



23. AARG. N^o 23

REDIGERET AF C. M. CHRISTENSEN

2. DECEMBER 1923

LILLEBÆLTSBROEN

§ 2.

Reglerne i Forordning af 5. Marts 1845 kommer til Anvendelse paa de Ekspropriationer, som nødvendiggøres ved de i denne Lov omhandlede Anlæg.

§ 3.

De Grunde, der anvendes til de af Loven omfattede Anlæg eller forbeholdes til senere Udvidelser af samme, fritages, saa længe de benyttes til dette Ojemed, for alle Skatter, Afgifter og Byrder, og de paa Grundene til Statsbanernes Brug opførte Bygninger fritages indtil videre for alle Skatter, Afgifter og Byrder til Staten. Brugen af stemplet Papir eftergives for alle Overenskomster og Forskrivninger, der udfærdiges i Anledning af de i nærværende Lov omhandlede Foranstaltninger. Endvidere bortfalder Afgifter til Stat og Kommune i Anledning af de i Forbindelse med Anlæggene m. v. staaende Ejendomsoverdragelser. For de Materialer, der anvendes til Anlæggene, kan der tilstaa Toldfrihed.

§ 4.

Bestemmelserne i Lov Nr. 105 af 18. April 1910 om Jernbaneskyld, jfr. Lov Nr. 528 af 4. Oktober 1919, kommer til Anvendelse paa de her omhandlede Anlæg.

§ 5.

De nødvendige Beløb til de i denne Lov nævnte Arbejders og Foranstaltningers

§ 1.

Ministeren for offentlige Arbejder be-
myndiges til for Statskassens Regning at
lade opføre en dobbeltsporet Højbro over
Lillebælt med de nødvendige Forlægning-
er af Banelinierne i Jylland og paa Fyn
samt i Forbindelse dermed

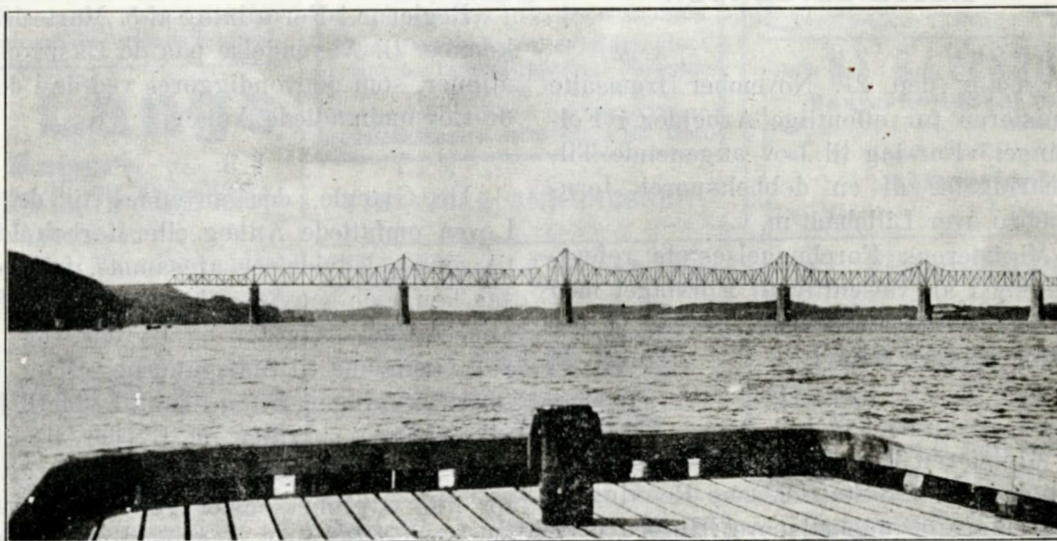
1. at lade opføre en ny Station ved Fredericia, delvis indrettet til Gennemkørsel samt foretage de deraf følgende Forlægninger af de bestaaende Banelinier,
2. at lade Broen forsyne med et dobbeltsporet Hængefærgelanlæg til Overførelse af den almindelige Vejførdse og
3. at lade nedlægge:
Færgefarten Strib—Fredericia,
Strib Station og
Banelinien Middelfart—Strib.

Gennemførelse bevilges paa de aarlige Finanslove, og Finansministeren bemyndiges til, efterhaanden som der bliver Anvendelse derfor, at tilvejebringe de fornødne Beløb — herunder til Arealerhvervelser — ved Overdragelse til Kongeriget Danmarks Hypotekbank af hertil svarende Statsbaneobligationer, som udstedes af Ministeren for offentlige Arbejder paa Statsbanernes Vegne.

Obligationerne, som fritages for enhver Afgift, forrentes og afdrages af Statsbanerne, men forsynes af Finansministeren med Paategning om, at Staten overtager fuld Garanti for Kapital og Rente.

Vognpark paa Fyn, men medfører ogsaa Vanskeligheder ved Togforbindelsen mellem Landsdelene, foruden at den er til Ulempe for alle de rejsende, der skal passere Bæltet, hvilke Ulemper selvsagt føles mere og mere, efterhaanden som Antallet af rejsende stiger. Det skal i denne Forbindelse anføres, at der i sidste Driftsaar er befordret ca. $\frac{3}{4}$ Million betalende rejsende over Lillebælt, hvilket er omtrent det tredobbelte af Antallet for 25 Aar siden, da Spørgsmaalet om et Broanlæg sidste Gang var fremme.

For Tiden føres der dagligt 34 ordinære Tog over Lillebælt, og man er naaet til Maximum af Anlæggenes Ydeevne, naar Trafikken skal foregaa paa fyldestgørende Maade. Under Krigen var Trafikken vel en Del større end nu, men Følgerne var da ogsaa Forsinkelse og



Rentefod, Tilbagebetalingsbstemmelser og Obligationernes øvrige Indhold samt Vilkaarene for deres Overdragelse til Hypotekbanken fastsættes af Finansministeren efter Forhandling med Ministeren for offentlige Arbejder.

BEMÆRKNINGER TIL LOVFORSLAGET

Lige siden Begyndelsen af Firserne i forrige Aarhundrede har der været Planer fremme om Tilvejebringelse af en fast Jernbaneforbindelse mellem Jylland og Fyn til Afløsning af Dampfærgeforbindelsen over Lillebælt, og dette Spørgsmaal er særlig traadt i Forgrunden, efter at Genforeningen med de sønderjydske Landsdele har fundet Sted.

Den nuværende Forbindelse over Lillebælt kræver ikke alene Opretholdelse af en særlig

Sammenhobning af Gods i stort Omfang, der indvirkede skadeligt paa hele Landets Toggang. Disse Ulemper skyldtes dog ikke Færgeforbindelsen alene, men ogsaa de uheldige og stærkt indskrænkede Forhold paa Fredericia Station.

Saafernt en stigende Trafik skal besørges paa tilfredsstillende Maade, vil det sikkert blive nødvendigt at forøge Toghyppigheden betydeligt, og dette kan ikke gøres uden gennemgribende Forandringer saavel af Forbindelsen over Bæltet som af Fredericia Station, der er et af de vigtigste Knudepunkter i Landets Jernbanenet.

Under disse Omstændigheder staar man overfor enten at maatte anskaffe flere Færger og udvide Færgehavnsanlæggene paa begge Sider samt udvide og forbedre Sporordningen paa Fredericia Station med de deraf følgende

Ændringer af de tilstødende Banelinier eller ved et Broanlæg at tilvejebringe en fast Forbindelse mellem Jylland og Fyn samt at anlægge en ny Person- og Rangerstation ved Fredericia. Det maa derfor overvejes, hvilken af disse to Muligheder der trafikalt og økonomisk set bør foretrækkes.

Med Hensyn til det første Alternativ skal bemærkes, at Anskaffelse af større Færger og Udvidelse af Færgehavnsanlæggene vilde medføre overordentlig store Bekostninger saavel til disse Færgers Anskaffelse som til fuldstændig Ombygning af de nuværende Færgehavne og vilde med stærkt forøgede Driftsudgifter tilmed kun forbedre Overfartsforholdene i meget begrænset Omfang, saaledes at Ydeevnen om maaske kun faa Aar atter vilde blive for ringe, hvorefter Spørgsmaalet om Rutens Forbedring paany maatte tages op til Løsning. Ydeevnens Grænse vil selvfølgelig naas endnu tidligere, hvis man holder sig til at anskaffe Færger af den for Tiden anvendte Type.

En Udvidelse af den nuværende Fredericia Station vil næppe heller tilvejebringe Forhold, der kan tilfredsstille i en længere Aarrække, thi dels er den Plads, som kan indtages til en saadan Udvidelse, ret begrænset, og dels vil man vedblive at have den for Toggangen besværlige Sammenrangering efter endt Overførelse med Færgerne.

Medens saaledes en Forbedring af de nuværende Anlæg trods store Bekostninger kun vil give en utilfredsstillende Løsning, frembyder Anlægget af en fast Jernbanebro over Bæltet sammen med Anlægget af en ny Person- og Rangerstation i Fredericia ikke alene den eneste virkelig rationelle Løsning af dette for Jernbanedriftens tilfredsstillende Afvikling saa vigtige Spørgsmaal, men frembyder tillige, saaledes som det fremgaar af den nedenfor anførte Beregning, en i økonomisk Henseende særdeles gunstig Ordning.

Et Broanlæg som det nævnte vil være af den største Betydning saavel for den gennemgaaende Trafik som for den Trafik, der foregaar mellem Landsdelene. I saa Henseende kan først fremhæves den Bekvemmelighed, det vil være for de rejsende at undgaa de ubehagelige Omstigninger i Fredericia og Strib, dernæst den Besparelse i Befordringstiden (ca. 30 Minutter), der kan opnaas, og endelig, at man bliver fri for Afhængighed af Taage samt Strøm- og Isforhold i Bæltet, hvilke undertiden giver Anledning til Forsinkelser eller endog Standsninger af Trafikken. Den faste Forbindelses største Betydning bestaar dog først og fremmest deri, at Rutens Ydeevne vil udvikles i en overordentlig Grad, naar Toggangen mellem Jylland og Fyn, saavel for Persontogenes

som for de godsførende Togs Vedkommende kan gøres gennemgaaende.

Naar hertil kommer, at en ny Station i Fredericia, indrettet saaledes, at Togenes Rangering og Ekspedition kan foregaa hurtigt, sikkert og bekvemt, medfører yderligere Tidsbesparelser, vil man opnaa en Ordning, der vil betyde en overordentlig stor Forbedring af Forbindelsen mellem Landsdelene samtidig med, at den vil være tilstrækkelig i en saa at sige uoverskuelig Fremtid.

Udgifterne ved Broforbindelsen m. m. er paa Grundlag af de i Efteraaret 1922 gældende Priser anslaaet til ca. 32,0 Mill. Kr. foruden Udgifterne til Arealerhvervelse. Disse Udgifter kan formentligt rent skønmæssigt anslaaes til ca. 1 Mill. Kr. Endvidere anslaaer man Udgiften til Anlægskapitalens Forrentning under Arbejdets Udførelse til ca. 5 Mill. Kr., hvorimod man ikke har fundet Anledning til her at regne noget Kurstab, dels fordi det er usikkert om et saadant i det hele taget vil opstaa, dels fordi man savner tilstrækkeligt Holdepunkter til at fastsætte dets eventuelle Størrelse.

Den samlede Udgift ved Anlægget maa heretter antages at blive $(32 + 1 + 5 =)$ ca. 38 Mill. Kr.

