



Nº 3

5. Februar 1942

42. Aargang

### ELEKTRISK LYS PAA SAMTLIGE STATSBA NELOKOMOTIVER

I sidste Nr. af Bladet fremkom vi med et Klagesuk over den ringe Interesse, vor høje Administration havde vist Spørgsmaalet om elektrisk Lys paa Lokomotiverne. Det er derfor med en vis Glæde, vi nu kan meddele, at hver eneste Maskine i Statsbanernes Lokomotivpark i Løbet af meget kort Tid vil blive forsynet med elektrisk Lys. Nogle Maskiner vil faa elektrisk Lys saavel i Frontlanteren som i Lamperne paa Førerpladsen, andre — de Typer, som har Gas-Frontlanterne — vil kun faa det paa Førerpladsen. Endvidere vil Lokomotiverne blive normeret med elektriske Haandlygter.

Spørgsmaalet om elektrisk Lys paa Lokomotiverne blev rejst over for Generaldirektoratet i December 1926; Ønsket om elektriske Haandlygter til Lokomotivpersonalet blev fremsat i April 1933, saaledes at disse to Forslag nu er 15 henholdsvis 9 Aar gamle.

Ved forskellige Lejligheder har vi her i Bladet givet Udtryk for, at De danske Statsbaner var langt tilbage i Henseende til Lokomotivbelysningen. Vi har fundet, at naar der blev moderniseret paa mange andre Omraader, burde Administrationen ogsaa have skænket denne Sag fornøden Opmærksomhed. Det vil derfor vække Tilfredshed blandt Lokomotivpersonalet, at dets aargamle Ønske om at komme bort fra de gammeldags, osende Olie-lamper nu imødekommes og gennemføres paa meget kort Tid.

Der er ganske vist ikke Tale om Montering af Turbogeneratorer paa samtlige Lokomotiver, saaledes som det mest ideelle vilde være, men om Akkumulatorbelysning. Dersom vi skulde

have Dynamo paa hvert enkelt Lokomotiv, vilde vi heller næppe have kunnet gøre os Haab om en generel Ændring i Løbet af saa kort Tid, som der nu er Tale om.

En Del af Lokomotiverne har som foran nævnt Gas-Frontlanterne. Dette gælder 19 Maskiner af Litra C, 80 Litra D, 7 Litra E, 15 Litra F, 12 Litra H, 21 Litra K, 33 Litra P, 30 Litra R og 20 Litra S. Paa dette Omraade vil der ikke ske nogen Forandring, men samtlige øvrige Lokomotiver vil faa elektrisk Lys i 1 Frontlanterne, Rangermaskinerne samt Litra O dog i 1 Lanterne i hver Retning. Ved Kørsel i Mørke med tom Maskine eller ved Særtogskørsel maa en Haandsignallygte benyttes som Slutlygte henholdsvis som Særtogslanterne.

Naar bortses fra de ganske faa Maskiner, der har elektrisk Lys overalt, vil hele Lokomotivparken faa elektrisk Lys paa Førerpladsen efter følgende Princip: 1 Lampe midt i Loftet til Belysning af hele Førerpladsen, 1 Manometerlampe, 1 Vandstandslampe (paa visse Lokomotiver belyses Manometre og Vandstandsglas dog af een Lampe), 1 Lampe over Styringskalaen og 1 over Hastighedsmaaleren. De to sidstnævnte Lamper anbringes naturligvis kun paa Maskiner med Skruestyling og med Deuta-Hastighedsmaaler, og Lampen i Førerhusloftet anbringes ikke paa Rangerlokomotiverne. Endelig vil enkelte Litra, f. Eks. P., faa en særlig Lampe til Belysning af Trykluftmanometrene. Lampen over Styringskalaen indrettes saaledes, at Bunden kan aabnes, hvorved Lokomotivføreren faar en udmærket Lampe til Belysning af Ur, Lommebog m. v.



Lampen i Loftet forbindes i Korrespondance med Manometer- og Vandstandslampe, saaledes at den førstnævnte slukkes, naar de sidstnævnte tændes eller omvendt. Paa samme Maade sættes Hastighedsmaalerlampen og Stylingsskalalampen i korresponderende Forbindelse med hinanden. Herudover bliver der 2 elektriske Haandlygter paa hvert Lokomotiv (paa Rangermaskiner dog kun 1).

Ved Opsmøringen maa de ved Depoterne beroende elektriske Opsmøringslamper til Anbringelse paa Oliesprøjten anvendes.

Det elektriske Lys i Frontlanterne vil blive installeret i de hidtil anvendte Lanterner. For saa vidt angaar Lamperne paa Førerpladsen vil man saavidt muligt ogsaa installere det elektriske Lys i de gamle Manometer-, Vandstands- og Hastighedsmaalerlygter, men i enkelte Tilfælde bliver det nødvendigt at fremstille særlige Lamper, saa det tilsigtede Formaal kan opnaas. Der vil blive 5 Watt-Lamper i Lanterne og 3 Watt-Lamper i de forskellige Lygter paa Førerpladsen.

De nødvendige Akkumulatorkasser vil blive anbragt paa passende Sted paa Barrieren eller paa Tendermaskinernes Vandkasse og vil blive udskiftet ved Depoternes Foranstaltning.

Vi har haft Lejlighed til at se det elektriske Lys monteret paa enkelte Lokomotivtyper. Ganske vist er der kun een Vandstandslampe, hvad der jo ikke har været i al den Tid, vi har haft Olieknaphed; men vi føler os forvisset om, at Personalet vil blive henrykt over den Forandring, der nu sker. De elektriske Lamper lyser med et roligt Lys, og fremfor alt soder de ikke Lygteglassene til, saa Lysstyrken derved ned sættes. Det bliver i Fremtiden langt lettere end hidtil at holde Lanterneglas og Lygteglas rene, saa de forskellige Lamper rigtig kommer til deres Ret. Vi haaber nu at forblive ved det elektriske Lys, saa vi ingensinde skal vende tilbage til de snavsede, osende Olielygter.

### VELFÆRDSFORANSTALTNINGER VED DEPOTERNE

Sidste Sommer og henad Efteraaret fik vi en Del Henvendelser angaaende nogle for flere Aar siden planlagte, men endnu ikke foretagne Forandringer i Opholdslokalerne ved forskellige Maskindepoter. Det drejede sig i første

Række om Godsbanegaarden, Esbjerg og Struer, hvortil senere er kommet Aalborg og Randers. Vi meddelte dengang underhaanden, at der forventes at være Haab om at faa de paagældende Foranstaltninger bragt til Udførelse, idet Organisationerne havde anmodet Generaldirektoratet om en samlet Forhandling om disse og enkelte andre gamle Sager.

