Hovedbestyrelsen er af samme Mening, haaber vi ikke, at Sagen er sluttet med den Ordning, der her er truffet.

Vi fra dengang var jo uden Skyld i Afskedigelsen. Havde det ikke været bedre at give os den Værkstedss- og Skoleuddannelse, vi skulde have, i Stedet for at jage os ud i Arbejdsløshed til Understøttelse og Socialhjælp (som Staten jo ogsaa skulde betale sin Del af).

Jeg tror, vi alle klarede den saa nogenlunde med den Løn, vi fik som Aspiranter; men der er vel ingen, som mener, at der er noget at lægge til Side af til senere Brug. Saa de fleste af os startede igen med en stor Gæld, som man saa havde at betale tilbage, da det endelig gik op for D. S. B., at vi kunde bruges igen.

Men fra den Tid maa vi heller ikke klage, da gik det jo saa stærkt, at en Maskiningeniør paa Jernbaneskolen udtalte, at der blev lavet Lokomotivfyrbødere paa Transportbaand. Dette forandrer imidlertid ikke den Kendsgerning, at hvis det var gaact normalt, kunde vi have været saa nogenlunde uden økonomiske Byrder ved Ansættelsen, og i Dag have 2 Alderstillæg.

Vi forlanger ikke meget, men lidt skulde man jo tro, der kunde blive ogsaa til os. Vi begyndte dog ved D. S. B. med fast Ansættelse for Øje og ikke med en Afskedigelse efter nogen Tids Forløb.

G. O.

Vi forstaar saare vel G. O.s Betragtninger; men der er desværre ikke denne Gang Mulighed for nogen Ændring.

Red.

SMEDEDE LOKOMOTIVHJUL

Fremgangsmaaderne til at bygge et Lokomotiv er naturligvis som alt andet indenfor Maskinindustrien undergaaet en stor Forandring. En af de mest interessante Arbejdsprocesser ved Lokomotivbyggeri var Fremstillingen af en Lokomotivhjulstjerne af Smedejern. Der var paa den Tid specielt kyndige Hjulsmede, der, som *The Locomotive* siger, repræsenterede Datidens dygtigste Smede.

Refererende til Fig. 1 skal der i det efterfølgende gives en Forklaring af, hvordan en Hjulsmede smedede et Lokomotivhjul. Hjulet er bygget op af smedede Stykker, hvoraf det ene er en Halvpart af Hjulgeret med et Stykke af Hjulfælgen, og det andet er Hjulgerets anden Halvpart med et Stykke af Hjulnavet. Disse Stykker blev smedet ud under en Damphammer paa 2 à 3 Ton.

Naar et Stykke Hjuleg med tilhørende Parti af Hjulfælgen skulde smedes, blev Jernet paa et vist Stykke flækket og i to Halvdele, som blev bøjet ud og bearbejdet til den rette Form og Dimension. Det andet Stykke Hjuleg med Hovedet, som udgjorde et Stykke af Navet, var betydelig lettere at smede. Naar et tilstrækkeligt Antal var smedet, blev Stykkerne to for to svejset sammen til en Hjuleg med tilhørende Stykke Hjulfælg og Hoved til Hjulnavet.

Hvis det drejede sig om et Driv- eller Kobbeltjul, stod Smederen nu overfor den vanskeligste Opgave ved Hjulsmederiet, nemlig at smede og sammensvejse det Parti, hvori Drivtappen skulde anbringes. Som det ses paa Tegningen, indgaar den ene Fjerdedel af Hjulet i Udformningen paa Navet; denne blev tillige med det tilhørende Stykke Nav smedet for sig, og Hjulegerne med tilhørende Stykke Hjulfælg blev svej-

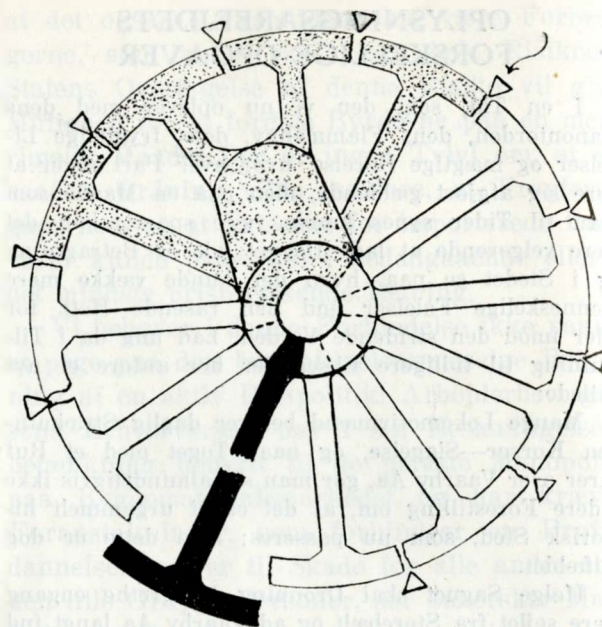


Fig. 1. Fremgangsmaaden for Smedning af et Lokomotivhjul.

set paa. Det var disse Svejsninger, der krævede den højeste Dygtighed og Erfaring.