Ved Broanlægget frigøres imidlertid følgende Værdier, der rent skønmæssigt vil kunne ansættes saaledes:

5 Færger	ca. 2,0 Mill. Kr.
Lokomotiver og Vogne	- 1,0 — —
Indvundne Værdier ved Nedlæggelsen af en Del af Fredericia Station	- 0,1 — —
Ialt ca. 3,1 Mill. Kr.	

Da det frigjorte Materiel vil kunne finde Anvendelse ved andre Overfarter (Helsingør, Odde-sund og Sallingsund) og derved spare Udgiften til Anskaffelsen af nyt Færgemateriel, som det ellers vilde blive nødvendigt efterhaanden at anskaffe, bliver den virkelige Udgift ved Broanlægget kun ca. 34,9 Mill. Kr.

Med Hensyn til de økonomiske Fordele, som Anlægget af en fast Jernbanebro over Lillebælt vil frembyde, bemærkes, at Bevarelsen af de nuværende Overfartsforhold utvivlsomt vil nødvendiggøre Anlæg af et 4de Færgeleje haade i Fredericia og Strib, Anskaffelse af endnu en Færge samt omfattende Udvidelser af Strib og Fredericia Stationer.

I alt vil det, hvis Broen ikke bygges, blive nødvendigt at foretage Anskaffelser og Udvidelser til et Beløb af ca. 8,7 Mill. Kr., nemlig:

Udvidelse af Fredericia Station paa det nuværende	
Sted	ca. 3,0 Mill. Kr.
At overføre ca. 3,0 Mill. Kr.	

	Overført ca. 3,0 Mill. Kr.	
Sporudfletning for Dobbelts- sporet Fredericia—Vejle..	- 0,6	— —
Udvidelse af Strib Station ..	- 2,5	— —
Anlæg af nye Færgelejer i Fredericia og Strib	- 1,1	— —
Anskaffelsen af en Færge ..	- 1,5	— —

I alt ca. 8,7 Mill. Kr.

Hertil kommer Udgifterne ved de fornødne Arealerhvervelser, der rent skønsmæssigt anslaaes til ca. 0,5 Mill. Kr., hvorhos Omkostningerne — ca. 0,8 Mill. Kr. — ved Anlægskapitalens Forrentning i Byggetiden ligeledes bør tillægges. De samlede Udgifter ved Udvidelse af de bestaaende Anlæg vil da udgøre ca. 10 Mill. Kr.

Naar dette Beløb fradrages ovennævnte egentlige Anlægsudgifter, ca. 34,9 Mill. Kr., fremkommer der en Rest paa ca. 24,9 Mill. Kr. som det Beløb, der vil være at regne med i Spørgsmaalet om Anlæggets Rentabilitet. Til dette Beløbs Forrentning vil man have Forskellen mellem Udgifterne ved Færgedrift og Udgifterne ved Broforbindelsens Vedligeholdelse og Drift.

Disse Udgifter kan, hvis man gaar ud fra en Kulpris af ca. 30 Kr. pr. t, anslaaes saaledes:

Udgifter til Færgedriften:

Sofartsvæsenets Udgifter	ca. 1,4 Mill. Kr.	
Nuværende Udgifter til Drif- ten af Strib Station samt de Udgifter til Drift af Fredericia Station, der vedrører Færgefarten	- 0,8	— —
Forøgelsen af Driftsudgifter ved projekterede Udvidel- ser, saafremt Forbindelsen vedvarende skal baseres paa Færgedrift	- 0,6	— —

I alt ca. 2,8 Mill. Kr.

Udgiften til Driften af en fast Bro:

Broens Vedligeholdelse	ca. 0,1 Mill. Kr.	
Driften af den forøgede Ba- nelængde paa Strækningen Kauslunde—Fredericia ...	- 0,3	— —

I alt ca. 0,4 Mill. Kr.

Der vil altsaa fremkomme en aarlig Driftsbesparelse i Tilfælde af Broanlæggets Udførelse af ca. 2,4 Mill. Kr., hvilket i Forhold til ovennævnte Sum af 24,9 Mill. Kr. repræsenterer ca. 10 pCt. aarlig til Forrentning og Amortisation.

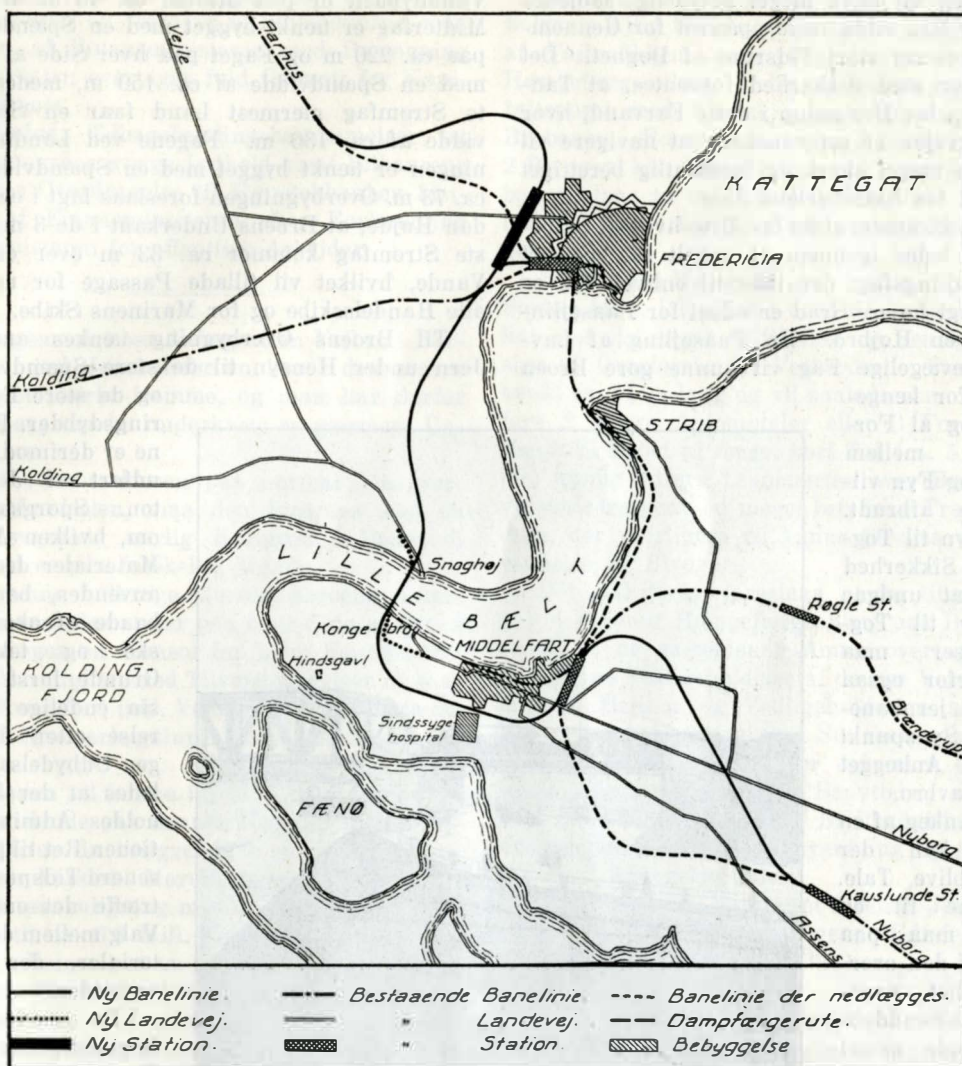
I foranstaaende Opgørelse er ikke regnet med det Tab i Indtægt, som Nedlæggelsen af

Strib Station vil medføre, idet dette Tab rigeligt ækvivaleres ved Besparelser i Personaleudgifter med Hensyn til en Del Tog- og Lokomotivpersonale som Følge af, at Broanlægget medfører en kortere Befordringstid og tillader en bedre Udnyttelse af dette Personale, end Tilfældet er nu.

Som foran nævnt var Ulemperne ved Dampfærgeforbindelsen mellem Jylland og Fyn allerede i Firserne i forrige Aarhundrede saa følelige, at der af Statsbaneanlæggene blev foretaget omfattende Undersøgelser for at konstatere Muligheden for Bygningen af en Bro over Lillebælt. Siden da har Statsbanerne arbejdet med Opgaven, og der har i Aarenes Løb været udført en Række Projekter, idet man stadig har taget Hensyn til de ved andetsteds udførte store Broanlæg indvundne Erfaringer og til de rent tekniske Fremskridt, som efterhaanden har fundet Sted.

Det Forslag, som nu forelægges, forudsætter, at den nuværende Fredericia Station nedlægges som Centralstation og erstattes med en ny, der dog ikke fjernes nævneværdigt fra Fredericia By, idet den ny Hovedbygning er tænkt lagt kun ca. 1,5 km fra Byens Midte, jvf. Plan 1. Stationen tænkes bygget som Gennemkørselsstation for Strækningerne Aarhus—Kolding og Aarhus—Nyborg, men med Rebroussement for Strækningen Kolding—Nyborg. Saafremt det engang i Fremtiden viser sig paakrævet, vil Stationen kunne udvides til Gennemkørselsstation ogsaa for den sidstnævnte Strækning. Det nuværende Dobbeltspor fra Vejle er fra et Punkt omtrent midt mellem Pjødsted og Fredericia tænkt ført mod Øst og i en Bue mod Syd saa tæt som muligt ind til Byen, hvor Stationen anlægges, og Sporet deles i to Par Dobbeltspor, hvoraf det ene Par føres mod Syd over Broen til Fyn og det andet Par i en Bue mod Vest, indtil det forenes med det nuværende Dobbeltspor mellem Fredericia og Taulov. Disse Dobbeltspor udflettes saaledes, at der ikke mellem dem finder Krydsninger Sted i Niveau. Vejskæringerne bringes ligeledes ud af Niveau med Sporene. De forskellige Sporgrupper for Rangering samt Remiseanlægget anbringes paa Stationens vestlige Side, og herfra føres et Spor til Havnen og den nuværende Station, der fremtidig er forudsat benyttet som en lokal Godsstation. Anlægget paa Jyllandssiden vil eventuelt senere kunne suppleres med et særligt Sporpar, der fra Broen føres mod Vest indtil Tilslutning med den bestaaende Bane omtrent ved Taulov, saaledes at gennemgaaende Tog mod Syd og Vest ikke behøver at føres over Fredericia.

Paa Fyn føres Banelinien fra Broen i en



stor Bue mod Øst mellem Middelfart By og Sindssygehospital og sluttes til den sydlige Ende af Middelfart St. Fra den nordlige Ende af Middelfart St. føres Banelinien mod Sydøst, hvor den sluttes til det nuværende Dobbeltspor paa Kauslunde St. Banelinien til Strib og Strib St. nedlægges. Det samme gælder den nuværende Baneline mellem Kauslunde og Middelfart.

Ved tidligere Projekter har det været forudsat, at den nuværende Station ved Middelfart blev nedlagt og erstattet med en ny Station mellem Byen og Sindssygehospital. Da en saadan ny Station kun meget vanskelig kan faa Forbindelse med Havnebanen, og da en Flytning af Stationen ikke blot vil medføre en Forskydning af Grundværdierne i Byen, men ogsaa andre Ulemper af ren lokal Natur, foreslaar man nu den ovennævnte Ordning, der frembyder et lidt billigere Anlæg og kun medfører en uvæsentlig Forlængelse af Banelinien.

Stigningsforholdene paa de nye Banelinier overstiger intet Steds den paa de tilstødende bestaaende Linier anvendte Maksimumsstigning (8,3 pro m.).