Andetsteds i nærværende Nummer af Bladet bringer vi en kortfattet Oversigt over Anlægs- og Moderniseringsarbejder, der skal udføres af Baneafdelingen i indeværende Aar. Vi ved paa Forhaand, at naar de af vore Medlemmer, som tidligere har spurgt til de paakrævede Udvidelser ved deres Depoter, læser den nævnte Fortegnelse over Arbejder til et Beløb af ialt 38 Mill. Kr., saa vil man straks spørge, hvorfor de virkelig nødvendige Forandringer ved de ovenfor anførte Maskindepoter ikke er med i Fortegnelsen. Kammeraterne i Struer og Esbjerg vil gentage, hvad de tidligere har hævdet, nemlig, at der aldeles ikke er Tale om noget nyt, som ikke er undersøgt og overvejet, eftersom Distriktschefen, Maskinbestyreren og Banebestyreren sammen med Organisationens Repræsentanter i 1938 rejste til disse Byer udelukkende for at besigtige Forholdene i Opholdsbygningerne ved Lokomotivdepoterne, og der opnaedes fuld Enighed om, at det var nødvendigt at foretage Udvidelser, hvorhos der straks ved Besigtigelsen blev formuleret ganske bestemte Forslag, nedlagt i en Protokol.

Paa samme Maade vil Personalet ved Godsbanegaardens Maskindepot anføre, at Distriktet allerede for to—tre Aar siden har erklæret sig enig i, at der er alt for lidt Plads i Omklædnings- og Vaskerum. Lokomotivmændene i Aalborg vil bl. a. pege paa, at de endog maa have Klædeskabe i Læseværelset, og at Pladsforholdene hos dem er saa daarligere, at Distriktet har lovet en snarlig Forbedring. I Randers har man lige saa gode Kort paa Haanden, eftersom Lokalteterne ved Depotet dér er besigtiget af Generaldirektøren, Banechefen og Overarkitekten, hvor der ligeledes blev givet Tilsagn om forskellige Forbedringer.

Alt dette ved vi. Vi ved ogsaa, at Kammeraterne rundt om vil sige, at det er fuldt ud paa sin Plads, at saa og saa mange Stationers Hovedbygninger moderniseres, det har ganske sikkert længe været tiltrængt; men de her kort



berørte Forhold burde have været med i Fortegnelsen over de Arbejder, som skal udføres i Aar.

Vi foretrækker derfor med det samme at afbøde Henvendelser fra Afdelingerne i de omtalte Sager. Det er rigtigt, at nogle af dem efterhaanden er ved at blive vel gamle; men vi skylder at gentage, hvad vi tidligere har oplyst: at Udskydelsen beror paa, at Distrikterne ikke har haft fornødne Midler til Gennemførelsen af disse Foranstaltninger. De er derfor blevet henvist til Generaldirektoratet.

Naar man gennemlæser Listen over alle de Arbejder, Statsbanernes Baneafdeling allerede er i Gang med eller skal til at beskæftige sig med i Aar, er det let at forstaa, at der har været endog meget betydelige Forarbejder, som har lagt Beslag paa mange Kræfter og megen Tid. Dette har formentlig haft til Følge, at visse andre Sager har maattet udsættes noget, der er i hvert Fald fra Organisationerne rykket for en Gennemførelse af de foran omtalte aargamle Sager, som vi alle meget gerne ønsker løst snarest, og der er nu givet bestemt Tilsagn om en snarlig Forhandling angaaende disse forskellige Forslag. Vi maa saa haabe, at Generaldirektoratet ogsaa kan anvise Midler til en Løsning af de paakrævede Udvidelser i de Lokalteter, Personalet skal benytte i Forbindelse med deres Tjeneste: Omklædningsrum, Vaskerum, Hvileværelser, Opholdsrum m. v.

### ELEKTRISKE HAANDSIGNALLYGTER

Generaldirektoratet har under 27. Januar tilsendt Bladet følgende Meddelelse:

„I Maj 1941 blev det efter en længere Forberedelse besluttet at anskaffe et større Antal elektriske Haandsignallygter til Togpersonale, Signalhuse og visse Tjenestemænd i Banetjenesten. Vanskeligheder med Fremskaffelse af Specialværktøj til Presning af Lygterne og Staalplader har forsinket Leveringen, og hertil kom ogsaa Vanskeligheder med visse Materialer til Batterierne, som derfor maatte omkonstrueres. Det er nu besluttet at udvide Bestillingen betydeligt til 7—9000 Lygter, saa de kan leveres til Togpersonale, Pladspersonale, Lokomotivpersonale, Ledvogterpersonale og det Banepersonale, der har nogenlunde hyppig Brug for Lygter. Endvidere er Lygternes For-

arbejdning fremskyndet til det 4-dobbelte pr. Maaned; de første Lygter ventes at fremkomme i Begyndelsen af Marts, de sidste i Løbet af Sommeren.

Lygterne svarer omtrent til de i de svenske Statsbaner benyttede, men det er lykkedes at reducere Vægten med ca.  $\frac{1}{4}$  kg til  $2\frac{1}{2}$  kg (9 pCt.).

Statsbanerne haaber derved at have tilvejebragt ikke alene en betydelig Forbedring for Personalet under de nuværende ekstraordinære Forhold, men ogsaa en Løsning for Tiden efter Krigen af dette betydningsfulde Spørgsmaal.“

Personalet vil hilse denne Meddelelse med Glæde. Det er en meget væsentlig Fremgang, der nu skal ske. Særligt det sidste Afsnit i den citerede Skrivelse — at vi ogsaa efter Krigen skal beholde de elektriske Lygter — vil vække det samlede Personales Tilfredshed.

