

35. Aargang No 10

REDIGERET AF C. M. CHRISTENSEN

20. Maj 1935

## LILLEBÆLTSBROEN

De første Undersøgelser med Hensyn til et Broanlæg over Lillebælt paabegyndtes af Statsbanerne i 1883, da man lod foretage Opmaalinger, Boringer og Pejlinger, som godtgjorde Dybdeforholdene i Bæltet og viste, at der tæt under Havbunden var fast, meget bæredygtigt Ler, det saakaldte »Lillebæltssler«, saa langt ned som Boringerne blev ført. Der blev derefter i Aarene 1884—86 under Generaldirektør *Tegner* og Ingeniør *C. F. S. Ernst* udarbejdet Forslag til en dobbeltsporet Jernbanebro med tilhørende Baneanlæg paa Fyn og i Jylland. Den valgte Brolinie gik fra et Punkt ca. 400 m Vest for Kongebroen til et Punkt ca. 200 m Vest for Snoghøj, hvor Afstanden mellem Kystlinierne er 850 m. Broen, der skulde have 4 Piller med en Vidde af 200 m i det største Fag og en fri Højde paa 33 m, skulde bygges af Smedejern.

Forslaget, der for selve Broanlægget, inkl. Landfagene, var beregnet at ville koste ca. 14 Mill. Kr., naaede dog aldrig frem til Bevillingsmyndighederne.

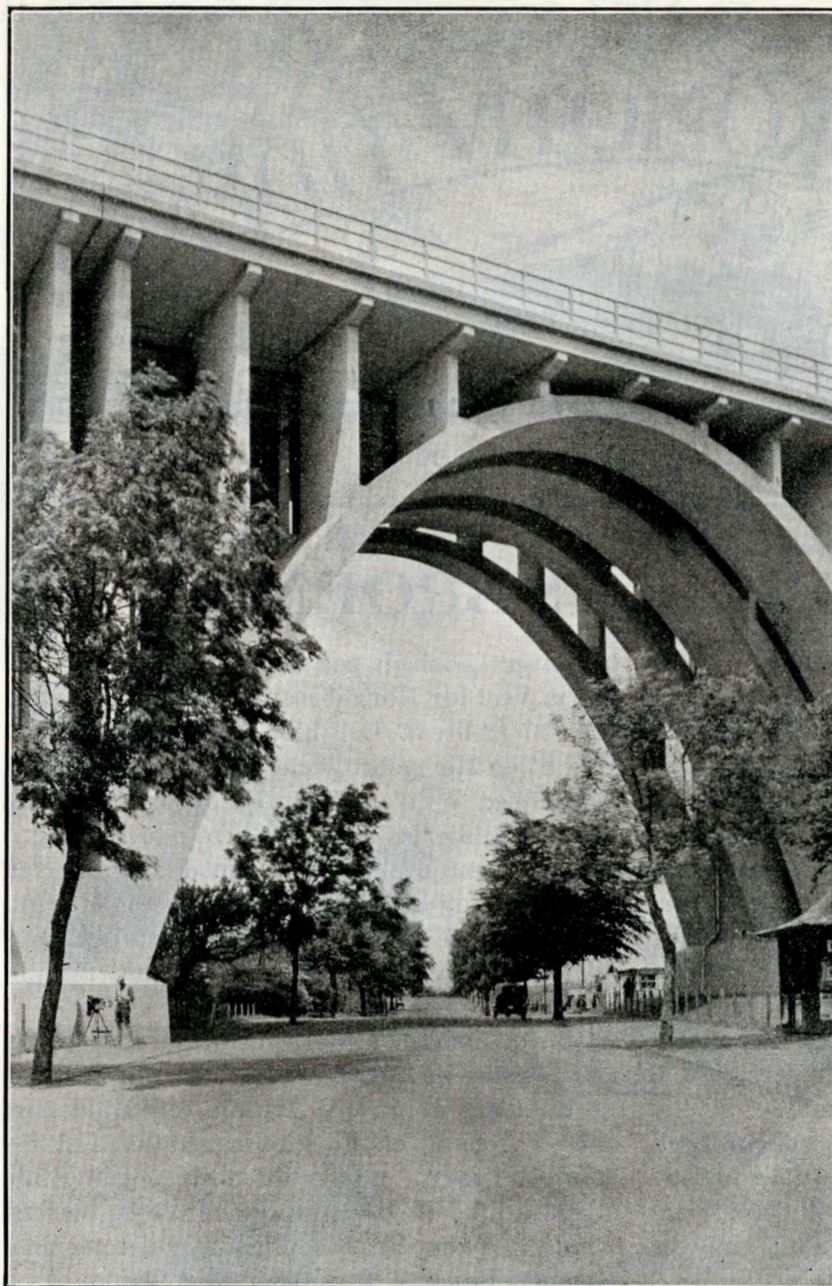
Spørgsmaalet hvilede nu, til der en halv Snes Aar senere blev Tale om Anlæg af Dobbeltspor gennem Fyn. I Mellemtiden var der foregaaet en betydelig Udvikling i Staalindustrien. Blødt Staal havde fortrængt Svejsejernet som Bromateriale, og man stod nu af denne Grund mere frit i Valget af Brolinie, idet man kunde gaa op til langt større Spændvidder end tidligere. Statsbaneanlægene udarbejdede da to nye Projekter til en Staalbro, der var tænkt

lagt over Lillebælt paa dets smalleste Sted, ca. 800 m Vest for Kongebroen, hvor Bæltet kun er ca. 750 m bredt. Der blev udarbejdet Projekt dels til en Hængebro, dels til en Cantileverbro, begge med 2 Strømpiller. Hængebroen skulde have et Midterfag paa 300 m og to Sidefag à 170 m, Cantileverbroen derimod et Midterfag paa 350 m og 2 Sidefag à 181 m. Samtidig gik man op til en fri Højde paa 42 m. Disse Broprojekter blev udarbejdet af Kommitteret under Statsbaneanlægene *Ernst*.

I Forbindelse med Broprojektet udarbejdedes Forslag til Forlægning af den fynske Bane med Anlæg af en ny Station ved Middelfart samt i Jylland en Forgretningsstation Øst for Taulov, hvorfra udgik en nordgaaende Linie som Forbindelse i Retning mod Vejle, medens Fredericia kom til at ligge udenfor det gennemgaaende Banenet, forbundet med Taulov Forgretningsstation ved en Sidebane af lokal Art.

Disse Forslag forelagdes Rigsdagen, idet der i Forbindelse med Lovforslaget af 1899 om det fynske Dobbeltspor blev fremsat Forslag om Bevilling til en international Konkurrence om en Lillebæltssbro, men Forslaget blev ikke vedtaget. Ligeledes mislykkedes et Forsøg paa at faa Lillebæltssbroen taget med paa den store Jernbanelov af 1918.

Spørgsmaalet om Afløsning af Færgefarten Fredericia—Strib blev imidlertid med Trafikkens Stigning stadig mere paatrængende, og endelig lykkedes det paa Finansloven for 1922/23 at faa en Bevilling til Forundersøgel-



ser i Lillebælt med Henblik paa Bygning af en Bro. Disse Undersøgelser, der i alt væsentligt blev afsluttet i 1923, viste god Overensstemmelse med Resultaterne fra 1883. De største maalte Vanddybder var baade i østre Brolinie (af 1883) og i vestre Brolinie (af 1899) ca. 40 m, men da Bundundersøgelserne viste, at man i østre Linie lettest kunde naa fast Bund, blev denne Linie fortrukket i det Broprojekt, som blev udarbejdet af Statsbanerne i 1923 under Banechef *Flensborgs* Ledelse.

Paa dette Grundlag fremsatte Trafikminister *Slebsager* et Lovforslag i Folketinget den 21. November 1923 om

1) Bygning af en dobbeltsporet Højbro over Lillebælt med deraf følgende Baneforlægninger,

2) Anlæg af en ny Station Fredericia,

3) et dobbeltsporet Hængefærganlæg under Broen til Overførelse af den almindelige Vej færdsel.

Anlægssummen var beregnet til ca. 38 Mill. Kr.

