



NO 22

20. November 1943

43. Aargang

DER VAR EN GANG —

Det er almindeligt bekendt, at Tjenestemandstanden under den forrige Verdenskrig blev forarmet og proletariseret i uhyggelig Grad; man havde ikke dengang nogen fast Aftale om Lønregulering efter Varepriserne. Klog af Skade blev der efter Krigen indført et Lønssystem med automatisk Regulering efter Udgiftstallet, og Tjenestemændene troede saa, at de var forskaanet for Gentagelser af de bitre Aar 1914—18 med strenge Tjenester, men smaa Lønninger. Som alle ved, er vi blevet bittert skuffet. I 1934, da der var Landbrugskrise her i Landet, appellerede Statsmagten til Tjenestemændene om at give Afkald paa en Reguleringstillægsportion, vi efter Loven havde Krav paa. Vi skulde vise Samfundssind, sagde man. Det viste Tjenestemændene ogsaa — begribeligvis; men i de senere Aar, hvor Aftalen om Lønninger efter Priseniveauet for Alvor skulde staa sin Prøve, svigtede den fuldstændig.

Lønmæssigt er der altsaa desværre god Samklang mellem Forholdene under forrige Krig og under den nuværende. Og det samme er Tilfældet, hvad det tjenestemæssige angaar. Ogsaa i Aarene 1914—18 blev der trods omfattende Køreplansindskrænkninger paalagt vore Medlemmer Tjenester paa 12—14—16 Timer. Daarligt Brændsel og andre Forhold var Aarsag til betydelige Forsinkelser; vi havde paa visse Strækninger en betydelig Transittrafik. Jernbanepersonalet fik ganske vist et Par Gange et Gratiale, og Lokomotivpersonalet var i Kraft af deres strenge Tjeneste i den Gruppe, som fik det højeste Gratiale. Lokomotivfyrbøderne paa de Maskiner, hvor der fyredes med Tørv, fik et

Tillæg paa 10 Kr. pr. Maaned, og Lokomotivpersonalet som Helhed — vi var dengang ikke normeret med fuld Uniform — fik for Aarene 1918 og 1919 en Beklædningshjælp paa 75 Kr. henholdsvis 50 Kr. pr. Mand. Naar Beløbet for 1919 var mindre end det for 1918, var det fordi vore Medlemmer i Forbindelse med Lønloven af 1. Oktober 1919 normeredes med fuld Uniform, saaledes at de 50 Kr. kun gjaldt for et halvt Aar nemlig Tiden 1. April—1. Oktober 1919 = 100 Kr. for et helt Aar. Men trods disse Smaaforbedringer var Tilværelsen kummerlig nok alligevel, og der er i Almindelighed ingen Grund til at ønske sig de dagældende Forhold tilbage.

Det er dog et Spørgsmaal, om ikke vort nuværende Embedsmandsmaskineri paa et og andet Omraade er ved at komme længere bort fra en sund og saglig Bedømmelse af Forholdene end et rimeligt og retfærdigt Hensyn til Personalet og de trufne Grundaftaler betinger.

For nogen Tid siden omtalte vi her i Bladet, hvorledes en Mand paa et af Administrationskontorerne i 1. Distrikt mente, at man godt kunde beordre en Lokomotivfyrbøder til at køre paa sin Fridag en Søndag kort før Jul i Fjor og dernæst hævde, at vedkommende Lokomotivfyrbøder nærmest var lidt til en Side, naar han troede, han havde mistet en Fridag, og at han kunde faa denne erstattet. For nylig er der blevet forelagt os en anden efter vor Opfattelse meningsløs Afgørelse, denne Gang vedrørende Levering af Uniformsgenstande. Vi skal i det følgende omtale denne Sag nærmere.

Et Antal Lokomotivfyrbødere med Ansættel-

se fra 1931 skulde paa Grundlag af den siden 1. April 1933 gældende Hovedaftale have en bestemt Uniformsgenstand (Sweater) leveret 1. Januar henholdsvis 1. April 1941. Denne normale Leveringstermin var dog udskudt i 1 $\frac{1}{4}$ Aar, idet Brugsterminerne for Uniformsgenstandene er forlænget paa Grund af Vanskelighederne ved Fremskaffelsen af Materialer. Herefter skulde ommeldte Uniformsgenstand udleveres til de omtalte Lokomotivfyrbødere den 1. April henholdsvis 1. Juli 1942.

Statsbanerne overholdt imidlertid ikke denne Leveringsdato; ja endnu i Marts 1943 — mere end 2 Aar efter den normale og 1—1 $\frac{1}{4}$ Aar efter den ekstraordinære Leveringstermin — var der intet udleveret til de paagældende Lokomotivfyrbødere, og da de den 1. April i Aar blev Lokomotivførere, fik de Meddelelse om, at enhver Tale om Leverance af den forsinkede Uniformsgenstand nu var bortfaldet.

Ud fra den Betragtning, at Administrationen ikke uden videre kan sidde en Aftale overhørig, har Organisationen derefter beskæftiget sig med Spørgsmaalet, idet den har gjort gældende, at de Lokomotivmænd, Sagen drejer sig om, enten maa have udleveret den omstridte Uniformsgenstand eller der maa udbetales dem en Godtgørelse for 1—1 $\frac{1}{4}$ Aars Afsavn (ca. Halvdelen af den normale Brugstid) af samme. Men Resultatet er blevet et Afslag. Generaldirektoratet oplyser, at Sagen har været forelagt Finansministeriet, som heller ikke har ment at kunne gaa ind paa Organisationens Krav.

Trods disse Afgørelser fra autoritative Steder vil vi kraftigt hævde, at saa ensidigt kan man dog alligevel ikke forsvare at handle. Naar der er en Aftale om Levering af en eller anden bestemt Ting til et eller andet bestemt Tidspunkt, vil ingen kunne forstaa, at Administrationen skulde kunne komme bort fra enten at overholde Leverancen, selv om den skulde blive noget forsinket, eller yde en vis Godtgørelse for den manglende Levering. Saaledes er det i hvert Fald efter almindelig dansk Retsbevidsthed. Og det er paa Grundlag heraf, vi spørger, om Embedsmandsmaskineriet ikke er ved at komme for langt bort fra en rimelig og retfærdig Hensyntagen til Personalet og Forholdene.

Lad os kaste et lille Blik paa den i Artiklens Indledning omtalte Beklædningshjælp for 1918 og 1919. Sidstnævnte Bevilling blev givet i Foraaret 1920, og da var en Del af dem, der

havde været tjenstgørende Lokomotivmænd i Tiden 1. April—31. September 1919 — for hvilket Tidsrum Bevillingen gjaldt — pensioneret eller afgaaet ved Døden; men tro ikke dette foranledigede Administrationen til at indtage det Standpunkt, at naar de paagældende ikke paa Udleveringsdagen (Udbetalingsdagen) var i en Tjenestemandsstilling, der berettigede til den paagældende Levering, kunde han ikke komme i Betragtning. Paa Organisationens Henstilling gik man derimod med til, at det nævnte Beløb udbetaltes til alle, der var aktive Lokomotivmænd i det Tidsrum Bevillingen gjaldt. I Efteraaret 1920 fik derfor en Del pensionerede Lokomotivførere samt nogle Enker udbetalt de 50 Kr., de, respektive deres Mænd, vilde have faaet, dersom Beløbet var blevet udbetalt i Sommeren 1919.

Naar det saaledes i 1920 var muligt for Administrationen at disponere, saa de, der Aaret forud havde været i Stillinger, som berettigede til Beklædningshjælpen, ogsaa fik denne, selv om de i Mellemtiden var fratraadt, kan det da ikke i 1943 være aldeles ugørligt for samme Administration at indtage et tilsvarende Standpunkt, saa de, der i 1942 var berettigede til at faa leveret en bestemt Uniformsgenstand, enten faar denne, selv om den ikke har kunnet leveres førend i Aar, eller en kontant Godtgørelse.

Det er ekstraordinære Forhold vi lever under, og er det for at imødekomme Personalets førnævnte berettigede Krav nødvendigt, at Administrationen skaffer sig en ekstraordinær Hjemmel, saa maa dette gøres. Man er ikke altid selv beskeden i sine Krav overfor Personalet; f. Eks. har det Distrikt, som hævdede, at en Mand, der paa en ordinær Søndagsfridag maatte køre fra tidlig Morgen til hen paa Aftenen, ikke havde mistet nogen Fridag, og at der derfor ikke var noget at erstatte, fornylig afkrævet en Lokomotivfører, hvis Tjenestelag blev stjaalet i 1939, en Erstatning paa 88 Kr.

Vi vil gerne give Udtryk for den Opfattelse, at Generaldirektoratet og Finansministeriet efter paany at have overvejet det her omtalte Spørgsmaal bør skaffe Udveje, saa de i 1942 forfaldne Uniformsgenstande udleveres, subsidiært, at de Lokomotivmænd, overfor hvem dette ikke kan finde Sted, faar et Vederlag for det Afsavn de har lidt.

FORFLYTTSELSANSØGNINGER

Under „Personalialia“ vil vore Læsere have bemærket, at der i den senere Tid er forekommet nogle Tilfælde, hvor Lokomotivmænd, som har faaet en Ansøgning om Forflyttelse imødekommet, atter har faaet denne annulleret, hvilket hidrører fra, at den vedkommende, saa snart han har modtaget Underretning om Forflyttelsen, straks meddeler, at Forflyttelsen i Virkeligheden er uønsket, og at den derfor meget gerne ønskes annulleret.

Generaldirektoratet har hidtil stillet sig saa imødekommende som muligt paa dette Omraade, men da der ret naturligt er en Række allerede truffne Dispositioner, som skal ændres, hver Gang en allerede fastlagt Forflyttelse skal laves om, samt da man fra Generaldirektoratets Side ikke vil være med til, at det omtrent kan blive Kotume, at allerede beordrede Forflyttelser kan annulleres, har man henstillet, at vi gør Medlemmerne opmærksom paa dette Forhold. Naar en Mand har søgt Forflyttelse til et eller flere bestemte Depoter, maa han være forberedt paa at tage Forflyttelsen, den Dag den kommer. Det kan saa ikke nytte noget at fortælle, at det passer ham daarligt paa Grund af forskellige andre Dispositioner, og at Forflyttelsen derfor ønskes annulleret. Det maa være en fast Regel, at en Mand, der har indsendt et Forflyttelsesønske, selv sørger for at sætte sin Ansøgning i Bero, hvis der indtræffer Forhold for ham, som gør, at han hellere vil forblive, hvor han er.

Vi finder Anledning til at indskærpe dette overfor vore Medlemmer. Enhver, der har en Forflyttelsesansøgning liggende, maa, hvis han ikke ønsker denne efterkommet ved først givne Lejlighed, stille Ansøgningen i Bero. I modsat Fald maa vedkommende være klar til at tage Forflyttelsen, den Dag den kommer.