### 38 MILL. KRONERS STATSBANEANLÆGSARBEJDER I 1942

Til Gennemførelse af Anlægsarbejder, der vedrører Statsbanernes Baneafdeling, er der paa Finansloven for 1942/43 under „Nye Statsbaneanlæg“ og „Fornyelse af faste Anlæg“ søgt bevilget et Beløb paa ca. 25 Mill. Kroner, hvortil kommer de Beløb, der er til Raadighed i Henhold til Vejkrydsloven og Loven om Iværksættelse af offentlige Arbejder og Beskæftigelse af arbejdsløse. Ialt kan det paaregnes, at der til Anlægsarbejder, som administreres af Statsbanernes Baneafdeling i 1942, vil medgaa over 38 Mill. Kroner. Banechef Flensborg har ved Aarsskiftet udsendt en Oversigt over de væsentligste af disse Arbejder:

*Nyt Kultursyningsanlæg ved Gb. Maskindepot og Ændring af Værkstedforholdene ved Depotet.*

Ved Remisen paa Københavns Godsbanegaard fortsættes Jord-, Spor- og Betonarbejderne i Anledning af Tilvejebringelsen af et nyt *Siloanlæg til Udlevering af Kul* til Lokomotiverne. En Centralisering og Forbedring af Værkstederne i Remisebygningen paabegyndes.

*Udvidelse af Opholdsbygning og Udførelse af ny Marketenderibygning ved Maskindepotet i Aarhus.*

Der agtes i 1942 paabegyndt en Ombygning af Opholdsbygningen og Opførelse af en ny Marketenderibygning ved Maskindepotet i Aarhus.

*Modernisering af Centralværkstederne i København og Aarhus.*

Arbejdet med Udvidelse og Modernisering af Statsbanernes Centralværksted i København vil,



saafremt de nødvendige Byggematerialer kan fremskaffes, blive fortsat med Opførelsen af en ny Jernmagasinbygning, et nyt elektrisk Værksted og nogle mindre Bygninger. Den ved Ibrugtagningen i 1941 af den nye Marketenderbygning indvundne Plads vil bl. a. blive udnyttet til en Forbedring af Personalets Vaske- og Garderobeforhold, som ikke længere er tidssvarende.

Ombygningen og Moderniseringen af *Statsbanernes Centralværksted i Aarhus* vil paa Grund af Vanskelighederne ved Fremskaffelse af Jernmaterialer m. v. foreløbig kun blive fortsat i begrænset Omfang, bl. a. ved Fuldførelse af en moderne Skydebro langs den nye Vognhal ud mod „Spanien“.

Paa *Aarhus Banegaard og Centralværksted* vil blive paabegyndt en Ændring af samtlige elektriske Installationer fra Jævnstrøm til Vekslestrøm, hvilket bl. a. medfører Anlægget af to Transformatorstationer.

#### *Signal- og Sikringsanlæg.*

Paa en Række Stationer vil der blive foretaget mindre Ombygnings- og Fornyelsesarbejder vedrørende Signal- og Sikringsanlæg, og paa *Hovedstrækningerne* fortsættes Arbejdet med *Udilytning af de fremskudte Signaler*.

Dette Arbejde er fuldført paa *Strækningerne Vigerslev—Korsør, Nyborg—Fredericia—Randers* og agtes nu fortsat paa *Strækningen Fredericia—Esbjerg*.

Ligeledes fortsættes Udbygningen af *Statsbanernes Fjerntelefonanlæg* samt Indførelse af Højttaleranlæg paa Stationerne m. v., idet *Esbjerg, Odense, Lyngby og Enghave* i det kommende Aar vil blive forsynet med saadanne Anlæg.

#### *Istandsættelse, Modernisering og Udvidelse af Statsbanernes ældre Boliger for Tjenestemænd.*

Der er i 1941 — bl. a. af Hensyn til Beskæftigelsessituationen — igangsat en Række Arbejder vedrørende Istandsættelse, Modernisering og Udvidelse af *Statsbanernes ældre Boliger for Tjenestemænd* herunder Installation af W.C. i en Del ældre Stationsbygninger og Boliger for Tjenestemænd paa Steder, hvor saadanne Installationer iøvrigt er nogenlunde almindelige.

Disse Arbejder vil blive fortsat og nye af samme Art vil blive paabegyndt i 1942.

Endvidere vil man fremskynde Installation af elektrisk Lys i *Statsbanernes Boliger*.

#### *Balleruplinien og Nykøbing—Rødbylinien.*

Som et Led i Arbejdet med *Elektrificeringen af Balleruplinien* ventes Ombygningen af *Herlev og Ballerup Stationer* og Moderniseringen af *Hovedbygningen paa Ballerup Station* fuldført, og Opførelsen af nye *Hovedbygninger* i *Husum, Herlev og Skovlunde* vil blive paabegyndt. Endvidere vil der paa begge Perroner paa *Valby Station* blive anbragt Perrontag. Derimod vil *Køreledningsanlægget paa Strækningen Vanløse—Ballerup* paa Grund af Van-

skelighederne ved Fremskaffelse af Materialer indtil videre blive stillet i Bero.

*Underbygningen for 2. Spor paa Strækningen Vanløse—Ballerup* ventes i *Hovedsagen* fuldført i 1942, idet dog den Del af *Broarbejderne*, til hvilken der medgaar større Jernmængder, foreløbig udsættes. I Forbindelse med dette Anlæg vil der blive paabegyndt en *Underføring for „Engløbet“* ved *Herlev Station* og en *Overføring for „Brydehusvej“* ved *Ballerup*. Til Arbejdet yder *Arbejds- og Socialministeriet Tilskud*, hvorfor der i videst mulig *Udstrækning* beskæftiges langvarigt arbejdsløse.

I Anledning af *Gennemførelsen* af den nye *Ringvej B3* fra *Charlottenlund* til *Glostrup* er der ved *Vejens* projekterede *Skæring* med *Frederikssundbanen Vest for Herlev Station* paabegyndt en større *Sænkning* af *Banen* for at opnaa de bedst mulige *Stigningsforhold* for *Vejen* over det fremtidige *Viaduktanlæg*. Dette Arbejde vil blive fortsat og afsluttet.

*Jord- og Broarbejderne for Banen fra Nykøbing Fl. til Rødby Havn* vil blive fortsat og Anlægget af den nye *Jernbanebro* over *Guldborgsund*, der skal være *Fællesbro* for *Statsbanerne* og de *lolland-falsterske Baner*, samt af *Færgehavnen* ved *Rødby Havn* paabegyndt. *Underbygningen* paa en ca. 11 km lang *Strækning* mellem *Flintinge* og *Karleby* er under *Udførelse* og vil blive udført i 1942, medens *Underbygningen* paa ca. 15 km af de resterende 25 km forventes paabegyndt i *Løbet* af *Aaret*.