Dette Lovforslag undergik i Rigsdagen visse Ændringer, som i Hovedsagen gik ud paa, at Forslaget om Hængefærgen udgik og erstattedes af en Bestemmelse om, at Broens Strømpiller skulde udføres saaledes, at de senere uden større Undervandsarbejder kunde udbygges til tillige at danne Piller for en Færdselsbro. Endvidere blev der i Loven indsat udtrykkelig Bestemmelse om, at de nødvendige Beløb skulde bevilges paa de aarlige Finanslove, og at der ikke maatte anvendes mere end  $\frac{1}{2}$  Mill. Kr. i hvert af de to første Aar og i de første 4 Aar ialt 5 Mill. Kr. Loven var saaledes vedtaget, men Arbejdstempoet var der sat ret snævre Grænser for. Loven blev givet 29. Marts 1924.

Planerne for disse Anlæg gik for Middelfarts Vedkommende ud paa at føre Banen fra Odense ind fra Nord til den bestaaende Station, hvilket dog senere blev opgivet.

Spørgsmaalet om Anlæg af en Bane fra Broen til Taulov blev fremdraget under Lovens Behandling, men opgivet for ikke at vanskeliggøre Lovforslagets Vedtagelse.

I Slutningen af 1925 paabegyndtes de store Jordarbejder paa Fyn og i Jylland; selve Broen blev udbudt 1. Maj 1926, og Licitationen var berammet til 1. Februar 1927.

Imidlertid var der i 1925/26 fremkommet een Række Henvendelser, navnlig fra Motor-

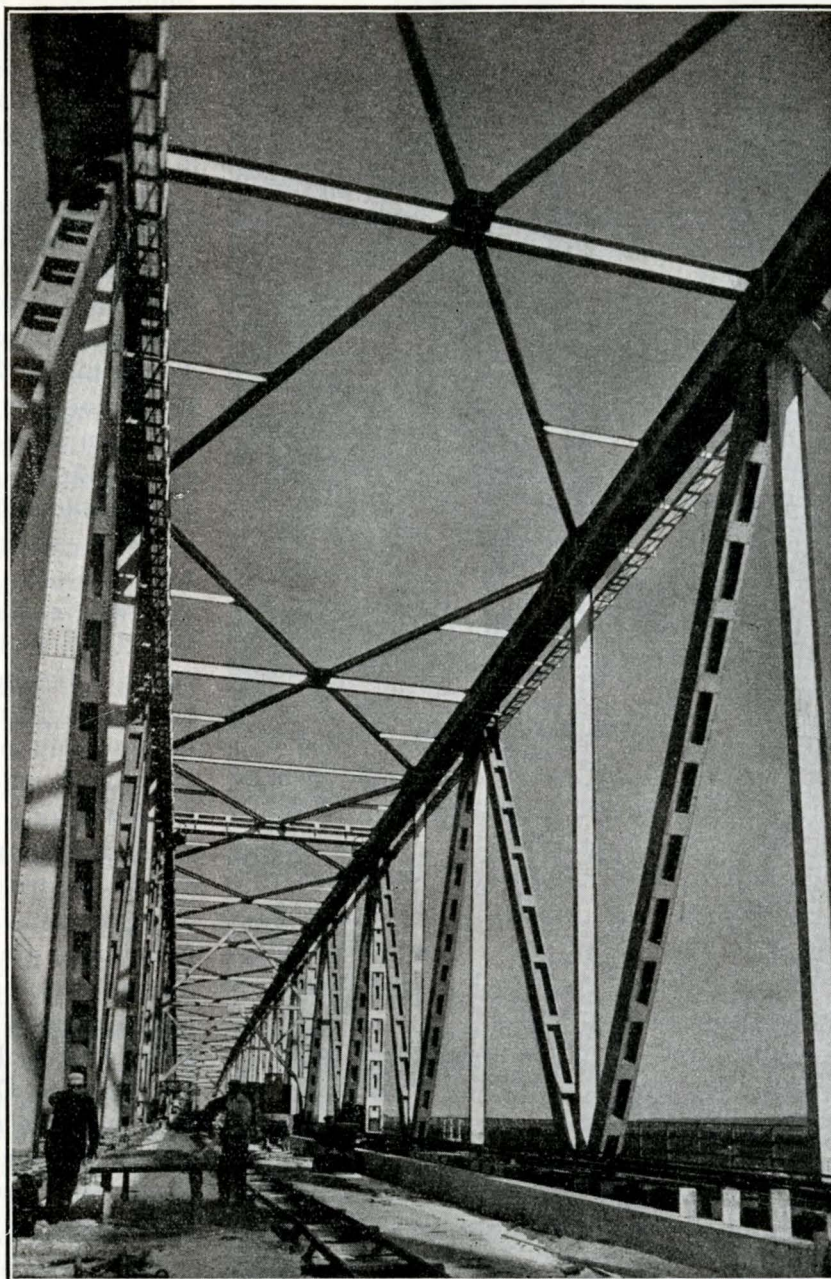
organisationerne, til Regering og Rigsdag om at skaffe Lovhjemmel til Udførelsen af Færdselsbroen samtidig med Jernbanebroen, og Minister *Stensballe* forelagde da i Februar 1927 Lovforslag herom og om de nødvendige Vejanlæg m. v. Ved Lov af 16. Juli 1927 blev Vejbroen vedtaget; Udgiften til denne Del af Anlægget, ca. 6,5 Mill. Kr., samt til Vejanlæg og Vejbroens Vedligeholdelse skulde afholdes af Motorafgiften.

Licitationen over den allerede udbudte Bro blev nu aflyst, og Statsbanerne optog en Undersøgelse af, hvilken Brotype der under de nye Forudsætninger var den fordelagtigste. Med den større Bredde at Broen opstod Mulighed for at benytte saa store Spændvidder, at man kunde nøjes med kun 2 Strømpiller, men disse Projekter viste sig at blive for kostbare.

Udbydelsen fandt herefter Sted paany i Maj 1928 paa Grundlag af et af Statsbanerne udarbejdet Forslag til en Cantileverbro med 4 Strømpiller; dette Forslag rummede to Alternativer, idet man ønskede oplyst, hvilken Besparelse det vilde medføre at ombytte de massive Pilleskaffer med

Staalkonstruktioner. De bydende Firmaer kunde dog afgive Tilbud saavel paa Udførelsen af Statsbanernes som af egne Projekter.

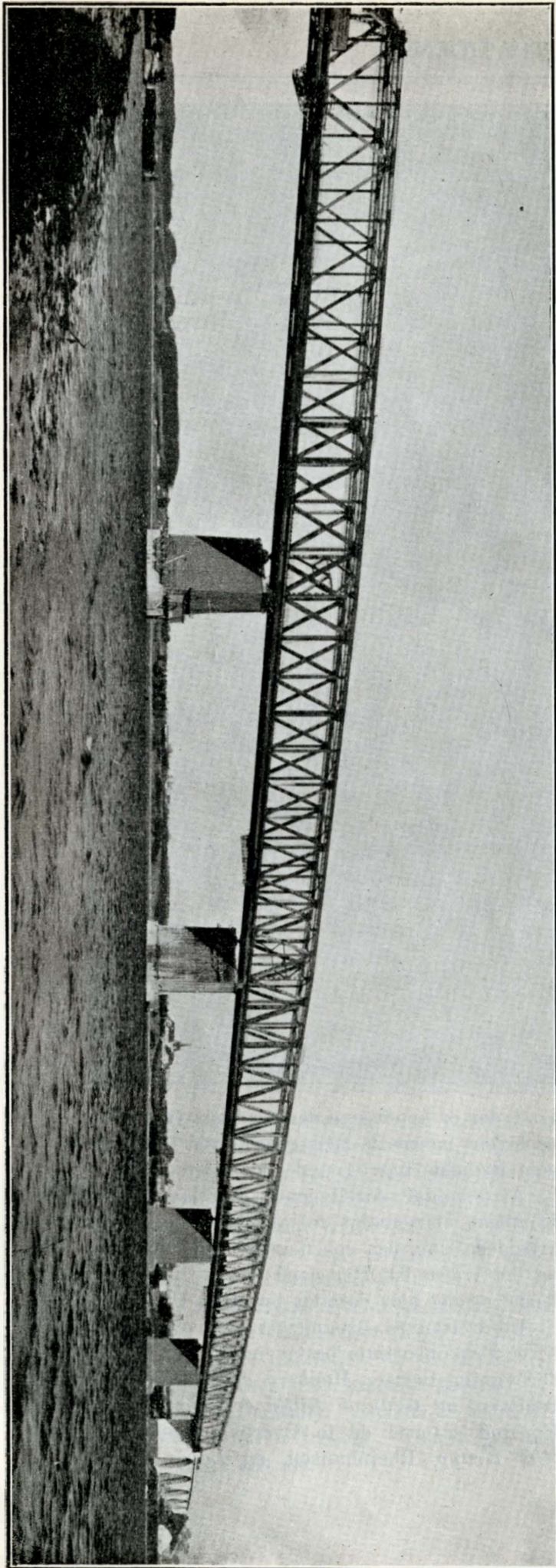
Til Bedømmelse af de ved Licitationen den 2. Oktober 1928 indkomne Tilbud blev der af Ministeren nedsat en international Komité med Banechef *Flensborg* som Formand, og hvis Medlemmer var Reichsbahndirektor, Dr. ing. *Schaper*, Berlin, de svenske Statsbaners Broingeniør, Major *E. Nilsson*, og Professorerne ved Den polytekniske Lærestalt *Schönweller* og *Dahlström*, af hvilke den sidstnævnte ved sin Død afløstes af Ingeniörgeneral *Grut*. Komiteens Sekretær var Professor *Anker Enge-*