DER ER MAADE MED FORSTAAElsen

Efter at Jernbanerne nu i mere end 3 Aar praktisk talt har været alene om at bestride Trafikvæsenet her i Landet, slaar „Jernbane-Tidende“ i sit Nummer for 15. Oktober til Lyd for, at der i Tide træffes saadanne Foranstaltninger, at Trafikkaoset fra før Krigsudbrudet ikke kommer til at gentage sig, men at Statsmyndighederne sikrer sig en virkelig Kontrol

med det private Initiativ paa dette Omraade, saa samtlige Landets Trafikmidler bringes ind under et af Hensyn til Samfundet dikteret Samarbejde.

Paa Grundlag af de baade i Aarene før Krigen og under denne indvundne Erfaringer skulde man have ment, at denne Tanke vilde have vundet Tilslutning overalt. Der er jo almindelig Enighed om, at vi alle vil være fattige, naar Krigen er sluttet; alene dette maa vel tjene som Motivering for, at Penge til unødvendig Trafik og unødvendige Trafikmidler undgaas. Men det maa beklageligvis konstateres, at en Del af Dagspressen har taget Afstand herfra. Man er tilsyneladende bange for det saa ofte omtalte private Initiativ. Det hævdes fra flere Sider, at det ingenlunde er sikkert, at Staten vil være i Stand til at kunne lede en centraliseret Trafik tilfredsstillende. Ja man mener endog, at det Offentlige ikke tilstrækkeligt vaagent følger Udviklingen paa dette Omraade, og at det derfor vil være overordentligt farligt at udelukke det private Initiativ. Selv om en Koordination af de forskellige Trafikmidler bliver nødvendig, bør der dog skaffes Plads for det private Initiativ. Det er saaledes ikke megen Forstaaelse, man fra privatkapitalistisk Side har vist Tanken om en Centralisation af Trafikvæsenet.

Om dette Emne skriver Generaldirektør *Knutzen* i „Vingehjulet“ for 9. ds., at han ikke regner meget med Folks Taknemlighed eller med deres gode Hukommelse over for Banernes store Præstationer i Krigsaarene. Vi kommer maaske endda til den Tid ud for Bebrejdelser for Krigstidens Mangel paa Godsvogne eller Ulemperne ved denne Tids Personbefordring (langsom Køreplan, overfyldte Tog, Forsinkelser). Forhaabentlig vil dog de Virksomheder, hvis Videreførelse blev sikret ved Jernbanernes Indsats, og de Personer, hvis Eksistens uden Jernbanerne vilde have været truet, afholde sig fra den himmelraabende Uretfærdighed at synge med i det Kor. Ej heller vilde det være for meget at vente, at de Transportfaktorer, som Tiderne helt slog ud, ogsaa holdt sig borte fra en saadan Sang.

Generaldirektøren slutter dog sin Artikel om Trafiken efter Krigen med en Bemærkning om, at man bliver nødt til at foretage visse Trafikreguleringer, ikke for det enkelte Transportmiddels Skyld, men for Samfundets Skyld.

STATSBANERNES NYESTE MOTORVOGNSTYPE

Af Maskinchef Hedegaard Christensen.

Efter en Række forskellige tekniske Prøver i Jylland og paa Fyn er et Motorvognsaggregat af en helt ny Type og bestaaende af 2 sammenhørende Vogne i Begyndelsen af April Maaned i Aar afleveret til Statsbanerne af *A/S Frichs*, Aarhus, og *A/S Scandia*, Randers. Fagskriftet „Ingeniøren“ har derefter bragt en af Maskinchef *Hedegaard Christensen* skrevet Artikel om denne nyeste Udvidelse af Statsbanernes Motorvognspark, hvorhos der tillige er givet en kort Oversigt over Udviklingen paa Motor-driftens Omraade inden for Statsbanerne samt en teknisk Beskrivelse af MO-Vognene. Med Maskinchefens og „Ingeniøren“s Tilladelse gengiver vi bemeldte Artikel:

Siden 1925, da Statsbanernes Motorisering paa-begyndtes med Anskaffelse af Benzinmotorvogne, har Kravene om større og stærkere Enheder været stadig voksende. I Aarene 1925—30 blev der anskaffet ikke mindre end 5 forskellige Typer Benzinmotorvogne (Litra MA, MC, ME, MF og ML) med Motorkraft op til 280 HK, og allerere fra 1927 gik man til Anskaffelse af Dieselmotorlokomotiver og Dieselmotorvogne i Erkendelse af, at de stadig stigende Krav til Trækkraftens Størrelse ikke lod sig opfylde med Benzinmotorer som Drivkraft. I de følgende Aar blev der bygget en Række forskellige Typer (Litra MT, MR, MV, MW, MX, MQ og MP) med større Hestekraft og forskellig Indretning, alt efter den Kørsel, de var bestemt for.

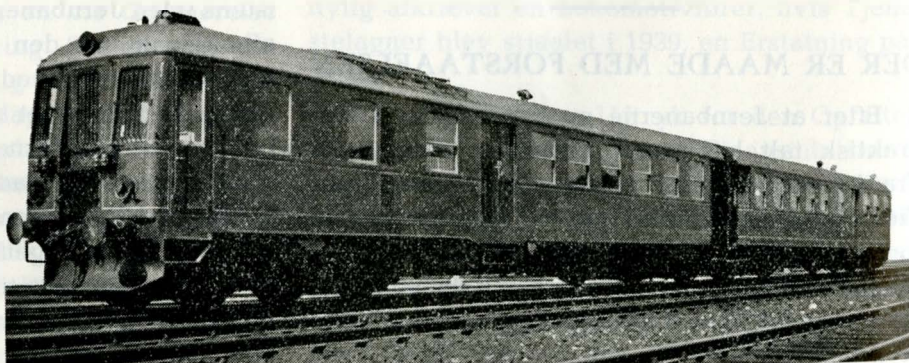
Denne Udvikling fik en foreløbig Afslutning i 1935, da de første 12 Stk. MO-Vogne afleveredes til Driften, idet det hurtigt viste sig, at det her var lykkedes at konstruere en Motorvognstype, som passede godt til de trafikale Forhold her i Landet samtidig med, at Motorerne viste sig at være meget driftssikre. Man har derfor i Aarene siden — bortset fra Lyntogene — udelukkende anskaffet denne Type Dieselmotorvogne indtil 1940, da de sidste Vogne af denne Type blev afleverede, saaledes at Statsbanerne nu raader over ialt 49 MO-Vogne. Den Standardisering, man herved opnaaede, er naturligtvis af stor driftsmæssig og vedligeholdelses-mæssig Betydning. Yderligere er Statsbanernes 8 Lyntog konstrueret med Dieselmotorer mage til MO-Vogns Motorerne, saaledes at Statsbanerne nu har ialt 142 ens Motorer eller ialt 852 Cylinder-

enheder af denne Type, inclusive Reservemotorer. Enhver Tekniker forstaaer Fordelene herved.

MO-Vognen er en dieselelektrisk Motorvogn med 2 Maskinaggregater, hvert bestaaende af en 6-cylindret, kompressorløs, enkeltvirkende, firetakts Dieselmotor direkte koblet til en Dynamo, anbragt paa en treakslet Bogie, medens 2 elektriske Banemotorer er anbragt paa den anden Bogie, som er toakslet, idet der er anbragt en Banemotor med Tandhjulsudveksling paa hver af denne Bogies 2 Aksler. Til hver Dynamo er koblet en Hjælpedynamo, som leverer Strøm til Opladning af Vognens Akkumulatorbatterier til Drift af 2 Luftkompressorer, som præsterer den fornødne Luft til Trykluftbrem-sen, Manøvre-, Signal- og Sandapparater samt til Drift af elektrisk drevne Kølevandspumper og endvidere til Magnetisering af Dynamoer. Hver Dynamo leverer Strøm til sin Banemotor i to adskilte Systemer, og Føreren kan køre Vognen fra hvert af Vognens to Førerrum ved Hjælp af en fælles Kontroller for begge Maskinaggregater. Dieselmotorerne startes ligeledes fra Kontrollerne i det betjente Førerrum ved Hjælp af Dynamoerne, der gaar som Motor og har en særlig Magnetvikling (Startviklingen), idet Strømmen tages fra Vognens Akkumulatorbatteri.

Dieselmotorerne startes som nævnt ved særlige Startkontrollerne, medens Kørekontrolleren staar i Nulstilling. Saa snart Omdrejningstallet er saa højt, at Motorerne tænder, føres Startkontrollerne til Driftstilling, Dieselmotorerne gaar derefter paa deres Tomgangsomedrejningstal (ca. 550 Omdrejninger pr. Minut).

Kørekontrolleren har foruden Nulstillingen 5 Kørestillinger. Kørslen foregaar ved først at føre Kontrollerrattet til Stilling 1, hvorved Dieselmotorernes Omdrejningstal stiger til 850 O/M. Under Kontrollerens Passage fra Stilling Nul til 1 passeres en Hjælpestilling, i hvilken Dynamoernes Magnetiseringsstrøm og Strømmen til Banemotorerne slutes. Belastningen paa Dynamoerne kan nu forøges ved at dreje Kontrollerrattet videre til Stilling 2 og 3, hvorved Dynamoernes Spænding forøges ved Modstandsregulering, uden at Dieselmotorernes Om-



drejningstal forøges. Drejes videre til Stilling 4, stiger Omdrejningstallet til 1000 O/M; denne Stilling svarer til fuld Belastning af Dieselmotorerne, som hver ved nævnte 1000 O/M yder 250 HK. Dynamoerne kan ved dette Omdrejningstal yde 165 KW i 1 Time, medens Hjælpedynamoerne hver kan præstere ca. 7 KW. Under særlige Forhold kan man forcere Ydelsen ved at dreje Kontrolleren til Stilling 5, hvorved Dieselmotorerne overbelastes med 10 pCt., uden at Omdrejningstallet forøges. Paa denne Stilling maa dog kun køres kortvarigt — indtil 10 Minutter.

Under Kørslen bevirker et elektrisk automatisk Reguleringsorgan, System ASEA-Åkerman, at Dieselmotorerne — indenfor hver af Kontrollerens Stillinger — belastes konstant med den maksimale Ydelse, som Stillingen er indrettet for. Denne Regulering beskytter saaledes ogsaa Dieselmotoren mod Overbelastning.

2 saadanne Motorvogne kan kobles elektrisk sammen ved gennemgaaende Styrekabler og -koblinger. Herved kan Motoraggregaterne i en Vogn fjernstyres fra en anden Vogn, saaledes at en Fører kan betjene 2 Vogne, ogsaa selv om der imellem disse er indskudt andre Vogne, blot disse er forsynet med tilsvarende Styrekabler med Koblingsanordning. Vognen har automatisk virkende, ikke trinvis løsbar Persontogs Trykluftbremse System Knorr samt Skruebremse, der kan betjenes fra begge Førerpladser.

Trykluftbremsen er indrettet saavel for direkte som for indirekte Bremsning og virker med en Bremsprocent af 75 af Taravægten ved indirekte Bremsning. Trykluftsanspredere er anbragt og indrettet saaledes, at der fra hvert Førerrum kan sandes for Banemotorbogie i begge Kørselsretninger og desuden foran det af Maskinbogiens Hjulset, der er forrest, naar denne Bogie kører forrest.