Den faste Forbindelse over Lillebælt foreslaas herefter udført som en for Jernbanedrift indrettet dobbeltsporet Højbro — jfr. Plan 4 og 5 —, som dog for ogsaa at kunne tilfredsstille den almindelige Vejferdsels Behov suppleres med et Hængefærganlæg, hvorom nærmere nedenfor.

Det vil ganske vist være lidt billigere at bygge en lav Bro, men Hensynet til Sejladsen vil i saa Fald kræve et bevægeligt Brofag, der vil medføre Udgifter til Betjening og Sikringsanlæg; naar disse Udgifter kapitaliseres og tillægges Anlægsudgiften til den lave Bro, vil den kun blive uvæsentlig billigere end Højbroen, der i ganske anden Grad giver fri Gennemsejling for Skibsfarten. Hertil kommer, at Toggangen

over Broen vil blive meget betydelig, saaledes at en lav Bro vilde være spærret for Gennemsejling i et ret stort Tidsrum af Døgnet. Det kan derfor med Sikkerhed forventes, at Tanken om en lav Bro netop i dette Farvand, hvor det i Forvejen er ret vanskelig at navigere vil støde paa meget stærk og formentlig berettiget Modstand fra Skibsfartens Side.

Hertil kommer, at en lav Bro, hvor al Skibsfart skal ledes igennem et enkelt ret snævert Gennemsejlingsfag, der ikke til enhver Tid er frit, i langt højere Grad er udsat for Paasejlinger end en Højbro. En Paasejling af Lavbroens bevægelige Fag vil kunne gøre Broen ufarbar for længe Tid, og al Forbindelse mellem Jylland og Fyn vil da være afbrudt. Af Hensyn til Toggangens Sikkerhed og for at undgaa Aarsager til Togsforsinkelser maa man derfor ogsaa fra et jernbanemæssigt Synspunkt fraraade Anlægget af en Lavbro.

Om Anlæg af en Tunnel kan der næppe blive Tale. Ramperne til en saadan maa paa Grund af den overalt i Bæltet værende store Vanddybde begynde meget langt inde i Land og Bekostningen ved et Tunnel anlæg vilde derfor blive uforholdsmæssig stor, antagelig mere end det 3-dobbelte af de tilsvarende Udgifter ved Anlægget af en Højbro.

For Anlæg af en Højbro er de naturlige Forhold derimod gunstige, idet Bredderne paa begge Sider af Bæltet er temmelig høje.

Ifølge det foreliggende Forslag føres Broen over Bæltet ca. 400 m Vest for Kongebroen paa Fyns Side og ca. 200 m Vest for Snoghøj Færgaard paa Jyllandssiden. Bredden af Bæltet er her ca. 850 m, og Tilslutningen til Land kan ske her paa gunstig Maade; endvidere maa det efter de foreliggende Erfaringer antages, at en Bro paa dette Sted saa lidt som muligt vil blive berørt af Isen. Bunden er jævn og bestaar af fast Ler dækket af et tyndt Lag Grus.

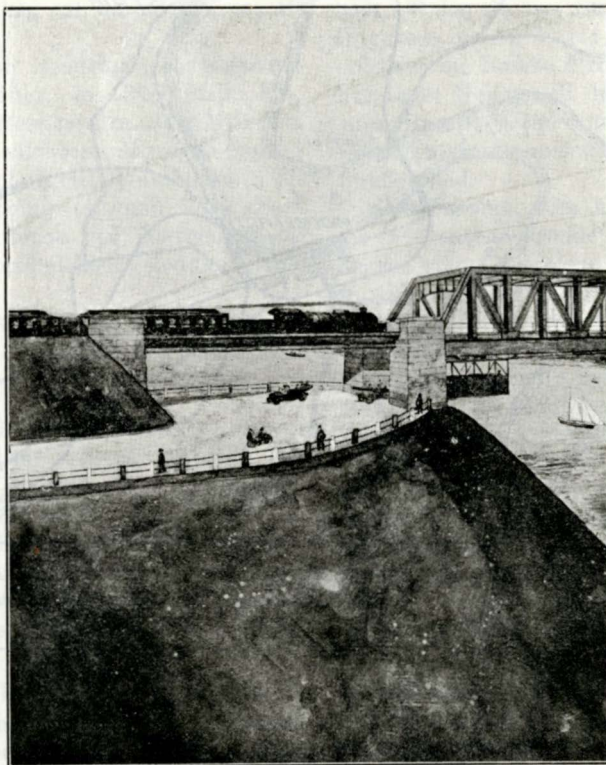
Vanddybden er paa Midten ca. 40 m. Broens Midterfag er tænkt bygget med en Spændvidde paa ca. 220 m og Faget paa hver Side af dette med en Spændvidde af ca. 150 m, medens de to Strømfag nærmest Land faar en Spændvidde af ca. 130 m. Fagene ved Landtilslutningen er tænkt bygget med en Spændvidde af ca. 78 m. Overbygningen foreslaas lagt i en saadan Højde, at Broens Underkant i de 3 midterste Strømfag kommer ca. 33 m over dagligt Vande, hvilket vil tillade Passage for næsten alle Handelsskibe og for Marinens Skibe.

Til Broens Overbygning tænkes anvendt Jern under Hensyn til de store Spændvidder og de store Funderingsdybder. Pillerne er derimod tænkt udført af Jernbeton. Spørgsmaalet om, hvilken Art af Materialer der skal anvendes, bør dog baade af økonomiske og tekniske Grunde først finde sin endelige Afgørelse efter foretagne Udbydelse, saaledes at der forbeholdes Administrationen Ret til paa et senere Tidspunkt at træffe det endelige Valg mellem de Materialer, der skal anvendes.

De sædvanlige Begunstigelser med Hensyn til Erlæggelsen af Skatter og Afgifter, som indeholdes i tidligere Love om Statsbaneanlæg, foreslaas li-

geledes indrømmet over for de her omhandlede Anlæg m. v., hvorhos Bestemmelserne i Lov Nr. 105 af 18. April 1910 om Jernbaneskyld, jfr. Lov Nr. 528 af 4. Oktober 1919, foreslaas bragt til Anvendelse paa disse.

Med Hensyn til Midlerne til de heromhandlede Arbejders og Foranstaltningers Gennemførelse forudsættes det, at Finansministeren bemyndiges til, efterhaanden som der bliver Anvendelse derfor, at tilvejebringe de fornødne Beløb — herunder til Arealerhvervelser — ved Overdragelse til Kongeriget Danmarks Hypotekbank af hertil svarende Statsbaneobligationer, som udstedes af Ministeren for offentlige Arbejder paa Statsbanernes Vegne.



Obligationerne, som fritages for enhver Afgift, forrentes og afdrages af Statsbanerne, men forsynes af Finansministeren med Paategning om, at Staten overtager fuld Garanti for Kapital og Rente.

Rentefod, Tilbagebetalingsbestemmelser og Obligationernes øvrige Indhold samt Vilkaarene for deres Overdragelse til Hypotekbanken fastsættes af Finansministeren efter Forhandling med Ministeren for offentlige Arbejder.

Spørgsmaalet om Anlæg af en Vejbro i Forbindelse med Jernbanebroen har i den senere Tid været stærkt fremme, og man har derfor ladet Spørgsmaalet underkaste en nærmere Undersøgelse.

Skal Jernbanebroen paa normal Vis overføre Vejfærdselen, maa den forsynes med en dertil svarende særlig Kørebane. Dette vil kunne gøres paa forskellig Maade.

Man kan udkrage Jernbanebroens Tværbjælker, saaledes at der paa hver Side af Broen tilvejebringes en Konsol for hver Færdselsretning. Merudgiften ved Tilvejebringelsen af saadanne Konsoller, inkl. Vejarbejder og Forstærkning af Brooverbygningen, anslaaes til ca. 5,9 Mill. Kr.

Vejbanen vil kunne føres op over Jernbanebroen, hvilende paa dennes Hoveddragere; Vejbanen bliver da beliggende i en Højde af ca. 41 m over Vandet. Merudgiften ved denne Ordning i Sammenligning med en ren Jernbanebro anslaaes til ca. 6,6 Mill. Kr. (inkl. Udgiften til fornødne Vejramper m. m.). Endvidere kunde man gøre Broen bredere og anbringe Kørebanelen ved Siden af Jernbanen. Merudgiften ved en saadan Ordning inkl. Vejarbejde og Forstærkning af Broens Over- og Underbygning m. v. anslaaes til ca. 6,5 Mill. Kr.

Endelig kunde man bygge en særlig Vejbro ved Siden af Jernbanebroen paa fælles Piller. Merudgiften herved anslaaes til i alt ca. 10 Mill. Kr., inkl. Udgiften til de fornødne Vejramper m. v.

Saa vidt vides, overføres der for Tiden over Lillebælt aarlig ca. 20 000 Stykker Motorkøretøjer foruden et ganske uvæsentlig Antal andre Køretøjer. Afgiften for disse Køretøjers Overførsel kan i Gennemsnit anslaaes til ca. 5 Kr. pr. Stk. svarende til en aarlig Afgift paa i alt ca. 100 000 Kr. Med en Stigning af Køretøjernes Antal paa 100 pCt. til ca. 40 000 Stk., kan der kun paaregnes en aarlig Afgift paa ca. 200 000 Kr., og der synes saaledes ingen Udsigt til en blot nogenlunde rimelig Forrentning af Udgiften til et almindeligt Vejbroanlæg, hvorfor man ikke mener at burde stille Forslag herom.

Imidlertid vil Jernbanebroen paa en forholdsvist billig Maade kunne tjene til Overførelse af Vejtrafikken, naar den forsynes med et Hængefærgeanlæg. Dette vil kunne gøres dobbeltsporet med Køreskinneerne ophængt under Brobanen. Forsynes det med 2 Motorvogne og 2 Bivogne, kan Merudgiften ved et saadant Anlæg anslaaes til ca. 1,8 Mill. Kr., inkl. de fornødne Vejarbejder og Ændringer af Broanlægget.

Saadanne Hængefærger haves forskellige Steder, bl. a. i Tyskland over Kielerkanalen, og har vist sig meget driftssikre og hensigtsmæssige til Overførelse af Vejfærdsel. Færgeren er tænkt ca. 11 m lang og vil saaledes kunne overføre 2 større Automobiler eller 3 Fordvogne. Den vil i Løbet af meget kort Tid (ca. 5 Minuter) kunne udføre Transporten over Bæltet, og vil saaledes have en meget betydelig Transportevne, der yderligere vil kunne forøges ved Anvendelse af Bivogne.

Det skal derfor foreslaas, at der tilvejebringes et saadant Hængefærgeanlæg paa Betingelse af, at de pagældende Amter overtager den fremtidige Vedligeholdelse af de nye Vestykker, medens Driften og Vedligeholdelsen af selve Hængefærgeren overtages af Statsbanerne.

Man forudsætter, at der opkræves en passende Afgift for Færgens Benyttelse, saaledes at der foruden Dækning af Driftsudgifterne tillige opnaas en rimelig Forrentning og Amortisation af Anlægskapitalen.

Om Sagen, der har været forelagt Jernbaneraadet, har dette afgivet følgende Udtalelse den 16. November 1923.

Til Ministeren for offentlige Arbejder.

I et i Gaar afholdt Jernbaneraadsmøde har Generaldirektøren for Statsbanerne og Chefen for Statsbanernes Baneafdeling forelagt Raadet Planer angaaende Bygning af en Bro over Lillebælt og om nye Jernbaneanlæg i Tilslutning dertil.