*lund*, der er kendt som den, der har været Banechefens nærmeste Medarbejder ved Broanlæggets Projektering og under dets Udførelse.

Af samtlige foreliggende Forslag vedtog Komiteen enstemmigt det af Statsbanerne udarbejdede, som paa een Gang var det billigste og det i æstetisk Henseende mest tilfredsstillende, og det blev derefter bragt til Udførelse.

Udførelsen af Broanlægget blev overdraget til et Brokonsortium bestaaende af de to Underbygningsfirmaer *Monberg & Thorsen*, København, og *Grün & Bilfinger*, Mannheim, i Forbindelse med de to Overbygningsfirmaer *A/G Krupp*, Rheinhausen, og *Louis Eilers*,



Hannover. I Henhold til Kontrakten skulde  $\frac{1}{3}$  af Staalstrukturen fabrikkes her i Landet, og dette blev overdraget til *Allerups nye Maskinfabrik* i Odense, medens Halvdelen af Staalstobearbejdet er udført af *A/S Burmeister & Wain*.

Af Broens 5 Fag har Midterfaget 220 m Spændvidde, et Fag paa hver Side af dette har en Spændvidde af 165 m. og de to Fag nærmest Kysten er hver paa 137,5 m. Staaloverbygningen over Vandet har saaledes en Længde paa 825 m. Landtilslutningsfagene, der slutter til Jorddæmningerne inde paa Land, er udført som Jernbetonbuer med en Spændvidde paa ca. 40 m. Paa Fynssiden findes 3 og paa Jyllandssiden 5 saadanne Buefag.

Den samlede Længde af hele Broen er 1 777,8 m.

I de tre midterste Fag over Bæltet er den frie Højde under Broen 33 m. De fire Strømpiller er funderet paa ca. 30 m Vanddybde og er ført ca. 10 m ned i Lillebæltseret, saaledes at den samlede Højde af en Pille er ca. 72 m. Pillerne er opført af Beton og vejer ca. 50 000 Tons pr. Stk.

Afstanden mellem Broens 2 Hoveddragere er 16,5 m; mellem disse ligger de 2 Jernbanespor og en Vejbane paa 5,6 m Bredde, befæstet med Cementbeton. Paa den udvendige Side af den vestre Hoveddrager er anbragt et ca. 2,2 m bredt Fortov for Fodgængere. Broens Hoveddragere har paa Midten en Højde af ca. 24 m og ved Enderne ca. 15 m. Til Staaloverbygningen er medgaaet ca. 13 000 Tons Staal af særlig stor Styrke, det saakaldte *Krupp-Staal*, der første Gang er fremstillet til Lillebæltbroen.

Som det vil erindres har der under Arbejdets Gang været en Diskussion i Dagspressen om, hvorledes dansk og tysk Brobygningskunst rettelig fordeler Æren for Anlæggets Udførelse imellem sig. I Korthed forholder det sig saaledes:

Projektet til Broen har de danske Statsbaners Ingeniører udarbejdet, og Broen, som den nu staar fuldført, svarer i alle Enkeltheder nøjagtigt til Statsbanernes Tegninger og Beregninger.

Den overordentlig vanskelige Anbringelse af de 4 Strømpiller i Lillebælt paa ca. 30 m Vanddybde er af de to Underbygningsfirmaer *Monberg & Thorsen* og *Grün & Bilfinger*, udført efter en særlig af Grün & Bilfinger angivet, nu patenteret *Arbejds metode*. Visse Æn-

## INDVIELSEN

dringer er blevet forlangt af Statsbanernes Ingeniører, men Grundtanken i Arbejdsmetoden, der her anvendtes for første Gang, er bibeholdt.

Den anden meget vigtige Arbejdsproces var Staaloverbygningens Anbringelse paa Pillerne, der har den betydelige Højde af 32 m over daglig Vande. Paa Grund af den store Dybde og stærke Strøm i Lillebælt kunde der ikke anbringes Stilladser i Bæltet, og Statsbanerne havde derfor angivet en særlig Monteringsmetode, hvorefter Staaloverbygningen skulde bygges frit frem over Bæltet ud fra Toppen af Pillerne. Denne saakaldte »Frimonteringsmetode« har aldrig tidligere været anvendt ved lignende Bygværker; Firmaet *Krupp* har udført dette usædvanlige og ikke helt farefri Arbejde i Overensstemmelse med de af de danske Brobygningsingeniører angivne Grundprincipper.

Udgifterne ved selve Broanlægget andrager ca. 24 Mill. Kr.

I Forbindelse med Broanlægget er udført meget betydelige Bane- og Vejforlægninger paa begge Sider af Bæltet.

Paa Fyn er anlagt 4,2 km Dobbeletspor og en ny Station ved Middelfart. Omtrent 1,2 km før Middelfart gamle Station svinger den nye Banelinie bort fra den bestaaende Bane Odense—Strib. I det højtliggende Terræn ved Hinds-gavl ligger Banen i Udgravning af indtil 20 m Dybde og paa det sidste Stykke foran Broen paa en Dæmning af indtil 22 m Højde. Her oppe ligger Trinbrættet »Broen« — med to Perroner og Tunnelforbindelse gennem selve Broens Landpille — samt den nyopførte Restaurant, hvorfra der er den pragtfuldeste Udsigt.

Paa Jyllandssiden er fra Broen anlagt 4,4 km Dobbeltspor til Fredericia, og hertil knytter sig den nye Station i Fredericia, et meget betydeligt Arbejde, som har kostet 11 Mill. Kr. Den totale Anlægssum udgør, inkl. Vejanlægene, ca. 40,7 Mill. Kr.

Ved Fuldførelsen af disse store Anlæg staar vi da den 15. Maj overfor en Række Forbedringer af de danske Statsbaners Trafikvæsen, som rækker langt videre end nogen anden Begivenhed i de danske Jernbaners Historie.



Tirsdag den 14. Maj indviedes Lillebæltsbroen, og dermed paabegyndtes en ny Æra for de danske Statsbaner. Der afsendtes 2 Tog Tirsdag Formiddag, hvori de indbudte var placerede, og disse 2 Tog afsendtes med kort Tid: Afstand mellem hinanden for at naa til Broen indenfor den fastsatte Tid. Iyntogene »Kronjyden« og »Østjyden«, som de hedder, løber godt og behageligt, og Tiden, der var fastsat, overholdtes ogsaa.

Da Togene kom til Brostationen, hvor Tog B kom først, og Tog A kom sidst, begrundet paa, at Tog A skulde have de kongelige med og derfor maatte gøre holdt ved Middelfart, hvor Kongen og hans Følge steg paa. Ved Brostationen holdtes Indvielsestalen af Trafikminister Friis Skotte, der lød som følger.