Vognens Taravægt er ca. 58 t, den er bygget som Staalvogn og har 52 Siddepladser (Fællesklasse) samt et Bagagerum, beregnet for 1600 kg Last. Banemotorbogiens Aksler har det største Akseltryk varierende fra 12,1 t ved tom Vogn til 14,3 t ved fuld Last, saaledes at Adhæsiionsvægten varierer fra 24,2 til 28,6 t. Akseltrykket for Dieselmotorbogie er ved tom Vogn fra 11,0 til 11,6 t og ved fuld Last fra 11,5 til 12,1 t.

Af Hensyn til Kørsel mellem Landsdelene, hvor Vognene skal overføres med Færgerne paa Storebælt, hvor Færgeklappernes Hældning ved stort Høj- og Lavvande ikke tillader Anvendelse af treakslede Bogier, er der dog bygget 12 Stk. af denne Vogntype med toakslet Dieselmotorbogie. Disse Vognes maksimale Akseltryk er 17,7 t.

MO-Vognene er forsynet med Vandvarmeanlæg, hvis koksfyrede Ovn er anbragt under Vognen og indrettet til Indfyring udefra. Maksimalhastigheden er 120 km pr. Time. Disse Vogne kan paa Strækninger med indtil 10 ‰ Stigning — d. v. s. paa de allerfleste danske Strækninger — fremføre Tog med en Paahængslast bestaaende af 120 t Vogne. Saadanne Tog kan f. Eks. bestaa af Motorvognen og 3

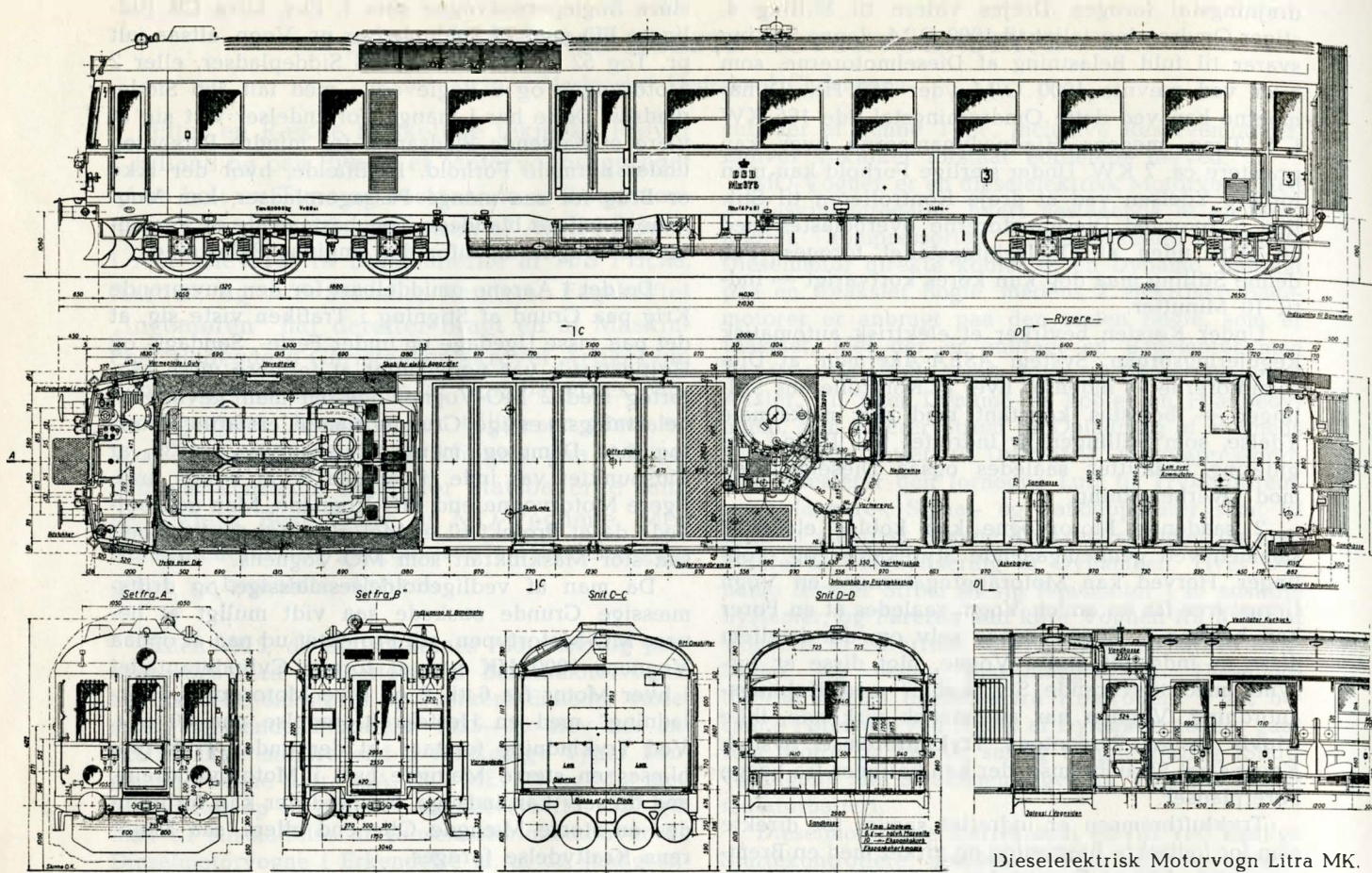
store Bogiepersonvogne som f. Eks. Litra CR (tidligere FF) med 77 Siddepladser pr. Vogn, altsaa ialt pr. Tog $52 + 3 \times 77 = 283$ Siddepladser, eller 2 Motorvogne og 6 Bogievogne med ialt 566 Siddepladser. Dette har i mange Forbindelser vist sig at være et passende Pladsantal for mindre Persontog under normale Forhold. I Tilfælde, hvor der ikke er Brug for saa mange Passengerpladser, kan Vognene fremføre blandede Tog bestaaende af Person- og Godsvogne indenfor den angivne Belastning.

Da det i Aarene umiddelbart før den nuværende Krig paa Grund af Stigning i Trafiken viste sig, at det paa visse Ugedage og under Ferie-, Søndags- og Højtids trafik var nødvendigt at formere visse Motortog med 2 MO-Vogne, ligesom man jævnlig af belastningsmæssige Grunde maatte erstatte Motortog med Damp tog, mente Statsbanerne i 1939, at Tidspunktet var inde til at gaa til at bygge kraftigere Motorvogne end MO-Vognene. Man udarbejdede da et Projekt til et Motorkøretøj med dobbelt saa stor Maskinkraft som MO-Vognens.

Da man af vedligeholdelsesmæssige og driftsmæssige Grunde ønskede saa vidt muligt at bevare MO-Motortypen, gik Projektet ud paa at opnaa Vognens 1000 HK ved at forøge Cylinderantallet i hver Motor fra 6 til 8 og give Motorerne „Trykladning“ med en Hestekraftforøgelse paa 50 pCt. Ved Trykladning forstaas, at der under Tryk indblæses en større Mængde Luft i Motorcylindrene, end de selv kan indsuge, hvorved der kan forbrændes en større Mængde Olie end ellers, saa Motorens Kraftydelse forøges.

Da det af konstruktive Grunde ikke lod sig gøre at anbringe Banemotorer paa den Bogie, der bærer Dieselmotorerne, og da det ligeledes var ugørligt at anbringe større Banemotorer paa den 2-akslede Bogie, valgte man at anbringe de øvrige til Kraftydelsen svarende Banemotorer paa en fast tilkoblet 4-akslet Bogievogn med Førerrum modsat Motorvognens. Herved aabnedes Mulighed for at anbringe 6 Banemotorer af nøjagtig samme Type som MO-Vognens, hvilket jo er 50 pCt. mere end svarende til Hestekraftforskellen. Køretøjet projekteredes med denne overlegne Banemotorudrustning og dertil svarende større Generatorer, dels for under alle Forhold og særlig ved Overbelastning og langsom Kørsel at undgaa afbrændte Banemotorer, og dels for under Sneforhold, særlig ved Fygning med Frost-sne, at kunne nøjes med saa ringe Ventilation af Banemotorerne, at man udelukker Sne fra disse. Endvidere opnaaedes ved den tilkoblede Bivogn med Styrrum, at der paa denne kunde anbringes en Del af det Maskineri og Tilbehør f. Eks. Luftkompressorer og Akkumulatorbatteri m. m., der ellers er anbragt i Motorvognen, hvorved største Akseltryk kunde holdes under 16 t, saa Køretøjet kan bære alle Statsbanernes Strækninger med 37 kg Skinner og derover, hvilket betyder, at Aggregatet egner sig til Kørsel ogsaa paa de fleste Sidebaner.

Efter at Projektet indenfor Statsbanerne havde været drøftet indgaaende saavel i trafikmæssig som



Dieselelektrisk Motorvogn Litra MK.

økonomisk Henseende, blev det vedtaget foreløbig at anskaffe eet saadant Motorvognsaggregat for at undersøge dets Egenskaber i Praksis, før man skrider til Anskaffelser i større Stil. Der blev derfor i Begyndelsen af 1940 sluttet Kontrakter med *Frichs* og *Scandia* om Bygning af en saadan Enhed. *Frichs* skulde levere Dieselmotorerne og Dynamoerne, Bogierne og Banemotorerne, den elektriske Udrustning for automatisk Regulering og fuldstændig Manøvrering af hele Aggregatet fra de 2 Førerpladser og fra andre fjernstyrede Vogne, de komplette Køleanlæg og Brændstofbeholderanlæg, Akkumulatorbatteri og Hastighedsmaalere samt Varmekedel med automatisk Oliefyrringsanlæg, medens *Scandia* skulde levere Vognkasserne med Inventar og den øvrige Udrustning.