Paa det saaledes givne Grundlag skal Jernbaneraadet fremsætte følgende Udtalelse om den almindelige trafikmæssige Betydning af disse Planers Gennemførelse og om Sagens økonomiske Betydning for Statsbanerne.

Der er i Jernbaneraadet Enighed om, at Gennemførelsen af de paatænkte Anlæg maa anses for et meget betydeligt Fremskridt i trafikmæssig Henseende, og at Genforeningen med de sønderjydske Landsdele har givet Ønskerne om disse Planers Gennemførelse forøget Vægt. En Broforbindelse over Lillebælt vil medføre en væsentlig Forkortelse af Rejsetiden og fritage de rejsende for de Ubønhageligheder, som Omstigningerne og Færdselen mellem Færger og Tog medfører ved denne korte Færgefart. Broen

med tilsluttende Jernbaneanlæg faar i trafikmæssig Henseende samme Ydeevne som Statsbanernes øvrige Strækninger paa denne Hovedbane, medens Opretholdelsen af Færgefarten — selv med en Udvidelse af de nuværende Anlæg — betyder en Nedsættelse af Kapaciteten og derfor vil berede Vanskeligheder ved en Trafikforøgelse, hvad enten denne bliver permanent eller af periodisk Karakter.

Hvad den økonomiske Side af Sagen angaar, har Raadet faaet Oplysning om, at selve Anlægget, indbefattet Linieforlægningerne og ny Stationsbygning i Fredericia, vil medføre en Udgift paa ca. 32 Mill. Kr. foruden Ekspropriationsudgifterne, der anslaaes til ca. 1 Mill. Kr. Hertil kommer Renter af Anlægskapitalen i Anlægstiden, der er anslaaet til ca. 5 Mill. Kr. Anlægget er af Statsbanerne paatænkt udført i Løbet af 8—10 Aar. Fra Statsbaneledelsens Side er det ved Forelæggelsen af Sagen stærkt fremhævet, at det, hvis man ikke beslutter sig til Opførelsen af en — Jernbanebro over Lillebælt, maa paaregnes at være nødvendigt i en nær Fremtid at gaa til en meget betydelig Udvidelse af Færgeanlægene og dermed i Forbindelse staaende Sporanlæg ved Strib og Fredericia, saafremt den stigende Trafik skal kunne besørges paa tilfredsstillende Maade. Disse Anlæg, der anslaaes til en Udgift af ca. 10 Mill. Kr., formes i alt væsentligt at kunne spares, naar der nu træffes Bestemmelse om at bygge Broen, idet man i saa Fald maa finde sig i de Vanskeligheder og Ulemper, som vil være en Følge af Manglerne ved de nuværende Færgeanlæg. Driftsudgifterne ved Færgeforbindelsen Strib—Fredericia er af Statsbanerne opgjort til 2,2 Mill. Kr. aarlig, og disse vil ved den nævnte Udvidelse stige til 2,8 Mill. Kr., medens de aarlige Udgifter til Jernbanebroens Vedligeholdelse og Driften af Strækningen Middelfart—Fredericia er beregnet til 0,4 Mill. Kr. Der vil saaledes fremkomme en Besparelse paa ca. 2,4 Mill. Kr. aarlig. Optages der til Anlægget af Broen et 5 pCt. amortisabelt Jernbanelaan paa 40 Mill. Kr., idet der maa regnes med et ikke helt ringe Kurstab, vil Besparelsen altsaa andrage 6 pCt. af Anlægskapitalen, som ovenfor nævnt, spare ca. 10 Mill. Kr. til nye Færgeanlæg m. v.

Efter det saaledes oplyste finder Jernbaneanraadet det økonomisk forsvarligt at gaa til Opførelse af en Bro over Lillebælt efter det af Statsbanerne udarbejdede, for Raadet forelagte Projekt og kan anbefale, at der allerede nu gives fornøden Lovhjemmel dertil. Jernbaneanraadet forudsætter herved, at der lægges en fast Plan for Arbejdets Udførelse i Anlægsperioden. Det er paa Raadets Foranledning oplyst, at den Del af Materialerne til det samlede Anlæg, der nødvendigvis maa købes i Udlandet, vil andrage

en Udgift paa ca. 7 Mill. Kr. eller, saafremt Bearbejdelse af en Del af disse foretages i Udlandet, ca. 11 Mill. Kr. Disse Beløb vil imidlertid først komme til Udbetaling i de sidste Aar af Anlægsperioden. Derimod anser Raadet det for særdeles heldigt, at Jordarbejdet, Bygning af Bropillerne, Jernbanestationen i Fredericia m. m. kan paabegyndes snarest muligt.

Et Medlem af Raadet (Ejsing) ønsker at udtale:

Skønt jeg kan være enig i, at Lillebæltsbroen kan være en Vinding trafikmæssigt set, maa jeg dog fremsætte følgende Indvendinger:

Efter det foreliggende kan jeg ikke bedømme Rigtigheden af de fremsatte Tal. Navnlig har der slet ingen Begrundelse foreligget for Nødvendigheden af at anvende 10 Mill. Kr. til Forbedring af Færgeforholdene, dersom Broen ikke bygges. At de 38 Mill. Kr. skulde være tilstrækkelige, tvivler jeg om, da der næppe er taget tilstrækkeligt Hensyn til Renter og Kursen. Jeg kan derfor ikke se, at de økonomiske Forhold for Statsbanerne vil blive saa gunstige, som de burde være og er fremstillede.

Selv om jeg under andre Forhold kunde stemme for Lillebæltsbroen, maa jeg under Hensyn til Landets finansielle Tilstand, vor Krones ringe Kurs m. v., haade som Medlem af Jernbaneanraadet og Rigsdagen fraraade, at Forslag i saa Henseende fremlægges. Jeg finder det for Tiden ikke økonomisk forsvarligt at gaa til at bygge en Jernbanebro over Lillebælt.

Det tilføjes, at Raadets Medlemmer Frandsen, Hey og N. C. Jensen har været forhindrede i at deltage i Sagens Behandling.

Følgende Skrivelse er den 16. November 1923 afsendt fra Generaldirektoratet for de danske Statsbaner:

Til Jernbaneanraadet!

Paa given Anledning skal man herved i Overensstemmelse med de af Generaldirektøren og Chefen for Baneafdelingen under et i Jernbaneanraadet i Gaar afholdt Møde fremsatte Udtalelser meddele følgende:

De samlede Udgifter ved Anlægget af en dobbeltsporet Jernbane-Højbro over Lillebælt med tilhørende Linieforlægninger og Opførelse af en ny Person- og Rangerstation ved Fredericia m. v. er af Statsbanernes Baneafdeling kalkulatorisk beregnet at ville udgøre ca. 32 Mill. Kr., hvortil kommer Udgifterne ved de fornødne Arealerhvervelser — anslaaet til ca. 1 Mill. Kr. — og Renter af Anlægskapitalen under Anlægsperioden, der er tænkt at strække sig over 8 à 10 Aar, anslaaede til ca. 5 Mill. Kr., saaledes

at de samlede Omkostninger herefter anslaaes til ca. 38 Mill. Kr.

For saavidt man ikke maatte bestemme sig til Anlæg af en fast Broforbindelse, vil det efter Statsbanernes Formening være nødvendigt i en nær Fremtid at skride til Udvidelse af det bestaaende Færgeanlæg Strib—Fredericia, og Omkostningerne ved disse Udvidelser, hvorunder er indbefattet de fornødne Stationsudvidelser i Fredericia og Strib, er af Baneafdelingen ligeledes kalkulatorisk anslaaet til ca. 10 Mill. Kr. inkl. Bekostningen ved nødvendige Arealerhvervelser og Renter af Anlægskapitalen under Arbejdernes Udførelse.

Hvad Driftsudgifterne angaar bemærkes, at Udgifterne ved den nuværende Færgedrift Fredericia—Strib er opgjort til ca. 2,2 Mill. Kr. aarligt, hvilket Beløb antagelig vil forøges med 0,6 Mill. Kr., naar de ovennævnte Udvidelser er gennemførte, saaledes at de samlede aarlige Driftsudgifter ved Færgeforbindelsen kan anslaaes til ca. 2,8 Mill. Kr., medens Udgifterne til Drift og Vedligeholdelse af den faste Bro m. m. er anslaaede til ca. 0,4 Mill. Kr. aarligt.

Ved Broanlægget vil der herefter opnaas en aarlig Driftsbesparelse af ca. 2,4 Mill. Kr.

Det tilføjes, at samtlige Overslagssummer er beregnede paa Grundlag af de i Efteraaret 1922 gældende Priser, samt at man formener, at Overslaget vedrørende Anlægsgudgifterne er beregnet saa rundeligt, at der efter Baneafdelingens Opfattelse med ovennævnte Prisniveau ikke skulde kunne være nogen Fare for, at Overskridelser vil fremkomme.

De opgivne Anlægssummer omfatter alene Udgifterne til Anlæg af en Bro udelukkende til Brug for Statsbanerne.

STEDTILLÆGET

Til

Jernbaneforeningen, Dansk Lokomotivmandsforenings og Dansk Jernbaneforbunds lokale Tillidsmænd.

Fra Medlemmer, som er tjenstegørende i en Række Byer, hvor Statens Tjenestemænd er tillagt Stedstillæg efter Satserne b og c i § 84 i Lov af 12. September 1919 om Statens Tjenestemænd eller slet ikke er tillagt Stedstillæg, har Organisationerne modtaget Anmodning om at udvirke, at de opnaar Stedstillæg henholdsvis efter Sats a (450 Kr.), Sats b (330 Kr.) eller Sats c (240 Kr.). I de fleste af disse Henvendelser gives der imidlertid Oplysninger om Forhold, som er uden Betydning for Bedømmelsen af, hvorvidt der bør ydes Stedstillæg eller ikke, medens de Forhold, som (jfr. Loven) ene kommer i Betragtning — Huslejens og den

kommunale Skats Størrelse — slet ikke er oplyst eller i hvert Fald er mangelfuldt oplyst.

I den Anledning er Jernbaneorganisationernes Fællesudvalg enedes om at udarbejde en bestemt Formular, som kan benyttes af alle 3 Organisationers Medlemmer paa samme Tjenestested i Fællesskab, og som efter at være udfyldt og besvaret saa nøje i Overensstemmelse med de virkelige Forhold som muligt kan tilstilles en af de undertegnede Organisationer, der foranlediger det fornødne med Hensyn til Sagens videre Behandling. Formularen rekvireres hos *Fællesudvalgets Sekretær, Assistent L. Chr. Larsen, 4. Trafiksektion, Fredericia.*

Man gør udtrykkelig opmærksom paa, at det i Henhold til Loven udelukkende er Huslejens og den kommunale Skats Størrelse, der er af afgørende Betydning. Det er altsaa unyttigt at oplyse, at Livsfornødenhederne er lige saa dyre som i de større Byer, at Opholdsstedet er særlig koldt og kræver Forbrug af meget Brændsel, at Varer, som indkøbes, maa transporteres en meget lang Vej o. s. v. Endvidere bemærkes, at Loven udtaler, at Oprykning til Sats a (450 Kr.) kun bør ske, naar og saa længe Forholdene i ganske særlig Grad taler derfor.

Paa Steder, hvor alle 3 Organisationer har Medlemmer, bør Sagen behandles af de lokale Tillidsmænd i Fællesskab, og hvor ingen Tillidsmænd findes, kan et eller flere af Organisationernes Medlemmer tage sig deraf.