— Igennem mange Aar har — udtalte Trafikministeren — Tanken om at forbinde Fyn med Jylland ved en Bro til Afløsning af den tidsspildende og bekostelige Jernbanefærges trafik over Lillebælt beskæftiget danske Ingeniører.

Menigmand rystede paa Hovedet, og kyn-dige Folk i Middelfart og Fredericia, Fiskere og Smaaskippere, som af egen Erfaring kendte Lillebælts stride Strøm, der lunefuldt skifter fra Nord til Syd, ikke alene rystede paa Hovedet, men kaldte det Fantasteri. I saa dybt et Vand og med saa strid en Strøm kunde ingen Bro pille staa.

Allerede i 1883, kun elleve Aar efter Jernbanefærgens Etablering, var Ingeniørerne i Gang med Planerne til en ny Bro, og i 1899 søgtes Rigsdagens Tilslutning til Udskrivningen af en Konkurrence. Tilslutning blev dog ikke givet, og i mange Aar derefter taltes kun om Broen indenfor Statsbanernes fire Vægge. Andet Brobygningsarbejde optog Sindene. Vor voksende Handelsforbindelse Syd paa over Gedser og Warnemünde kaldte paa en anden Broforbindelse, Storstrømsbroen, som beskæftigede Rigsdagen Aarene 1908—10 og i Aarene 1916—18, i 1910 saa nær ved at blive til Virkelighed, at den faldt i Rigsdagen paa en eneste Stemme.

Efter Genforeningen — og vel nok baaret af Stemningen efter Genforeningen — dukkede atter Tanken op om at forbinde Fyn med Jyl-

land, og ved Loven af 29. Marts 1924 erholdt Trafikminister Slesbager Rigsdagens Tilslutning til Lillebæltsbroens Bygning.

I første Omfang vedtoges Broen alene som Jernbanebro, idet man dog i Erkendelse af Motortrafikkens opdukkende Betydning enedes om at gøre Broens Piller stærke og brede nok til senere ogsaa at kunne bære en Vejbro. Dette »senere« varedes kun ganske faa Aar, og endnu forinden Jernbanebroen var bortgivet i Entreprise, havde Biltrafikens stigende Vækst — man kan vel næsten sige Biltrafikens Gennembrud — herhjemme i Aarene 1925—26 saaledes forberedt Stemningen i Befolkningen, at Trafikminister Stensballe i Foraaret 1927 kunde forelægge en Lov om Udvidelse af Jernbanebroen med en Færdselsbro og se denne Lov vedtaget allerede den 16. Juli 1927.

Lillebæltsbroen, Højbroen mellem Middelfart og Snoghøj, er hidtil det største fuldførte Brobygningsarbejde her i Danmark. Liggende midt i Centret for Landets Samfærdsel, hvor de gamle, historiske Færdselsveje mellem Fyn og Jylland mødes, og hvor i den nyere Tid Døgnet rundt Færge efter Færge, Jernbane- og Bilfærge, i uafbrudt Kæde har besørget Overfarten, der overtager fra i Dag Lillebæltsbroen med sin dobbelte Skinnevej og sin Færdselsbane Trafiken over Bæltet og afvikler med Lethed mangedobbelt den hidtidige Trafikmængde.

Lillebæltsbroen er i sin fremragende Teknik en Pryd for dansk Ingeniørkunst. Lillebæltsbroen er tegnet og konstrueret i alle sine Detailler af danske Ingeniører. Statsbanernes ledende Ingeniør, Banechef Flensborg, og Professor ved den polytekniske Højskole, Anker Engelund, har i Samarbejde Æren herfor. En derom nedsat international Bedømmelseskommité valgte enstemmigt blandt de foreliggende Forslag det af Statsbanerne udarbejdede som det billigste og det i æstetisk Henseende mest tilfredsstillende.

Fremragende dygtige Ingeniørfirmaer, danske og tyske, har i Fællesskab udført Arbejdet efter Statsbanernes Planer. Paa dette Sted skal jeg kun fremhæve selve Brokonsortiet, d'Hrr. Monberg & Thorsen, København, Grün & Bilfinger, Mannheim, A/S Krupp, Rheinhausen, og Louis Eilers, Hannover, som dem, paa hvis Kyndighed, Erfaring og fortrinlige Samarbejde med Statsbanernes Ingeniører Anlægsarbejdet fortrinnsvis har hvilet.

Arbejdet er fuldført uden tekniske Uheld af nogen Art. Derimod er det — man kan vist næsten sige uundgaaeligt, at et Anlægsarbejde af saa store Dimensioner medfører Tab af Menneskeliv blandt dem ved Anlægget beskæftigede Arbejderstab. Dette har beklageligvis ogsaa været Tilfældet her, om end i mindre Omfang end ved tilsvarende Anlæg. To Arbejdere har sat Livet til under Udførelsen af deres Arbejde ved Broen, og jeg finder Anledning til her ved Broens Indvielse at nævne deres Navne, Tømrer *Niels Christensen*, Kolding, og Arbejdsmand *Karl Christian Sørensen*, Fredericia. Statsbanernes Ingeniører har i Dag smykket deres Grave.

Siden Lillebæltsbroens Vedtagelse i 1927, har Brobyggeriet i Danmark taget Fart. Limfjordsbro, Alssundbro, Storstrømsbro, Odde-sundbro, Broer over Guldborgsund, Aggersund og Vildsund. Og flere kan sikkert ventes, Danmark er ikke bromættet endnu. Broer forbinde Ø med Ø, Landsdel med Landsdel, øger Samfærdselen, forkorter Tidsafstande, letter Afsætningen og Fordelingen af Tilførsler og Frembringelser. Ø-Landet Danmark faar gennem sine Broer Fastlandets Fordele samtidig med, at det bevarer Ø-Landets mangfoldige Adgang til Transporter ad Søvejen.

Men op over disse forskellige færdige, halv-færdige eller endnu kun projekterede Broer hæver Højbroen ved Lillebælt sig, Broen med de skønne Buer, de mægtige Strømpiller og tegnende sin fine og lette Profil over det skønneste danske Landskab, vi kender.

Og naar fra i Dag de Tusinder af Biler snor sig op ad Brovejen og videre over Broen, naar Lyntogene fremtidig er i Stand til at halvere Tidsafstanden mellem Landets Byer, naar Rejsestrømmen i direkte Vogne føres mellem Sjælland og Jylland, og naar internationalt Rejsen over Lillebælt bliver den hurtigste og billigske skandinaviske Rute saavel Syd paa som Vest paa over til England via Esbjerg, saa er det Broen, som paa sin stærke Ryg bærer dette trafikale Fremskridt.

Lillebæltsbroen aabnes i en internationalt meget urolig Tid. En Bro over et for alle Nationer aabent Farvand er et Fredens Tegn; det viser et lille fredselkende Lands fulde Tillid til, at dets Fredsvilje er internationalt anerkendt, og at dets Fred ikke skal blive brudt.

Ogsaa indendørs lever vi i en splittet Tid,

skønt der heldigvis er langt mere, der samler os, end der spreder.

Ministeren sluttede sin Tale med et Leve for Danmark og Danmarks Konge.

Talen besvaredes med et kraftigt nifoldigt Hurra og »Kong Christian«, og derpaa stod Digteren Hans Hartvig Seedorf Pedersen paa Talerstolen og reciterede sin Hymne til den skønne Bro. Recitativet modtoges med Bifald, og derpaa spillede Garden en Potpourri over danske Melodier. Da Musikken hørte op, tog Kongen Ordet og udtalte som følger:

Naar vi i Dag staar her foran Fuldendelsen af denne Brobygning, kan vi ikke andet end beundre den kæmpemæssige Indsats, der ligger ti Grund for Arbejdets Udførelse, ligefra de Forarbejder, der er foregaaet med matematisk Nøjagtighed, og det daglige Tilsyn med Broens Udførelse. Det er en historisk Begivenhed, vi i Dag er Vidner til, da Forbindelsen landfast knyttes mellem Fyn og Jylland. Gid Broen ikke blot maa staa som et Monument for vort Slægtleds tekniske Dygtighed, men ogsaa tjene til Vekselvirkning mellem Befolkningen i Fyn og Jylland til Ære og Gavn for vort Fædreland.