Motorvognen, der har faaet Litra MK, og Styrevognen, Litra FK, er ligesom MO bygget for en Maksimalhastighed paa 120 km/Time, hvilken Hastighed dog uden Fare kan overskrides med 10 pCt. I MK-Vognen er der Førerrum, Maskinrum, Bagagerum, Kedelrum og Toilet samt en Passagerafdeling med 34 Siddepladser (Rygere), medens der i FK-Vognen foruden Førerrum er 2 Passagerafdelinger: en med 28 Siddepladser for Rygere og en med 54 Siddepladser for Ikke-Rygere, saaledes at der i Aggregatet er 62 Siddepladser for Rygere og 54 for Ikke-Rygere eller ialt 116 Pladser. Vognkasserne er ligesom de sidst leverede Serier af MO-Vogne ud-

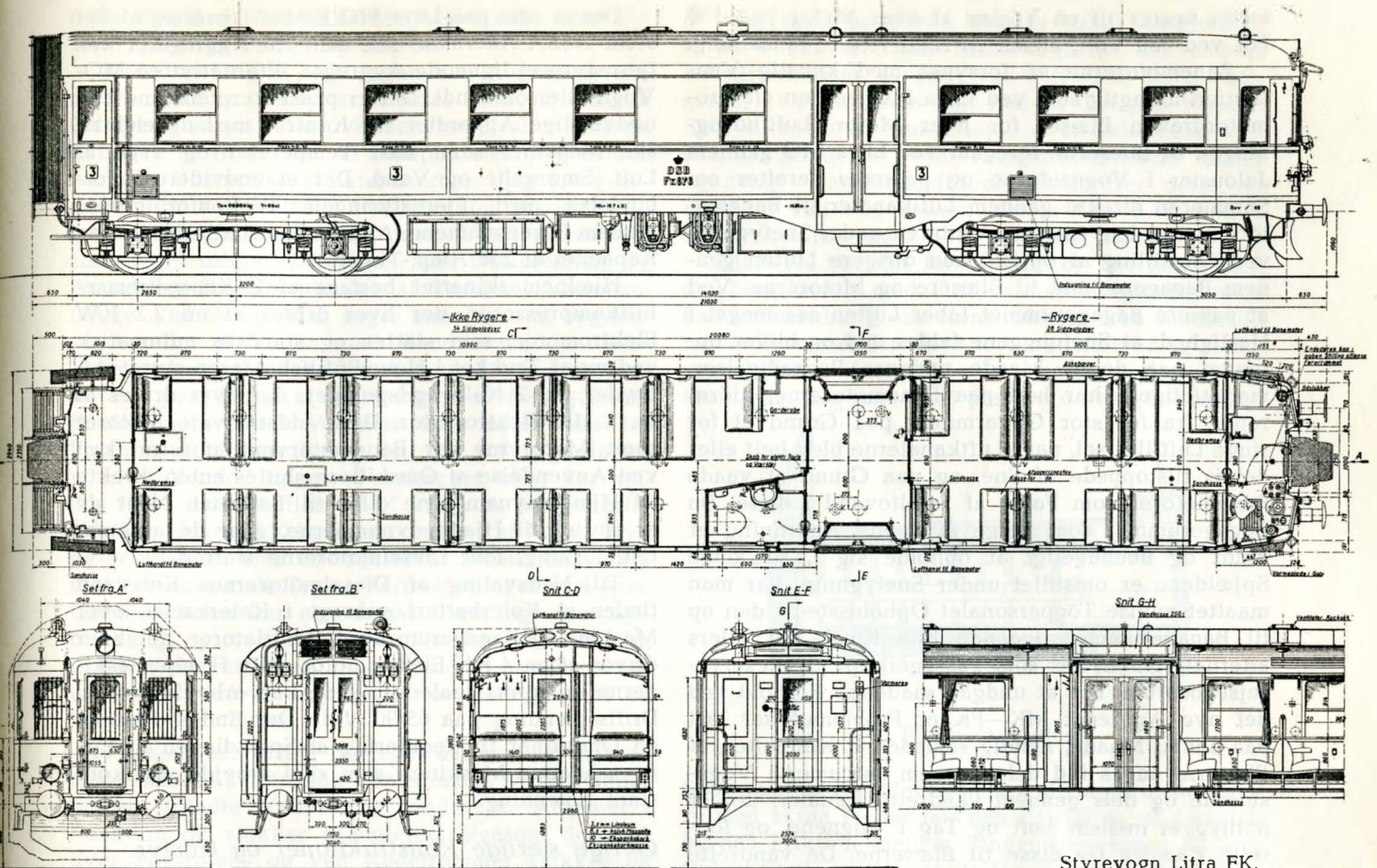
ført i elektrisk svejst Staalconstruction af Materiale med et Kobberindhold af 0,2—0,3 pCt. af Hensyn til Rustbestandigheden, idet der til Længdedragere, Tværdragere, Brystningslister, Toprammer, Spærholter og Stolper anvendes pressede, lukkede Profiler (4-kantede Mannesmann-Rør), som ikke efter Sammensvejsningen er tilgængelige for Maling eller anden Vedligeholdelse indvendig. Rustangreb indvendig søges derfor undgaaet dels ved Kobberindholdet i Staalet, og dels ved at forhindre Luftens Adgang til Profilernes Indre ved at lukke dem i Enderne og derved, at der overalt, hvor der skal anbringes Skruer o. lign., først isvejses Staalbøsninger med Bund og Gevind for Skrueerne.

Dørene er af Hensyn til Vægten fremstillet af Duraluminiumprofiler beklædt med haard Aluminiumplade.

Passagerafdelingerne er udstyret som Statsbanernes Fællesklassevogne af nyeste Type med læderbetrukne, højryggede Sofaer paa Fjederstel, Vægenes Fyldinger er lyst poleret Naturtræ med mørke Lister. Violet Signallamper anbragt i Passagerafdelingerne angiver for de rejsende, naar Toiletterne er optaget.

Dieselmotorerne.

Dieselmotorerne er som nævnt af samme Type og har samme Cylinderdiameter, Slaglængde og Omdrejningstal pr. Minut som Motorerne i MO-



Styrevogn Litra FK.

Vognene, saaledes at de fleste Konstruktionsdetaller er ens med disse Motorers. Motorerne er dog som nævnt 8-cylindrede og med Trykladning, saa Ydelsen pr. Motor ved 1000 O/M er maksimalt 500 HK. Hver Dieselmotor med Dynamo er ligesom ved Litra MO anbragt paa Bogien ved en Trepunktsunderstøtning paa Gummiklodser for at modvirke, at Rystelser fra Motorerne overføres til Vognkassen. Trykladeblæserne, som er leveret af Firmaet *Brown Boveri Cie*, System *Büchi*, bestaar af en Centrifugalblæser, som er sammenbygget med og drives direkte af en Udstødsgasturbine. Den er anbragt for Enden af Dieselmotoren ovenover Dynamoen og er forsynet med Kuglelejer og selvstændig automatisk Anordning for Smøring af disse, medens dens Kølesystem er tilsluttet Dieselmotorens Vandkredsløb. Trykladeblæseren arbejder fuldstændig automatisk, saa Føreren overhovedet ikke skal beskæftige sig med den. Dens Omdrejningstal ved fuld Belastning af Motoren er ca. 17 000 pr. Min.

Det er i Udlandet almindeligt, hvor man i Motorvogne arbejder med trykladede Motorer, ikke at bruge Lyddæmper, idet Trykladeblæseren i sig selv virker noget lyddæpende og man i Almindelighed faar nogen Nedgang i Kraftydelsen ved Anbringelse af Lyddæmper. Da man her første Gang stod overfor Anvendelsen af Trykladning, har man afholdt en Del Forsøg med Maaling af Udstødslydstyrken, dels uden særlig Lyddæmper og dels med for-

skellige Lyddæmperkonstruktioner. Paa Grundlag af Resultatet af disse Forsøg mente man det nødvendigt at anbringe en Lyddæmper, og det lykkedes at faa anbragt en tilstrækkelig effektiv Lyddæmper over Motoren under Vognens Tag; den bevirkede, at Lydstyrken sank ned til det halve af den normale MO-Motors Udstødslydstyrke og $\frac{1}{8}$ af Lydstyrken for MK-Motoren uden særlig Lyddæmper, og uden at det ved de sammenlignende Prøver har været muligt at spore nogen Nedgang i Motorernes Ydelse eller Stigning i Brændstofforbruget.

Det elektriske Anlæg.

Det elektriske Anlæg bestaar her ligesom i MO-Vognene af 2 Grupper — 1 for hver Dieselmotor. Hver Gruppe bestaar af en Dynamo med tilhørende Hjælpedynamo og 3 Banemotorer, medens der i MO-Vognen kun er 1 Banemotor i hver Gruppe.

Hver Dynamo kan præstere 320 KW i 1 Time ved 840/485 Amp. og 380/660 Volt og 1000 O/M og kan under Igangsætning belastes kortvarigt med 1400 Amp. Hjælpedynamoerne er sammenbyggede med Dynamoerne paa fælles Akse!, deres Spænding er regulerbar, saaledes at Ladestrømmen kan indstilles efter Behov. Banemotorerne er ventilerede Seriemotorer, der trækker Vognakslerne ved Tandhjuls-gear (Udveksling ca. 1 : 3). De er nøjagtig mægt til MO-Vognenes Banemotorer, og kan præstere det samme som disse. Full Timeydelse af Hoveddyna-

moen svarer til en Ydelse af hver Motor paa 130 HK ved 380 Volt, altsaa en relativt lille Belastning.

Banemotorerne er forsynet med kunstig Ventilation nøjagtig som ved Litra MO ved en elektromotordreven Blæser for hver Motor. Luftindsugningen til Blæserne foregaar ved Litra MO gennem Jalousier i Vognsiderne og passerer derefter om Sommeren direkte gennem Luftkanaler til Banemotorerne, medens man om Vinteren under Snefygning ved Omstilling af Spjæld kan dirigere Luften gennem Bagagerummet til Blæsere og Motorerne. Ved at passere Bagagerummet taber Luften saa meget i Hastighed, at Snefuggene falder ned og bliver optøede; paa denne Maade undgaas Beskadigelser, man tidligere har haft paa Banemotorerne, hidrørende fra stor Opvarmning paa Grund af for ringe Lufttilførsel, naar Luftkanalerne blev helt eller delvis tilstoppede af Sne, og paa Grund af vaade Banemotorer som Følge af Smeltevand i disse. Da Bagagerummet som Følge af denne Anordning er koldt og ubehageligt at opholde sig i, saalænge Spjældene er omstillet under Snefygning, har man maattet anvise Togpersonalet Opholdssted i den op til Bagagerummet liggende lille Kupé, der ellers alternativt benyttes som Passagerkupé og Reserverejsegodsrum. For at undgaa saadanne Forhold ved det nye Aggregat MK—FK er Problemet her løst paa anden Maade, nemlig saaledes at Køleluften af Blæserne tages ind dels gennem Jalousier i Vognsiderne og dels gennem vandrette Kanaler, der er indbygget mellem Loft og Tag i Vognene, og lodrette Kanaler fra disse til Blæserne. De vandrette Kanaler munder ud i Vognenes mod hinanden vendende Gavle i et Rum, der dannes mellem den sædvanlige Gennemgangsharmonika mellem Vognene og en ydre Harmonika. I det lukkede Rum, som dannes af de 2 Harmonikaer, er der nogle mindre Huller i Bunden, og i hver af de vandrette Kanaler er der ved Vogngavlne anbragt en Pløde med en afpasset Aabning. Systemet benyttes paa den Maade, at Blæserne — udenfor Snefygningsperioder — faar Luft ad begge Veje, medens man i Snefygningsperioderne lukker de udvendige Jalousier i Vognsiderne, saa Motorerne kun faar Luft fra Rummet mellem Harmonikaerne. Dette Rum og Drøvpladerne i Kanalerne har saadanne Dimensioner, at Luftens opadgaende Hastighed mellem Harmonikaerne ikke overstiger 1 m/sec. Det har nemlig vist sig ved de Undersøgelser, der i denne Anledning er foretaget med MO-Vogne, at Sneen ikke følger med Luften op ved Hastigheder paa 1 m/sec og derunder, samt at man ved saa lav udvendig Temperatur, som man har under Sneforhold, kan faa tilstrækkelig Luft til Kølingen paa denne Maade.