Det er uden Betydning, til hvilken af Organisationerne Sagen sendes, men af praktiske Grunde bør der kun udfyldes et Skema fra det enkelte Tjenestested. For at kunne opnaa at faa Spørgsmaalet under Behandling paa det i Rigsdagen forelagte Finanslovsforslag, er det nødvendigt, at de ønskede Oplysninger indsendes snarest muligt og senest den 28. December d. A.: for Byer der ikke har Stedstillæg bedes Skemaerne dog indsendt snarest mulig.

For Jernbaneforeningen:

A. Ohmeyer.

For Dansk Lokomotivmandsforening:

Rich. Lillie.

For Dansk Jernbaneforbund:

Ch. Petersen.

NORMALISERING I LOKOMOTIV-BYGNING

Ved Otto Bendixen.

Maalbevidst Normalisering eller tilsigtet Ensartethed i Bygningen af Damplokomotiver gaar ud paa til det yderste at forøge Økonomien ved Fabrikationen saavel som i Driften.

Herom findes i Tidsskriftet »Hanomag-Nachrichten«, som udgives af Lokomotivfabri-

ken i Hannover, en interessant Artikel af Dipl.-Ingeniør Kurt Ewald, og som vi i det følgende skal gengive.

Som et Middel til at opnaa Ensartethed i Bygningen af Lokomotiver tjener afgjort *Massefabrikation*, og denne er atter kun mulig gennem Indførelse af *Fremstillingen af byttelige Dele* og den *største Begrænsning i Antallet af forskelligartede Enkeltdeler*, og hvor en tilsvarende Drifts- og Kontororganisation betragtes som selvfølgelig Forudsætninger.

Normalisering vil altsaa i Overensstemmelse hermed sige: *En Gruppe forskellige Maskiner eller Apparater er saaledes fremstillet, at der til deres Sammenbygning kun er nødvendig det mindst mulige Antal forskelligartede Enkeltdeler, og som er bygget efter Principet at kunne udveksles.*

Tanken at bygge ensartet, at normalisere, er ingenlunde ny, den har tvertimod, for kun at nævne nogle Eksempler, funden udstrakt Virkeliggørelse i Fabrikationen af Motorer og Pumper, i Elektrotekniken og Kranbygningen. I Lokomotivbygningen hersker dog, trods den allerede i 1877 i Preussen paabegyndte Indførelse af »Normal« Lokomotiver, indtil Nutiden Grundsætningen om individuel Behandling af de enkelte Typer, ofte enog af den enkelte Maskine. Først for nylig begynder man under Krigs- og Efterkrigstidens økonomiske Tryk i vidtstrakt Grad ogsaa paa dette Omraade at udnytte Fordelene ved Normalisering.

Disse *Fordele* viser sig udelukkende og uforbeholden som Virkningerne af Begrebet »Massefabrikation«. Enkeltdeler bliver kun givet i Ordre i større Mængde og efter deres Fremstilling lagt paa Lager; deres Fuldførelse er herigennem uafhængig af forekommende Ordremængde og kan ydermere tilpasses indenfor visse Grænser af Driftens Krav. Begge Forholdsregler tilsammen garanterer *den mest økonomiske Udnyttelse af Værkstedet.*

De færdige Dele opbevares i et Lager, hvorfra de straks kan tages til Brug ved Udveksling paa Stedet eller til Forsendelse. Dette muliggør *en overordentlig kort Leveringstid for nye Lokomotiver saavel som for Erstatningsdele.* Bliver Grupper af Enkeltdeler holdt paa Lager (Kedel, Rammer, fuldstændige Lokomotiver) saa resulterer det i en yderligere Forkortelse af Leveringsfristen.*) Ensartede Dele er byttelige, kan udveksles, og fordrer altsaa ringe Tilpasningsarbejde ved Samlingen. Dette betyder *gentagen Forkortelse af Leveringstid og For-*

øgelse af Økonomien. Det ringe Antal forskellige Dele betinger det mindste Behov af Modeller, Sænker, Lærer, Apparater og Skabeloner; en yderligere Forøgelse af Økonomien ved Fremstillingen er Følgen.

Det er fuldstændig i Overensstemmelse med Hensigten med Normaliseringen ogsaa at anvende Grundsætningerne for Massefabrikationen paa saadanne Lokomotiver, der som Følge af deres Egenart ikke kan optages i en Litrarække. Der maa altsaa ved Nykonstruktioner, saa vidt det paa nogen Maade er muligt, anvendes Dele fra allerede normaliserede Lokomotiver, saadanne som altsaa kan henføres til et bestemt Litra, med andre Ord, det maa være Værkstedsledelsens Maal til enhver Tid at holde det samlede Tal paa forskelligartede Tegninger og dermed nødvendige Indretninger nede paa det mindst mulige. Herved forøges Omsætningen af ensartede Dele, og Behovet formindskes paa Tegne- og Konstruktionsarbejde.

Efter ovenstaaende Fremstilling betyder det endelige Resultat af Normaliseringen for Lokomotivfabriken.

De mindst mulige Fabrikationsudgifter og den korteste Leveringstid.

I snever Vekselvirkning hermed fremkommer for Køberen eller Ejeren af Lokomotivet følgende Fordele af Normaliseringen:

Mindst mulige Lager af Erstatningsdele.

Hurtigste Udførelse af Reparationer og som Følge heraf ringe Varighed af Reparationstid og bedre Udnyttelse af Lokomotiverne, d. v. s. *Formindskelse af Lokomotivparken.*

Endeligt Resultat: *Økonomisk Lokomotivdrift.*

Disse Kendsgerninger turde være tilstrækkeligt overbevisende for Anvendelsen af normaliserede Lokomotiver og lette Afkaldet paa ofte smaa særlige Ønsker. Selvfølgelig maa der ved Konstruktionen af normaliserede Lokomotiver paa Forhaand tages i Betragtning forskellige Indretninger, som svarende til Banens særlige Art. (Overheder, Forvarmer, Belysning, Bremse, Træk- og Stødindretninger.) Ligesaa indlysende er det, at Typerne ikke skal være stivnede, men at tvertimod *begrundede* Ændringer, Fornyelser og Udførelse af Forsøg som før nævnt maa tages i Betragtning.

Tanken med Normaliseringen kræver dog principielt, at Typerne forbliver uforandrede indenfor et større Tidsrum. Forandringer maa altsaa *ikke*, som tidligere var almindeligt, *foretages løbende.* For at der ikke skal udvikle sig maa ske nødvendige Sidetyper, maa ved enhver Ændring, forsaavidt den ikke bliver anordnet som Forsøg, den oprindelige Udførelse erklæres for ugyldig.

Normaliseringen vil hovedsagelig omfatte

*) Paa Lokomotivfabriken i Hannover findes altid et stort Lager af færdige Entreprenør- og Industri-Lokomotiver lige fra 40 og op til 350 H. K. Disse er hver betegnet med et Kendingsord (Spunterei — Spulfaden — Stadtpas o. s. v.) som man kun behøver at anføre ved Bestilling eller Forespørgsel. Maskinen kan leveres omgaaende.

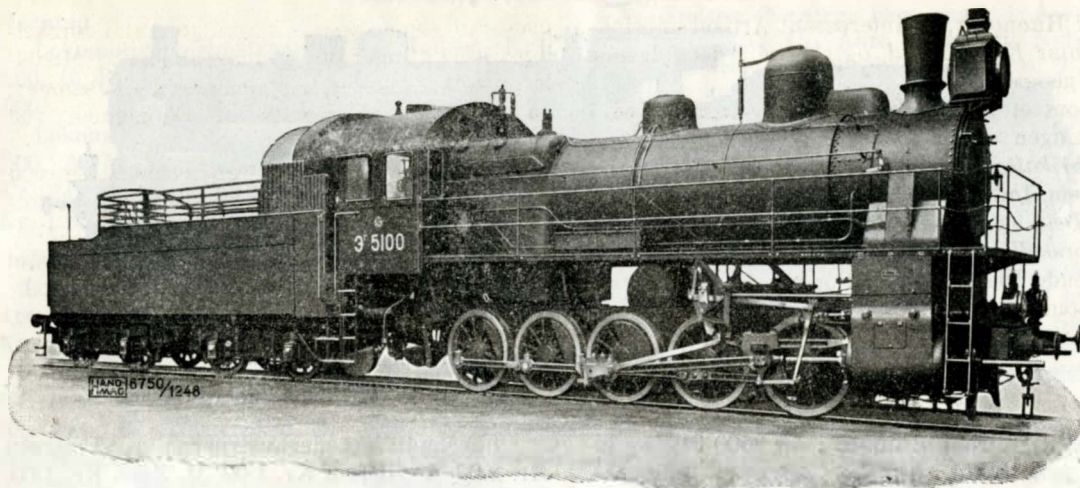


Fig. 1. E Tvilling Godslokomotiv med Overheder.

Bygget 1922 af **Hanomag** til Sovjetruslands Jernbaner.

Ved Bygningen af denne Type blev for første Gang i den tyske Lokomotivindustri Normaliseringsfremgangsmaaden virkeliggjort. Den kan betragtes som russisk Normallokomotiv, da den hidtil næsten udelukkende er blevet anskaffet af Sovjetregeringen.

saadanne Lokomotiver, som er nødvendige i et større Antal, det er frem for alt Lokomotiver til store Jernbanedirektioner.

Et Lokomotivs enkelte Dele sammensætter sig i »Gruppedele« af lavere eller højere Orden (f. Eks. Drivstænger og Drivværk) og sluttelig til en fuldstændig Type. Maalet med Normaliseringsarbejdet naas hensigtsmæssigst derigennem, at man først fører Tallet paa den højeste Gruppedel til et Minimum og fortsætter med denne Fremgangsmaade under Hensyntagen til den daværende næstlaveste indtil de mindste »Gruppedele« af de enkelte Dele.

Det drejer sig saaledes først og fremmest om *Begrænsning af Typeantallet*. Til et bestemt Anvendelsesøjemed kan, under iøvrigt samme Driftsbetingelser, een Lokomotivtype være tilstrækkelig, ligegyldig for hvilke Baner den skal være bestemt. I Aarenes Løb er dog til Opfyldelsen af eet Øjemed opstaaet et Utal af forskellige Typer, hvis Rigdom paa Form og Udseende virkelig maa betegnes som forbavsende.

Uden Tvivl har denne Tilstand virket befrugtende paa Lokomotivets hidtidige Udvikling, — for Nutiden maa den betragtes som Luksus, som vi ikke mere kan tillade os. Det er fuldstændig tænkeligt at erstatte forskelligartede Lokomotivtyper af tilnærmelsesvis samme Anvendelsesmulighed med et hensigtsmæssigt konstrueret »Standard-Lokomotiv«. Forfatteren erindrer her om Litra G 12, de tyske Rigsbaners nyeste Godstogslokomotiv, som er en Standardtype, der bliver anvendt til svær Godstogstjeneste i alle Dele af det tyske Rige. (Fig. 4). En anden Standartype er det i Fig. 1 viste E Godstogslokomotiv, som er bygget til Sovjetruslands Jernbaner.