Idet jeg erklærer Lillebæltsbroen for aabnet for Trafiken udbringer jeg et trefoldigt Danmark leve!

Efter at Talen var sluttet, tog Deltagerne Plads i Toget, der derpaa satte i Gang og sprængte Snoren, var derefter lidt efter i Fredericia. I Fredericia talte Generaldirektør Knutzen og begyndte sin Tale med en Tak til alle dem, der havde skabt dette store Anlæg: Til Statsbanernes Teknikere, Banechef Flensborg, Overingeniør Engqvist, Overarkitekt Seest og Baneingeniørerne Hertzum og Aug. Jørgensen.

Dernæst takkede han de Entreprenører og Haandværksmestre, som har udført Arbejderne, og de lokale Arbejderformænd og Arbejdere.

Generaldirektøren fortsatte:

Det er ikke en almindelig Banegaard, vi indvier i Dag. Naar det sidste Tog i Nat er ekspederet fra den gamle Banegaard og den sidste Færge fra de gamle Færgelejer, naar Sporene afbrydes samtidig med, at Forbindelserne etableres til den nye Banegaard, gaar en Epoke i dansk Transporthistorie i Graven, og en ny Tid fødes. Den gamle Tid har tjent det

danske Samfund godt og tro. Lad os haabe, at det nye trods Tidens Vanskeligheder vil bringe os længere frem. Nedsættelsen af Rejsetiden i de vigtigste Forbindelser til ca. Halvdelen, Indførelse af nye gennemgaaende Forbindelser, til Ind- og Udland, større Rejsebekvemmeligheder, hurtigere og sikrere Godsforbindelser, det er den nye Tids Kendemærker.

Jeg vil ogsaa gerne minde om, at vi i Dag ikke alene indvier Anlægene her ved Lillebælt, men samtidig en helt ny Togtype, Lyntogene, som skal betyde Prikken over I'et, idet de er den nødvendige Betingelse for, at vi kan faa den fulde Gavn af Broen. Jeg takker Statsbanernes Maskinchef, Hr. Munck, for Arbejdet med Planlæggelsen af disse Tog, og jeg takker Frichs Fabrikker i Aarhus og Scandia i Randers for Arbejdet med Togenes Fabrikation. Jeg haaber, at dansk Maskinindustri altid vil være i Stand til at løse Tidens Opgaver, som jeg føler mig overbevist om, at de har gjort det i denne Sag.

Generaldirektøren sluttede sin Tale saaledes:

Naar Statsbanerne i Dag overtager dette Kæmpeanlæg til Brug, maa jeg som Banernes Chef takke den danske Befolkning og dens Repræsentation, den danske Rigsdag, for den Tillid, de har vist os.

Det er muligt, at vi, naar vi søger tilstrækkelig langt tilbage i Tiden, ogsaa hos os kan finde en Embedsstand, der følte sig som Herrer i Landet. Det skulde være underligt, om vi ikke led af Tidens almindelige Fejl; men jeg kan i Dag forsikre Dem om, at alle fra Chefen til den yngste Medarbejder er besjælet af Ønsket om at tjene den danske Befolkning saa godt som muligt. Jeg kan føje Forsikringen om denne Endrægtighed til den Enighedsfølelse, som har skabt dette nye og stærke Baand mellem Landsdelene, og saa sandt som Enighed gør stærk, maa jeg heri se et Varsel for Samling i Fremtiden, Samling mellem Københavner, Sjællænder, Fynbo og Jyde, Samling mellem Borgerne og Samfundets Tjenere og Samling mellem Landets største industrielle Foretagende, som jeg her har den Ære at repræsentere.

Efter at Stationsforstanderen havde serveret Portvin og Kransekage, kørte Kongen bort, hilst af øredøvende Hurraraab.

## SIGNAL- OG SIKRINGSANLÆGET I FREDERICIA

Blandt de mange Enkeltheder, den ny Fredericia Banegaard rummer, er Signal- og Sikringsanlægget ikke det mindst interessante. Dette Anlæg centraliserer Ledelsen af Toggangen i 3 større og 2 mindre Signalposter, og den hurtige og sikre Afvikling af Banegaardens Trafik er afhængig af deres ubetinget tilforladelige Arbejde. Og ligesom Fredericia Banegaard i alle andre Enkeltheder er gennemført moderne, saaledes er ogsaa Signalsystemet det *mest moderne i Landet*.

En Signalpost nutildags adskiller sig ganske væsentligt fra en, der blev bygget for 20 Aar siden. Dengang var det mekaniske Anlæg, med Traad- og Stangtræk, med vældige Haandtag, hvor en Mand kunde lægge hele sin Vægt i, naar et Sporskifte gik trægt eller Traaden var iset til, — nu er *alt elektrisk*, og en Omdrejning af et lille Haandtag er tilstrækkelig til, at en Sporskiftomotor starter og med 3—400 kg Kraft trækker Sporskiftet over.

De gamle Armsignaler er i vid Udstrækning erstattet af Daglyssignaler, forsynet med kraftige Linse-systemer, saaledes at Lyset er tydeligt synligt under alle Forhold — ved Dag og Nat, i Solskin og i Taage.

En af de første Ting, der falder i Øjnene, naar man kører ind paa Fredericia nye Banegaard, er de lave Signaler med to lysende Punkter, der findes overalt — »*Dværgsignaler*« kaldes de. Disse Signaler betegner en Fornylse indenfor dansk Signalteknik, idet de anvendes til centraliseret Ledelse af Rangeringen, der kommer til at foregaa »for Signal« med samme Sikkerhed mod Fejlbetjening og imod andre Fejl som selve Togbevægelserne — netop paa Fredericia Station med dens intensive Rangering er dette af allerstørste Betydning.

Foruden den elektriske Betjening er der ogsaa paa alle Punkter *elektrisk Kontrol*, med Sporskifter og med Signaler, ja endog med selve Sporet. Ved Hjælp af elektriske Relais, der er tilsluttet de enkelte Sporafsnit, kontrolleres det, om der holder Vogne eller ej. I hver af Signalposterne findes en belyst Sportavle, hvor Lamper viser, i hvilke Spor der befinder sig Vogne, og sindrige Anordninger forhindrer automatisk, at der ved Fejlbetjening stilles Signal ind til et besat Spor — hvad Dødmandsknappen er for Motorvogne, er disse Sporrelais for Banegaardsanlægget, en sidste Sikkerhed, dersom alt andet skulde svigte.

Iøvrigt er de samme Sikkerhedsprincipper gennemført over alt, idet Betjeningsfejl af enhver Art er absolut udelukket. Anlægget er »fool-proof« — et Haandtag kan ganske simpelt ikke drejes, dersom ikke alt er, som det skal være, saa det paagældende Sporskifte eller Signal uden Fare kan skiftes. Tidligere udførtes disse Spæringer af Haandtagene ad mekanisk eller delvis mekanisk Vej — i Fredericia er for første Gang en helt elektrisk Spærring anvendt. Dette Princip giver Signalanlægget en tidligere ukendt Smidighed, saaledes at der med et Minimum af Haandtag kan betjenes et stort Antal Dværgsignaler,

der endda hver for sig kan sikre de mange forskellige Rangerbevægelser, Sporanlægget med sine Sporskifter og Krydsninger gør mulige.

Før Fredericia er her i Landet Aarhus Banegaard blevet udrustet med et Anlæg af praktisk talt samme Type. I Sverige har Systemet gaaet sin Sejrsgang, og Statens Järnvägar har siden 1926 udrustet en Række Stationer med tilsvarende Anlæg. Efter et stort Antal mindre og middelstore Anlæg er *Sveriges største Stationer* blevet sikret paa denne Maade, Göteborg i 1930, Stockholm i 1933.

En Række sikringstekniske Specialdele er leveret fra L. M. Ericsson-Koncernens Fabrikker i Stockholm, medens over Halvdelen af Materiellet er leveret fra *danske Underleverandører* bl. a. Thomas B. Thrige, Odense, Nordiske Kabel- og Traadfabriker, København, Dansk Signal Industri, København, og A/S Frichs, Aarhus.