Hoveddynamoerne, Hjælpedynamoerne og Banemotorerne er alle fabrikerede af *A/S Titan*. Manøvreringen foregaar fuldstændig som beskrevet for MO-Vognen, idet dog — da Litra MK-FK ikke kan overbelastes (Trykladning) — Stillingerne 4 og 5 paa Kontrollerne begge svarer til fuld Belastning af Litra MK-FK, samtidig med at Stilling 5 svarer til Overbelastning af en tilkoblet, fjernstyret MO-Vogn.

Der er som paa Litra MO Fjernstyreanlæg af System *ASEA-Åkerman*, saa man fra Aggregatet kan fjernstyre et lignende Aggregat, alternativt en MO-Vogn eller omvendt. Der er paa Førerpladserne alle nødvendige Apparater for Kontrol med de elektriske Maskiner samt med Temperatur og Tryk af Luft, Smøreolie og Vand. Der er endvidere i Forbindelse med Fjernstyringen Telefonforbindelse mellem Førerrummene. Akkumulatorbatteriet har en Kapacitet af 258 Amp.-Timer.

Hjælpe-maskineriet bestaar af 2 *Knorr*-Bremseluftkompressorer, der hver drives af en 2,2 KW Elektromotor, som startes og standses automatisk ved en af Trykket i Hovedluftbeholderen styret Afbryder, og 2 Kølevandspumper, der hver drives af en 2 HK Elektromotor. Disse sidstnævnte Motorer samt Motorerne for Banemotorventilatorerne kan ved Anvendelse af Omskiftere sluttes enten direkte til Hjælpedynamoerne eller til Batteriet. Naar de er sluttet til Hjælpedynamoerne, gaar de automatisk i Gang, idet Dieselmotorerne startes.

Til Nedsvaling af Dieselmotorernes Kølevand findes et Kølerbatteri anbragt i Kølerkamre over Maskin- og Bagagerum og 4 Ventilatorer, der hver drives af en 4 HK Elektromotor. Alle Hjælpe-maskinerne er udført saaledes, at de kan arbejde ved en Driftsspænding paa 65/90 Volt. Der findes desuden en Omformer til Regulering af Spændingen til Lys og saadanne Maskiner, som skal arbejde ved konstant Spænding.

Øvrige særlige Konstruktioner og Udstyr.

Foruden Trykladningen af Motorerne, som allerede er omtalt i det foregaaende, er der i dette Motortovogsaggregat indført en Række tekniske Nyheder i Forhold til Statsbanernes hidtidige Materiel.

Tryklufbremsen er saaledes for første Gang paa en dansk Motorvogn udført som en *Hildebrand-Knorr* Bremse med Omstilling til Togfremførelse saavel i Godstog som Persontog og i særlig hurtige Eksprestog (Type *Hiks*). For at opnaa en særlig kraftig virkende Bremse er alle Hjul afbremset paa begge Sider med dobbelte Bremseklodser (Tvillingklodser). Ved Bremsens Indstilling til Kørsel i hurtige Eksprestog er Klodstrykket ved automatisk Bremsning (indirekte Bremsning) maksimalt 130 pCt. af Taravægten ved Hastigheder over 55 km/Time, medens en automatisk virkende Centrifugalregulator under denne Hastighed nedbringer Bremsprocenten til 75, som MO-Vognen har ved alle Hastigheder. Aggregatet er ligeledes forsynet med Bremseregulatorer, som ved hver Opbremsning indstiller Spillerummene mellem Bremsesaaler og Hjul, saa de holdes konstant, indtil Saalerne er opslidt.

Der er som ved MO anordnet Sandspredere, saa der kan sandes i begge Kørselsretninger for Motorbogie og foran det af Maskinbogiens Hjulsæt, der er forrest i Kørselsretningen, naar denne Bogie kører forrest. Medens Sandspredning ved MO-Typen foregaar direkte ved Betjening af en Tryklufthane paa hver Førerplads, foregaar Sandstrømningen ved MK—FK indirekte, idet der paa hver Førerplads findes en elektrisk Nøgle, der i de to Vogne for-

deler Strøm til elektriske Magnetventiler, som styrer Tryklufften til Sandsprederne.

I Modsætning til MO-Vognene er Aggregatet udstyret med en Dampvarmekedel med automatisk Oliefyr og normalt Dampvarmeanlæg System *Pintsch*. Grunden hertil er den, at Dampvarmeanlæg er den normale Udstyrelse i Statsbanernes Vogne, og enhver Vogn kan saaledes anvendes som Bivogn i Aggregatet, idet Bogievogne med Vandvarmeanlæg som Regel tillige er forsynet med Dampledning og Anordning for Opvarmning af Vandet i Varmeanlægget ved Damp. Man søger endvidere at begrænse Antallet af Vogne med Vandvarme, da disses Varmeanlæg er vanskelige at passe i gennemkørende Tog paa Grund af Indfyringen udefra og under Snefog, samt fordi Vognene ikke uden Fare for Frysning kan henstilles i det frie i Frostperioder, uden at Vandet tappes af Anlægget, eller der holdes Fyr i dem. Kedlen i MK kan som kontinuerlig Ydelse præstere 350 kg Damp pr. Time af 7 Atm. Tryk og er udstyret med en regulerbar Reduktionsventil, idet det maksimale Tryk i Varmedningen er 4 Atm. Oliebrænderen har automatisk Tænding, som øjeblikkeligt og stadigt forsøger Tænding af Flammen, indtil denne brænder, hvis Flammen skulde blæse ud f. Eks. ved Passage med stor Hastighed af en Viadukt over Banen.

Fødepumpen virker ligeledes automatisk, og hvis denne skulde svigte, saa Vandstanden synker under laveste tilladte Vandstand, træder en Automat i Funktion og slukker Brænderen, ligesom der paa hver Førerplads og ved Kedelrummet slukkes en Indikatorlampe, der averterer Føreren og Togpersonalet om, at Anlægget er i Uorden.

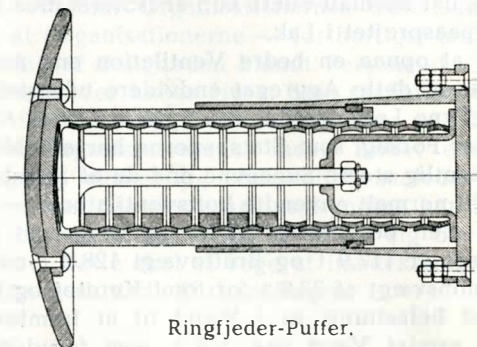
Da det ved Kørsel i Snefog med Materiel med Skydedøre har vist sig, at der kan trænge Sne ind i Skydedørenes „Lommer“, og dette virker generende paa Skydedørenes Bevægelsesfrihed, har man i MK—FK forsøgsvis forsynet Lommerne med Varmeflader og Afløb for Smeltevand. Bunden af Lommerne er asfalteret, og Melletrummet mellem Vognkasser og Skydedøre er tættet ved en Børste af Hestehaar, som fejer paa Døren, naar denne bevæges.

For at give en behageligere Kørsel er Centertappene ved Banemotorbogieerne til MK—FK i Modsætning til Anordningen ved Litra MO anbragt paa Bolsterstykkerne, d. v. s. i fast Forbindelse med Vognkassen, medens Lejerne er anbragt i Bogieerne. For yderligere at forbedre Kørselsegenskaberne er Centerlejerne udført som forskydelige Gummilejer (System *Flexofix*).

Med MO-Vognene og især med Lyntogene har man efter stærkt Snefald de Vanskeligheder, at Banemotorerne og ved Lyntogene tillige Skørtet møder en kraftig Modstand, idet disse Dele presses gennem den nyfaldne Sne, ligesom denne er tilbøjelig til at blive presset op i Maskinrummet og desuden ved hurtig Kørsel mod Driver kan virke som Stød paa Tapforbindelsen mellem Bogie og Vognkasse. Paa Grundlag af disse Erfaringer blev Lyntogene i 1939 forsynet med saakaldte Snenæser,

d. v. s. smaa Sneplove, som er solidt fastgjort til selve Vognkassen paa Motorvognene; den samme Konstruktion er anvendt ved MK—FK. Da Snenæserne ikke kan føres helt ned til den paa vandret Spor tilladelige Mindstehøjde over Skinnerne, idet Klaphældningerne ved Færgeoverfarterne under ugunstige Vandstandsforhold forhindrer dette, er Bogieerne ved Vognenderne forsynet med en mindre Sneplov, som rydder det resterende Snelag.

MK—FK var det første Køretøj, der her i Landet blev bestilt med Puffere med Ringfjedre uden Balanceanordning, en Konstruktion man imidlertid har indført som Standard for Lokomotiver og Godsvogne til stor Hastighed eller stor Last samt til Personvogne, der ikke skal passere de meget krumme



Spor paa Færger, idet Systemet af ringformede Fjedre med skraa Flader har den Egenskab, at den indbyrdes Friktion mellem Ringene opbruger en stor Del af Stødenergien og derfor skaaner saavel Vognene selv som deres Last for Beskadigelser ved haard Rangering, ligesom de heller ikke „slaar igen“ som Puffere med Evolutfjedre, hvilket giver Uro i Vognrækkerne og Lasten ved Stødrangering. (Nærmere Beskrivelse af Ringfjederpuf sammenholdt med almindelig Evolutfjederpuf findes i D. L. T. Nr. 14, 1940. Red.)

Konstruktionen af Gulvet er her ligeledes for første Gang udført i en afvigende Konstruktion. Der anvendes normalt i Vognene 30 mm høvlade og pløjede Brædder med et Lag 10 mm Celotex og derover Linoleum, medens Gulvet i MK—FK bestaar af en 1,25 mm sort Jernplade med langsgaaende, trapezformede Bølger, der indvendig fra er udfyldt med — i Specialmasse nedlagte — Expankokkstrimler af tilsvarende trapezformet Tværnsnit. Den derved fremkomne plane Flade er derefter paalimet en 10 mm Plade af Expankokk, som igen dækkes med et Lag 6,5 mm halvhaard Masonite, hvorpaa er klæbet 3,5 mm brunt Linoleum. Bølgepladen er svejst sammen i hele Vognens Længde og til Tvædragere samt til Vognens Sider, hvorved opnaas en meget stiv rørformet Konstruktion, som ved Rangerstød og Paakørsel forhindrer Eksning af Vognen. Vægten er ikke større end ved den tidligere anvendte normale Konstruktion, idet Undervognens Tvær- og Længdedragere kan udføres i mindre Dimensioner og delvis udelades, medens Korklaget er lettere end Brædderne og samtidig giver en god Varmeisolation.

Da Gulvet er udført af Jern, har man ogsaa her i Modsætning til tidligere udført Kabelkanalerne, som ligger under Gulvet, af Jern. Herved opnaas en brandsikker Konstruktion, idet Ild opstaaet i Kabelkanalerne ved Kortslutning eller i Banemotorerne ikke kan brænde gennem Gulvet til Passagerafdelingerne.

MK—FK er som Forsøg isoleret med Isoflex i Mellemrummet mellem Inder- og Ydervæg i Sider og Tag, da man har ønsket at undersøge, hvilken Betydning en saadan Isolation vil have med Hensyn til Varmen i Vognene saavel Sommer som Vinter og i Særdeleshed, om Isolationen kan forhindre Ødelæggelse af Fineren i Vognene som Følge af Indtrængen af Kondensvand fra Vognens Staatsider og Tag, der normalt ellers kun er isoleret med Korksmuld paasprøjtet i Lak.

