



NO 1

5. Januar 1942

42. Aargang

AARET, DER SVANDT

Selv om det i Realiteten forholder sig saaledes, at der ikke er anden Forskel paa de sidste Dage i December og de første Dage i den paafølgende Januar Maaned, end at der er skiftet Aarstal, saa er det dog en Kendsgerning, at man Verden over ser med en vis Optimisme hen mod Aarsskiftet. Enhver haaber, at det nye Aar maa bringe de forskellige Livsgoder, den vedkommende ønsker sig ud fra sine egne specielle Forhold. For den ene kan det være Haabet om at opnaa Beskæftigelse efter en lang Arbejdsløshedsperiode, for den anden kan det være Forventningen om, at den Virksomhed, han arbejder i, maa faa tilført Raamaterialer i fornødent Omfang, saa han kan beholde sit Arbejde; atter andre gaar ind i det nye Aar i Forventningen om Konsolidering af en i Forvejen udmærket Eksistens o. s. fr., men det er fælles for alle, at vi ser hen mod det nye Aar i Haabet om, at det vil bringe enhver af os noget godt.

Saaledes var Stillingen ogsaa ved Aarsskiftet 1940—41. Situationen om os var mørk og trist, men trods dette haabede vi, at Forholdene skulde bedre sig. Nu, hvor 1941 hører Fortiden til, maa det siges, at Aaret paa forskellig Maade bragte Skuffelser, særligt for den store arbejdende Befolkning.

Alle, som havde Kendskab til Udviklingen under Krigen 1914—18, gruede straks ved Krigsbegivenhedernes Udbrud i Efteraaret 1939 for, at vi paany skulde se vore Lønninger forringet. Vi forventede imidlertid, at Myndighederne vilde kunne træffe de nødvendige For-

anstaltninger, saa Varepriserne kunde holdes nede paa et saadant Niveau, at en Proletarisering af Arbejderklassen og Tjenestemændene kunde undgaas.

Paa dette Omraade er vi imidlertid blevet sørgeligt skuffet. Prisundersøgelserne i Januar 1941 viste en Stigning af Udgiftstallet paa 805 Kr., hvorefter Tjenestemændene skulde have deres Lønninger forbedret med 7 Portioner Reguleringstillæg. Det fik vi dog ikke, vi maatte nøjes med Halvdelen; Regeringen kunde ikke strække sig videre. Arbejderne i de private Erhverv fik endda mindre; de fik kun forhøjet Timelønningerne med et Beløb svarende til $\frac{3}{7}$ af de konstaterede Prisstigninger.

Det er naturligt, at der herefter rejste sig et forstærket Krav om Midler til Hindring af Prisstigningerne, men disse fortsatte — omend i langsommere Tempo — og i Juli blev der konstateret yderligere 147 Kroners Stigning i Udgiftstallet. Tjenestemændene forlangte Reguleringstillægget forhøjet fra og med 1. November, men fik blankt Afslag, hvad Privatindustriens Arbejdere ogsaa havde faaet. Forholdene ligger i Øjeblikket saaledes, at for at have faaet Prisstigningen indtil 1. Juli 1941 fuldt dækket skulde Timelønningerne have været forbedret med 77,35 Øre pr. Time, men der er kun opnaaet 34,15 Øre, altsaa under Halvdelen.

Senere er der vedtaget en Lov om et nyt særligt Pristal, og Tusinder gaar nu i spændt Forventning paa, hvilket Udslag dette vil give sig. — — —

1941 begyndte med stærk Frost og Sne, hvil-

ket stillede yderligere Krav til Jernbanens Personale. Resultatet heraf var, at de i Forvejen lange og strenge Tjenester blev endnu haardere, og i mange Tilfælde af meget længere Varighed end paaregnet. Ud fra den Betragtning, at Togforsinkelserne skulde bringes ned til et Minimum, ja helst helt ud af Verden, hvilket næppe kunde lade sig gøre, uden at Lokomotivpersonalet indvandt nogen Tid under Kørslen, sammenkaldte den ene af Distriktscheferne Tillidsmændene for samtlige Lokomotivmandsafdelinger i hele Distriktet for med dem at drøfte Forholdene. De fremmødte Tillidsmænd erklærede alle som een, at det var den naturligeste Ting af Verden, at Lokomotivpersonalet fremdeles vilde anstrenge sig af yderste Evne for at fremme Toggangen; enhver Lokomotivmand sætter jo en Ære i at kunne fremføre sit Tog mest muligt rettidigt. Der blev dog peget paa, at det ogsaa var en Nødvendighed, at Lokomotiverne blev holdt i Orden, d. v. s. at de af Lokomotivførerne krævede Reparationer blev udført, uden at man skulde gentage sine Reparationsordrer flere Gange.

Vore Medlemmer havde saaledes Tjenester, der baade var strenge og usædvanligt lange. Følgen var, at det mere og mere kom til at knibe med den fornødne Frihed. Da vi i April gik ind i et nyt Ferieaar, viste det sig, at mange Lokomotivmænd endnu havde Feriedage tilgode, ja, i flere Tilfælde var det ogsaa galt med Fridagene, hvilket er en Understregning af, at Personalet har været spændt unormalt haardt for. Distriktschef Gustav Hansen bragte da ogsaa Lokomotivmændene en hjertelig Tak, fordi de gennem længere Tid havde paataget sig ekstra svære Opgaver med særligt lange og strenge Tjenester, ofte med mindre godt Brændsel.

Det har naturligvis sin Værdi at vide, at Administrationen er fuldt paa det rene med, hvor haardt Lokomotivpersonalet anspændes, men der maa dog engang komme en Udløsning. Endnu i August var det imidlertid ikke lykkedes at komme paa ret Køl, der fremkom stadigvæk Beklagelser over manglende Fridage og nægtede Permissioner. Hertil vil vi gerne bemærke, at der bør ske en Ændring paa dette Omraade, saa Personalet kan faa Tid til at hvile ordentlig ud. Mørklægningen med de ofte daarligt lysende Signaler, slet oplyste Stationer o. s. v. samt de ofte forekommende For-

sinkelser har skærpet Lokomotivtjenesten meget betydeligt. Det er derfor rimeligt, at der ved Tjenesteopstillingerne tages Hensyn til de Forhold, under hvilke Lokomotivpersonalet for Tiden maa udføre deres Gerning. — — —

I April gennemførtes den automatiske Oprykning, et Spørgsmaal, der har staaet paa Dagsordenen i flere Aar. Vi fik ganske vist ikke afskaffet enhver Karenstidsbestemmelse for Motorførere, der blev jo en lille Rest tilbage for Elektroførere og Lyntogsassistenter; men det vi opnaaede var et meget betydeligt Skridt frem mod det ønskede Maal.