Ogsaa med Hensyn til Anvendelsen af dansk Arbejde staar dette Anlæg altsaa langt foran noget tidligere Sikringsanlæg her i Landet. Og samtidig er Anlægget blevet *gjort færdig i Rekordtid*, idet Fabrikation, Montage og Gennemprøvning er blevet afsluttede paa mindre end eet Aar.

## MOTORFÆRGEN »KRONBORG«

Motorfærgen »Kronborg« er bygget paa Nakskov Skibsværft til Bureau Veritas højeste Klasse, der blev afsluttet Kontrakt med Værftet den 18. August 1934, Kølen til Skibet blev lagt i Slutningen af Januar d. A., og den løb af Stabelen den 23. Marts d. A. Efter vel udførte Prøver overtog Statsbanerne Færgen den 6. Maj d. A.

*Færgens Dimensioner er følgende:*

Største Længde .....	45,00 Meter
Største Bredde .....	11,5 »
Fri Højde mellem Hoveddæk og Promenadedæk .....	2,6 »
Dybgang, lastet .....	2,7 »
Farten, lastet .....	10,8 Knob

Færgen er forsynet med en 4-Takts, 6-cylindret Frich's Dieselmotor med Trykforstøvning, der indicerer 770 H.K. ver 320 Omdr./Min.

Færgen kan overføre 28 Automobile og 450 Passagerer, uden Automobile kan Færgen overføre 740 Passagerer.

Færgen kan indsættes i Farten mellem Helsingør og Helsingborg den 15. Maj d. A. og vil fra den Dag sejle hvert fulde Klokkeslet fra Helsingør og hvert halve Klokkeslet fra Helsingborg i Tiderne fra Kl. 7,00 til Kl. 23,30. Overfartstiden bliver ca. 18 Min.

Da svensk Toldvæsen medfølger ombord, sker Toldbehandlingen under Overfarten, saaledes at Automobile straks kan køre videre, naar de kommer til Helsingborg. Automobilene kører förlæns ombord over Færgens Ende, og paa den modsatte Side af Sundet i samme Retning i Land, saaledes at al særlig Manøvrering kan undgaaes.



Kun Automobilisterne har Adgang til Automobil-dækket, hvorfor lokale Passagerer ad en Trappe i Land gaar ombord direkte paa Promenadedækket, her findes ogsaa Færgens to lyse og smukke Saloner, der paa tre Sider er forsynet med store Vinduer, saaledes at man, selv fra Baggrunden af Salonen har en god Udsigt over Vandet. Salonerne ventileres og opvarmes efter et særligt effektivt System. I Toiletterne, som ogsaa findes paa Promenadedækket, er rindende Vand til alle Vandfade. Paa Promenadedækket er der Bænke og Borde, saaledes at man i godt Vejr kan spise Frokost i det fri. Overfarten har for nogle Maaneder siden faaet en ny Restauratør, og Restaurationsprisen er for en Del Posters Vedkommende betydelig nedsatte.

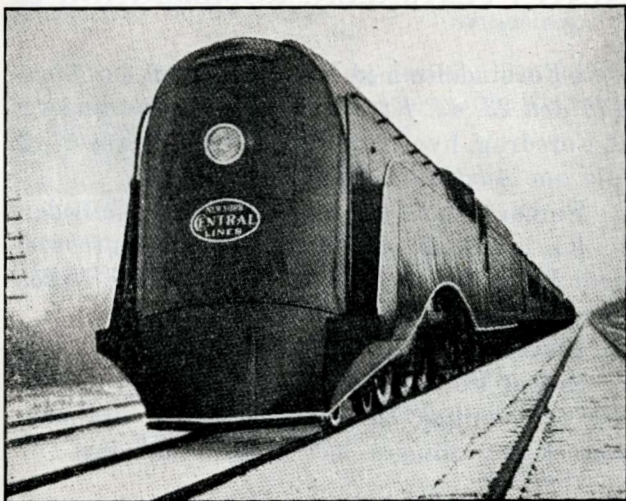
Lokomotivet praktisk talt er skærmet mod Luftmodstanden. Alle ellers fremspringende Dele, som Luftmodstanden kan virke skadeligt paa: Skorsten, Dom, Fløjte, Klokke og andre Apparater, er holdt under eller paa Linie med Beklædningen og virker ikke hindrende for Røgens og Dampens Flugt over Lokomotivet.

Det ventes, at Strømliniebeklædningen vil formindske Luftens Modstand under Farten saa betydeligt, at der til en Hastighed af 140 km/T. kan spares en Trækkekraft paa 35 pCt., hvilket giver en stor Besparelse i Kulforbruget. Beklædningen virker ogsaa brændselsbesparende ved at isolere mod Varmetab i Cylindrene og andre Steder. Foruden Løbehjul og Tenderhjul er de 1906 mm store Drivhjul udrustet med Rullelejer.

## AMERIKANSK STRØMLINIEFORMET DAMPLOKOMOTIV

Efter *The Locomotive* ved F. Spøer.

Amerikas første strømlinieformede Damplokomotiv er bygget til New York-Centralbanen. Det blev færdigt i November Maaned sidste Aar, og har nu gennemgaaet en Række Prøveture. De første Ture kørtes over forholdsvis korte Strækninger, derefter en Præsentationstur til de største Byer ved New York-Centrallinien og sidst lange Prøveture med indgaaende Undersøgelser af Lokomotivets Ydeevne og Forbrug.



Amerikansk strømlinieformet Damplokomotiv.

Det er et 2 C 2-Lokomotiv af Hudson-Typen og fik efter Grundlæggeren af New York-Centralbanen Navnet *Commandore Vanderbilt*. Baade Maskinen og Tenderen har faaet strømlinieformet Beklædning i Overensstemmelse med Resultaterne fra aerodynamiske Undersøgelser, dog undtagen et Stykke paa hver Side af Lokomotivet for at have bekvem Adgang til Eftersyn og Smøring af den drivende Mekanisme. Løbe- og Drivhjul er saaledes kun delvis beklædt, men Beklædningens Form og Anbringelse er saadan, at Luftens Indvirkning under Farten begrænses paa Hjul og Drivværk i saa stor Udstrækning, at

## PRISNIVEAUET

De af Det statistiske Departement siden Juli 1915 foretagne Beregninger over Prisforandringernes Indflydelse paa Udgifterne i et Husholdningsbudget er, som tidligere meddelt i Statistiske Efterretninger, fra og med Juli 1933 fortsat saaledes, at man som Basis for disse Beregninger bruger et Husholdningsbudget, der er opstillet efter de ved en Forundersøgelse i 1931 indvundne Oplysninger.

I nedenstaaende Tabel anføres Resultatet af de saaledes for April 1935 foretagne Beregninger, idet Tallene for det sidste Aar anføres til Sammenligning.

### Udgifternes Fordeling paa Budgettets Hovedgrupper.

	1931 gnstl.	April 1934 Kr.	Juli 1934 Kr.	Okt. 1934 Kr.	Jan. 1935 Kr.	April 1935 Kr.
Fødevarer .....	974	1028	1037	1077	1079	1108
Klæder, Fodt., Vask	383	453	454	458	455	457
Bolig .....	421	434	434	434	448	448
Brændsel, Belysn. .	159	166	166	166	165	164
Skatter, Kontingen- ter o. l. ....	436	462	483	477	477	474
Andre Udgifter ...	727	748	749	752	754	756
I alt ....	3100	3291	3323	3364	3378	3407

### Udgiften, beregnet i Procent af Udgiften i Aaret 1931 gnstl. (Udgiften i 1931 gnstl. = 100).

	1931 gnstl.	April 1934	Juli 1934	Okt. 1934	Jan. 1935	April 1935
Fødevarer .....	100	106	106	111	111	114
Klæder, Fodt., Vask	100	118	119	120	119	119
Bolig .....	100	103	103	103	106	106
Brændsel, Belysn. .	100	104	104	104	104	103
Skatter Kontingen- ter o. l. ....	100	106	111	109	109	109
Andre Udgifter ...	100	103	103	103	104	104
I alt ....	100	106	107	109	109	110

Naar Udgiften i Aaret 1931 sættes = 100, var Udgiften efter de i Januar 1935 gældende Priser 109 og efter de nu for April foretagne Beregninger 110.