For at opnaa en bedre Ventilation end normalt i Vogne er dette Aggregat endvidere udrustet med en ny Type Loftsventilatorer System „Kuck-Kuck“, der efter Forsøg, som Statsbanerne har afholdt, har en væsentlig større Sugeevne end de af Statsbanerne hidtil normalt anvendte Loftsventilatorer.

Det her beskrevne Motorvognsaggregat, hvis Taravægt er 117,9 t og Bruttovægt 128,2 t med en Adhæsionsvægt af 73,8 t for tomt Køretøj og 82,8 t for fuld Belastning, er i Stand til at fremføre en største samlet Vægt paa 368 t, som foruden Aggregatet selv f. Eks. kan bestaa af 6 Bogievogne, saaledes at Toget indeholder ialt $116 + 6 \times 77 = 578$ Siddepladser, i samme Køreplaner som MO-Vognene med Maksimalbelastning og kan naturligvis gøre dette baade som standsende og som gennemkørende Tog. Endvidere kan Aggregatet med 1 eller 2 Paahængsvogne fremføre Tog i henholdsvis 3- og 4-Vogns Lyntogenes Køretider.

Da der ikke i Opvarmningsperioden vil være Brug for Tog af den maksimale Størrelse til det Brug, man agter at gøre af Aggregatet, er Varmekedlens Størrelse valgt saaledes, at den under ugunstige Forhold (udvendig Temp. $\div 15^{\circ}$, indvendig Temp. $+ 20^{\circ}$) kun kan opvarme 4 à 5 Paahængsvogne foruden Aggregatets egne 2 Vogne. Solarolietankene kan indeholde Brændstof til saavel Dieselmotorerne som Varmekedlen til 600 km's Kørsel med den maksimale Togstørrelse, medens Varmekedlens Vandtanke kan rumme Vand til 250 km's Kørsel med Kedlens maksimale Dampproduktion.

Som tidligere omtalt blev Aggregatet bestilt i Begyndelsen af 1940, men da Statsbanerne efter April 1940 standsede al Motordrift for at spare Dieselolie og derfor indtil videre ikke havde Interesse i Færdiggørelsen af MK—FK, blev Fremstillingen midlertidig standset til Fordel for Bygning af Damplokomotiver og Godsvogne, som Statsbanerne fik haardt Brug for, og Arbejdet paa Aggregatet er kun fortsat paa de to Fabriker lejlighedsvis, hovedsagelig i Perioder, hvor der paa Grund af Materialeangel ikke har kunnet arbejdes med fuld Kraft paa Lokomotiver og Godsvogne.

INSTALLATION AF W. C. PAA MASKINDEPOTER, STATIONER M. V. SAMT MODERNISERING AF STATSBANERNES ÆLDRE TJENESTE- OG LEJEBOLIGER

Den 25. Februar 1943 forhandlede der mellem Generaldirektoratet og de 4 Jernbaneorganisationer om ovenstaaende Emne.

For saa vidt angaar Maskindepoterne endes man om, at der i 1943—44 skulde installeres W. C. følgende Steder: Køge, Holbæk og Varde.

Senere blev der givet Tilsagn om, at ogsaa Odense skulde faa det længe ventede W. C. installeret.

Af Materialehensyn udstedte Handelsministeriet imidlertid den 29. Juli Forbud mod visse Bygningsudvidelser, idet de forhaandenværende Materialer i første Række skulde anvendes til Opførelse af Nybygninger. Dette ramte ogsaa Statsbanernes Modernisering af Tjeneste- og Lejeboliger samt W. C.-Installationerne, hvilket medførte en ny Forhandling mellem Generaldirektoratet og Organisationerne. Denne fandt Sted den 24. August. For Lokomotivdepoternes Vedkommende skulde Køge, Holbæk og Varde, hvor W. C.-Installationen var paabegyndt, gøres færdige, hvorimod Odense sammen med en lang Række Moderniseringsarbejder skulde udsættes. Af Protokollen over Forhandlingen gengiver vi følgende:

Til Stede var:

For *Generaldirektoratet*: Banechef T. F. Engqvist, Baneingeniør C. Munck Petersen, Ingeniør K. E. J. Cornelius.

For *Organisationerne*: Sekretær C. F. W. Poulsen, Stationsforstander D. O. Høgsgaard, Trafikfikkassistent C. A. Larsen, Overkontrolør A. Ohmeyer, Lokomotivfører E. Kuhn, Maskinarbejder I. P. Nielsen, Trafikkontrolør P. From Hansen, sidstnævnte som Protokolfører.

Banechefen bød Velkommen. Mødet idag er foranlediget af den af Handelsministeriet under 29. Juli d. A. udstedte Bekendtgørelse om midlertidigt Forbud mod Opførelse af visse Bygninger m. v. Bekendtgørelsen indeholder et Forbud mod Udvidelse af enhver Art af Beboelsesbygninger, herunder Tilbygninger uden Hensyn til den paatænkte Anvendelse. Handelsministeriets Bekendtgørelse bevirker, at vi maa indstille Arbejdet med Modernisering af og W. C.-Installation i Tjeneste- og Lejeboliger. Kun de Arbejder, der er paabegyndt, kan vi fuldføre, alt andet maa vente.

Dansk Jernbaneforbund har den 30. Marts tilskrevet Generaldirektoratet og henstillet, at Statsbanerne paa Steder med Boligmangel købte Huse, hvis saadanne var til Salg, og udlejede dem til Per-

sonalet. Det har vi gjort i enkelte Tilfælde. Vil gerne idag drøfte dette nærmere med Organisationerne, idet vi mener, at det i Almindelighed bør foretrækkes at bygge selv, fremfor at købe Huse, selv om det i saa Fald vil vare noget længere, inden Brugeren kan tage Huset i Besiddelse. De Huse, vi kan købe, vil i Reglen ikke svare til Statsbanernes Krav, hverken hvad Udstyrelse eller Størrelse angaar, og de vil ogsaa som oftest være daarligere bygget. Vil gerne have Organisationernes Udtalelse om dette Spørgsmaal.

Bolignøden blandt Personalet vil forhaabentlig ogsaa blive afhjulpet noget ved den Ændring, der er indført i Huslejeloven, hvorefter Administrationen kan opsigte private Lejere, naar Boligerne skal bruges til Tjenestemænd.

Vil bede Baneingeniør Munck Petersen gøre Rede for den Drøftelse, der er ført med Handelsministeriet.

Baneingeniør Munck Petersen: Vi har haft en Drøftelse med Handelsministeriet om Fortolkningen af den udsendte Bekendtgørelse, herunder har vi faaet oplyst, at Dispensation kun rent undtagelsesvis vil blive givet, og at Lejligheder i Stationsbygninger falder ind under samme Regler som for Beboelseshuse. Ombygning af Opholdslokaler og Tjenestelokaler maa kun ske i strengt nødvendigt Omfang. Sanitetsartikler skal reserveres til Nybygninger og maa kun i rene Undtagelsestilfælde anvendes i ældre Bygninger. Hvor der er absolut Boligmangel, maa der bygges Beboelseshuse, hvis Materialerne kan skaffes.

Stationsforstander Høgsgaard: Naar vore Folk forflyttes, er det næsten umuligt for dem at skaffe sig en Bolig. Vi ser gerne, at man, hvor det kan gøres, køber et Hus. Vi vil dog sætte Pris paa, om Generaldirektoratet vil lade Organisationerne ved en Tillidsmand være med til at se paa det Hus, der eventuelt kan købes. Vi takker Generaldirektoratet for det Arbejde, der hidtil er udført vedrørende Modernisering og W. C.-Installation. Standsningen i Arbejdet nu er en Følge af Handelsministeriets Bekendtgørelse. Det kan vi ikke forhindre og maa tage det til Efterretning.

Lokomotivfører Kuhn: Ogsaa for vore Folk er der Boligmangel. Selv om nogle Depoter senere skulde blive affolket, kan Statsbanerne altid komme af med de Huse, de enten køber eller bygger nu, selv om det bliver med Tab. W. C. i Maskindepotet i Odense er et meget gammelt Spørgsmaal, som vi fik Løfte om sidste Aar. Vil indtrængende henstille, at der søges skaffet en Udvej, saa det kan blive i Orden i Aar.

Sekretær Poulsen: Fra Jernbaneforbundets Side har vi ikke haft Forstaelsen af, at Mødet idag var en egentlig Forhandling, og maa derfor tage det Forbehold, at Forbundet senere kan tilkendegive sin Stilling. Takker for den Forstaelse, Administrationen har udvist i Sagen om Boliger. Det glæder os ogsaa, at Banens Folk nu kan faa Banens Huse at bo i.

Banechefen: Af Bevillingen for i Aar er der ca. 450 000 Kr. tilovers til at bygge nye Huse for —

for dette Beløb kan bygges omtrent 15 Huse — men Betingelsen er, at der er Boligmangel paa Stedet, det er ikke nok, at Tjenestemanden det paagældende Sted har særlig daarlig eller dyr Bolig. Dansk Jernbaneforbund maa sende os en a-jour-ført Liste over de Steder, hvor de foreslaar bygget Boliger, og Jernbaneforeningen maa tilsende os deres Forslag. W. C.'et ved Maskindepotet i Odense skal vi prøve, om vi kan skaffe Materiale til.

Trafikassistent C. A. Larsen: Boligmanglen for vore Folk er ikke saa udpræget i Stationsbyerne som i de store Byer.

Banechefen: I de store Byer vil det antageligt blive vanskeligt at paavise Boligmanglen, der maa i hvert Fald foreligge en Attest fra Kommunalbestyrelsen. Forstaar Organisationernes Udtalelser saaledes, at Organisationerne — for hurtigst mulig Afhjælpning af Bolignøden blandt Personalet — foretrækker, at der købes Huse, hvis saadanne af passende Størrelse og Kvalitet kan faas paa Stedet, men at Organisationerne, inden Købet eventuelt sker, gerne ønsker sig underrettet, saaledes at de sammen med Statsbanernes sagkyndige kan se paa Huset og faa Lejlighed til at udtale sig om dettes Egnethed. Dette skal vi søge at imødekomme.

Hermed sluttede Forhandlingen.