I Forbindelse hermed blev der tilvejebragt Overgangsbestemmelser, der gjorde det muligt for de Motorførere, som egentlig havde mistet deres anciennitetsmæssige Rettigheder ved Overgang til Lokomotivførerstillingen, nu at kunne gaa over til denne Stilling med Bibeholdelse af fulde Anciennitetsrettigheder. Endvidere lykkedes det at faa gennemført Omplacering af en Del Lokomotivførere, som var forkert indplaceret i Anciennitetsrækken. — — —

Den allerede i 1940 konstaterede Mangel paa Lokomotivførere tiltog i Begyndelsen af 1941 til Trods for en Del Lokomotivførerforfremmelser i Aarets første Maaneder. Efterhaanden maatte henved 250 Motorførere eller Lokomotivfyrbødere til Stadighed gøre Tjeneste som Lokomotivførere. Ja, Forholdet udartede sig endog saaledes, at Distrikterne udbad sig Dispensation fra Uddannelsesreglerne med det for Øje i paakommende Tilfælde ogsaa at kunne benytte helt unge Lokomotivfyrbødere i Lokomotivførertjenesten.

Vore Medlemmer var efterhaanden ikke i Stand til at kunne forstaa, at der ikke kunde blive udnævnt nogle Lokomotivførere, naar det dog var en Kendsgerning, at der var en saa kolossal Mangel paa dem — i Juni paaviste vi her i Bladet, at der ved blot 8 Depoter var en Lokomotivførermangel svarende til 70 Mand — og pr. 1. Juli lykkedes det at opnaa et pænt Antal Forfremmelser, hvilket særligt vakte Glæde blandt Lokomotivfyrbøderne; for deres Vedkommende havde der i lang Tid været lukket for det eftertragtede Avancement. Senere er Generaldirektoratet gaaet med til at udfylde endnu en Del af de ledige Motorførerpladser med Lokomotivførere.

Alt i alt opnaaede 174 af Organisationens Medlemmer Lokomotivførerforfremmelse i 1941,

heraf var de 79 Motorførere I, 40 Motorførere II (6 af disse dog kun ganske kort Tid) og 55 Lokomotivfyrbødere. 127 af disse Forfremmelser skyldtes Forøgelse af Lokomotivførertallet, Resten er fremkommet ved Afgang fra Tjenes-ten.

Der er ikke ved de omtalte Lokomotivførerforfremmelser sket nogen Forøgelse af Lokomotivpersonalet som Helhed. De overtallige Motorførere har alle udført Lokomotivførertjeneste i de sidste Par Aar, og ved det nu gennemførte legaliseres denne Ordning paa den Maa-
de, at et Antal Lokomotivførerstillinger udfyl-
des, medens et tilsvarende Antal Motorfører-
pladser forbliver ubesatte. Resultatet paa dette
Omraade har vakt Tilfredshed blandt Medlem-
merne. I de senere Aar har vi Gang paa Gang
maattet se Lokomotivførertallet gaa nedad, det
er derfor forstaaeligt, at vore Medlemmer hilser
det i dette Spørgsmaal opnaaede med en vis
Tilfredshed. Omend Aaret har været mørkt og
trist, er der dog her et Lyspunkt at no-
tere. — — —

Ganske kort før det gamle Aar sluttede, greb den anden Verdenskrig yderligere om sig ved Japans og Amerikas Indtræden i Stridighederne. Mangt og meget kan derfor tyde paa, at Situationen i det Aar, vi nu er gaaet ind i, ingenlunde vil forme sig lysere for Menneskeheden, end Tilfældet var i det vi nys har for-
ladt — tværtimod tør man vel sige. Men trods disse mørke Skyer har vi som foran nævnt heldigvis allesammen et Fond af Optimisme i os. Vi haaber derfor alligevel paa en saadan Udvikling af Forholdene, at det nye Aar maa forme sig bedre og lysere end det egenlig i Dag ser ud til.

AFGANGSSIGNALET

I Dansk Lokomotiv Tidende for 20. Novem-ber bragte vi et af Lokomotivfører Kr. Peder-
sen, Ar., skrevet Indlæg „Afgangssignalet“. De deri nedlagte Betragtninger har foranlediget, at to Tillidsmænd blandt Togpersonalet, nemlig Pakmester N. J. Olsen, Fa., Tillidsmand for Tog-
personalet inden for Dansk Jernbaneforbund, og Togfører A. Mogensen, Ar., Medlem af Jern-
baneforeningens Hovedbestyrelse, i de to nævnte Organisationers Fagblade er fremkom-
met med Artikler, der synes at give Udtryk for,

at Kr. Pedersen ved sit Indlæg skulde have blandet sig op i noget, han burde have holdt sig fra. Det hævdes, at Indlægget indeholdt en Kritik, der er saa ufuldstændig og saa uberetti-
get, at den ikke kan staa uimodsagt. Ja, den ene af disse to Tillidsmænd har endog den Dri-
stighed at formode, at der ligger lave Tanker til Grund for Kr. Pedersens Indlæg.

I den Anledning vil vi gerne bemærke, at vi ikke er i Stand til at forstaa den Indignation, man har lagt for Dagen.

Hvad var det, Kr. Pedersen skrev om? Han pegede paa, at Trykluftbrensens Indførelse har medført, at der nu køres med langt større Gods-
tog end tidligere, hvilket ganske vist giver en mere rationel Udnyttelse af Vognene, men sam-
tidig har denne (Trykluftbrensen) bevirket, at Togbetjeningen i Godstogene er reduceret be-
tydeligt, idet der udover Lokomotivpersonalet ofte kun er een Mand — Togføreren — med i et Tog, og naar han er bag i dette, er de meget lange Tog en Kalamitet, idet det undertiden kan knibe med Kontakt mellem Togføreren og Personalet paa Maskinen.

Dette er i Kr. Pedersens Artikel illustreret ved en Bemærkning om, at der kan være helt op til 5 Min. Gang mellem Maskinen og et langt Togs bageste Vogn, og hvis Togføreren i saa-
danne Tilfælde er i Bagenden, er det let at for-
staa, at det for Lokomotivpersonalet kan være vanskeligt at høre hans Fløjtesignal. Herom kan der næppe være nogen som helst Uenighed.