Hvis man i Stedet for Priserne i Aaret 1931 anvender Priserne i Juli 1914 som Basis, bliver Pristallet udregnet paa Grundlag af det efter Forbruget i 1931 opstillede Budget 170.



**DØDSFALD**

Tirsdag den 7. ds. begravedes Lokomotivfører *C. A. thor Stratén* fra Struer Kirke under stor Deltagelse.

Ved den blomstersmykkede Kiste paraderede Faner fra Randers, Brande, Thisted, Esbjerg og Struer, ligesom der var sendt Kranse fra mange Afdelinger.

Ved thor Stratens Død har Foreningen mistet et af sine gode Medlemmer, idet afdøde altid viste den rette Forstaaelse af Organisationens Betydning for lige saa pligttopfyldende og afholdt, afdøde var i sin Tjeneste, var han ogsaa blandt Kolleger, men Døden rev ham bort i en alt for tidlig Alder.

Ved Graven bragte Afdelings Formanden *C. Honoré* en Tak for godt Kammeratskab.

Ære være thor Stratens Minde.

*C. H.*

**JUBILÆUM**



Den 1. Juni kan Lokomotivfører *C. O. Rasmussen*, Hobro, fejre 25 Aars Jubilæum som Lokomotivmand. Rasmussen ansattes som Lokomotivfyrbøder i Assens, forflyttedes ved Genforeningen til Tinglev og kom i 1928 som Lokomotivfører til Hobro.

Rasmussen er ikke blot en udmærket Kollega og Lokomotivmand, men han er tillige stærkt interesseret i de politiske og sociale Bevægelser.

Randers Afdelinger bringer Jubilaren en hjertelig Lykønskning i Dagens Anledning med Ønsket om Held og Lykke i Fremtiden, og Tak for de svundne Aar.

*A. B.*

Den 1. Juni kan Lokomotivfører *P. C. Sprogø*, Folkevej 22, Fredericia, fejre 25 Aars Dagen for sin Ansættelse som Lokomotivmand. Jubilaren ansattes som Haandværker i Aarhus Remise den 1. Juni 1902 og forfremmedes til Lokomotivfyrbøder den 1. Juni 1910 med Station i Ribe, forflyttedes efter Ansøgning til Skanderborg den 1. Oktober 1914, kom derefter til Orehoved, og den 1. Februar



1919 til Vamdrup, hvor han i en Aarrække var Kasserer for Afdelingen.

Den 1. April 1928 forfremmedes Jubilaren til Lokomotivfører i Vamdrup, var fra den 1. Juni 1928 Depotforstander i Tinglev og kom, da Depotet blev ophævet, til Padborg, hvorfra han den 1. April 1933 kom til Fredericia.

Jubilaren er en interesseret Lokomotivmand, en god Kammerat og trofast Organisationsfælle.

De fredericianske Lokomotivmænd ønsker dig hjertelig til Lykke paa Jubilæumsdagen med Tak for Tiden, der svandt, og med Haabet om, at vi endnu i mange Aar maa se dig iblandt os.

*Lb.*

**FOREDRAG OG AFTENUNDERHOLDNING I FESTSALEN, RØMERSGADE 22**

I Forbindelse med Kongressen vil der *Torsdag den 23. ds. Kl. 20 præcis* blive arrangeret et Foredrag, hvor Flyveren Michael Hansen vil tale om *Australiensflyvningen*.

Foredraget vil blive ledsaget af Lysbilleder. Kl. ca. 22,15 arrangeres *fælles Kaffebord*, hvor Duttistparret *Ove Behrens* og *Thea Degen* vil underholde Forsamlingen.

Derefter Dans til Kl. 1,00.

Saa vel Foredraget som Kaffebordet er gratis, og samtlige Medlemmer, saavel ordinære som ekstraordinære, med Damer indbydes.

Med kollegial Hilsen  
*SOPH. JENSEN.*

*/E. Kuhn.*

**Aflysning.**

Den ved Cirkulære af 11. ds. bekendtgjorte Faneafsløring i Forbindelse med Kongressen aflyses, idet de paagældende Afdelinger har truffet anden Bestemmelse.

**FERIEHJEMMET**

Af Hensyn til bestilt Ophold paa Feriehjemmet henledes Opmærksomheden paa, at Togtiderne er forandrede.

**»LANTERNEN«**

En Herretur afholdes den 4. Juni 1935. Afgang fra Kh. Kl. 15,30 med Tog 645. Udenbys Medlemmer kan møde Selskabet ved Traktorstedet »Trepilelaagen« imellem Springforbi og Klampenborg. Se iøvrigt Opslaget paa Opholdsstuen Gb.

*Bestyrelsen.*

**FORENINGEN AF PENSIONISTER VED DE DANSKE STATS BANER**

Som meddelt i Fagbladene for en Maaned siden afholder Foreningen sin *aarlige Generalforsamling* Onsdag den 22. Maj 1935 Kl. 4 Em. i den folkelige Forsamlingsbygning i *Fredericia*, hvorom Medlemmerne herved erindres.

Indmeldelse i Foreningen kan ske paa nedenstaaende Indmeldelsesblanket, der kan udklippes og sendes pr. Post til Formanden, Togfører Raabæk, Willemoesgade 13, København Ø., Næstformanden Stationsforstander Wolf, Gl. Kongevej 3, København V., eller Kassereren, Haandværker N. F. A. Jensen, Estlandsgade 16, København V. — Kontingentet er 30 Øre eller 75 Øre aarlige.

*Bestyrelsen.*

Undertegnede indmelder sig herved i Pensionistforeningen. Min Pension er under/over 1000 Kr. aarl., og mit Pensionskort har Nummer .....  
 Fulde Navn .....  
 Tidligere Stilling .....  
 Postadresse .....  
 Pensionen udbetales paa Station .....  
 Pensionen tilsendes mig paa Postgiro Nr. ....

**HJERTELIG TAK**

Hjertelig Tak for udvist Deltagelse ved vor kære Hustru og Moders Begravelse.

Pens. Lokomotivfører *N. Friholt*,  
 Slagelse.

Vor hjerteligste Tak for den os udviste Deltagelse ved vor kære Mand, Fader og Bestefader, Lokomotivfører C. A. thor Stratens Død og Begravelse. Tak til Struer, Nyborg, Viborg, Langaa, Aarhus, Fredericia, Thisted, Brande, Esbjerg Afdelinger for de smukke Dekorationer. Tak til Struer, Thisted, Brande, Randers og Esbjerg for Repræsentationen ved Fanen.

*Helga thor Straten og Børn, Struer.*

Fynske Lokomotivmænd bringes vor hjerteligste Tak for den store Opmærksomhed ved vort Jubilæum.

*V. M. Thorsen*, Lokomotivfører, Nyborg.  
*J. Rasmussen*, Lokomotivfører, Nyborg.

**REGNSKAB**

for Kong Christian IX's Understøttelsesfond  
 fra 1. April 1934 til 31. Marts 1935.  
 Status den 31. Marts 1935.

<i>Indtægt.</i>	Kr. Ø.
Beholdning fra Regnskabsaaret 1933/34 .....	128. 38
Indbetalte Bidrag i 1934 .....	113. 00
Modtaget Gave .....	17. 50
Indvundne Renter: Kr. Ø.	
af Obligationer .....	1 120. 50
af Bankbog .....	17. 56
	1 138. 06
	1 396. 94
 <i>Udgift.</i>	
Udbetalte Understøttelser, 13 Portioner à 100 Kr.*) .....	1 300. 00
Portoudgifter .....	8. 66
Beholdning, der overføres til næste Regnskabsaar .....	88. 28
	1 396. 94

\*) Understøttelserne er udbetalt til: Enken efter en Banearbejder, Enken efter en Depotarbejder, Enken efter en Kedelpasser, Enken efter en Lokomotivfører, Enken efter en Magasinpasser, Enken efter en Matros, Enken efter en Overportør, Enken efter en Portør, Enken efter en Stationsforstander, Enken efter en Togfører, 1 Ledvogter, 1 pens. Remisearbejder, 1 Datter efter afdød Rangmester.