Et andet træffende Eksempel er Litra P 8 (Fig. 3), som for Tiden fuldkommen behersker Person- og Ildtogstrafiken paa alle de tyske Rigsbaner, og som paa det fjendtlige Magters Jernbaner med Held konkurrerer med de daværende almindelige Typer. (Vi har i »Lok. Tid.« Nr. 12 og 13, 1911, beskrevet dette Lo-

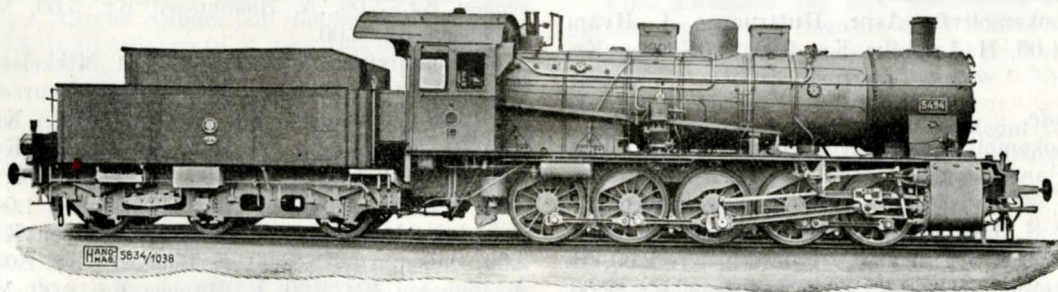


Fig. 2. E Godstogslokomotiv med Overheder.

De tyske Rigsbaners Litra G 10. Bygget af **Hanomag** 1918.

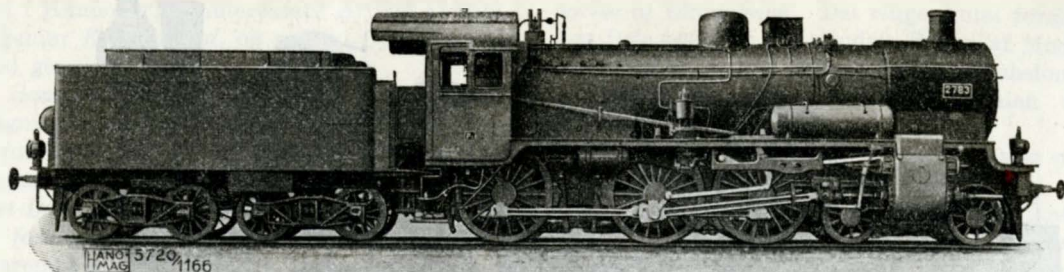


Fig. 3. 2 C Tvilling Persontogslokomotiv med Overheder.
De tyske Rigsbaners Litra P 8. Bygget af **Hanomag** 1921.

komotiv) Litra P 8 findes i ca. 3500 Stk. og løber paa tyske, franske, belgiske, italienske, tschechiske, græske, rumænske og polske Strækninger; den hører saaledes ikke alene rent tal-mæssig, men ogsaa i Udstrækning til de mest udbredte Lokomotiver i Verden. Maaske er med denne Type ubevidst for første Gang den Tanke virkeliggjort at skabe Standard Lokomotiver for store sammentrængende Banenet, saaledes som det dannes af det europæiske Fastlands normal-sporede Strækninger. I en overskuelig Tid maa dog Gennemførelsen af en saa storliniet Plan strande paa politiske Modsetninger.

(Fortsættes.)

DAMERNES INDSAMLINGSLISTE

BIDRAGSLISTE OVER INDSAMLINGEN TIL ET FORENINGSBANNER

Langaa.

Lokomotivførerhustruerne E. Nielsen Kr. 3.00, A. Laursen Kr. 3.00, S. K. Jensen Kr. 3.00, V. Nielsen Kr. 3.00, J. Morgen Kr. 3.00, J. Wollenberg Kr. 3.00, M. Zschau Kr. 3.00, A. Lysholm Kr. 3.00, M. Zachariasen Kr. 3.00.

Lokomotivfyrbøderhustruerne K. Jensen Kr. 1.00, L. Carlsen Kr. 1.00, H. Malling Kr. 1.00, M. Christensen Kr. 1.00, A. Søndergaard Kr. 1.00, L. Lokdam Kr. 1.00, S. Givskov Kr. 1.00, I. Sørensen Kr. 1.00, M. Søndergaard Kr. 1.00, M. Brunsholm Kr. 1.00, M. Anthonsen Kr. 1.00, A. Møller Kr. 1.00.

Lokomotivfb. Aspr. Hustruerne J. Hvam Kr. 1.00, H. Lysholm Kr. 1.00, C. Nielsen Kr. 1.00.

Brande.

Lokomotivførerhustruerne M. Bille Kr. 3.00, M. Rasmussen Kr. 2.00, F. Christiansen Kr. 2.00, M. Jensen Kr. 3.00, O. Christensen Kr. 2.00, S. Loft Kr. 2.00, A. Nielsen Kr. 2.00, M. Nissen Kr. 2.00, O. Petersen Kr. 2.00, R. Mikkelsen Kr. 2.00, V. Rasmussen Kr. 2.00, W. Jensen, Kr. 3.00, L. Jensen Kr. 2.00, A. Klüver Kr. 2.00, M. Staack Kr. 2.00, N. Christensen Kr. 2.00.

Lokomotivfyrbøderhustruerne V. Petersen Kr. 2.00, A. Nielsen Kr. 1.00, M. Zorn Kr. 1.00, Poulsen Kr. 1.00, Larsen Kr. 1.00, Rønnaa Kr. 1.00, E. Andreasen Kr. 1.00, Skibby Kr. 1.00, N. Nielsen Kr. 1.00, M. Jensen Kr. 2.00, Lorentzen Kr. 2.00, K. Friis Kr. 1.00, Bentzen Kr. 1.00, Christoffersen Kr. 1.00, Iversen Kr. 1.00, J. Jensen Kr. 1.00.

Slagelse.

Lokomotivførerhustruerne A. Treu Kr. 1.00, K. Lassen Kr. 1.00, L. Vedebye Kr. 1.00, R. K. Hansen Kr. 1.00, M. K. Larsen Kr. 1.00, M. Raabæk Kr. 1.00, N. P. Petersen Kr. 1.00, F. Rasmussen Kr. 1.00, F. Hansen Kr. 1.00, Engelhardt Kr. 1.00, J. Petersen Kr. 1.00, A. Petersen Kr. 1.00, L. Christensen Kr. 1.00, Ahrensberg Kr. 1.00, K. Plambeck Kr. 1.00, M. Friholt Kr. 1.00, M. Hensel Kr. 1.00, H. Jensen Kr. 1.00, N. C. Kristensen Kr. 1.00, O. Thorkildsen Kr. 2.00, C. R. V. Petersen Kr. 1.00, C. O. E. Sørensen Kr. 1.00.

Lokomotivfyrbøderhustruerne Kr. 25.00.

Viborg.

Lokomotivførerhustruerne M. Nissen Kr. 3.00, H. Møller Kr. 3.00, F. Laursen Kr. 2.00, S. Ankjær Kr. 3.00, A. Søby Kr. 3.00, N. Graver Kr. 3.00, A. Olsen Kr. 3.00, C. Jørgensen Kr. 2.00, A. Jensen Kr. 2.00, N. Løgstrup Kr. 1.00, M. Marcussen Kr. 2.00, Horn Kr. 2.00, S. Sørensen Kr. 3.00, A. Rasmussen Kr. 3.00, M. Jakobsen Kr. 2.00.

Lokomotivfyrbøderhustruerne Th. Mikkelsen Kr. 2.00, M. Christensen Kr. 2.00, P. Laursen Kr. 2.00, A. Sørensen Kr. 2.00, A. Larsen Kr. 2.00, M. Rasmussen Kr. 2.00, K. Kaarup Kr. 2.00, M. Jakobsen Kr. 2.00, A. Thomsen Kr. 2.00, M. Johansen Kr. 2.00, F. Griffel Kr. 1.00, K. Junge Jensen Kr. 2.00, J. K. Poulsen Kr. 2.00, Dalsgaard Kr. 2.00, E. Pedersen Kr. 2.00, A. Petersen Kr. 2.00, E. Hansen Kr. 2.00, M. Andersen Kr. 2.00, Th. Rasmussen Kr. 2.00, A. M. Larsen Kr. 2.00, M. Henriksen Kr. 2.00, M. Jensen Kr. 2.00, — Frk. Andersen Kr. 1.00.

Herning.

Lokomotivførerhustruerne M. Madsen Kr. 3.00, G. Raarup Kr. 3.00, L. M. Sørensen Kr. 2.00.

Lokomotivfyrbøderhustruerne C. Clausen Kr. 3.00, A. M. Christensen Kr. 2.00, O. Laursen Kr. 2.00, M. Hansen Kr. 1.00, A. Rasmussen Kr. 1.00.

Aalestrup.

Lokomotivførerhustruerne N. L. Petersen Kr. 3.00, H. L. Mortensen Kr. 3.00, O. E. Ovesen Kr. 3.00, H. Bagger Kr. 3.00.

Lokomotivfyrbøderhustruerne C. C. Nielsen Kr. 2.00, K. V. Møller Kr. 2.00, N. P. Stevn Kr. 2.00, W. Thomgaard Kr. 2.00, K. Knudsen Kr. 2.00.

Ialt Kr. 264.00.

(Fortsættes.)



25 AARS JUBILÆUM

Den 1. December fejrede Lokomotivfører C. Klem, Roskilde, sit 25 Aars Jubilæum. Klem ansattes fra Kh. Vk. 1. December 1898 som Lokomotivfyrbøder med Station i København, søgte senere Roskilde, kom som Fører til Kø og kom den 1. Oktober 1914 tilbage til Ro., hvor Klem stadig befinder sig. Jubilaren er udpræget Foreningsmand, var nogen Tid Hovedbestyrelsesmedlem og i Kø. saavel som i Ro. Afdelingsformand. Dette beviser tydeligt hans Kammeraters Tillid og Agtelse. Afdelingen ønsker Klem til Lykke paa Jubilæumsdagen og ønsker han endnu i mange Aar vil være dens Repræsentant.

C. J.

I. P. Iversen, Eshjerg, fejrede ligeledes Jubilæum den 1. December, er udgaaet fra Ar. Vk., ansat i Ar. som Lfb., forfremmet til Fører i Es., og blev under en Spareperiode i 1912 forflyttet til Struer, men kom tilbage efter ca. 1 Aars Forløb til Eshjerg.

Iversen er kendt over hele Jylland som en punktlig og dygtig Lokomotivmand, der altid er parat til at gøre en Kollega en Tjeneste og har med sit djærve Væsen og gode Humør igenem Aarene vundet sig mange Venner, som sikkert vil bidrage til at gøre Dagen til en Festdag. Vi gratulerer!

H. C. F.

C. Beich, Frederikshavn, fejrede ogsaa Jubilæum den 1. December. Beich blev ansat i Viborg som Lfb., hvorfra han forfremmedes til Fører i Struer, hvor B kun forblev en kortere Tid, indtil han kom til Frederikshavn, hvor Jubilaren har været i en Aarrække, de sidste fire Aar som Afdelingsformand.

Vi bringer Jubilaren Afd. Tak for god Ledelse og Kollegialitet samt vor hjerteligste Lykønskning med Ønsket om Held og Lykke i Fremtiden.

—k.

N. Nielsen, Nyborg, blev ansat i Aarhus, forflyttedes efter 1½ Aars Forløb til Nyborg, kom som Fører til Fredericia, og for ca. 9 Aar siden kom han til Nyborg igen.

Jubilaren er som Lokomotivmand en dygtig Praktiker, som Menneske et frisk Gemyt, en god og elskværdig Kammerat.