Kr. Pedersen paapegede videre, at den Om-
stændighed, at det i disse lange Tog kan være svært at faa Kontakt mellem Lokomotivfører og Togfører, indeholdt en vis Risiko; han giver 2 Eksempler herpaa. I begge Tilfældene har Stationsbestyreren ikke givet Signal Nr. 46 a vendt mod Togføreren, saaledes som han skal, men vendt det grønne Lys mod Lokomotivet, hvor det er blevet opfattet som Signal Nr. 47, hvorefter Toget er blevet sat i Gang. I det ene af disse Tilfælde maatte Togføreren opholde sig paa en Vogns Fodtrin, indtil Toget to Sta-
tioner længere fremme blev stoppet. I det andet Tilfælde lykkedes det Togføreren at faa aabnet en Bremsekoblingshane, saa Toget standsedes straks efter Igangsætningen; men han faldt og blev en Del forslaaet.

Efter saaledes at have paavist, at Forveks-
lingen af Signal 46 a med Signal 47 kan inde-
holde Risiko for Menneskers Liv og Velfærd,

kommer Kr. Pedersen til det Resultat, at et saadant Risikomoment bør fjernes, inden der sker Ulykker. Dette kan der da ikke være noget forkert eller lavt i; det er vel endog hans Pligt at henlede Opmærksomheden paa en saaledes tilstedeværende Risiko, og det kan ingen med Rette føle sig brøstholden over.

Det er dette, som er Kernepunktet i Kr. Pedersens Indlæg: at der bør ske saadanne Ændringer m. H. t. Signal Nr. 46 a, at det tilstedeværende Risikomoment snarest fjernes; thi det er jo for sent at kaste Brønden til, naar Barnet er druknet.

Som Følge deraf er det ganske fejlagtigt, naar man har villet læse dette som en Kritik, der er uberettiget og derfor bør modsiges fra Togpersonalets Side; thi man kan vel ikke dér have noget at indvende mod, at Lokomotivpersonalet helst ønsker at være fri for Fejltagelser, der kan medføre Fare for andre Personalegrupper Liv og Lemmer. Togfører Mogensen er da ogsaa fuldstændig enig i, at Afgangssignalet fra Stationsbestyreren bør ændres, ja, han ved, at det vil blive ændret i overskuelig Fremtid.

Det næste Spørgsmaal bliver da, hvorledes man vil ændre Signal Nr. 46 a. Det kan gøres paa flere Maader, ogsaa dette er Kr. P. klar over — der har f. Eks. for Aar tilbage været Tale om at ændre Signalstokkens Lys til blaa-violet — og han nævner som sin Opfattelse, at den mest radikale Ordning vil være at anvende denne Signalgivning efter tysk Mønster, saaledes at Signalet gives direkte til Lokomotivføreren. Vi kan ikke faa Øje paa noget lavt eller ufuldstændigt heri. Skulde de to ovennævnte Tillidsmænd imidlertid være af den modsatte Opfattelse, skal vi henvise til, at Signalreglementsudvalget i sin Betænkning udtalte, at en Ordning med direkte Afgangssignal fra Station til Lokomotivfører vel vilde kunne lade sig gennemføre i mange Tilfælde; men da en ubetinget Gennemførelse ofte vilde føre til unødvendige Forsinkelser, stillede man ikke Forslag derom. Det tilføjedes:

„Det maa dog erkendes, at det Forhold, at Afgangsordren for at naa fra Stationsbestyreren til Lokomotivføreren skal passere et Mellemlid, Togføreren, under uheldige Forhold kan medføre visse Forsinkelser, idet Ordningen forudsætter, at Stationsbestyrer og Togfører begge er interesseret i rettidig Toggang og derfor sørger for

at være i Kontakt med hinanden paa det Tidspunkt, Afgangssignalet skal gives.“

Der er altsaa ingen Grund til at føle sig forarget og tillægge Lokomotivfører Kr. Pedersen lave Motiver. Han har set en Fare, der bør fjernes. Og Signal Nr. 46 a vil jo nu blive ændret. Tiden vil da vise, om den nye Form bliver bedre end den hidtidige.

Sluttelig vil vi, da den ene af de to i denne Artikel omtalte Togpersonaletillidsmænd taler om Ufuldstændighed, pege paa, at det da er ganske ufuldstændigt at give Udtryk for, at det i sin Tid ikke var Mening, at Lyntogene skulde køres af Lokomotivførere, men kun skulde have to Mands Betjening, Motorfører og Togfører. I Normeringslovsforslaget for 1935/36 staar:

„Det er Tanken, at Lyntogene, ligesom de nuværende største Motorlokomotiver, skal føres af en særlig uddannet Lokomotivfører, og at denne til sin Assistance skal have en Motorfører af 2. Grad, der maa være fuldt uddannet med Hensyn til Maskinernes Pasning og tillige i paakommende Tilfælde maa kunne overtage Føreren af Toget“.

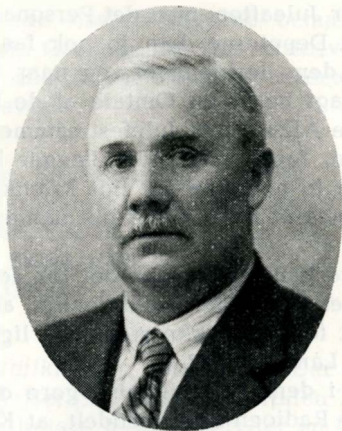
Ved de i dette Spørgsmaal førte Samtaler med Generaldirektoratet har der da heller aldrig været Tale om kun at bemane Lyntogene med Motorf. og Togf.; man har hele Tiden været indforstaaet med, at der ogsaa skulde en Lokomotivfører med.

ANDERS BORGSTEDT FRATRAADT

Med Udgangen af 1941 har de svenske Lokomotivmænds Leder gennem 17—18 Aar, *A. Borgstedt*, trukket sig tilbage fra sin Tillidsmandsvirksomhed. Det er den anden af de i Danmark velkendte og afholdte svenske Lokomotivmandstillidsmænd, der i Løbet af et Aars Tid glider over i Pensionisternes Rækker.

Borgstedt er født i Skaane og forblev dér til højt op i Manddomsaarene. Som 21-aarig ung Mand begyndte han i 1899 at arbejde paa de svenske Statsbaners Værksteder i Malmö. 3 Aar senere blev han Lokomotivfyrbøder i samme By, hvor han ogsaa forblev, da han i 1912 forfremmedes til Lokomotivfører.

Der hengik kun ganske kort Tid efter Borgstedts faste Ansættelse som Lokomotivmand, inden han blev Tillidsmand for sine Kammera-



ter. Allerede i 1904 blev han nemlig Sekretær i Malmö Sektionen af Statsbanelokomotivmændenes Organisation.