#### *Sporombygning, Sporforstærkning og Stenballast.*

Den i 1940 paabegyndte *Forbedring* af *Sporforholdene* paa *Strækningen Køge—Næstved* vil blive fuldført bl. a. med *Ombygning* af *Delstrækningen Herfølge—Køge*. Hermed er hele den paagældende *Strækning* ombygget ved *Anvendelse* af brugte 45 kg *Skinner*, der er indvundet fra *Sporombygningsarbejder* paa den *østjyske Hovedbane*.

Ved *Udveksling* af *Skinner* og *Indlægning* af flere *Sveller* vil den i 1940 paabegyndte *Sporforstærkning* paa *Strækningen Fredericia—Aarhus* blive fortsat paa *Delstrækningen* mellem *Hasselager* og *Aarhus Stationer*.

Paa *Strækningen Taulov—Eltang* vil der blive forstærket ca. 5 km *Spor*, ligesom *Sporforstærkningen* af *Banestrækningen Jelling—Herning* tænkes fortsat med *Forstærkning* af ca. 10 km af *Delstrækningen Thyregod—Fasterholt*.

Endvidere vil der blive udført *Forstærkninger* af *Sporene* paa *Københavns Hovedbanegaard* samt af *Spor* paa *Hellerup Station*.

Arbejdet vedrørende *Erstatning* af den bestaaende *Grusballast* med *Stenballast* vil i 1942 blive fortsat paa *Strækningerne Ølgod—Tarm, Fasterholt—Kølkær, Struer—Hjerm og Sandved—Dalmose*. Endvidere vil der blive indlagt supplerende *Stenballast* paa de ca. 5 km af *Strækningen Køge—Næstved*, paa hvilken der skal foretages *Sporombygning*, samt paa *Strækningen Hasselager—Aarhus* og de ca. 5



km af Strækningen Taulov—Eltang, hvor Sporforstærkning vil finde Sted.

*Andre Jordarbejder.*

Der er i 1941 — bl. a. af Hensyn til Beskæftigelsessituationen — paabegyndt en Række Arbejder vedrørende Forbedring af Vejbefæstelsen paa en Del af Statsbanernes Forpladser og Læsseveje. Disse Arbejder vil blive fortsat i 1942.

Jord- og Broarbejderne for *Udfletning af Sporene Vest for Vigerslev* ventes fuldført med Undtagelse af 4 Brooverbygninger, der indtil videre maa udskydes. Sporudfletningen medfører bl. a. Anlægget af Underføringer for Vigerslevvej og Hvidovrevej under det nye løftede Vestbanespor samt Anlægget af en ny Ekspeditionsbygning ved Hvidovre Station.

Til Arbejdet yder Arbejds- og Socialministeriet Tilskud.

Der er søgt finansiel Hjælp til Udførelsen af *Underbygningen for et 2. Spor paa Strækningen Roskilde—Lejre*, som anlægges i Tilslutning til den allerede fuldførte Underbygning for en Udfletning af Sporene Vest for Roskilde. Naar det samlede Anlæg tages i Brug, bortfalder den nuværende Niveau-skæring paa Roskilde Station mellem Kalundborgbanen og Vestbanens to Hovedspor, hvorved der opnaas en betydelig Forøgelse af Stationens og de tilstødende Strækningers Kapacitet.

De fornødne Ekspropriationer vil blive foretaget i 1942, Jord- og Broarbejdet paabegyndt.

Jord- og Broarbejderne ved *Tilvejebringelsen af Underbygningen for 2. Spor Randers—Aalborg* vil blive afsluttet med Fuldførelsen af Strækningen Skørping—Støvring. Det nye 2. Spor paa Strækningen Onsild—Hobro er i det væsentlige fuldført og vil blive taget i Brug i Januar 1942.

Paa *Hjørring Statsbanestation* vil Spor- og Broarbejderne og de øvrige Anlæg, der udføres i Anledning af den fuldstændige Optagelse af Privatbanerne Hjørring—Hirtshals, Hjørring—Aabybro og Hjørring—Hørby, blive fortsat og i det væsentlige fuldført.

Til Arbejdet yder Arbejds- og Socialministeriet Tilskud, hvorfor der i videst mulig Udstrækning beskæftiges langvarigt arbejdsløse. Desuden ydes der til Anlægget Tilskud af Vejkrydslovens Midler samt af Hjørring Amt og Hjørring Købstad.

*Ombygning og Modernisering paa Stationer.*

I 1942 vil der blive foretaget en Nymontering af Ventesele og Restaurant i Hovedbygningen paa *Københavns Hovedbanegaard*.

I 1941 er paabegyndt en fuldstændig Ombygning og Modernisering af Hovedbygningen paa *Roskilde Station*. Dette Arbejde agtes fortsat i 1942.

Den i 1940 paabegyndte Ombygning og Modernisering af Hovedbygningen paa *Næstved Station* vil blive fuldført i 1942.

I Hovedbygningen paa *Esbjerg Station* er der i 1941 foretaget en Ombygning og Forbedring af Kontorlokalerne. I 1942 agter man i Fortsættelse heraf at

paabegynde en Ombygning og Modernisering af Ventesele m. v. samme Sted.

Den i 1941 paabegyndte Ombygning og Modernisering af Hovedbygningen paa *Herning Station* agtes fuldført i 1942.

Moderniseringen og Udvidelsen af Hovedbygningen paa *Hjørring Station* ventes ligeledes i det væsentlige fuldført. Stationen vil delvis blive taget i Brug som Fællesstation i Begyndelsen af 1942 ved Indføring af Hørby Banen.

Moderniseringen af Hovedbygningen paa *Faarup Station* vil blive fuldført.

Der er i 1941 paabegyndt og fuldført en Ombygning af Toiletterne i Hovedbygningen paa *Aarhus H. Station*. I 1942 agtes der gennemført en Forbedring af Restaurationsforholdene samme Sted.

I *Haderslev* paatænkes Amsbanegaarden og den derværende Rutebilholdeplads nedlagt og erstattet med en Fællesstation for Statsbanerne og Bilruterne, beliggende mellem Nørregade og Teaterstien. Paa *Haderslev Vestbanegaard* agtes der samtidig foretaget en Ombygning af Spor- og Perronanlæggene og en Udvidelse af Varehuset samt en Modernisering af Hovedbygningen. Disse Arbejder ventes paabegyndt i 1942.

*Forbedring i Havneanlæg ved Overfarterne.*

Klappen ved det ene af *Færgelejerne i Frihavnen*, som er forældet, vil, saafremt de fornødne Jernmaterialer kan fremskaffes, blive udvekslet med en længere Kiap af moderne Konstruktion.