Naar de enkelte Hjuldele var færdige, blev de samlede i en midlertidig Hjulbandage for at svejses sammen. Svejsningen begyndte med Navet, paa hvilket der paa hver Side blev fastlagt en svær, rund Jernskive, hvorefter Navet blev opvarmet til Svejsvarme og hamret sammen med Damphammer i en Sænke til en kompakt Masse. Der efter blev Hjulfælgens mange Dele svejset sammen ved Hjælp af Jernkiler, som var drevet ind i Fælgens Aabninger. Denne Svejsning udførtes under hydraulisk Tryk.

Fig. 2 viser et gammelt Drivhjulssæt fra et gammelt Lokomotiv, *Lord of the Isle*, og illustrerer et

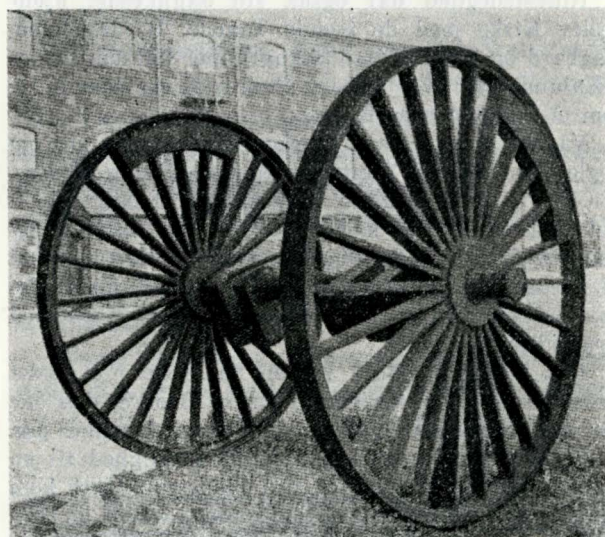


Fig. 2. Gammelt smedet Lokomotivhjul med indvendige Krumtappe.

Produkt af »old-time-wheel-making«. Det er et 8-Fods Hjul med 26 Eger. Til et saa stort Hjul smededes Egerne i tre Stykker: et Stykke med Hjulfælg, et Stykke med Hjulnav og et Stykke Hjuleg, som svejdes sammen. Naar alle Dele tælles med, bestaar et saadant Hjul af over et Hundrede Stykker. Som det fremgaar af Tegningen, var der af Hensyn til Lokomotivets frie Løb gennem Kurver ingen Sporkrans paa Hjulbandagen.

F. Spøer.

UNION PACIFIC-BANENS 5000 HK DAMP-ELEKTRISKE LOKOMOTIV

Efter *The Locomotive* ved Lokomotivfører F. Spøer.

Dette nye Lokomotiv paa 5000 HK bestaar af to dublikate 2500 HK-Enheder, hvilke hver for sig er et komplet Lokomotiv, som er i Stand til at arbejde uafhængigt af hinanden, og som, naar de er koblet sammen, fungerer som et enkelt Lokomotiv. Det kan manøvreres fra eet Førerrum. Lokomotivets Undervogn, Maskin- og Førerrum er opbygget af legeret Staal og svejset sammen. Hver Enhed har en Længde af 27,4 m og indeholder en oliefyret Højtryks-Dampkedel for 120 Atm. Damptryk, Dampturbiner med Kondensationsanlæg, samt Generator og Banemotorer.

Hver Enhed løber paa to 3-akslede Drivtrucker og en 2-akslet Løbetruck; Hjularrangementet for hele Lokomotivet er saaledes 2 Fo + Fo 2*). Drivhjulsdiametere er 1120 mm og Løbehjulsdiametere er 915 mm. Alle Aksler løber i SKF-Kuglelejer. Lokomoti-