Em. Larsen, Nyborg, blev ansat i Aarhus, kom senere til Fredericia, blev som Fører stationeret i Struer og forflyttedes efter nogle Aars Forløb til Nyborg. Larsen er en Mand, hvem Standens Interesser ligger stærkt paa Sinde, en flittig og ærlig Deltager i sin Organisations Anliggender, en paapasselig Lokomotivmand, en god og brav Kammerat.

Vi ønsker begge Jubilarerne til Lykke!

T.

A. C. C. Horn, Viborg, fejrede ogsaa den 1. December 25 Aars Jubilæum, blev ansat i Viborg, kom som Fører til Struer 1. November 1912 og kom tilbage til Vg. den 1. Maj 1919.

Paa Højtidsdagen sender Viborg Afdeling sine bedste Ønsker om alt godt i Fremtiden.

C. H. N.

C. C. V. Hoppe, Fredericia, fejrede ogsaa sit Jubilæum, har lært paa Vk. i Ng., arbejdede nogle Aar i Udlandet, kom ved sin Tilbagekomst atter til Jernbanen og blev ansat som Lfb. i Fredericia, hvor han siden har været.

Jubilaren har ved sin stille og rolige men altid hjælpsomme Færd vundet sig Venner, har altid været en god, støt Organisationsmand, og i en Del Aar taget aktiv Del i Arbejdet som Afdelingskasserer.

Paa Højtidsdagen sender Fredericia Afdeling Jubilaren de bedste Ønsker for Fremtiden med Tak for godt Samarbejde og Kammeratskab i de forløbne Aar.

M. R.

Den 1. December fejrede efternævnte Lokomotivførere paa Gb deres 25 Aars Jubilæum.

C. F. Andersen var paa Værkstedet i Kh., blev ansat i Hg. den 1. December 1898, kom derfra til Kh. 1. April 1900, hvor han forfremmedes til Fører 1. November 1910.

Th. Bærentzen var paa Værkstedet i Kh. og blev ansat 1. December 1898 i Kh. og forfremmedes til Fører samme Sted 1. November 1910.

Vilh. Thomsen var paa Værkstedet i Kh. og blev ansat 1. December 1898 i Kh., var i Hillerød som Rangerfører, kom som Fører 1. November 1910 til Glyngøre, senere i Nyborg og kom til Kh. d. 1. Juli 1915.

E. M. Petersen var paa Værkstedet i Kh., blev ansat 1. December 1898 og blev forfremmet til Fører 1. September 1917 i Kh.

C. H. Strubberg var i Værkstedet i Kh., blev ansat 1. December 1898 i Aarhus og kom til Kh. 1. September 1901, kom til Næ. som Rangerfører og blev forfremmet til Lokf. 1. November 1911 i Kh.

Blandt de her nævnte er Vilh. Thomsen en Mand, som af sine Kolleger har været betroet



flere Tillidshverv indenfor Organisationen. Jubilaren var saaledes fra 1905—07 Medlem af H. B., ligesom T. mange Gange har været Delegeret fra de Afdelinger, han har tilhørt. I de senere Aar har Jubilaren ført en noget mere

tilbagetrukket Tilværelse, men dette skyldes sikkert et mindre godt Helbred, thi for Organisationens Fremgang og Trivsel er T. lige begejstret.

C. H. Strubberg er en stille og rolig Mand,

men har dog i et givet Tilfælde henledet særlig Opmærksomhed paa sig, nemlig da han som ung Mand frelste et lille Barn, der laa i Sporet og legede. Toget kunde ikke holde, men S. sprang resolut af Maskinen og løb foran og fik i sidste Øjeblik Barnet fjernet. For denne Daad blev Jubilaren udnævnt til Dannebrogsmænd i 1905.

Th. Bærentzen er den altid fornøjede og slagfærdige, og L. F. Andersen og E. M. Petersen de stille og rolige gode Kolleger.

Fælles for disse vore Jubilarer er, at de gennem de mange Aar har været gode Medlemmer af D. L. F., hvorfor Afdelingen herigenom bringer dem sine hjerteligste Lykønskninger paa Jubilæumsdagen.

L. M. Schmidt, Fmd. Afd. 1.

Endvidere fejrede *L. M. Schmidt*, Gb. sit 25 Aars Jubilæum. S. var paa Værkstedet i Kh., kom til Ribe som Lokfb. 1. December 1898, kom til Kh. 1. Maj 1899, til Struer 1. Oktober 1900 som 2. Kl. Lokfb., tilbage til Kh. 1. April 1903, kom som Fører 1. Oktober 1911 til Kø. og vendte endelig tilbage til Kh. 1. Juni 1917.

Jubilaren har i det sidste Aars Tid været Afdelingsformand paa Gb., og naar det har lykkedes ham, trods det, at Afdelingen afudenforstaaende betegnes som den urolige, at skabe Ro. skvædes det sikkert i første Række hans rent menneskelige Egenskaber.

Jubilaren blev 19. April 1906 udnævnt til Dannebrogsmænd fordi han under Tjenestens Udførelse og med Fare for sit Liv reddede et 4-aarigt Barn fra den visse Død paa Skinnerne, idet han, medens Toget var i Bevægelse, sidende paa forreste Puf, med Benene stødte Barnet ind i Sporet og samtidig, for at holde fast paa den lille Pige, lod sig falde ned i Sporet, medens Maskine og to Vogne gik over dem begge. Denne Orden er virkelig fortjent.

Vi siger Tak for den Tid, der er gaaet og siger i Kor: *Til Lykke!*

Formand og Kasserer for Jubilæumsforeningen, Fest- og Kransekasse i 1. Distrikt, Lokf. *L. M. Schmidt* fejrede den 1. December 25 Aarsdagen som Lokomotivmand.

Vi ønsker Jubilaren al Held og Lykke, og haaber hans Interesse for Jubilæumsforeningen, Fest- og Kransekassen maa forblive usvækket.

Jubilæumsforeningen, Fest- og Kransekassen, 1. Distrikt.

HOVEDBESTYRELSESMØDET DEN 22.-23. NOVEMBER 1923

Alle var tilstede.

Punkt 1. Meddelelser fra Formanden.

Formanden refererede Sagen angaaende Raadighedstjenesten og nogle Forflyttelser fra Slagelse, Forflyttelserne er annullerede; i Spørgs-

maalet om Raadighedstjenesten foreligger endnu ingen Afgørelse.

En Sag fra Aarhus angaaende Tjenestetidens Længde ved Balastkørsel, hvilken Tjeneste dog nu er ophørt, er der meddelt, at der fremtidig, naar saadan Tjeneste tilrettelægges, vil blive taget Hensyn til Foreningens Besværinger.

Fra Struer forelaa en Beklagelse om nogle Ture, der vel maatte anses som tilrettelagt efter Reglerne, men dog paa en saadan Maade, at Personalet har Grund til at være tilfreds. Sagen vil blive Genstand for Forhandling med Gdir.

Der er ført Drøftelser angaaende Dispositioner, 2. Distrikt havde foreslaaet for Ture i Frederikshavn, Sagen er bragt i Orden.

Sagen angaaende Betjeningen og Tjenesten paa en Rangermaskine, der kører over Strækningen Ro.—Rg., refereredes, der foreligger endnu ingen endelig Afgørelse i Sagen.

Der er ført Forhandling angaaende den lønsmæssige Behandling af de ældste Lokomotivførere, der gør Tjeneste paa de énmandsbetjente Rangerlokomotiver, noget endeligt Resultat af Forhandlingen foreligger ikke.

Paa indsendte Skrivelser, angaaende nogle Velfærdsforanstaltninger, bl. a. Vaskeindretninger i Langaa og Opholdsværelserne i Bramminge, er modtaget imødekomende Svar.

I Spørgsmaalet om Indretningen af Opholdsbygningen i Strib er der opstaaet nogle Vanskeligheder, Formanden vilde følge denne Sag videre.

Der er truffen en tilfredsstillende Ordning for Lokomotivpersonalet i Slagelse angaaende Fripasudstedelse under Lokomotivmestrenes Fraværelse.

Der er paa Foreningens Skrivelse, angaaende den mangelfulde Uniformlevering, modtaget Svar, hvoraf det fremgaar, at Uniformsleveringen nu tildels er tilendebragt.

Formandens Meddelelser toges til Efterretning.

Punkt 2. Meddelelser fra de staaende Udvalg.

C. A. Lillelund redegjorde for Laaneeforeningens Virksomhed, der i det forløbne Aar har lidt en Del Tab; det vedtoges at udsende et fra Laaneforeningen modtaget Cirkulære til Afdelingen angaaende Sagen.

Formanden omtalte Fællesudvalgets Arbejde, bl. a. angaaende det af Gdir. fremsendte Forslag til nye Ferieregler og angaaende Beregningen af Sygedage.

I Spørgsmaalet angaaende Feriereglerne, var Fællesudvalget enig i, at man ikke ønskede nogen Ændringer i de bestaaende Regler.

Det henstilledes til Foreningens Repræsentanter i Fællesudvalget at virke for en lempeligere Betalingsmaade for Sygedage end den, der nu anvendtes.

Formanden lovede at forelægge Spørgsmaalet i Fællesudvalget.

Angaaende Boligsagen forelaa endnu ingen Afgørelse, men Formanden mente, at man vilde

naa til en for de i Spørgsmaalet interesserede Medlemmer tilfredsstillende Ordning.

Der er ført Forhandling angaaende Udvidelse af Badeanstalten i Fredericia; Formanden formente, at Gdir. vilde imødekomme Ønsket.

Formandens Meddelelser toges til Efterretning.

Punkt 3. Meddelelser fra Hovedkassereren.

Under Hensyn til Kronens faldende Værdi førtes en længere Diskussion om en sikker Anbringelse af Foreningens Pengemidler.

Det vedtoges at foretage nogle Undersøgelser. Diskussionen toges til Efterretning.

Punkt 4. Forskellige Meddelelser angaaende Jubilæumsfesten.

Formanden redegjorde for Udvalgets Arbejde i Anledning af Jubilæumsfesten og Udarbejdelse af Festskriftet.

Toges til Efterretning.

Punkt 5. Behandling af foreliggende Sager.

Fra Randers forelaa Anmodning om at faa en Bogreol til Opholdsværelset, samt om Anbringelse af Brevkasser i Personalets Skabe.

Henvistes til Forretningsudvalget.

En Sag fra Thisted angaaende Anvendelse af Eftersyn 2 og 3. Henvistes til Tjenestetidsudvalget.

En fra Gh. 1 tilsendt Resolution henvistes til Lønudvalget.

Fra Fredericia Lfb. Afd. forelaa Ønske om nogle Velfærdsforanstaltninger samt om Ændring af de bestaaende Vaskeforhold.

Det vedtoges at fremme Sagen.

K. Johansen.

LOKOMOTIVFØRERKREDSSEN

KREDSBESTYRELSESMØDET DEN 22. NOVEMBER 1923

Alle var til Stede.

Punkt 1. Kredsformanden aflægger Beretning.

Kredsformanden omtalte en Sag angaaende en formentlig før ringe Anciennitetsberegning, der var tillagt en Lokomotivfører ved hans Udnævnelse til Fører. Sagen havde været behandlet og undersøgt, men Muligheden for at gennemføre Sagen til et gunstigt Resultat var ikke til Stede. Omtalte forskellige Sager, bl. a. en Sag fra Sønderborg, en Sag angaaende en Forflyttelse, der nu var bragt i Orden. En Sag var behandlet angaaende Pension af Kørepenge og var bragt til et gunstigt Resultat. En Sag angaaende Velfærdsforanstaltninger blev henvist til Hovedbestyrelsen.