Ombygningen af *Færgelejerne i Helsingør* vil blive fortsat og forventes fuldført i 1943. Af Hensyn til Opretholdelsen af Driften maa det eksisterende Færgeleje bibeholdes, hvorfor det nye Færgeleje maa lægges Nord for dette paa det nuværende Automobilfærgelejes Plads, og dette flyttes mod Nord.

I *Kalundborg Havn* vil der med Tilskud fra Kommunen blive udført en Fornyelse og Forstærkning af Bolværket ved det sydvestre Hjørne af Anlægsbroen for Aarhus-Rutens Skibe.

Der er i 1941 paabegyndt en *Uddybning af Svajepladser og Sejlrende i Gedser*.

Dette Arbejde fortsættes og fuldføres i 1942.

*Anlægsmolen ved Knudshoved*, der har lidt stærkt under de senere Aars Isvintre, vil blive underkastet en Reparation i Forbindelse med en Uddybning ved Molen, saaledes at den under Bygning værende nye, store Isbryder vil kunne anløbe denne.

*Broer og Viadukter.*

En lige paabegyndt *Nedbrydning af 4 Broer* paa den nedlagte midtsjællandske Bane mellem Ringsted og Frederikssund — hvoriblandt en større Underføring for Hovedvej Nr. 1 ved Ortved — vil blive fuldført. Dette Arbejde udføres af langvarigt arbejdsløse med Tilskud fra Arbejds- og Socialministeriet, dels af beskæftigelsesmæssige Grunde, dels for at indvinde Jernet i Brokonstruktionerne. Samtidig skabes der Mulighed for at opnaa en af Vejmyndighederne ønsket Forbedring af Forholdene for Vejfødslen.



*Svingbroen over Aarhus Inderhavn* for Banen fra Aarhus H. til Aarhus Ø., der ikke længere er tidsvarende, vil i 1942 blive ombygget og erstattet med en fast Bro.

Ombygningen af Broen over *Vegen Aa ved Holstebro* vil blive fuldført, og en Ombygning af Broen over *Nips Aa ved Ribe*, der var tænkt udført i 1941, men som er blevet forsinket paa Grund af Vanskelighederne ved Fremskaffelse af Jern, ventes paa-begyndt og fuldført.

I Forbindelse med Vejanlæg, der udføres af de paa-gældende Vejmyndigheder med Tilskud fra Vej-fonden eller i Henhold til Beskæftigelseslovene, vil der ved Statsbanernes Foranstaltning blive udført nogle Broanlæg, blandt hvilke kan nævnes en Overføring for Løgtved—Tissø Vejen ved Svebølle Station og en Underføring for en ny Vej under Aarhus Banegaardsterræn ved Kongsvang.

Med Tilskud fra Vejkrydslovens Midler forventes i Aaret 1942 udført en Række *Vejbroer* Landet over, dels til Erstatning for eksisterende Broanlæg, som ikke længere er tidssvarende, dels til Afløsning af Niveauoverkørsler. Af saadanne Anlæg, der for Tiden er i Gang, kan nævnes: Overføringsanlæg for Køge—St. Heddinge Landevej ved Køge, Underføringsanlæg for Hovedvej Nr. 1 ved Marslev, Overføringsanlæg for Assens—Middelfart Landevej ved Kavslunde, Overføringsanlæg for Hovedvej Nr. 14 ved Hjørring, Overføringsanlæg for Viborg—Silkeborg Landevej ved Rindsholm, Overføringsanlæg for Aabenraa—Løgumkloster Landevej ved Tinglev, Overføringsanlæg for Varde—Ribe Landevej ved Sejstrup, Overføringsanlæg for Fredericia—Kolding Landevej ved Børup, Overføringsanlæg for Hovedvej Nr. 1 ved Jerne (Udvidelse), Overføringsanlæg for Hovedvej Nr. 18 ved Holstebro samt en Forlægning af Banen mellem Viborg og Ravnstrup i Forbindelse med Anlæg af en ny Ravnstrup Station, hvorved to Niveauskæringer mellem Banen og Hovedvej Nr. 16 bortfalder.

Disse og 5 øvrige under Udførelse værende Viaduktanlæg repræsenterer ialt Udgifter paa op imod ca. 14 Mill. Kroner og forventes i alt væsentligt afsluttet i Løbet af 1942. Tillige forventes ca. 14 nye Viaduktanlæg repræsenterende en samlet Udgift paa ca. 14 Mill. Kr. at blive paa-begyndt i Løbet af Aaret, herunder bl. a. for Hovedvej Nr. 10 ved Strømmen, Hovedvej Nr. 11 ved Døstrup, Hovedvej Nr. 15 ved Herning, Hovedvej Nr. 18 ved Aulum, Humlebæk—Tikøb Landevej ved Kvistgaard, Randers—Silkeborg Landevej ved Laurbjerg og for Hobro—Viborg Landevej ved Onsild. I Forbindelse med sidstnævnte Anlæg, til hvilket der ydes Tilskud fra Arbejds- og Socialministeriet, foretages en ca. 2 km lang Forlægning mod Øst af Banen, hvilket bl. a. medfører, at der maa tilvebringes en ny Station i Onsild.



## FAGBLADSÆNDRINGER I SVERIGE OG NORGE

Svensk Jernbaneforbunds Medlemsblad, *Signalen*, der hidtil er udkommet hver Uge i Dagbladsformat og -udstyr, har fra Nytaar skiftet Udseende, idet det er gaaet over til Tidsskriftformat, ca. 1 cm højere og bredere end Dansk Lokomotiv Tidende. Det nye Blad er 20-sidigt, det er gennemillustreret med Billeder i Fotogravuredybtryk og fremtræder som et virkeligt flot Tidsskrift, det er en Glæde at tage i Haanden. Bladet redigeres fremdeles under Knud Lånströms kyndige Ledelse, hvis Navn borger for Indholdet. Vore svenske Kammerater vil sikkert sætte Pris paa deres nye Fagblad; ogsaa vi ønsker tillykke med Forandringen.

I det første Nr. af det nye Blad ser vi, at vor gode Ven A. *Borgstedt* blev stærkt hyldet ved sin Fratræden fra den mangeaarige Tillidsmandsvirksomhed.