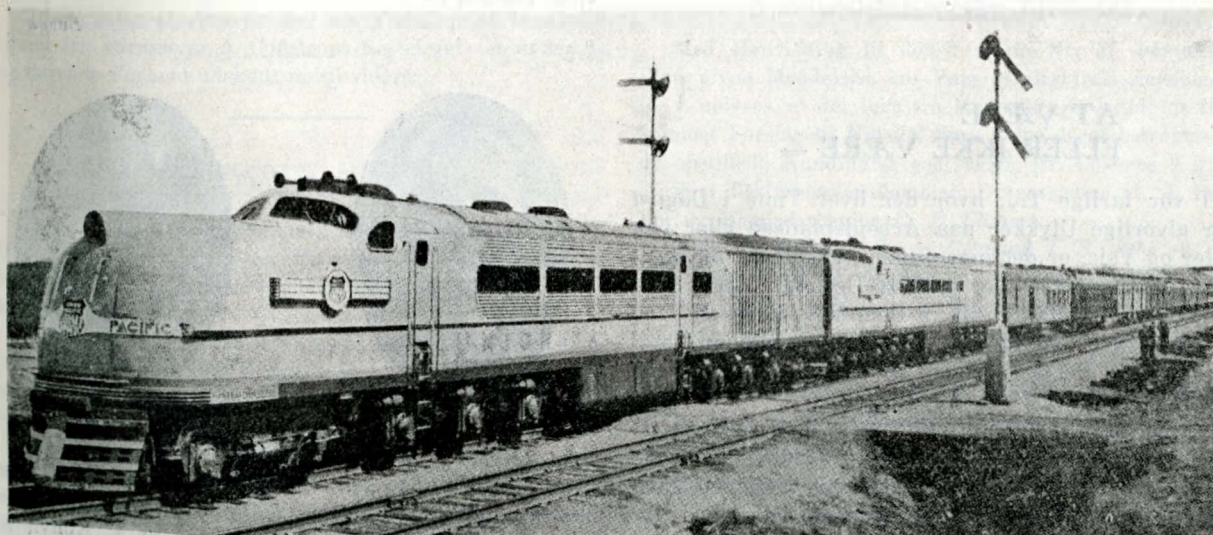
*) Som bekendt angives om et almindeligt Lokomotiv de koblede (drivende) Akslers Antal med et Bogstav, hvis Plads i Alfabetet svarer til Antallet af de koblede Aksler. Paa nyere Lokomotiver med Drivmotorer paa alle de store Hjul, angives dette ved at sætte et Nul efter Bogstavet. (Oversætterens Bemærkning.)

vets Vægt er 265 t pr. Enhed, ialt 530 t. Vægten paa de drivende Hjul er 340 t, Akseltrykket er altsaa 28,3 t. Generatorer og Motorer adskiller sig ikke væsentligt fra de almindeligt anvendte paa diesel-elektriske Lokomotiver. Banemotorerne, af hvilke der er seks paa hver Enhed, er placeret med een paa hver Drivaksel.

Den oliefyrede Dampkedel i hver Enhed bestaar af seks parallelt anbragte Staalrørnegle med tilhørende Samlekamre. De to Oliebrændere paa hver Kedel er saaledes indrettet, at de reguleres automatisk i Forhold til Dampforbruget. Kedlerne har en Virkningsgrad paa 0,89 og producerer omtrent 21 t Damp i Timen, som overhedes til 480 Grader. Ved Hjælp af Kedlernes store Hedeflader, der hovedsageligst udgøres af forholdsvis smaa Rør, og paa Grund af, at Kedlen kun indeholder 0,44 kbm Vand (100 Gallons), kan Kedlen paa faa Minutter fra kold Tilstand bringes op paa fuldt Damptryk. Lokomotivet er konstrueret og bygget af General Electric Company. Kedlen er bygget af Babcock & Wilcox.

Der findes i hver Lokomotivhalvdel en Højtryks- og en Lavtryksturbine, hvis Aksler med en Tandhjulsudveksling er forbundet med en Generator. Turbinerne løber konstant 12 500 Omdr./Min. og er udrustet med en styrende Mekanisme til at holde Omdrejningstallet konstant. Fra Turbinerne til Generatoren formindskes Omdrejningstallet tilnærmelsesvis i Forholdet 1:10, hvorved Generatoren kommer til at løbe 1200 Omdr./Min. Fra Lavtryksturbinen gaar Spilledampen til en Kondensator, hvor den luftkøles af fire Ventilatorer. Disse har en Diameter paa 1,65 m.

Hele Dampanlægget fungerer automatisk; der findes ingen Tryk- eller Temperaturmaaler i Førerrummet, kun en Meldelampe, der lyser naar et kontrollerende Sikringsapparat træder i Virksomhed. Blandt mange andre originale Apparater maa nævnes et, hvis Opgave det er at gentænde Fyret, hvis det bliver nødvendigt. Under normale Forhold vedligeholdes Fyret under Kontrol af foto-elektriske Celler, som tilkendegiver, hvorvidt Fyret brænder eller ikke. Hvis det af en eller anden Aarsag er slukket, udvirker



Amerikansk damp-elektrisk Lokomotiv paa 5000 HK.

disse Celler, at en Gasflamme tænder Hovedbrænderen. Gasflammen tændes ved Kortslutning.