De svenske Lokomotivmænd havde dengang 2 Organisationer: „Statsbanernes Lokomotivfører- og Fyrbøderforening“, stiftet 17. Juni 1891, og „Sveriges Lokomotivfører- og Fyrbøderforening“, stiftet 4. December 1892 og omfattende Lokomotivmændene ved Privatbanerne. Disse to Organisationer plejede ganske vist noget Samarbejde, og der taltes flere Gange om Sammenslutning, men der kom intet positivt Resultat deraf, førend Nordisk Lokomotivmands Forbund — som blev dannet i 1899 — foranledigede en principiel Drøftelse af Spørgsmaalet. Da dette skete, opnaaedes der hurtigt Enighed om Sammenslutning ved Danneisen af en ny Organisation „Sveriges Lokomotivmandsforbund“.

Straks ved Starten af denne nye Organisation den 24. Januar 1908 blev A. Borgstedt valgt til Formand for Malmöafdelingen, Landets 3. største Afdeling. Et Par Aar senere fik han overdraget Ledelsen af Forbundets Distriktsorganisation III omfattende 10 Afdelinger i det sydvestlige Sverige (fra Trelleborg over Lund, Malmö, Hälsingborg, Halmstad, Jönköping, Nässjö, Alvesta og Hälsleholm til Malmö). Gennem sin Dygtighed og sit Arbejde i Organisationens og Medlemmernes Interesse blev Borgstedt efterhaanden kendt Landet over. I 1923 blev han derfor valgt til fastlønnet Sekretær paa Forbundskontoret i Stockholm, for endelig Aaret efter at overtage Formandsposten.

Borgstedt havde ønsket at trække sig tilbage, da han var fyldt 60 Aar; men paa det Tidspunkt var man netop ved at ordne de sidste Forberedelser til den pr. 1. Januar 1941 gen-

nemførte Sammenslutning mellem Svensk Jernbaneforbund, Svensk Lokomotivmandsforbund og Konduktørforbundet. Som Følge deraf blev Borgstedt opfordret til at forblive i sit Tillidshverv, og da Sammenslutningen i Efteraaret 1940 blev godkendt, blev det tillige besluttet, at saavel Jernbaneforbundets hidtidige Formand, A. Löfgren, som Lokomotivmandsforbundets Formand, uanset at de var over 60 Aar, begge skulde fortsætte i den nye Organisation, indtil Arbejdet efter Omordningen var kommet i fast Leje. Som bekendt valgtes Löfgren derefter til 1. Formand og Borgstedt til 2. Formand. Af tidligere Meddelelse her i Bladet vil det være bekendt, at Löfgren fratraadte den 1. Juni 1941, og det blev samtidigt bestemt, at Borgstedt skulde fungere hele Aaret 1941 ud.

Det fremgaar af det her omtalte, at vor gode Ven og Kammerat Borgstedt har henved ialt 38 Aars uafbrudt Tillidsmandsvirksomhed bag sig, nu han er gaaet paa Pension, og dette ikke alene inden for Svensk Lokomotivmands Forbund; han har tillige været betroet Tillidshverv i Nordisk Lokomotivmands Forbund, hvor han 2 Gange har været Præsident.

I mere end Halvdelen af disse omtrent 40 Aar har der været samarbejdet mellem Borgstedt og danske Lokomotivmænds Tillidsmænd; et Samarbejde, der stedse har formet sig paa den mest udmærkede Maade, og som vi altid vil bevare i venlig Erindring.

Borgstedt er imidlertid ikke blot kendt af nogle faa af vore Tillidsmænd, men af store Dele af hele den danske Lokomotivmandsstand. Han har jo deltaget i mange af vore Kongresser, og har været med til alle N. L. F.'s Kongresser siden 1919. Mange af vore Medlemmer, som ellers kan have Vanskeligheder med at forstaa bestemte svenske Udtryk, vil med Taknemlighed erindre sig, at Borgstedt kunde tale, saa alle kunde forstaa det. Gennem sine mange Aars Ophold i Skaane var han fuldt fortlølig med, hvad det var for Ord, der kunde være svære at forstaa for danske Tilhørere. Det var derfor ingen Sjældenhed, at han, naar han i en Tale anvendte netop saadanne Ord, gjorde et lille Ophold og saa gentog den paagældende Udredning paa Dansk, hvilket naturligvis altid udløste en umiddelbar Glæde hos Tilhørerne.

Gennem sit Arbejde for Kammeraterne har Borgstedt ikke blot vundet sig Venner i Hjemlandet; ogsaa i vort Land er der mange, som

med Glæde tænker paa ham. Ved hans Fratræden bringer vi derfor vor gode Ven de danske Lokomotivmænds Tak for mange Aars godt og kammeratligt Samarbejde. Vi haaber, at han ovenpaa den lange Arbejdsdag maa have en Række gode og fredfyldte Aar foran sig.

FRA MEDLEMSKREDSEN

Jernbanepersonalet og Juleaften.

Enhver i dette Land ved, at det Jernbanepersonale, som er beskæftiget i Driften, og dette gælder saavel Statsbanerne som Privatbanerne, er spændt særligt haardt for hver Jul. Forholdene kan forme sig forskelligt, eftersom det er „Magsvejr“ eller Snevejr, saa der skal kæmpes med sammenføgne Snedriver; men hvorledes det end er, saa gælder det for hver eneste Jernbanemand, at vi med Glæde tager mulige Besværligheder paa os for at bringe de mange Tusinder Julerejsende sammen med deres Kære.

Til Trods for, at vi saaledes ikke selv gør større Blæst af vor Gerning, kan det alligevel snerte lidt, naar man ser og hører, at forskellige af Offentlighedens Organer synes helt at overse Jernbanernes Personale, naar der tales om dem, som ikke kan tilbringe Julen i deres Hjem, fordi de er optaget af deres Pligt over for Samfundet.

Nogle Dagblade har bragt Artikler om, hvorledes man Juleaften burde sende en venlig Tanke til dem, der maatte passe deres Arbejde i Samfundets Interesser, saasom Politi, Brandvæsen, Redningskorps og Vægttere; ogsaa Radioavisen bragte Juleaften en Hilsen til dem, der maatte passe deres Dont. Der omtaltes en Række forskellige Institutioner: Postvæsenet, Telegrafvæsenet, Telefonvæsenet, Fyrskibe, Sygehuse, Brandvæsen, Politi m. fl.; men heller ikke dér syntes man at kende noget til, at adskillige Hundreder Jernbanemænd ogsaa Juleaften maa passe deres Gerning i Samfundets Interesser.