Sammen med andre i Løbet af 1941 fratraadte Tillidsmænd var Borgstedt og alle tidligere Tillidsmænd, der har Pension fra Forbundet, indbudt til en Festlighed, hvor de i Aarets Løb fratraadte fik en Erindringsgave. Senere fik Borgstedt af Lokomotivpersonalets Distriktsorganisation overrakt et efter Illustrationen i „Signalen“ at dømme yderst vellignende malet Portræt af ham selv.

Til Borgstedts Efterfølger som 2. Formand i Svensk Jernbaneforbund er valgt J. *Sjöberg*, der var Sekretær i det tidligere Lokomotivmandsforbund og ved Sammenslutningen gled over i Jernbaneforbundet som 2. Sekretær. Ombudsmand A. Nordin, som i Lokomotivmandsforbundet varetog Privatbanepersonalets Interesser, er derefter valgt til at beklæde 2. Sekretærposten.

For saa vidt angaar vore norske Fagfællers Medlemsblad vil der ogsaa ske Forandringer, idet baade „Norsk Lokomotiv Tidende“ og det Norske Jernbaneforbunds Medlemsblad „Jernbanemanden“ er ophørt at udkomme. Der er dog her Tale om større og langt mere omfattende Forandringer.

Samtlige norske Fagorganisationers Medlemsblade inddrages under Landsorganisationen (De samvirk. Fagforb.), der vil overtage Redaktion og Udgivelse. Denne Omlægning vil medføre en Nedsættelse af Fagbladenes Antal

til ialt 13, hvilket bevirker, at forskellige Forbund vil faa Medlemsblad sammen; f. Eks. skal Kommunalforbundet, Jernbaneforbundet, Lokomotivmandsforbundet, Postforbundet, Radiofonniens Funktionærforbund, Statstjenestemandsforbundet, Telefon- og Telegrafforbundet samt Telegrafpersonalets Landsforbund have Fagblad sammen.

Samtidig med denne Ændring er fra og med 1. Januar 1942 yderligere ialt 14 Organisationer, f. Eks. Norsk Skibsførerforbund, Kystlodsernes Landsforbund, Handelsrejsendeforbundet m. fl., tilknyttet Landsorganisationen.

Det er Meningen, at Landsorganisationen fremdeles vil udsende sit „Meddelelsesblad“, der er fælles for samtlige Medlemmer, hvortil saa kommer de 13 Fagblade, der skal være 32-sidige og udkomme 1 Gang pr. Maaned. De enkelte Fagorganisationer skal selv besørge Distributionen af Fagbladene; det er blot Redaktionen og Udgivelsen, der overtages af Landsorganisationen. Hertil skal de enkelte Organisationer bidrage med 2 Kr. pr. Medlem pr. Aar.



## JUBILÆER



Den 8. Februar 1942 kan Lokomotivfører C. Brett-schneider, Nyborg, fejre sit 25 Aars Jubilæum ved D. S. B.

Jubilaren blev ansat som Haandværker den 18. Marts 1917 og forfremmet til Lokomotivfyrbøder den 1. April 1918 med Station paa Gb. Her udførte han Tjeneste til 1. November 1935, da han fik Forfremmelsen til Motorfører II, og den 1. Oktober 1936 til Motorfører I paa Helgoland, og endelig den sidste Forfremmelse til Lokomotivfører den 1. Januar 1942 med Station i Nyborg.

Af ovennævnte kan man se, at Jubilaren hele Tiden har gjort Tjeneste i Hovedstaden, blot med den lille Afbrydelse, som nu er en Kendsgerning, og som han og hans Familie venter ikke varer ret længe. Jubilaren er

en rolig Lokomotivmand, han er en god Kammerat, aldrig bange for at sige sin Mening; han har taget meget aktiv Del i Organisationsarbejdet, idet han i længere Tid var Medlem af Bestyrelsen for Lokomotivfyrbødernes Afdeling paa Gb., ogsaa indenfor Motorførerne har han virket, idet han var Sekretær for Motorf. paa Helgoland. Afdelingerne paa Fyn ønsker dig til Lykke med Dagen og haaber, at Tiden, som kommer, maa blive lys og lykkelig. Velkommen til Nyborg.

O. K.



Onsdag den 11. Februar d. A. kan Lokomotivfører W. L. A. Jürgensen, Villa „Helle“, Fælledvej, Fredericia, fejre 25 Aars Jubilæum ved D. S. B.

Jubilaren er en kendt Personlighed mellem Kolleger og Medansatte, han har gentagne Gange været valgt til Tillidshverv indenfor Afdelingerne her, disse er blevet varetaget paa bedste Maade.

J. er Typen paa den gode Kollega og Medansatte, han er altid rolig og saglig og har som Følge heraf kun Venner, hvor han kommer. Paa Jubilæumsdagen vil der sikkert blive givet Udtryk herfor fra mange Sider.

Afdelingen bringer dig Hilsen paa Dagen og takker for det gode Samarbejde i de svundne Aar.

Til Lykke og dertil Ønsket om alt godt i den kommende Tid.

Ax.

Den 16. Februar kan Motorfører H. A. Dyrving, Ambra Allé 24, København, Kastrup, fejre sit 25 Aars Jubilæum ved Statsbanerne.

Jubilaren er en pligtopfyldende Jernbanemand og en god Kammerat. Afdelingen ønsker hjertelig til Lykke paa Dagen.

Aage Holst,

Enghave Motorførerafdeling.

## Taksigelse.

Min hjerteligste Tak til alle, der glædede mig paa min Jubilæumsdag.

L. P. Dyhr,

Lokomotivfører, Aarhus.

## »Lokomotivførernes Sangforening Gb.«

afholder Torskegilde Mandag den 16. Februar 1942 i Sommers Selskabslokaler, Valdemarsgade 10, Kl. 19,00 pr. Prisen er for Medlemmer Kr. 2,50 pr. Kuvert. For Med-



lemmers Børn eller Paarørende, der ønsker at deltage i Spisningen, er Prisen Kr. 5,00 pr. Kuvert.

Efter Spisningen Bal til Kl. 1,00. Medlemmernes Børn og Svigerbørn er velkomne til gratis Deltagelse i Ballet.

For ovenstaaende Pris bliver der serveret kogt Torsk, Ostesnitter, een Øl samt Kaffe.

Husk Brødmærker og Smørmærker.

Bestyrelsen.

### Juletræsfest.

D. L. F. Afdelinger i Esbjerg holdt Lørdag den 10. Januar en særdeles vellykket Juletræsfest. Kl. 16 marcherede ca. 100 glade Børn til Tonerne af Lokomotivfolkenes March ind til et festligt Juletræ. De blev underholdt paa forskellig Maade, først af Nissefar med Gaver i Sække og Godteposer, der uddeltes, dernæst vistes en meget morsom Tegnefilm, og sluttelig dansedes der til Kl. 20. Derpaa fulgte Bal for de voksne til Kl. 1.