Lokomotivets termiske Virkningsgrad er omtrent dobbelt saa stor som paa et oliefyret Lokomotiv af den sædvanlige Bygningsform. Den økonomiske Virkningsgrad skulde blive noget større end paa et diesel-elektrisk Lokomotiv, da der til Brændsel i det damp-elektriske kan bruges billigere Brændselsolie, hvilket skulde resultere i, at Udgiften til Brændselsolie paa det damp-elektriske Lokomotiv bliver 25 pCt. mindre end paa et tilsvarende diesel-elektrisk. Af Smøreolie bruger det nye Lokomotiv kun en Brøkdæl af det Kvantum, et diesel-elektrisk bruger. Vedligeholdelses- og Reparationsudgiften regnes at blive betydeligt mindre, men der mangler endnu fornøden Driftserfaring. Lokomotivet fremfører med stor Kørehastighed 12-Vognstog fra Chicago til Stillehavskysten med Startninger for hver 800 til 1200 Kilometer.

EN EGENARTET JERNBANETRANSPORT

Nogle amerikanske Jernbaner var for ikke længe Siden stillet overfor en vanskelig Opgave. Fra et Glasværk i Corning i Staten New York skulde en Glasskive, 5,08 m i Diameter og 66 cm tyk, transporteres til Pasadene i Kalifornien, hvor den som Spejlskive skulde indbygges i en astronomisk Kikkert. Glasskiven vejede 20 t og maatte forinden Befordringen pakkes i 6 mm tyk Jernplade, der var forstærket med Vinkel- og U-Jern. Transporten foregik i et Særtog paa tre Vogne over New York Central-Banen, Burlington-Banen og Santa Fe-Banen. Den krævede stor Agtpaaagivenhed, for det første fordi Glasskiven var meget kostbar, og dernæst fordi Indpakningens Underkant kun var fjernet 15 cm fra Skinneoverkanten, og Overkanten kun 8 cm fra Broer og Tunneler.

AT VÆRE ELLER IKKE VÆRE —

I vor farlige Tid, hvor der hver Time i Døgnet sker alvorlige Ulykker paa Arbejdspladsen eller paa Gader og Veje, er det ingenlunde ligegyldigt, om man er ulykkesforsikret eller ej. Har De tænkt over, hvor nemt og billigt De kan sikre Dem selv, Deres Hustru og Børn en betydelig Erstatningssum, dersom Uheldet rammer. Det er for sent at tænke paa det, naar Ulykken er sket.

I Uheldsforsikringsforeningen for de danske Statsbaners Personale, Postadresse: Hovedbanegaarden, København V., kan De til Eksempel tegne en Forsikring paa 3 000 Kr. ved Død, 4 000 Kr. ved Invaliditet og 1 Kr. i Dagpenge fra 22. Dagen i indtil 180 Dage for den uhørt billige Præmie af kun et

Par Øre om Dagen. I den højeste Fareklasse koster denne Forsikring nemlig *kun* 2 Kr. 55 Øre pr. Kvartal, og i den laveste Fareklasse — Kontorfolk — endog *kun* 90 Øre pr. Kvartal.

Nyt Forsikringskvartal begynder den 1. Marts 1940. Det er altsaa nu, det foregaar. Skriv straks til Foreningen efter ovenstaaende Adresse og forlang Dem tilsendt Blanket til Forsikringsbegæring og alle fornødne Oplysninger. Eller meddel den, at De ønsker en Samtale med en Repræsentant. Uden ringeste Udgift for Dem, vil Repræsentanten omgaaende være til Deres Raadighed.

Men gør det straks. I Morgen kan det godt være for sent.



Jubilæer.



K. R. Jensen.

Den 24. Februar kan Lokomotivfører K. R. Jensen, Korsør, fejre sit 25 Aars Jubilæum ved D. S. B.

Ved sin stille og noble Optræden har Jubilæren skabt sig mange Venner blandt Kolleger, hvilket nok skal vise sig paa Jubilæumsdagen. Korsør Afdeling sender dig de bedste Ønsker og haaber, at du endnu i mange Aar maa virke in mellem os.

Søren.



A. P. M. Olesen.



L. P. Christiansen.

Den 23. Februar kan Lokomotivfører A. P. M. Olesen, Flensborggade 8, 1., Kbhvn. V., og den 3. Marts kan Lokomotivfører L. P. Christiansen, Jagtvej 25, 4., Kbhvn N. fejre deres 25 Aars Jubilæum ved D. S. B.

Afdelingen bringer Jer herved sin Lykønskning, ligesom den samtidig giver Udtryk for Haabet om endnu en Aarrække at maatte finde Jer med godt Helbred i vore Rækker.

H.