KATASTROFEN PAA STOREBÆLT

Onsdag den 3. November var en skæbnesvanger Dag for Storebæltsoverfarten. Da Motorfærgen „Sjælland“ overførende Tog 52' Forbindelse nærmede sig Korsør, skete der i Agterenden, nemlig i Fællesklassesalonen under Vogndækket, en Eksplosion, og der udbrød øjeblikkelig en voldsom Ild. Efter at Færgen var naaet ind i Lejet, de rejsende kommet fra Borde, og man omtrent var blevet Herre over Ilden i Agterskibet, skete der en endnu kraftigere Eksplosion i Forskibet, hvor der blev slaat et Hul paa ca. 30 Kvadratmeter. Ilden tog herefter et saadant Omfang, at det blev nødvendigt at slæbe Færgen ud af Lejet og sætte den paa Grund Syd for Havnen, hvor alt indvendigt brændte op, saa kun selve Jernskroget blev tilbage. Ved de to Eksplosioner blev ialt 18 Mennesker saaret, og ved den sidste af Eksplosionerne blev 3 af Redningsmandskabet dræbt; en af de saarede er senere afgaaet ved Døden. Dette var dog ikke det eneste Attentat, der blev forøvet paa Storebæltsoverfarten den paagældende Dag; da en Dampfærge med Tog 49 var under Indsejling til Nyborg, skete der en Eksplosion, som gjorde ogsaa denne Færge utjenstdygtig indtil videre.

Inden Færgetrafiken genoptoges Fredag den 5. November udsendtes der derfor fra Generaldirektoratet følgende officielle Meddelelse:

Som Følge af de stedfundne Sabotagehandling, der har medført, at en af de store Motorfærger er ødelagt og dermed varig sat ud af Drift og en Dampfærge indtil videre gjort utjenstdygtig, vil det til Sikring af Passa-

gerer og Færger fremtidig være nødvendigt paa alle Storebæltsfærgerne at afspærre alle Saloner under Vogn-dækket. Navnlig paa Dampfærgerne vil dette betyde, at kun en mindre Del af Passagererne vil kunne foretage Overfarten i lukket og opvarmet Rum. De øvrige rejsende maa beklageligvis henvises til Overfart i fri Luft, og Serveringen paa disse Færger vil blive yderst be-grænset og primitiv.

Endvidere er Overfartens Kapacitet væsentlig ned-sat. Man har foreløbig maattet aflyse al Godsbefordring over Bæltet, og varige Begrænsninger og Uregelmæssig-heder maa forbeholdes. Ogsaa Passagertransporten vil lide stærkt under Mangelen paa Færger, navnlig vil det blive nødvendigt at begrænse Trafiken ved Jul, Paaske, Pinse og Ferie.

Endelig indføres der politimæssige Undersøgelser af de rejsende og deres Haandbagage, inden der kan gives Adgang til Færgerne. Dette vil medføre Forsinkelser i begge Retninger med eventuelle Tab af Forbindelser. I Retningen til Sjælland vil Forsinkelse i Nyborg af Eftermiddagsprestoget i den mørke Tid bevirke, at de rejsende ikke kan overføres og maa overnatte paa Fyn. Rejser fra Strækningerne Syd og Øst for Horsens—Her-ning—Esbjerg vil kunne gennemføres paa 1 Dag ved Be-nyttelse af Morgentogene med Forbindelse til Toget, der er i København Kl. ca. 18, og man vil snarest søge denne Rejsemulighed udvidet til Aarhus og Skanderborg. Man henstiller indtrængende, at kun nødvendige Rejser foretages. Af Haandbagage maa kun medføres 1 Stk. min-dre et-Rums Kuffert (ikke derudover løse Pakker o. l.).

Indskrevet Rejsegods kan ikke med Sikkerhed paa-regnes overført med den Færgegruppe, de rejsende be-nytter.

Statsbanerne er stadig uden Ansvar for Ulykker eller Skader, der foranlediges ved Krig, Sabotage eller paa anden Maade ved forsætlige eller uagtsomme Handlin-ger fra Trediemand.

Dels for at modvirke Forsinkelserne som Følge af Visiteringen af de rejsende i Korsør og Nyborg og dels for at sikre, at Aftenfærgerne Nyborg—Korsør ikke skal sejle i Mørketiden, er der fra og med den 18. November gennemført forskellige Ændringer i Køreplanen. De vigtigste af disse er, at Tog 23 kører hurtigere over Sjælland, saa de rejsende paa dette Tog er visiteret i Korsør, inden Tog 25's Ankomst dertil. Tog 49's Afgangstid fra Kh. rykkes 10 Min. frem. Tog 58 aflyses fuldstændigt, og der indlægges et nyt Dageksprestog, Tog 50, med Afg. Ar. Kl. 7,35 og Ank. Kh. Kl. 17,02. Endelig gøres Tog 60 gennem-kørende paa Fyn og kommer derved 13 Min. tid-ligere til Nyborg end hidtil, hvorved baade Visite-ring og rettidig Afgang af Færgerne skulde være sikret.

Generaldirektoratet henstiller indtrængende, at Tog 50 fortrinsvis benyttes, saa Tog 60 forbeholdes rejsende, der kommer langvejs fra.



JUBILÆER



Lokomotivfører *F. O. Christiansen*, Calvinsvej 43, Fre-dericia, kan den 24. November fejre 25 Aars Jubilæum som Lokomotivmand.

Christiansen begyndte som Lokomotivfyrbøderaspi-rant paa Gb. den 24. November 1918, ansattes som Loko-motivfyrbøder den 1. Oktober 1919 i Glyngøre og blev 2 Mdr. senere forflyttet tilbage til Gb. Den 1. Marts 1937 udnævntes han til Lokomotivfører i Brande og blev efter Ansøgning forflyttet til Fredericia den 1. Marts 1941.

Jubilaren er en afholdt Lokomotivmand, der med In-teresse gaar op i sin Gerning, ligeledes er han en tro-fast Deltager i Afdelingens Møder.

Fredericia Lokomotivførerafdeling bringer dig paa Ju-bilæumsdagen vor hjerteligste Lykønskning med Tak for godt Samarbejde og Held og Lykke i Fremtiden.

S. K. Th. Nielsen.



Den 25. November har Lokomotivfører *E. Markussen*, Jernbanegade 9, Struer, været ansat ved D. S. B. i 25 Aar.

Markussen begyndte som Aspirant i Struer, blev an-sat som Lokomotivfyrbøder 1. Februar 1920 i Holstebro, forflyttet til Aalborg November 1924, blev Motorfører II 1. April 1937 i Struer, Motorfører I i 1938 og Lokomotiv-fører 1. Juli 1941. Jubilaren har saaledes gennemgaaet alle Grader, han er kendt som en rolig og pligtopfyldende Lokomotivmand, der altid har været en god og hjælpsom Kollega og er interesseret i sin Organisation.

Struer Lokomotivførerafdeling bringer dig vor hjerte-ligste Lykønskning med Ønsket om Sundhed og Lykke i Aarene, som kommer. Til Lykke!

J. N.



Udnævnelse fra 1.—11.—43:

- Motorfører II (Elektrofører) til Lokomotivfører:
S. H. B. Olsen, Enghave, i Padborg.
- Lokomotivfyrbøder til Lokomotivfører:
S. A. Nielsen, Kbhavns Godsbgd., i Padborg.
E. R. Pedersen, Kalundborg, i Aalborg.
- Lokomotivfyrbøder til Motorfører II (Elektrofører):
H. E. Møllerstrøm, Kbhavns Godsbgd., i Enghave.
- Lokomotivfyrbøderaspirant til Lokomotivfyrbøder:
F. Kirk, Korsør, i Korsør.
I. G. Hansen, Kbhavns Godsbgd., i Roskilde.
B. E. Andersen, Kbhavns Godsbgd., i Korsør.
B. W. Nielsen, Vordingborg, i Næstved.
T. I. Jensen, Kbhavns Godsbgd., i Gedser.
G. V. Laursen, Aarhus, i Korsør.

Overtaget af Statsbanerne fra 1.—11.—43:

- Lokomotivfører L. P. H. Buch, Haderslev Amtsbanegaard, som Lokomotivfører, Haderslev.
Lokomotivfyrbøder S. H. Stenderup, Haderslev Amtsbanegaard, som Lokomotivfyrbøder, Haderslev.

Forflyttelse efter Ansøgning fra 1.—11.—43:

- Lokomotivførerne:
M. Sørensen, Padborg, til Fredericia.
E. A. Madsen, Brande, til Fredericia.
A. C. V. Fricke, Brande, til Korsør.
A. P. M. Olesen, Glyngøre (Depotforst.), til Nyborg med Ophør af Funktion som Depotforstander.
A. Petersen, Padborg, ifølge Opslag til Køge med Funktion som Depotforstander.
- Lokomotivfyrbøderne:
V. E. Thomsen, Gedser, til Kbhavns Godsbgd.
B. W. Hofmann, Roskilde, til Kbhavns Godsbgd.
L. K. Hansen, Roskilde, til Kbhavns Godsbgd.
J. H. Rasmussen, Slagelse, til Kbhavns Godsbgd.
O. A. H. Nielsen, Korsør, til Roskilde.
A. K. Poulsen, Korsør, til Slagelse.
H. Halbro, Brande, til Aarhus.
O. A. Sørensen, Korsør, til Brande.
R. C. Hansen, Korsør, til Kbhavns Godsbgd.

Afsked:

- Lokomotivfører K. F. Rosenvold, Skanderborg, efter Ans. p. Gr. af Alder med Pension fra 31.—1.—44.

Dødsfald blandt Pensionister:

- Pens. Lokomotivfører P. A. Andersen, Aarhus, den 28.—9.—43.
Pens. Lokomotivfører M. E. Larsen, Esbjerg, d. 5.—10.—43.

Banegaardsomlægning i Haderslev.

Siden Haderslevs Amtsbaner blev til Dels nedlagt i 1934 har Amtsbanestationen været benyttet af Statsbanerne og har været anvendt som Hovedbanegaard, medens den Statsbanerne tilhørende Banegaard blev benyttet som Lokalstation. Fra og med 1. November er der imidlertid sket en Ændring heri, saa Statsbanestationen atter benyttes som Hovedbanegaard, medens Amtsbanestationen skal være Rutebilstation. Da den endelige Likvidation af Haderslev Amtsbaner er nær forestaaende, er der endvidere truffet Aftale om Overførelse af 12 Amtsbanetjenestemænd til Statsbanerne heraf 2 Lokomotivmænd, nemlig Lokomotivfører Buch og Lokomotivfyrbøder Stenderup.

Større Forsinkelser.

Den 23. Oktober ankom Tog 25 med 3 à 3½ Times Forsinkelse til Aarhus. Toglederen har paa „Demokraten“s Forespørgsel oplyst, at Forsinkelsen hidrørte fra, at det havde været nødvendigt at rense Fyr baade i Horsens, Tvingstrup og Skanderborg, hvilket formentlig har sin Forklaring i de daarlige Kul, der køres med.

Den 2. November medførte Skiftedagstrafikken dog endnu større Forsinkelser paa den østjydske Længdebane, idet Togene 58' og 60' rejsende fra Stationer Nord for Aarhus ikke naaede København samme Dag. Af Hensyn til at faa Færgerne over Storebælt inden Mørkets Frembrud turde man ikke afvente de forsinkede Tog, men afsendte rettidigt Eksprestog fra Horsens. De henved 600 rejsende, som var i de forsinkede Eksprestog, naaede kun til Nyborg, hvor de blev indkvarteret — en Del var dog staaet af allerede i Odense — og fortsatte Rejsen næste Morgen.

Jernbaneforeningens Formand bebuder sin Tilbagetræden.