Lokomotivpersonalet takker for Velvillie og Forstaaelse fra Lokomotivmestrenes Side med Hensyn til Ordningen af Tjenestefriheden. Alle, som ønskede det, havde faaet fri til Festen.

Paa Festudvalgets Vegne  
S. Jørgensen.

### Lokomotivfører Viggo Bach, Aalborg,

blev begravet Søndag den 18. Januar fra det gamle Kapel i Aalborg. Et meget stort Følge viste Familien sin Deltagelse. Det var væsenligt Jernbanefolk fra Aalborg og Omegn, men ogsaa fra en stor Del af det øvrige Jylland var der Repræsentanter. Dansk Lokomotivmands Forenings Aarhus Afdelinger mødte med Fane; der var Faner fra Randers—Hadsund og Thisted Privatbaner, Aalborg var repræsenteret med Faner saavel fra Trafiksom Lokomotivafdelingen og tillige en af Smedenes Klubfaner. Et Væld af skønne signerede Kranse og Blomster dækkede det store Gulv i Kapellet. Præsten holdt en smuk og dybtfølt Tale om Afdøde og hans Ansvar. Lokomotivfører P. Østergaard bragte ved Kisten Afdøde en inderlig Tak for godt Kammeratskab fra saavel Dansk Lokomotivmands Forbund som Medansatte ved Aalborg Privatbaner.

En Broder til Afdøde takkede paa Familiens Vegne for den store Deltagelse.

L. Poulsen.



#### Afsked:

Lokomotivfører C. J. Ramkilde, Aarhus, efter Ansøgning paa Grund af Alder med Pension fra 30.—4.—42.

#### Dødsald:

Lokomotivfører H. V. Madsen, Kbhavns Godsbgd., den 12.—1.—42.



### Gennemført sin Tur trods Brud paa begge Haanded.

Under Kørslen mellem Næstved og Slagelse benyttede Lokomotivfører H. P. Rasmussen, Sg., et Ophold paa Hyllinge St. til at efterse noget oppe i Tenderen. Under dette Arbejde snubede han paa den isbelagte Jernplade, han faldt ud over Tenderen og ned paa Perronen. I Faldet greb Rasmussen for sig og var saa uheldig at brække begge Haanded; men trods dette vilde han forblive paa Maskinen til Slagelse. I Dalmose anlagde en telefonisk tilkaldt Læge Forbindinger, hvorefter der fortsattes. Lokomotivfyrbøderen maatte betjene Styrringen m. v., men Rasmussen holdt Udkiget og kunde i øvrigt give Anvisninger paa, hvad der skulde foretages; ved Ankomsten til Slagelse blev han indlagt paa Sygehuset.

### Den dødeligt kvæstede Lokomotivfører gik 3 km til Fods.

Det er nu fastslaaet, at Lokomotivfører Bach, der døde forholdsvis faa Timer efter Togsammenstødet paa Hadsundbanen, havde paadraget sig meget svære Kvæstelser, bl. a. havde han faaet Brystkassen knust. Naar han alligevel var i Stand til selv at kunne gaa de ca. 3 km fra Ulykkesstedet til Bælum St., skyldes dette formentlig, at han ved Sammenstødet fik et saadant Chock, at han blev ufølsom overfor de stærke Smerter, Kvæstelserne maa have foraarsaget.

Lokomotivfyrbøder Engelund, der ogsaa kom til Skade ved Uheldet, fortæller, at Lokomotivfører Bach trods sine egne Lidelser var yderst omsorgsfuld for Lokomotivfyrbøderen. Denne havde ved Sammenstødet faaet slaaet sit Ben og kunde under Vandrigen til Bælum Station vanskeligt følge med, hvorfor han sagde, at Bach godt kunde gaa i Forvejen. Bach lovede, at han skulde sende Hjælp ud; men han indprentede samtidig sin Lokomotivfyrbøder, at der i den stærke Kulde ikke kunde være Tale om at give op og lægge sig ned; det drejede sig om hele Tiden at holde sig i Bevægelse.

Det ser ud til, at den skæbnesvangre Fejltagelse paa Bælum St. desværre ikke er den første i sin Art. I Novbr. Maaned skal der fra samme Station være sendt 2 Tog afsted kort efter hinanden, det sidste skal være afsendt, inden det foranløbende var naaet næste Station. Ved en snarraadig Indgriben lykkedes det dog dengang at afværge en Ulykke.

### Esbjerg-Portør mistet begge Ben.

Den 24. Januar om Aftenen blev Portør K. J. Christensen, Esbjerg, paakørt af et Lokomotiv og fik begge Ben kørt af. Han blev i stærkt lidende Tilstand bragt paa Hospitalet. Der er Haab om at redde hans Liv.

### Dræbt af Toget i Snetykningen.

Den 28. Januar blev en Arbejdsmand, der gik i Sporet mellem Munkebjerg og Bregning, paakørt af et Godstog. Han kvæstedes saa haardt, at han døde kort efter.



*Togene standser fremtidig kun ved Stationerne.*

Paa Ryomgaard—Gerrild—Grenaabanen har de rejssende hidtil kunnet standse Togene ved de forskellige Veje langs Banen, naar blot de har stillet sig op, saa de har kunnet ses fra det kommende Togs Lokomotiv og samtidig ved Signal har tilkendegivet, at de ønskede at komme med Toget.

Dette Forhold er nu ophørt. Fra og med d. 8. Januar vil Togene kun standse paa Stationerne og ved de Holdpladser, der er forsynet med Signalmaster.

*Dobbeltspor Lunderskov—Tinglev. Sønderjysk Østkystbane.*

Foruden de foran i Bladet omtalte forskellige Anlægsarbejder til et Beløb af ialt 38 Mill. Kr. er det Tanken at lave Dobbeltspor mellem Lunderskov og Ting-

lev; Lovforslag herom er forelagt i Folketinget. Det er dog kun Jordarbejderne, man kan komme i Gang med — og lave færdige — idet det for Tiden ikke er muligt at skaffe det fornødne Skinnemateriale til selve det nye 2. Spor.