Punkt 2. Kredskassererens Oversigt over Regnskabet.

Kredskassereren meddelte, at de samlede Indtægter udgjorde ca. 32 000 Kr. — De samlede Udgifter androg ca. 29 000 Kr.

Forskellige Poster i Regnskabet behandlede, og sluttelig efter at forskellig Bestyrelsesmedlemmer havde udtalt sig toges Regnskabsoversigten til Efterretning.

Punkt 3. Eventuelt.

Kredsformanden omtalte en Forflyttelse, der var anket over, men Forflyttelsen var i Orden efter Anciennitetsreglerne. En Skrivelse fra Gh. Lokomotivførerafdeling behandledes og henvistes til H. B.

Formanden forelagde en Sag angaaende en Udmeldelse, der var taget tilbage, og den Stilling der var taget til Sagen.

Kredsformanden omtalte forskellige smaa Sager, der alle toges til Efterretning.

C. M. C.

LOKOMOTIVFYRBØDERKREDSSEN

KREDSBESTYRELSESMØDET DEN 22. NOVEMBER 1923

1. Meddelelser fra Kredsformanden.

Kredsformanden omtalte en Anciennitetssag fra Sønderborg, det vedtoges at undersøge Sagen.

Fra Esbjerg har foreligget en Sag angaaende Turbesættelse paa Rangermaskinerne, denne Sag er bragt i Orden.

Paa en Forespørgsel angaaende Benyttelse af Soveværelserne i Remisen i Vejle N. vedtoges det at svare, at Afstanden fra Vejle H. ikke kunde være en Hindring for Benyttelsen af disse Værelser, som anvist Soverum, men man maatte holde for, at Værelserne skulde være i tilbørlig Stand.

2. Foreliggende Sager.

En Besværing fra Fredericia angaaende Omlædningsværelserne og Vaskerum, samt et Ønske om en Bogreol til Opholdsværelset, henvistes til Hovedbestyrelsen.

3. Kredskassererens Kvartalsberetning.

Kredskassereren fremlagde Regnskabsoversigt pr. 21. Oktober.

Toges til Efterretning.

4. Eventuelt.

Anciennitetssagen drøftedes, det paalagdes Kredsformanden at søge Sagen fremmet.

K. Nørgaard.

MØDE PAA GB.

Fredag den 19. November afholdt Godshanegaardens Lokomotivfyrlødere Møde, til hvilket Rich. Lillie og Redaktøren velvilligst var kommet til Stede.

Den udsendte Kvartalsberetning blev indgaaende drøftet.

Formanden for Afd. II indledede en Diskussion om, hvad man eventuelt skulde gøre overfor de uorganiserede Lokomotivførere; man var enige i, at det var uheldigt, at enkelte kunde nyde godt af det, vi andre ved økonomiske Ofre fremskaffede.

Redaktøren redegjorde for det Arbejde, der var foretaget af Lokomotivførererkredsen. Der var rettet Henvendelse til dem, og da dette ikke nyttede, vedtoges det at isolere de uorganiserede

Lokomotivførere. Dette var imidlertid ikke faldet særlig godt ud, fordi en Del organiserede Lokomotivførere ikke efterkom Paabudet, men omgik de uorganiserede paa samme Maade som de gode Kammerater, der stod i Organisation. Redaktøren havde den Opfattelse, at Lokomotivførerne ikke var lige saa organisationsinteresserede som Lokomotivfyrbøderne, havde dette været Tilfældet, vilde Aktionen mod de uorganiserede Lokomotivførere sikkert have ført til et bedre Resultat.

Tilslut vedtoges det enstemmigt at henstille til Lokomotivførerne paa Gb., at man fik et Fællesmøde, hvor man kunde drøfte eventuelle Forholdsregler imod disse uorganiserede Lokomotivmænd.

Endelig talte *Formanden, Rich Lillie*, om Spørgsmaalet Lokomotivførere paa Rangermaaskinerne.

Mødet var meget talrigt besøgt, der var mødt ca. 70 Medlemmer. *J. Knudsen.*

JULETRÆ

D. L. F. københavnske Afdelinger afholder Juletræ med Bal i Paladsteatrets blaa Sal Lørdag den 5. Januar fra Kl. 6 Em. til 2 Fm., hvortil samtlige Lokomotivførere med Venner og Bekendte venligst indbydes.

Billetter erholdes hos Festudvalget.

*P. F. V.
Andreasen.*

SPØRGSMÅL OG SVAR

Hr. Redaktør!

Kunde De ikke oplyse mig om følgende:

I de senere udkomne Kørselsfordelinger staar meget ofte: »Raadighed efter Ordre«.

Hvorledes forstaas det?

Skal man henvende sig paa Kontoret for at modtage Ordre, eller skal man lade som intet og gaa hjem, naar man ikke har modtaget nogen Ordre ved den sidst afsluttede Tjeneste?

Da der er meget delte Meninger om ovenstaaende, og da vi vel alle er bedst tjent med en bestemt Ordning, imødeses Deres ærede Oplysning af mange. *Andreasen.*

Ved »Raadighed efter Ordre« forstaas det, der ligger i Ordene, d. v. s. at den paagældende, som i Følge Kørselsfordelingen kan vente en Ordre om en Tjeneste paa en Raadighedsdag, uden videre kan gaa hjem og blive hjemme paa Raadighedsdagen, for saa vidt der ikke bliver meddelt Tjenesteordre.

Personalet skal ikke rette Henvendelse angaaende Ordre paa Kontoret, det er og bliver Kontorets Sag at henvende sig herom til Personalet.

Altsaa: Gives der ingen Ordre, er der ikke Brug for Raadigheden. *Red.*

TAKSIGELSE

Hjertelig Tak for udvist Opmærksomhed ved mit Jubilæum.

C. Bergesen, Korsør.

Hjertelig Tak for udvist Opmærksomhed ved mit Jubilæum.

H. C. Hansen, Korsør.

Hjertelig Tak til alle for den smukke Tanke, at henlægge en Krans paa min kære Mands Grav.

Paa Børns og egne Vegne

Emma Høgholt.

TIL MEDLEMSLISTEN

Overført fra D. S. & M. F. til D. L. F.

Den 1. November 1923 Lokfb. Aspr. A. H. Boysen, Tønder.



Afsked:

Lokomotivfører W. H. C. Bailey, Aarhus H., efter Ansøgning paa Grund af Svagelighed med Pension fra 31—1—24 (min. Afsk.).

Forflyttede:

Fra 1—12—23:

Lokomotivfører J. M. Lydersen, Fredericia, efter Ansøgning til Aarhus H.

Lokomotivfører P. Rasmussen, Aabenraa, efter Ansøgning til Fredericia.

Lokomotivfører P. A. Jensen, Orehoved, efter Ansøgning til Roskilde.

Lokomotivfører J. K. Holm, Glyngøre, efter Ansøgning til Aabenraa.

Lokomotivfyrbøder L. M. A. Larsen, Vamdrup, efter Ansøgning til Odense.

Lokomotivfyrbøder C. O. Nielsen, Haderslev, efter Ansøgning til Østerbro.

Fra 15—11—23:

Lokomotivfyrbøder N. M. Jensen, Struer, til Aalestrup.

Afleveret paa Avispostkontoret d. 4. December.



Bemærk • Kiærs • Klæder

HABIT
35 KR.

20 Skindergade 20

HABIT
35 KR.

L. P. Aistrup leve-

rer Søgræsmøbl., Divaner, Tæpper,
Spisest., Sovevær., Børne-,
Ungpige- og Bondemøbler
Ratebetaling
TORVEGADE 20
Sporvognsline: 2-9-19

Lædervarer!

Lædervarer!

Dame- og Herreportemontaj,
Lommebøger, Note og Doku-
mentmapper samt Dame- og
5 pCt. — Itejetasker. — 5 pCt.
Reparationer og Bestillinger modtag.
JOHN. R. HANSEN
Absalonsgade 29.

Reserveret

Carl Larsen,
26, Pilestræde 26

C. B. Møller & Co.s BØRS CIGAR

der faas over hele Landet, er
fabrikeret af de fineste Tobakker

Det er den bedste 15 Øres Cigar

STOP!!

i Frederiksborggade 12^{Mez}
Konfektions- og Pelsvarelagere
(ved Nørreport)

PAA RATEBETALING

leveres alt
Damekonfektion, Pelsvarer & Kjoler
Lille Udbetaling — Rentefrit



Amk. Gummivare

Industri Vestergade 3 Kbh. B.
Modersprøjer, Sanitets- & Sygeplejeartikler
III. Prislisle med 30 Øre i Frimrk.
DISKRET EKSPEDITION • Telef. Byen 4195
Jerusalemmed 10 pCt. Rabat

Alle Arter Divaner

direkte fra Værksted. Divantæpper, Søgræs-
møbler m. m. Stort Udvalg. Altid billigst.
Nikolaj Plads 7, ved den hvide Flip. Odense-
gade 5, ved Trianglen.

STØT VORE ANNONCØRER

Charles Christiansen, Flensborggade 61.

Telef. Vester 6359 y. **I. Kl. Bageri og Konditori.** Telef. Vester 6359 y.

Eduard Spies, som bor ligeved Hovedbanegaarden,
Vesterbros Passage 4 C, i Bazargaden lige overfor Panoptikon,
anbefaler sig til alle Damer med et mægtigt Udsalg af Kjoler
til billige Priser.

Strømper i de bedste Kvaliteter, langt under almindelig
Pris. Skorter i svært engelsk Moiré fra 5,85 alle Førver. Undertøj
i Macco, Traad, Uld og Silketricot. Golfjakker fra 9,85. Bluse-
skaanere fra 6,85. Silkebluser, Jumpers, Vadskebluser, Flonels-
bluser i stort Udvalg. Nederdele blaa, sorte og kulørte.

NB. Ingen Bytning, ingen Forsendelse, ingen Forandring,
ingen Kredit, ingen Bude, ingen Telefon, for at være billig.

HUSK BAZAR-GADEN

SENKING

GASAPPARATER

med ny
patenteret
Luftblandings
Regulator



GASOVNE

(Hvid Porcelænsemaille)
med Cirkulations-Varmekanaler.

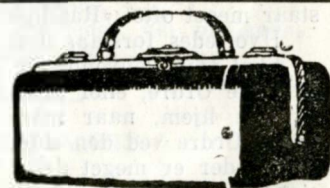
Mindste Gasforbrug

Regelmæssig Varmefordeling —
Stegning paa Rist

Ovnene, hvori alting lykkes

Skandinaviens største Special-
udstilling.

Vestergade 2 ligefor
Gl. Torv
Tlf. 14312



Reparationer
udføres.

Lædervare-Forretningen

Sdr. Boulevard 44-46
anbefales.

Rejsekuffter Citytasker Portemontnær
Skoletasker, Tegnebøger m. m.
i stort Udvalg.

Telefon Vester 1494 v.

FORLANG URBAN ØL I NORDJYLLAND

Cigarforretningen, Vesterbrogade 9 A, (ved den gamle
Bræddehytte)

Redaktion: Vesterbrogade 98 a, København B.
Tlf. Vester 8173 eller Centr. 14,613

Udgaar 2 Gange maanedlig.

Abonnementspris: 6 Kr. aarlig.

Tegnes paa alle Postkontorer i Skandinavien.

Announce-Expedition

Ny Vestergade 73, København B.

Telefon Central 14613.

Kontortid Kl. 10-4.