Rundt om paa Stationskontorerne sidder Personale lyttende til Telegrafapparaternes Dikken og vaagende over Toggangen, i Signalposterne maa Personalet forblive for at kunne betjene Sporskifter og Signaler, ad Strækningerne Landet over kører en Række Tog, i hvilke der er tjenestegørende Personale, og rundt om paa Stationer samt ved Maskindepoter sidder Tog- henholdsvis Lokomotivpersonale Vagt for i givet Tilfælde at kunne træde til. Alt for at besørge den samfundsmæssige Trafik; thi det er ikke alene de rejsende og Post, som skal fordeles til Stationerne Landet over, ogsaa visse Levnedsmiddeltransporter skal foregaa, uanset om det er Juleaften eller ej.

Hvad specielt det kørende Personale angaar er det sikkert fælles for saavel Togpersonale som for os paa Lokomotiverne, at naar vi først er kommet i Gang med Toget, tænkes der egentlig ikke meget

paa, at det er Juleaften, men det Personale, som har Reserve paa Depoterne, kan jo nok faa Tid til at tænke paa „dem derhjemme“, og naar de saa under deres Vagt hører en Omtale af de forskellige, der maa give Afkald paa Julefest sammen med Hustru og Børn, fordi Samfundet lægger Beslag paa dem, kan de jo nok føle sig lidt krænket over, at man helt synes at have glemt de mange Jernbanemænd.

Mon dette kan skyldes, at det for Jernbanepersonalet regnes som noget selvfølgeligt, at de i Henseende til at fejre Jul ikke staar paa lige Fod med vore øvrige Landsmænd?

Maa jeg i denne Forbindelse gøre opmærksom paa, at det i Radioen blev meddelt, at Københavns Kommune bevilgede et Beløb, saavidt jeg husker 5 Kr., til hver Brandmand, der havde Vagt Juleaften. En saadan lille Juleopmærksomhed kender vi heller ikke noget til ved Banerne.

En, der ogsaa var paa Vagt.

Det skyldes ganske sikkert kun en Forglemmelse, dersom Radioavisens Omtale ikke ogsaa omfattede Jernbanernes Personale.

Red.

STATSBANERNES VIRKSOMHED I DRIF TSAARET 1940/41

Generaldirektoratet har udsendt følgende Beretning over Virksomheden i forrige Finansaar:

Driftsindtægterne udgjorde 187,0 Mill. Kr., d. v. s. 47,5 Mill. Kr. mere end Aaret før, medens *Driftsudgifterne* udgjorde 159,0 Mill. Kr., d. v. s. 23,5 Mill. Kr. mere end Aaret før. Det til *Afskrivning* krævede Beløb har udgjort 36,7 Mill. Kr., hvoraf et ekstraordinært Beløb under Hensyn til det ekstraordinære Slid paa Anlæg og Materiel, og *Forrentningen* andrager 15,9 Mill. Kr. Det regnskabsmæssige Resultat er da det, at Statens Tilskud til Driften, 24,6 Mill. Kr., er 6,3 Mill. Kr. større end i 1939/40.

Til Indtægternes Stigning har bidraget en Trafikforøgelse som Følge af den stærkt forøgede Fremstilling af indenlandske Brændselsmidler, Benzinstriktionerne og Vanskelighederne for Skibsfarten samt den fra 1. Juli 1940 stedfundne Forhøjelse af Person- og Godstaksterne med ca. 25 pCt.

Ved Sammenligning af Indtægterne maa det endvidere tages i Betragtning, at Driftsaaret 1940/41 var ugunstigt stillet i Forhold til Aaret før, idet der ingen Paasketrafik faldt i Driftsaaret, medens der var to Perioder med Paasketrafik i 1939/40. Endelig er Driftsindtægterne paavirket i nedadgaaende Retning af Indskrænkninger i Persontrafikken.

Driftsudgifterne er paavirket i nedadgaaende Retning af Indskrænkningerne i Toggang, Færgefart og Omnibuskørsel og i opadgaaende Retning af Stigningen i Godstogskørselen, af de højere Priser paa Brændsel og andre Forbrugsgenstande samt af Forhøjelsen af Tjenestemændenes Reguleringstillæg og af Ekstraarbejdernes Lønninger.

Vedrørende Afskrivningerne bemærkes, at for nedennævnte Grupper, der har Afskrivningsprocent over 1, er alle Anskaffelser før nedennævnte Aar fuldt afskrevne:

	Beregnet Levetid
Telegraf- og Sikringsanlæg 1927/28 ..	33 ² / ₃ Aar
Rullende Jernbanemateriel 1921/22 ..	40 "
Automobiler 1934/35	ca. 7 "
Færger og Skibe 1926/27	40 "
Inventar 1930/31	33 ² / ₃ "

Persontrafikken er gaaet ned. Der er foretaget 44,5 Mill. Rejser paa Banerne (foruden Tilbagerejser paa Billigbilletter), hvilket betyder en Nedgang paa 9 Mill. Rejser eller 16,9 pCt., medens Indtægten af Person- og Rejsegodsbefordringen bl. a. som Følge af Takstforhøjelse har været 75,8 Mill. Kr. eller 5,1 Mill. Kr. (7,3 pCt.) højere end i 1939/40. Af Nedgangen i Antal Rejser falder 6,3 Mill. (Nedgang 19,1 pCt.) indenfor Københavns Nærtrafik. Nedgangen skyldes navnlig Køreplanens Nedsikring, der for de elektriske Togs Vedkommende gennemførtes saaledes, at der kun kørtes et Tog i Timen i hver Retning paa de forskellige Strækninger uden for de aktuelle Tider Morgen og Aften, men ogsaa andre Aarsager, saasom Mørklægningen, daarligere Tider og daarligt Udflugtsvejr har medvirket. Udenfor Københavns Nærtrafik er Rejsernes Antal gaaet ned med 2,7 Mill., hvilket dels skyldes det ovenfor nævnte Forhold med Paasketraffikken i de to Aar, dels Rejsevanskelighederne som Følge af de ved Krigen skabte Forhold. De elektriske Tog har besørget 41,9 pCt. af Rejserne og ca. 12,1 pCt. af Personkilometerne. Tre Femtedele af samtlige Rejser paa Banerne faldt paa Københavns Nærtrafik, og ca. 86 pCt. af samtlige Rejser faldt paa korte Afstande (inden for 50 km). Antallet af Rejser paa 1. Kl. er steget 15,2 pCt., medens der paa Fællesklassen har været en Nedgang paa 17,3 pCt. Kun ca. 1,7 pCt. af samtlige Rejser blev i 1940/41 foretaget paa 1. Vognklasse. Det maa dog herved erindres, at de elektriske Tog, Togene paa de fleste kortere Sidestrækninger og adskillige Lokaltog paa Hovedlinierne udelukkende fremfører Fællesklasse. Deler man under Hensyn hertil Antallet af Rejser, bortset fra Rejser paa Abonnementskort til samtlige Stationer, i to Grupper — over og under 50 km — viser det sig, at der af Rejserne under 50 km falder 0,4 pCt. paa 1. Kl., medens der af Rejserne over 50 km falder 4,1 pCt. paa 1. Kl. Medtager man ogsaa de ovennævnte Abonnementskort, kan Rejserne paa 1. Kl. over 50 km skønsomt anslaaes til ca. 9 pCt.