Den 26. Februar kan Lokomotivfører J. Marius Andersen og den 3. Marts kan Lokomotivførerne Aksel V. Andersen og Carl M. Seby — alle i Aarhus — fejre deres 25 Aars Jubilæum ved D. S. B.

De er alle startet i Aarhus og vendt tilbage hertil efter den traditionelle Udlændighed.

Afdelingen ønsker jer alle tre hjerteligt til Lykke paa Dagen, takker for godt Samarbejde gennem Aarene og ønsker Jubilæarerne Held og Lykke i Fremtiden.

K. P.

Opmærksomhed frabedes.

Enhver Opmærksomhed ved mit Jubilæum den 5. Marts frabedes.

Lokomotivfører *J. E. Jacobsen*,
Struer.

Lokomotivførernes Sangforening, Gb.,

afholder Aftenunderholdning og Bal Lørdag den 2. Marts Kl. 19,45 i Boulevard Pakæet, Hammerichsgade 14.

Kl. 20 opføres Varieté Kabaret intime. Under Forestillingen serveres Fælles-Kaffe. Der vil i Aftenens Løb blive flere Overraskelser.

Medlemmer, som ikke har Adgang til at skrive sig paa de fremlagte Lister, bedes henvende sig til Formanden, Lokomotivfører Nic. Christensen, Molbechsvej 1, 2., Telefon Valby 4445 y. Billetpris: 1,50 Kr., alt iberegnet.

Bestyrelsen.

Grosserer A. Collstrops Rejselegat.

Indkaldelse af Ansøgninger om Tildeling af Legatportioner fra »Grosserer A. Collstrops Rejselegat« er under de nuværende Forhold udskudt indtil videre.

Dødsfald.

Efter længere Tids Sygdom afgik Lokomotivfører S. J. Hansen, Gedser, ved Døden. En større Operation syntes at have bragt Bedring, men Sygdommen tog dog hurtigt Overhaand.

Begravelsen fandt Sted Fastelavnssøndag fra det store Kapel paa Bispebjerg Kirkegaard i København, hvor en stor Skare af afdødes Venner, Kolleger og Medansatte tog den sidste Afsked.

Faner fra Ge., Gb. og Hg. stod Æresvagt om den smukt pyntede Baare. Efter at Kisten var sænket, udtalte Gedser Afdelingsformand en sidste Hilsen og et »Æret være dit Minde«.

C. C.

Taksigelser.

Hjertelig Tak for Opmærksomheden ved mit Jubilæum.

A. C. Henriksson,
Lokomotivfører, Gb.

Min bedste Tak til alle Kolleger for den Glæde I beredte mig paa min Jubilæumsdag. En særlig Tak til Lokomotivførere og Lokomotivfyrbødere samt Motorførere fra Fredericia, Kolding og Vejle Afdelinger og Remisearbejdere i Vejle.

Vejle Amtssygehus, i Februar 1940.

A. Schow.

Tak for udvist Deltagelse ved min kære Fars Død og Begravelse.

H. A. Greisen,
Lokomotivfører, Nf.

Hjertelig Tak for venlig Deltagelse ved vor kære Mand og Far, Lokomotivfører A. R. Borgs Sygdom, Død og Begravelse.

Johanne Borg og Børnene,
København.

Forsikringsforeningen for Tjenestemænd ved Statsbanerne.

(Brandforsikringen.)

Forsikringsforeningen for Tjenestemænd ved Statsbanerne søger en Tillidsmand i hver af Byerne, Slagelse og Korsør.

Omraadet kan omfatte alle Kategorier indenfor de fire Jernbaneorganisationer.

Interesserede Medlemmer af en af Organisationerne bedes henvende sig til Foreningens Kontor, Niels Brocks-gade 1, København V.

Sjælland-falsterske Bibliotek.

Med Henviisning til den i sidste Nr. af nærværende Blad givne Meddelelse om Valg af Bestyrelsesmedlemmer m. v. oplyses, at der ikke fra Medlemmernes Side er fremkommet Forslag til Nyvalg. Som Følge deraf betragtes alle de opstillede Kandidater som valgt, jfr. Lovenes § 6.

Som Bestyrelsesmedlemmer: Overassistent *A. A. Petersen* og Remisearbejder *R. E. Clausen*.

Som Suppleanter: Rangerformand *I. S. Juhl* og Kontorassistent Frk. *G. Fischer*.

Som Revisor: Stationsforstander *E. Heuerlin*.

Som Revisor-Suppleant: Fuldmægtig *I. Rohleder*.

Ordinær Generalforsamling afholdes Lørdag den 16. Marts 1940 Kl. 20 i Bibliotekslokalerne, Bernstorffsgade 16, 2. Sal, København.