<i>Beholdninger.</i>	Kr. Ø.
Beholdning i den danske Landmandsbank ....	88. 28
Obligationer til paalydende Værdi 24 900 Kr., bogført for .....	23 578. 50
	23 666. 78

<i>Gæld.</i>	Kr. Ø.
Fondets Kapital: Kr. Ø. Kr. Ø.	
Obligationer bogført for 19 987. 50 paa Bankbog .....	12. 50
	20 000.
Obligationer bogført for .....	3 591. 00
	23 591. 00
Beløb til Disposition .....	75. 78
	23 666. 78

København, den 31. Marts 1935.

*KNUTZEN.*

*/N. Roed, Sekr.*

Regnskabet er revideret og fundet i Overensstemmelse med de foreliggende Bilag. Beholdningerne vare til Stede. København, 23. April 1935.

*R. Kantso.*

*C. Wieth.*

**MEDLEMSLISTEN**

*Optaget som ekstraordinære Medlemmer:*

Pens. Lokomotivfører G. A. C. Müller, Sdr. Boulevard 74, 4. S., Kbhvn. V.

Pens. Lokomotivfører P. Johansen, Godthaabsvej 119, St. th., Kbhvn. F.

Pens. Lokomotivfører R. H. Rasmussen, Holmblads-vænge 10, St., Kbhvn. S.

Pens. Lokomotivfører S. P. Hansen, Danmarksgade 18, Struer.

Pens. Lokomotivfører N. P. Carlsen, »Pemco«, Lerkenfeldtsvej 24, Kalundborg.

Pens. Lokomotivfyrbøder Aksel Kristensen, St. Pouls Allé 47, 1. S., Esbjerg.

## Rettelse til Adressefortegnelsen

### Lokomotivførerkredsen.

*Struer:* Kassererens Adresse rettes til: Torvegade 8.

*Holstebro Underafdeling:* Repræsentantens Navn og Adresse rettes til: H. Høj, Struervej.

*Oddesund Underafdeling:* Repræsentantens Navn er: V. K. Petersen.

*Ringkøbing Underafdeling:* Repræsentantens Navn er: H. J. A. Jensen.

*Kalundborg:* Kassererens og Repræsentantens Adresse rettes til: Slagelsevej 15.

### Motorførerkredsen.

*Sønderjylland Afd.:* Formandens Adresse rettes til: Tønnesensvej 7, Tønder.

*Helsingør Underafdeling:* Repræsentantens Adresse rettes til: Stenstræde 2, 1. S.

*Øst- og Nordjysk Afd.:* Formandens Navn og Adresse rettes til: O. H. Ottzen, Frederikshjerg Torv 1, 2. S., Aarhus.

### Lokomotivfyrbøderkredsen.

Kredsbestyrelsesmedlem E. Dyrbergs Adresse rettes til: Villa »Alvin«, Finnsvej, Frederikshavn.

*Struer:* Kassererens Adresse rettes til: Søndergade 11, St.

*Fredericia:* Formandens Navn og Adresse rettes til: J. P. Platz, Odinsvej 20.

*Skanderborg:* Formanden og Repræsentanten for Feriehjemmet: Adressen rettes til Emilievej 1.

*Thisted:* Formandens Adresse rettes til: Vestergade 53, 2. S.

*Kalundborg:* Repræsentanten for Feriehjemmet, Navn og Adresse rettes til: S. W. Assens, Lundevej 9, 1. S.

## Personalia

*Udnævnelse efter Ansøgning iflg. Opslag fra 1.—6.—35 til Lokomotivfører (min. Udn.).*

Motorfører I J. E. P. Gelsing, Kbhavns Godsbgd., ved Helgoland Maskindepot. (Forfl. dertil pr. 15.—5.—35).

Motorfører I A. J. Borchert, Kbhavns Godsbgd., ved Helgoland Maskindepot. (Forfl. dertil pr. 15.—5.—35).

Motorfører I C. F. Therkildsen, Kbhavns Godsbgd., ved Helgoland Maskindepot. (Forfl. dertil pr. 15.—5.—35).

Motorfører I L. H. Dybdahl, Aarhus H., i Aarhus H.

Motorfører I O. P. Jensen, Aarhus H., i Aarhus H.

Motorfører I H. G. Larsen, Aarhus H., i Aarhus H.

Motorfører I. E. M. J. Gravesen, Aarhus H., i Aarhus H.

Motorfører I N. Rasmussen, Aarhus H., i Aarhus H.

*Udnævnelse efter Ansøgning iflg. Opslag fra 1.—6.—35 til Motorfører II (min. Udn.).*

Lokomotivfyrbøder K. A. H. Petersen, Kbhavns Godsbgd., ved Helgoland Maskindepot. (Forfl. dertil pr. 15.—5.—35.)

Lokomotivfyrbøder V. A. A. Jeppesen, Kbhavns Godsbgd., ved Helgoland Maskindepot. (Forfl. dertil pr. 15.—5.—35.)

Lokomotivfyrbøder K. F. Olsen, Østerport, ved Helgoland Maskindepot. (Forfl. dertil pr. 15.—5.—35.)

Lokomotivfyrbøder L. C. Knudsen, Kbhavns Godsbgd., ved Helgoland Maskindepot. (Forfl. dertil pr. 15.—5.—35.)

Lokomotivfyrbøder S. A. P. Halvorsen, Aarhus, i Aarhus H.

Lokomotivfyrbøder H. A. T. Gotfredsen, Frederikshavn, i Aarhus H. (Forfl. dertil pr. 15.—5.—35.)

Lokomotivfyrbøder A. E. E. Salling, Aarhus H., i Aarhus H.

Lokomotivfyrbøder M. Jensen, Aarhus H., i Aarhus H.

*Forflyttelse fra 15.—5.—35:*

Lokomotivfører N. V. P. Petersen, Kbhavns Godsbgd., efter Ansøgning iflg. Opslag til Helgoland Maskindepot.

Motorfører I E. H. Nielsen, Roskilde, til Helgoland Maskindepot.

Motorfører I C. J. S. Sørensen, Roskilde, til Helgoland Maskindepot.

Motorfører I A. T. Tillebæk, Roskilde, til Helgoland Maskindepot.

Motorfører I H. Enevoldsen, Roskilde, til Helgoland Maskindepot.

Motorfører I B. A. Hansen, Kbhavns Godsbgd., til Helgoland Maskindepot.

Motorfører I H. K. Jensen, Kbhavns Godsbgd., til Helgoland Maskindepot.

Motorfører I A. Bentsen, Kbhavns Godsbgd., til Helgoland Maskindepot.

Motorfører I K. M. Kristensen, Kbhavns Godsbgd., til Helgoland Maskindepot.

Motorfører I E. A. Clemmensen, Kbhavns Godsbgd., til Helgoland Maskindepot.

Motorfører I P. Larsen, Østerport, til Helgoland Maskindepot.

Motorfører I J. H. Larsen, Østerport, til Helgoland Maskindepot.

Motorfører N. P. E. Nielsen, Østerport, til Helgoland Maskindepot.

Motorfører II H. C. R. Jensen, Næstved, efter Ans. iflg. Opslag til Helgoland Maskindepot.

*Afsked:*

Lokomotivfører C. P. Andersen, Kalundborg, paa Grund af Svagelighed med Pension fra 30.—6.—35 (min. Afsk.).

*Dødsfald:*

Lokomotivfører C. A. thor Stratton, Struer, den 3.—5.—35.

Nærværende Nummer er afleveret paa Avispostkontoret den 22. Maj 1935.

REDAKTION: Vesterbrogade 91, 1. Sal. København V.  
Telefon Vester 3016.  
Udgaar 2 Gange mdl. — Abonnementspris: Kr. 6 aarlig.  
Tegnes paa alle Postkontorer i Skandinavien.

ANNONCE-EKSPEDITION:  
Reventlowgade 28, København V.  
Telefon Central 7708 — Kontortid Kl. 10—4.  
Postkonto 20 541.