I Forbindelse med denne Sags Drøftelse i Folketinget har en Del Rigsdagsmænd slaaet til Lyd for Anlæg af en Bane fra Kolding langs den sønderjyske Østkyst over Haderslev—Aabenraa—Tørsbøl (Sønderborg) til Padborg.

*Rutebil gennem Jernbanebomme.*

Rutebilen fra Aarhus til Ebeltoft kørte den 25. Januar om Aftenen gennem 4 nedlukkede Jernbanebomme i Vejlbj. Bommene splintredes fuldstændigt, men Bilen naede lige netop at komme fri af Sporet, inden Toget mod Aarhus passerede Overskæringen.

**STATSBANERNES DRIFTS-INDTÆGTER OG DRIFTS-UDGIFTER**

m. v. i November Maaned 1941 samt i Tidsrummet April—November 1941 og en Sammenligning med Beløbene i de tilsvarende Tidsrum i 1940 i runde Summer.

	November Maaned		1941	
	1941	1940	Forøgelse	Formind.
Personbefordring .....	7 360 000	5 750 000	1 610 000	
Gods- og Kreaturbefordring .....	10 350 000	8 250 000	2 100 000	
Postbefordring .....	630 000	540 000	90 000	
Andre Indtægter .....	750 000	480 000	270 000	
<b>Indtægter i alt .....</b>	<b>19 090 000</b>	<b>15 020 000</b>	<b>4 070 000</b>	
<b>Driftsudgifter .....</b>	<b>15 240 000</b>	<b>13 010 000</b>	<b>2 230 000</b>	
<b>Driftsoverskud .....</b>	<b>3 850 000</b>	<b>2 010 000</b>	<b>1 840 000</b>	
Afskrivning .....	600 000	640 000		40 000
Forrentning .....	1 240 000	1 320 000		80 000
<b>Statsens Tilskud til Driften .....</b>	<b>÷ 2 010 000</b>	<b>÷ 50 000</b>		<b>1 960 000</b>

	April—November		1941	
	1941	1940	Forøgelse	Formind.
Personbefordring .....	68 620 000	50 440 000	18 180 000	
Gods- og Kreaturbefordring .....	78 810 000	61 580 000	17 230 000	
Postbefordring .....	5 030 000	4 890 000	140 000	
Andre Indtægter .....	4 870 000	4 250 000	620 000	
<b>Indtægter i alt .....</b>	<b>157 330 000</b>	<b>121 160 000</b>	<b>36 170 000</b>	
<b>Driftsudgifter .....</b>	<b>115 120 000</b>	<b>98 210 000</b>	<b>16 910 000</b>	
<b>Driftsoverskud .....</b>	<b>42 210 000</b>	<b>22 950 000</b>	<b>19 260 000</b>	
Afskrivning .....	4 800 000	5 150 000		350 000
Forrentning .....	10 240 000	10 510 000		270 000
<b>Statsens Tilskud til Driften .....</b>	<b>÷ 27 170 000</b>	<b>÷ 7 290 000</b>		<b>19 880 000</b>

Indtægten af *Personbefordringen* er i Forhold til November 1940 steget med ca. 1,6 Mill. Kr.

Indtægten af *Godsbefordringen* er i Forhold til November 1940 steget med ca. 2,1 Mill. Kr., og forskellige *andre Indtægter* er i Forhold til November 1940 steget med ca. 360 000 Kr.

Alt i alt er *Driftsindtægterne* steget med ca. 4 Mill. Kr.

De *egentlige Driftsudgifter* er steget med ca. 2,2 Mill. Kr. Stigningen skyldes i det væsentlige forøgede Lønnings- og Brændselsudgifter.

Hvis man regner med en tilsvarende ekstraordinær Afskrivning som i Fjor, bliver det samlede Resultat af Driften samt Afskrivning og Forrentning, at der var et Underskud i November Maaned i Fjor paa ca. 1 950 000 Kr. og i Aar et Underskud paa ca. 1 500 000 Kr.



*Tvinger Oliemanglen Privatbanerne til yderligere Indskrænkninger?*

60 pCt. af Privatbanernes reducerede Drift køres med Motorvogne. Men da Beholdningerne af Benzin og Dieselolie stadigt svinder ind, staar Privatbanerne muligvis overfor yderligere Indskrænkninger af Trafiken, idet der ikke findes Lokomotiver nok til at bestride den nuværende Køreplan. 60 Privatbaner raader over 200 Lokomotiver, og da hver Bane skal have mindst 1 Lokomotiv i Reserve, er det samlede Tal i Virkeligheden kun 140, og flere af disse er i en mindre god Tilstand.

*Privatbaneportør indstillet til Carnegie-Belønning.*

Umiddelbart før Nytaar var en Dame ved at stige paa Toget paa Højby Station, netop da der blev sat i Gang. Ved Rykket mistede hun Ligevægten og faldt ned mellem Perronen og Toget. Hun faldt saa uheldigt, at den paagældende Vogns Hjul gik over det ene Ben, som senere blev amputeret ved Knæet. Den fungerende Stationsbestyrer, Portør Christensen, sprang til og fik med

Fare for sit eget Liv Damen hjulpet op, inden den næste Vogn i Toget naaede hende. Det menes, Portøren vil blive indstillet til Belønning af Carnegie-fonden.

*Sogneraad forhindrer en Tjenestemand i at faa Godtgørelse for dobbelt Husførelse.*

En Overportør, som var forflyttet til Tommerup, men ikke kunde faa Lejlighed der, havde anmodet Sogneraadet om en Attest for Boligmangelen. Skønt Sogneraadet ikke kunde anvise den paagældende nogen Lejlighed, nægtede det at udstede Boligattesten. Overportøren maa saaledes føre Hus paa 2 Steder uden at kunne faa Godtgørelse for dobbelt Husførelse.

*Gummimanglen truer Rutebiltrafikken.*

Selv om Generatorerne kan erstatte Benzinen, er der i Øjeblikket intet, som kan erstatte Gummien, og da Automobilringene paa Grund af den stærke Belastning og tiltagende Slid stadigt bliver daarligere, er det muligt, at en Del Rutebiler maa holde op med at køre.

**Skive**

**Skive Andelsslagteris PØLSEFABRIK**

fremstiller fineste statskontrollerede  
**PØLSER OG FEDEVARER**

Forsendes overalt

Tel. 1010 (3 Lin.)

**TØRV**

Ved Indkøb af TØRV tilbydes sag-  
kyndig 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 Høy, 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

REDAKTION: Soph. Jensen og E. Kuhn, førstnævnte ansvarshavende. 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.