Dagsordenen er følgende:

1. Formanden aflægger Beretning.
2. Fremlæggelse af Regnskab.
3. Eventuelt.



Afsked:

Lokomotivfører V. S. Kaisen, Københavns Godsbgd., efter Ans. p. Gr. af Svagelighed med Pension fra 31.—1.—40 (min. Afsked).

Lokomotivfører H. J. V. Hansen (Rønnebæk), Københavns Godsbgd., efter Ans. p. Gr. af Svagelighed med Pension fra 30.—4.—40 (min. Afsked).

Dødsfald:

Lokomotivfører A. R. S. Borg, Københavns Godsbgd., (der var afskediget fra 31.—3.—40), den 27.—1.—40.

Rettelse til Side 44.

25 Aars Jubilar. Lokomotivfører L. P. Christiansens Adresse er fejlagtig angivet, den rigtige Adresse er Jagtvej 125, 4., Kbhvn. N.



Lokomotivførerafdelingerne.

Afd. 19, Nyborg: Formandens Navn og Adresse rettes til: O. K. Pedersen, »Stella«, Vinkelvej.

Afd. 35, Aalborg: Kassererens Navn og Adresse rettes til: A. M. Tønning, Vesteragaade 17. 2.

Lokomotivfyrbøderafdelingerne:

Afd. 6, Roskilde: Kassererens Navn og Adresse rettes til: H. M. Pedersen, Holbækvej 39.

Afd. 16, Slagelse: Formandens Navn og Adresse rettes til: V. M. Pedersen, Tordenskjoldsgade 1, 1.

Afd. 34, Frederikshavn: Kassererens Adresse rettes til: Ny Elmevej 3, 2.

Afd. 36, Aalborg: Formandens Navn og Adresse rettes til: J. P. Blendstrup, Willemoesgade 5.

**STATSBANEPERSONALETS
BIBLIOTEKER**

Nye Bøger.

Sj -Valster	Jyl. -Vto	
18959		Stone, I.: Sømand til Hest
18960	18362	Isheerwood, C.: Farvel til Berlin.
18961		Sandel, C.: Bare Alberte.
18830b	18017b	Skovgaard-Petersen, C.: Livserindringer. II.
18962	18429	Wilkins, V.: Christopher Harnish.
18963	18418	Hilton, J.: Vi er ikke de eneste.
18964	18417	Greene, W.: Dejlige Verden.
18965	18423	Roberts, K.: Arundel.
18966	18419	Lowe, E.: Hønnør for Friheden.
18967	18432	Brasillach, R.: Som en Regnbue.
18968	18412	Woel, Cai M.: Kærlighedens Lyst.
18969	18431	Turnbull, A. S.: Pris ingen lykkelig —.
18970	18438	Harding, B.: Fantastens Krone.
18971	18413	Duurloo, E.: Han skal herske over dig.
18972	18427	Singer, I. J.: Østen for Edens Have.

18973	18437	Nielsen, A. Krarup: Aloha.
14543c	18304c	Falkberget, J.: Christianus Sextus. Taarnvægteren.
18975	18454	Bonnesen, E.: Gerd.
18976	18458	Glaven, J.: Lad os prøve.
18977	18447	Nissen, T.: Undervejs.
18978	18459	Briffault, R.: Europa.
18979	18443	Marquand, J.: Opbrud fra Ungdommen.
18980	18428	Christensen, S.: Synd for Helene!
18981	18434	Waltari, M.: En fremmed kom til Gaarden.
18982	18430	Edqvist, D.: Giv mig et Hjem!
18983	18440	Boudier-Bakker, I.: Den store Vej.
18984	18441	Høyer, E.: Anna Iwanowna.
18985	18436	Freuchen, P.: Sibiriske Eventyr.
18987	18456	Karinthy, F.: En Rejse i min Hjerneskal.
18988	18481	Kent, M.: Jeg giftede mig med en Tysker.
18989	18457	Rawlings, M. K.: Livets Foraar.
18990	18464	Hutchinson, R. C.: Vidnedsbyrd.
18991		West, R.: Den barske Stemme.
18992		Plovgaard, K.: Uden Ror.
18993		Bjørner, J. L.: Dagværk.
18994		Jensen, C.: Ras Wollesens Historier.
18995	18463	Petersen, R. Storm: Saadan set —.
18996	18467	Hofman-Bang, I.: Jeg!
18997	18473	Clemmensen, C. H.: Mit København.
18998		Viksten, A.: Tømmer.
18999	18465	Roche, M. de la: Skoven kalder.
19000	18466	Piasecki, S.: Under Karlsvognen.
19001	18472	Faulkner, W.: De vilde Palmer.
19002	18435	Gide, A.: Den umoralske.
19003	18483	Schlanbusch, J.: Efter Konsultationstid.
19004	18468	Mielche, H.: Tre smaa Øer.
19005	18477	Seaman, A.: Safir-Signetet.
19006	18226	Lockhart, R. H. Bruce: Kanoner eller Smør.
19007	18446	Price, G. Ward: Det store Opgør.
19008		Den engelske Blaabog: Dokumenter.
18974ab	18415	Pepys, S.: Dagbog. I—II.
18815b	18156b	Holm, Emil: Erindringer. II.
19009	18486	Ott, E.: Siri fra Svalbard.
19010	18487	Zweig, S.: Hjertets Utaalmodighed.
19011		Priestley, J. B.: Verdens Undergang.
19012	18499	Jernbanetidendes Jubilæumsnummer 1939.
19013	18488	Kirk, H.: De nye Tider.
19014	18309	Levisohn, L.: Evigt skal du elske —.
19015	18399	Istrati, P.: Huset Thüringer.
19016	18444	Millard, S.: Jeg saa dem dø.
19017	18498	Høirup, H.: Fangen — vort Medmenneske.
19018a		Ussing, H.: Min Livsgerning. I.
19019		Paassen, P. v.: Vanviddets Dage.
19020		Borberg, S.: Synder og Helgen.
19021	18502	Undset, S.: Madame Dorthæa.
19022	18503	Caldwell, T.: Dødens Dynasti.
19023		Rothe, O.: Gud, den store Virkelighed.
19024	18335	Carlsen-Skiødt: Fra Hovbonde til Herremand.
19025	18518	Helweg, H.: Et enigt Finland.
19026		Niemøller, M.: Sidste Prædikener.
19027		Wuolijoki, S.: Unge Helter i Finlands Frihedskamp (norsk).
19028	18519	Elkjær, Lis: Jeg tror ikke paa Jer!
18809d	18126d	Krusenstjerna, A. v.: Fattigadel. IV.