Indtægten af Rejsegodset er dalet 4 pCt., hvortil har bidraget, at Overførsel af Motorkøretøjer paa Overfarterne er dalet til et Minimum, medens omvendt Overførsel af Cykler med Færgerne og Befordring af indskrevne Cykler med Togene er steget fra 410 000 til 972 000 Stk. Endvidere er fra 1. Juli 1940 Indskrivningsgebyret for Afstande over 50 km forhøjet fra 50 Øre til 1 Kr.

Godstrafikken er steget betydeligt, væsentligt som Følge af Krigsforholdene, der har medført Indskrænkning af Lastbilkørslen og Skibsfarten og en stor Stigning i Trafikken med det sydlige Udland samt en meget stærk Forhøjelse af Befordringen af Brændselsmidler. Befordringsmængden af fragtpligtigt Gods, der udgjorde 7,67 Mill. t, var ca. 1,8 Mill. t større end Aaret før, og Indtægten var 96,9 Mill. Kr. eller ca. 42,3 Mill. Kr. større.

Stigningen i Befordringsmængden berører baade Stykgods, Vognladningsgods og levende Dyr. For Vognladningsgodsets Vedkommende falder den største Stigning paa Tørv (438 100 t), Stenkul (434 300 t), Brunkul (301 100 t), Jord- og Stenarter (147 200 t) samt Korn og Rodfrugter (140 800 t), medens den største Nedgang falder paa Foderstoffer (209 900 t), og Gødningsstoffer (126 400 t). Af andre Varer, hvoraf der ogsaa er befordret en Del mindre, skal nævnes Brændselsolie, Metalvarer, Kød, Flæsk, Smør og Margarine samt Tegl- og Kalkværksprodukter. Antallet af befordrede Heste er steget med 56 pCt., af Hornkvæg og Kalve med 75 pCt., af Faar, Lam og Geder med 21 pCt. og af Svin og Grise med 405 pCt.

Indtægten af *Postbefordringen* er som Følge af Køreplansindskrænkningerne gaaet ned med 51 000 Kr. (0,7 pCt.) og de forskellige *andre Indtægter* er steget med 100 000 Kr. eller ca. 1,5 pCt.

Driftsudgifterne er som foran nævnt steget med 23,5 Mill. Kr. Som Følge af Kul-, Olie- og Elektricitetsprisernes Stigning er Udgifterne til Brændsel (herunder Elektricitet) til Tog, Færger og Skibe samt Rutebiler ca. 12,1 Mill. Kr. større end Aaret før. Endvidere har Vedligeholdelse af Færge- og Skibsmateriellet kostet ca. 2,3 Mil. Kr. mere end Aaret før, og til Luftværnsforanstaltninger er anvendt ca. 1 Mill. Kr.

Lønningsudgifterne til Tjenestemænd er som Følge af de foran omtalte Lønforhøjelser steget med ca. 3 Mill. Kr., og af samme Grund er Lønningsudgifterne til Ekstraarbejdere (herunder Personale i Værksteder, ved Omnibusruterne og i Aspirantstillinger) steget.

Statsbanernes samlede Personale (fast ansat og løst antaget) har i Driftsaaret gennemsnitlig været 21 350 Mand. Heraf var 287 beskæftiget ved Ny anlæg og Fremmedarbejder og 251 ved Omnibusruterne, saa at det ved Drift, Vedligeholdelse og Udvidelse af Baneanlæg beskæftigede Personale gennemsnitlig var 20 812 imod 20 925 i det foregaaende Driftsaar. Der har saaledes for dette Personale i Gennemsnit for Driftsaaret været en Nedgang paa 113 Mand. Nedgangen falder fortrinsvis paa Ekstraarbejdere.

Banennettets Længde udgjorde ved Driftsaarets Udgang 2 391 km. Af Banestrækningerne var ved Driftsaarets Slutning 591 km dobbeltsporede, og 13 km firesporede Banestrækninger. I Løbet af Driftsaaret har Statsbanerne overtaget 1 Omnibusrute med en Vejlængde af 15 km. Ved Udgangen af Driftsaaret raader Statsbanerne over i alt 3 008 km Omnibusruter, hvoraf 2 754 km under Drift.

Antallet af kørte *Togkilometer* er som Følge af de i Aaret foretagne Køreplansindskrænkninger 29,2 pCt. mindre end Aaret før (36,0 pCt. mindre end sidste Normalaar 1938/39), og Antallet af Skibskilometer er som Følge af Køreplansindskrænkninger og Isvanskeligheder 34,1 pCt. mindre end Aaret før (40,7 pCt. mindre end 1938/39).

Pladsudnyttelsen i Persontogene er steget fra 35 til 41,5 pCt.

I Driftsaaret er ingen rejsende dræbt uden egen Skyld. Derimod er 1 rejsende dræbt ved egen Uforsigtighed og 12 af Statsbanernes Personale er dræbt i Tjenesten. Endelig er der dræbt 14 Personer, som hverken var rejsende eller knyttet til Banerne; af disse sidste Ulykkestilfælde skyldtes 13 egen Uforsigtighed.

Ny Personalfortegnelse.

Personalfortegnelsen 1942 er nu udkommet. Den indeholder ikke blot den samme Mængde Stof som tidligere Udgaver, men er denne Gang yderligere forsynet med en Forfremmelsesrække for Lokomotivpersonalet. Naar man ser denne Række igennem og bemærker, hvorledes Motorførere I, Motorførere II og Lokomotivfyrbødere staar mellem hinanden til Lokomotivførerforfremmelse, vil enhver forstaa, at det er et længe følt Savn, der her er blevet afhjulpet. Dette er en væsentlig Forbedring af Personalfortegnelsen.

Anciennitetslisterne er afsluttet i Oktober 1941; der er saaledes allerede sket enkelte Ændringer, inden Bogen er udkommet, men disse er jo lette at foretage.