STATSBANERNES DRIFTS-INDTÆGTER OG DRIFTS-UDGIFTER

m. v. i November Maaned 1939 samt i Tidsrummet April—November 1939 og en Sammenligning med Beløbene de tilsvarende Tidsrum i 1938 i runde Summer.

	November Maaned		1939	
	1939	1938	Forøgelse	Formindskelse
Personbefordring	4 400 000	4 010 000	390 000	
Gods- og Kreaturbefordring	4 970 000	3 710 000	1 260 000	
Postbefordring	580 000	640 000		60 000
Andre Indtægter	520 000	430 000	90 000	
Indtægter i alt	10 470 000	8 790 000	1 680 000	
Driftsudgifter	10 670 000	10 320 000	350 000	
Driftsoverskud	-200 000	-530 000	1 330 000	
Afskrivning	610 000	570 000	40 000	
Forrentning	1 230 000	1 190 000	40 000	
Statens Tilskud til Driften	2 040 000	3 290 000		1 250 000

	April-November		1939	
	1939	1938	Forøgelse	Formindskelse
Personbefordring	50 180 000	48 870 000	1 310 000	
Gods- og Kreaturbefordring	34 810 000	29 730 000	5 080 000	
Postbefordring	5 070 000	5 180 000		110 000
Andre Indtægter	4 330 000	4 180 000	150 000	
Indtægter i alt	94 390 000	87 960 000	6 430 000	
Driftsudgifter	84 710 000	84 320 000	390 000	
Driftsoverskud	9 680 000	3 640 000	6 040 000	
Afskrivning	4 890 000	4 590 000	300 000	
Forrentning	9 770 000	9 470 000	300 000	
Statens Tilskud til Driften	4 980 000	10 420 000		5 440 000

D. S. B. November 1939.

I Forhold til November 1938 er der en Stigning i Indtægten af Personbefordringen paa ca. 390 000 Kr. Godsbefordringsindtægten er steget med ca. 1 260 000 Kr., og paa de øvrige Indtægtsgrupper er der en Stigning paa ca. 30 000 Kr.

Alt i alt er Driftsindtægterne steget med ca. 1 680 000 Kr.

De egentlige Driftsudgifter er steget med ca. 350 000 Kr.

I den forløbne Del af indeværende Finansaar overstiger Driftsindtægterne de egentlige Driftsudgifter med ca. 9,7 Mill. Kr.



Arbejdernes Landsbank,

Hovedkontor: Vesterbrogade 5.

Vin en gros

Jens Helmbæk

Vesterbrogade 12-14
København V.

Fransk-Dansk Vinimport

Tit. C. 6844-14644

Aagaard Niels Hemmingsensgade 20
Radio København K.

Telefoner: Palæ 1146-8219

ALT I RADIO

Leverandør til D. S. B.

Besøg D. S. B.s Kino

„Den vide Verden“
Københavns Hovedbanegaard - Central 13640

Følg Teatrets ugentlige Filmsavls med Nyheder fra Alverdens Lande. Kultur - Rejse - Natur - Musikfilm og lignende kortere Film.

Billetpris: 70 Øre (incl. Skat) for Voksne og Børn over hele Salen. Forestillingsløber: Hverdage uafbr. Kl. 14-19, derefter 1-Times Forest. Kl. 19, 20, 21 og 22. Søn- og Helligdage: Hver fulde Time fra Kl. 16, sidste Forestilling Kl. 23.

NYT PROGRAM HVER MANDAG

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.

Maskinpakninger

A/S DANSK MASKINPAKNINGS FABRIK
Amaliegade 41 - Central 12528

Urmager ved Statsbanerne

L. Beyer Holgersen & Søn

(C. Weistrups Effr.) - Grundlagt 1856
Colbjørnsensgade 17 - København V. - Telf. Vester 2637

De bliver velklædt fra Nørrebro Stormagasin

Herreafdelingen:

Færdige Habitter med fikst Skrædersnit,
1 rd. og 2 rd. **68⁰⁰**

Imprægneret og prima Stoffrakker, nye Mønstre
og fikse Faconer **78⁰⁰**

Skræderafdelingen:

Habit efter Maal. **85⁰⁰**

Skræderi, 2 Prøver. **125⁰⁰**

Dameafdelingen:

Overgangsfrakker, nye, moderne Faconer i bløde
engelske Stoffer fra. **35⁰⁰**

Sportscostumer, praktiske Faconer i de nye For-
aarsstoffer fra. **39⁰⁰**

Kjoleafdelingen:

Konfirmandkjoler, hvide og coul. 39-29- **16⁸⁵**

Uldne Kjoler, moderne Farver 29-19- **9⁸⁵**

Fruekjoler, store Størrelser i slankende Snit fra .. **39⁰⁰**

Paa Konto samme Pris

Konfektionshuset, Nørrebrogade 112

Kalundborg

N. JENSENS SØNNER

SNEDKERMESTRE - Kallundborg - Telf. 280

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

Leverandør til Feriehjemmet.

5-7-Pers. Biler

udlejes Dag og Nat
Telefon 296

Ejler Jensen, Kalundborg
(Feriehjemmets Vognmand)

H. Hansen har det -

Monter Deres Hjem fra

H. Hansens Møbelforretning

Kordilgade 54

Telf. 149

- MÆGTIGT TÆPPELAGER -

Kallundborg Farvehandel

Alt i Tapet- og Malerverer
Gulv- og Lakfernis,
Rullegardiner.

Telf. 254.

Chr. Hansen, Skibbrogade 1

Vilh. Nielsen og Søn

Slagtermestre

Kød- og Paalægsforretning

Cordilgade 10

Telefon 173. Kallundborg.

Leverandør til Feriehjemmet

Moderne Kaminer og Rundtræksovne.

Tænker De paa at købe en ny Kamin eller Ovn?
Besøg da vort Lager i Tømmergaarden af moderne Ka-
miner og Rundtræksovne fra Lange & Co., Svendborg.
Vore Priser er lave, da vi ingen Udgifter har til Butik.

Ratebetaling indrømmes. Kallundborg Tømmerhandel,
Brugte Ovne tages i Bytte. Chr. Petersen. Telf. 51-451.

Chr. Schrøder

Telefon 360

Murermester og Cementvarefabrikant,

anbefaler sig med alt Murerarbejde,

Terrassoarbejde, Havefliser,

Flagstangsfødder m. m.

Kallundborg Brugsforening
og Købmandshandel.

Kolonial - Vin - Kaffe
Konserves - Isenkram.

L. Reesen,

Blikkenslager

Vand, Gas og Sanitet

Telf. 538

Struer

KØB

Habitter, Frakker, Hatte,
Manchetskjorter og Slips
hos **L. Pedersen, Struer.**

Udvalget størst. - Priserne mindst.

P. Pedersens

Slagter- & Viktualieforretning

anbefales

Vestergade 1 - Telf. 126

Barberforretningen

Jyllandsgade 9

anbefales

Erb.

GUSTAV JENSEN

M. JOHANSEN

N. Jensens Handelsgartneri

Telefon 27.

Synerede Kranse i smagfuld Ud-
styrelse. - Friske, afskaarne
Blomster i stort Udvalg

Nyborg

Berner Rabøls Handelsgartneri

Hyrdegyden - Telf. 209

anbefales

Karl Lundtofte

Strandvejen - Tlf. 265

Tømremester & Bygningskonstruktør

ALLIANCE

Tlf. 136 Nørregade Tlf. 136

BAGERI & CONDITORI

P. C. PETERSEN