For dem, som benytter denne Haandbog, og det er der jo mange, der gør, er det et Gode, at den med visse Mellemrum udkommer i revideret Stand. Der er i Løbet af de sidste 2 Aar sket adskillige personalemæssige Forskydninger, og ved Undersøgelse af personalemæssige Forhold er det jo en Fordel at have en à-jour-ført Fortegnelse. — Oplaget er omtrent udsolgt, men der findes endnu enkelte Eksemplarer, som vil kunne faas ved Henvendelse til Udgiverne. Prisen er som tidligere anført 4,25 Kr.



Lommebogen.

Foreningens Lommebog for 1942 udsendes kort før Jul til Medlemmerne. Der forefindes et lille Restoplag, som nu kan faas til Købs til Fremstillingsprisen, der i Aar er Kr. 2,25 pr. Stk., heri medregnet Forsendelsesporto.

Bestilling paa Lommebøger indsendes til Foreningens Kontor, Vestre Boulevard 45, 1., København V. Betaling maa indsendes samtidig med Bestillingen. Ved Enkeltbestillinger kan den sendes i Frimærker; ved større Bestillinger bedes den indsendt paa Foreningens Giro-Konto: Nr. 24 542.

I Tilfælde af at der skulde indkomme flere Bestillinger, end Restoplaget kan dække, vil dette blive forbeholdt Aspiranterne, hvis Interesser paa mange Punkter falder sammen med det fast ansatte Lokomotivpersonales.

JUBILÆER

Den 9. Januar henholdsvis den 14. Januar kan Lokomotivførerne *J. I. V. Hansen* og *L. M. A. Larsen*, Esbjerg, fejre deres 25 Aars Jubilæum ved D. S. B.

Esbjerg Lokomotivfører-Afdeling ønsker jer begge hjertelig til Lykke paa Dagen og takker for godt Samarbejde gennem Aarene.

V. S.

Opmærksomhed frabedes.

Al Opmærksomhed ved mit Jubilæum den 23. Januar frabedes venligst.

L. P. Dyhr,
Lokomotivfører, Aarhus.

Ved mit Jubilæum den 29. Januar frabedes al Opmærksomhed.

H. Gottfredsen,
Motorf., Hgl.

Taksigelse.

Tak for al Opmærksomhed ved mit Jubilæum den 12. December f. A.

N. K. Andersen,
Lokomotivfører, Nyborg
(tidligere Mtf., Hgl.).

Solhvervsfest.

For Medlemmer af D. L. F. med Damer afholder de københavnske Afdelingers Oplysningsudvalg Torsdag d. 15. Januar Kl. 19,30 Solhvervsfest i Ungdomshjemmet „Saxoly“, Saxogade 104 A.

Udvalgets Formand vil tale om Solhverv, og Lokomotivfører *J. H. Larsen* vil holde et af ca. 50 Lysbilleder ledsaget Foredrag om sit 20-aarige Ophold i Tyrkiet.

Derefter fælles Kaffe bord à Kr. 1,15 pr. Person, Betjening iberegnet.

Provinsafdelinger og Pensionister indbydes.

Notitser

Nyborg-Lokomotivfører mistet Foden.

Lokomotivfører A. P. Iversen, Nyborg, rangerede den 15. December paa Stationen. Medens Maskinen ved 18-Tiden holdt ved Vandkranen, forlod han den et Øjeblik for at gaa paa Toilettet. Paa Tilbagevejen derfra bemærkede han i Mørket ikke, at et Rangertræk kom ned mod ham; han blev væltet omkuld og fik den ene Fod knust. Han blev straks ført til Sygehuset, hvor det viste sig nødvendigt at amputere Foden.

Et Sæt Lokomotivpersonale forbrændt.

Lørdag den 27. December skete der en Eksplosionsulykke paa Loko Litra E. Nr. 974, som fremførte Tog 25 fra Aarhus til Aalborg.

De nærmere Omstændigheder foreligger endnu ikke opklaret i alle Enkeltheder, men saa vidt det kan skønnes, maa Lokomotivfører A. J. Nielsen og Ekstraandværker P. S. Petersen, som fremførte Toget, umiddelbart foran Hadsten Station have været klar over, at der var et eller andet galt. Toget, der planmæssigt er gennemkørende i Hadsten, kom ganske langsomt ind paa Stationen, og i samme Øjeblik den endelige Opbremssning fandt Sted — eller maaske kort forinden — skete der en Eksplosion, som kunde høres langt omkring. Det var Fyrkasseloftet, som var bøjet nedad og revet løs fra Topstøtteboltene, af hvilke dog ingen var knækket. Vand og Damp væltede derved ned i Fyret med en saadan Kraft, at Vipperisten blev aabnet, og Fyret slaet den Vej ud, ligesom der naturligvis trængte Damp ud paa Førerpladsen. De to Mænd paa Lokomotivet sprang af Maskinen kort efter, at Eksplosionen var indtraadt. De blev begge stærkt forbrændt og transporteredes til Kommunehospitalet i Aarhus; men er endnu ikke afhørt.

Skal Staten overtage Odense—Svendborg Banen.

Den i sin Tid af Trafikministeriet nedsatte Kommission til en Ordning af de sydfynske Baners Forhold har for nylig afholdt nogle Møder. Efter det hidtil foreliggende er der Udsigt til, at Staten om henvend 7 Aar skal overtage Banen mellem Odense og Svendborg. Naar Overtagelsen ikke skal ske straks, er det af Hensyn til Personalets Pensionsforhold. Pensionskassens Formue, som i Øjeblikket er ca. 55 000 Kr., skal bringes op paa 8 Mill. Kr., hvoraf Staten straks indskyder de 5 Mill. Kr.; Resten paaregnes indtjent ved Driften i de kommende Aar. Til sin Tid skal Staten desuden betale 2 à 3 Mill. Kr. for Overtagelse af Materiel.

For de øvrige 4 Baner paa Sydfyn, af hvilke Staten som bekendt ejer Strækningen Nyborg—Ringe—Faaborg, er Forholdet endnu ikke bragt i Orden. Hidtil har det været saaledes, at Det sydfynske Jernbaneselskab har forpagtet disse Baner og har skullet betale Ejerne en vis Forpagtningsafgift; dette paatænkes ændret derhen,

at det i Stedet for skal være Ejerne, der betaler Det sydfynske Jernbaneselskab et vist Vederlag for at besørge Trafikken.

Gasekspllosion paa Lollands-Banens Værksted.

Ved Udskiftning af en Gasflaske paa en Motorvogn i Lokomotivremisen i Maribo skete der for nylig et større Uheld. Paa en eller anden Maade — formentlig ved et Stød — eksploderede Gasflasken med det Resultat, at Motorvognen straks kom i Brand. Ilden var saa voldsom, at den i Løbet af kort Tid bredte sig til Banens Oliemagasin, hvor 6 Fade kostbar Olie gik op i Luer. Remisebygningen blev delvis ødelagt. Skaden beløber sig til ialt mellem 80 000 og 100 000 Kr.

Det maa siges at være et Mirakel, at Lokomotivføreren, der arbejdede med Udskiftning af Gasflasken, ikke kom noget alvorligt til, idet han slap med nogle Brand-saar.

Efterslet fra Nedlæggelsen af den sjællandske Midtbane.

Skuldelev-Selsø Kommune i Nordsjælland havde anlagt Sag mod Trafikministeriet, som krævedes dømt til at tilbagebetale ca. 23 000 Kr., der af Kommunen var indbetalt som Andel i Udgifter til Banen Hvalsø—Frederikssund—Hillerød. Kommunen gjorde gældende, at dens Tilskud var ydet under Forudsætning af, at Banen blev fuldført, hvad den som bekendt ikke gjorde. Landsretten har givet Kommunen Medhold i, at Beløbet skal refunderes. Det menes, at Sagen vil faa Betydning ogsaa for andre Kommuner langs den tidligere Midtbane.

Statsbanekalender.

Statsbanerne har til sine Forbindelser i Ind- og Udland udsendt en meget smuk Kalender. Yderst har den et herligt Billede af en af de nye H-Maskiner, og for de enkelte Maaneder smukke Billeder fra forskellige Egne eller Byer i vort Land.

Jubilæumsgratiale til Høng—Tølløsebanens Personale.

Privatbanen Høng—Tølløse havde den 22. December 40 Aars Jubilæum, der blev fejret ved en Festlighed. For Banens Personale blev Jubilæet markeret i Form af et Gratiale bestaaende af en Maanedes ekstra Løn. Banens Ledelse havde i Trafikministeriet faaet Godkendelse for denne Paaskønnelse over for Personalet, som selvfølgelig var glade for Julegaven.

Himmerlandsbanernes Fremtid.

Som et Led i Bevarelsen af Himmerlandsbanerne har Viborg Erhvervsraad ladet fremstille en Agitationspjece, som er uddelt til Befolkningen i Himmerland. Der peges bl. a. paa, at Jernbanen er Livsnerven for Viborg, Løgstør og Hobro. Befolkningen opfordres kraftigt til at benytte Banerne, saa Nedlæggelse kan undgaaes.

Gl. Rutebil solgt med stor Fortjeneste.

Dagbladet „Vestkysten“ meddeler, at Varde—Grindsted-Banen har besluttet at sælge en Rutebil, der forlængst var taget ud af Driften. Der kan opnaas et betydeligt større Beløb for den gamle Bil, end den i sin Tid har kostet som ny.



Udnævnelse fra 1.—2.—42:

Lokomotivmester II N. C. L. Boesen, Kbhavns Godsbgd., efter Ans. ifl. Opslag til Lokomotivmester I ved København Godsbgd. (kgl. Udn.).

Forfylltelse efter Ansøgning fra 1.—1.—42:

Lokomotivførere:

N. J. Themsen, Næstved, til Kbhvn. Gb.
G. L. J. Bagger, Korsør, til Kbhvn. Gb.
A. Henriksen, Lunderskov, til Fredericia.
A. P. Skov, Skive, til Frederikshavn.
P. C. P. Frost, Brande, til Fredericia.
J. G. K. Jensen, Brande, til Fredericia.
A. M. Mortensen, Padborg, til Fredericia.
F. O. Holleufer, Padborg, til Fredericia.
J. H. Gyllun, Brande, til Assens.
E. Jørgensen, Herning (Depotforstander), til Horsens.
A. E. J. Mogensen, Herning, til Vejle.

S. T. Junker, Fredericia, til Vejle.
C. S. Rasmussen, Padborg, til Fredericia.
K. P. Nielsen, Tønder, til Esbjerg.
S. H. Kaster, Tønder, til Esbjerg.
P. A. K. Nielsen, Nyborg, til Odense.
C. E. A. Jørgensen, Brande, til Nyborg.
P. L. Pedersen, Padborg, til Næstved.
J. S. A. Larsen, Brande, til Korsør.
T. F. M. Adamsen, Tønder, til Skive.
J. Jensen, Brande, til Horsens.
M. Carstensen, Padborg, til Nyborg.
K. A. Spangtoft, Brande, til Assens.
J. P. Pedersen, Lunderskov, til Fredericia.

Lokomotivfyrbøder:

H. E. Lorentzen, Frederikshavn, til Aarhus.

Tildelt Funktion som Depotforstander fra 1.—1.—42:

Lokomotivfører J. J. Scheel-Poulsen, Skern, efter Ans. ifl. Opslag ved samme Depot.

Afsked:

Lokomotivfører V. Brøgger, Slagelse, efter Ans. p. Gr. af Svagelighed Pension fra 28.—2.—42 (min. Afsked).

Skive

Skive Andelsslægteris PØLSEFABRIK

fremstiller fineste statskontrollerede
PØLSER OG FEDEVARER

Forsendes overalt

Telf. 1010 (3 Lin.)

TØRV

Ved Indkøb af TØRV tilbydes sagkyndig Assistance.

K. E. Andersen, Skive. - Telefon 815.

A/s Skive Kulkompagni

Torvegade — Skive

Glasserede Lerrør, Gulvklinter

N. Aagaard Nielsen, Telf. 388—862

RADIO OG ELEKTRICITET

HARALD ESPERSEN

Frederiksgade Nr. 5 — Skive — Telefon 661—662

Skive Tømmerhandel A/s

Telefon 33—34 . SKIVE . Postgiro 48152

Skanderborg

JOHANNE RIISTOFTE

Special-Modeforretning

Statsbanepersonalet i Skanderborg køber

Brød og Kager i Nørregades Konditori

H. Stenstrup Høj, Skanderborg

»Hotel GAMMELGAARD«

Gode Værelser

Telefon 64

S. L. Sørensen

Gælder det **Bøger, Keramik og Papir**

se først Udvalget i Anna M. Møllers Boghandel

Adelgade 55 • Telefon 27

Isenkram Spisestel, Kaffe- og Vinservicer
og Køkkenudstyr anbefales

Radio KØB - LEJ - BYT

F. H. Leth-Espesen, Skanderborg. Tlf. 22

Koloniallageret

Adelgade . Skanderborg