Stationsforstander Høgsgaard meddelte paa Jernbaneforeningens sidste Hovedbestyrelsesmøde, at han paa Delegeretmødet næste Aar agter at trække sig tilbage fra Formandsstillingen.

Høgsgaard har været med i Organisationsarbejdet siden sin tidlige Ungdom og har i Jernbaneforeningen været baade Sekretær og Næstformand, inden han for 9 Aar siden blev Formand. Hovedbestyrelsen nedsatte et Udvalg til at fremkomme med Indstilling om Efterfølgeren.

Lokomotivfyrbøder faldet ned fra Tenderen.

Medens et Godstog den 28. Oktober holdt i Skanderborg, kravlede den som Lokomotivfyrbøder tjenstgørende Ekstrahaandværker, A. Lundberg fra Aarhus, op i Tenderen for at lempe Kul frem. Under dette Arbejde styrtede han ned mellem Sporene og paadrog sig en Hjernerystelse. Den tilskadekomne blev i Ambulance kørt til Sygehuset i Aarhus.

Dræbt under Rangering.

Den 31. Oktober kom Ekstraarbejder A. Andersen under Rangerarbejde i Aalborg i Klemme mellem nogle Vogne og blev dræbt paa Stedet.

Den 8. November om Morgenen, medens det endnu var mørkt, blev en Ekstraarbejder dræbt under Rangerarbejdet i Fredericia.

Sammenstød mellem Lastbiler og Tog.

Netop i samme Øjeblik, som et Tog passerede, kørte en Lastbil den 26. Oktober om Morgenen gennem Bommen paa en Jernbaneoverskæring umiddelbart udenfor Struer. Chaufføren fik standset Bilen, inden den kom ind

paa selve Skinnerne, men den var dog saa langt fremme, at den ikke var sporfri, og den holdende Bil forårsagede derfor forskellige Beskadigelser baade paa Maskinen og 15 efterfølgende Vogne, bl. a. blev en hel Del Vogntrin revet af.

Den 31. Oktober om Aftenen skete der et lignende Uheld i Vemb. Paa en Overkørsel blev en Bil paakørt af et Lokomotiv og slæbt 10—12 m henad Banelinien. Bilen, der var stærkt beskadiget, blev hængende paa Lokomotivets Buffer, men Chaufføren var heldigvis ikke kommet noget til.

Den 6. November tørnede en Lastbil og et Lokomotiv mod hinanden paa Sønderborg Havn. Bilen, der svingede ud i Sporet netop som Maskinen kom, blev vendt om paa

STATSBANERNES DRIFTS-INDTÆGTER OG DRIFTS-UDGIFTER

m. v. i September Maaned 1943 samt i Tidsrummet April—September 1943 og en Sammenligning med Beløbene i de tilsvarende Tidsrum i 1942 i runde Summer.

	September Maaned		1943	
	1943	1942	Forøgelse	Formind.
Personbefordring	8 830 000	9 560 000		730 000
Gods- og Kreaturbefordring	12 990 000	11 660 000	1 330 000	
Postbefordring	760 000	790 000		30 000
Andre Indtægter	730 000	620 000	110 000	
<i>Indtægter i alt</i>	23 310 000	22 630 000	680 000	
<i>Driftsudgifter</i>	17 950 000	17 760 000	190 000	
<i>Driftsoverskud</i>	5 360 000	4 870 000	490 000	
Afskrivning	450 000	530 000		80 000
Forrentning	1 020 000	1 150 000		130 000
<i>Statens Tilskud til Driften</i>	÷3 890 000	÷3 190 000		700 000

	April—September		1943	
	1943	1942	Forøgelse	Formind.
Personbefordring	73 090 000	62 480 000	10 610 000	
Gods- og Kreaturbefordring	75 900 000	65 930 000	9 970 000	
Postbefordring	4 200 000	4 200 000		
Andre Indtægter	4 390 000	3 970 000	420 000	
<i>Indtægter i alt</i>	157 580 000	136 580 000	21 000 000	
<i>Driftsudgifter</i>	103 020 000	93 220 000	9 800 000	
<i>Driftsoverskud</i>	54 560 000	43 360 000	11 200 000	
Afskrivning	2 700 000	3 180 000		480 000
Forrentning	6 450 000	6 840 000		390 000
<i>Statens Tilskud til Driften</i>	÷45 410 000	÷33 340 000		12 070 000

I Forhold til September 1942 er Indtægten af *Personbefordringen* faldet med ca. 0,7 Mill. Kr. Indtægten af *Godsbefordringen* steget med ca. 1,3 Mill. Kr. og forskellige *andre Indtægter* steget med ca. 0,1 Mill. Kr. Alt i alt er *Driftsindtægterne* steget med ca. 0,7 Mill. Kr. De *egentlige Driftsudgifter* er steget med ca. 0,2 Mill. Kr.

Hvis man regner med en tilsvarende ekstraordinær Afskrivning, som er foretaget i 1942/43, bliver det samlede Resultat af Driften samt Afskrivning og Forrentning, at der i September 1942 var et Underskud paa ca. 1,3 Mill. Kr. og i September 1943 et Underskud paa ca. 0,6 Mill. Kr.

Siden og fik en Del Beskadigelser, men ogsaa i dette Tilfælde slap Chaufføren helskindet fra Uheldet.

Paa Amagerbanen blev 2 Lastbiler paakørt den 9. og 10. November; i begge Tilfælde skete der en Del materiel Skade, hvorimod Chaufførerne kun paadrog sig mindre, overfladiske Skader.

Falck paakører et Rangertog.

Under en Udrykning i Hobro den 25. Oktober om Aftenen passerede Falck's Kranvogn Havnepladsen; det var stærk Taage, og Chaufføren bemærkede først i sidste Øjeblik et Havnetog, der rangerede paa et Sted, som han skulde passere. Han bremsede straks op, men kunde i det fedtede Føre ikke standse og tørnede mod Rangermaskinen. Kranvognens Forparti blev tildels ødelagt.

Krigsskat paa Jernbanebilletter i Norge.

Fra og med 1. November er der i Norge gennemført en Bestemmelse, ifølge hvilken alle Billetter til Personbefordring med Jernbanerne forhøjes med 25 pCt., hvilket Tillæg tilfalder Staten som en særlig Krigsskat. Abonnementskort er fritaget for denne Afgift.

Storebæltsbro?

I Aalborg drøftedes for nylig forskellige Planer med Hensyn til Iværksættelse af Beskæftigelsesforanstaltninger efter Krigens Afslutning. Bl. a. var man inde paa Opførelse af endnu en Bro over Limfjorden.

Dette har foranlediget et af Østsjællands Blade til at bemærke, at vort Land snart maa siges at være mættet med Broer. Men som bekendt er der delte Meninger herom, og selv om Spørgsmaalet ikke i Øjeblikket er særligt aktuelt, er der dog et andet Blad paa samme Egn, som har taget til Orde og hævder, at Brobygningsarbejderne her i Landet ikke kan siges at være fuldført, før end der er bygget en Storebæltsbro. Bladet henviser til, at baade Storstrømsbroen, Lillebæltsbroen, Oddesundbroen, Vilsundbroen, Møensbroen og andre Broer, som er bygget i de senere Aar, har vist sig som udmærkede Aktiver, der gavner for langt større Beløb, end de har kostet; Bladet henviser til, at Ingeniørfirmaerne Christiani & Nielsen, Kampsax, Højgaard & Schultz hævder, at Opgaven med Bygningen af en Storebæltsbro ikke er uløselig.



ARBEJDSHANDSKER

Falch & Søager

Anders J. Andersen

Østerbrogade 9 . Central 1375

Vær go' ved Deres BOSCH Dynamolygte!

*Er den i Uorden eller sldt,
saa lad Deres Cyklehandler se paa den.
Han kan faa den bragt i Orden,
saa den igen faar sin fulde Ydeevne.*

A/s MAGNETO . Jagtvej 155 . København N.
Generalrepræsentanter for Robert Bosch G. m. b. H., Stuttgart.



1. Kl. Betjening „Herdis“ Salonen

Billigste Priser | Vejlevej 40 | Specialitet: Permanentbølgning
Telef. 1207 | Byens hurt. og behag. Haartørringsapparater

Arbejdernes Landsbank,

Hovedkontor:

Panoptikonbygningen, Vesterbrogade 5.

STØT VORE ANNONCØRER

HERSKIND & WULFF

Amaliegade 41

Tlf. C. 8712

Mekanisk Kedelrensning og Rustbankning

Rustbankemaskinen »ULV«



Blomster og Kranse

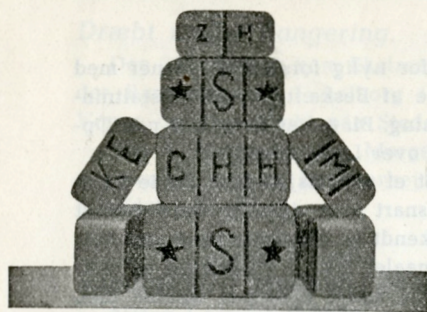
Telefon 29 — Helsingør E. JACOBSEN Medlem af E. B.

REDAKTION: Soph. Jensen og E. Kuhn, førstnævnte ansvarhavende. Vestre Boulevard 45, København V. Telefon Central 7708.

Udgaar 2 Gange mdl. — Abonnementspris: Kr. 8 aarlig. Tegnes paa alle Postkontorer i Skandinavien.

ANNONCE-EKSPEDITION:

Vestre Boulevard 45, København V.
Telefon Central 7708 — Kontortid Kl. 10—16.
Postkonto 20 541.



Westfalske
Stenkulbriketter
er de bedste.

En Del af de i Westfalen producerede Mærker.

VOGNFABRIKKEN SCANDIA A/S
RANDERS

JERNBANEVOGNE AF ENHVER KONSTRUKTION
SÆNKSMEDEGODS GASGENERATORER

AKTIESELSKABET
NORDISKE KABEL- OG TRAADFABRIKER
KØBENHAVN F.

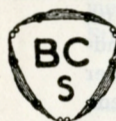
Kabelværk • Traadværk • Valseværk

De forenede Kulimportører
KUL og KOKS.

Holmens Kanal 5.
Telefon 211.

København K.
Telefon 211.

A/S FRICHS, AARHUS
JERNKONSTRUKTIONER OG BEHOLDERE
JERN-, STAAL- OG ALUMINIUM-STØBEGODS
PRESSEARBEJDE OG SMEDEGODS



Søborg Vognfjeder-Fabrik

Brdr. Christensen
Vangedevej 255 - Telefon Søborg 189 og 1160

Alt i Luksus-, Last- og Waggonfjedre
Reparationer leveres omgående
Forchromede Kofangere og Bagagebærere

Indr. Varem.

A/s **„REFFO“** Struer.

KEDELRENSNINGSVÆDSKEN „REFFO“

Opløser gammel Kedelsten,
Hindrer Nydannelser af Kedelsten.

Tlf. 145. Leverandør til de danske Statsbaner. Tlf. 145

KØBLER & KROGH A/S • FARVERI
KEMISK TØJRENSNING
GARDINVASKERI

Kontor og Fabrik: Dortheavej 8, København NV.
Telefon 11158, 11198, 12209.

Indlevering: Jorcks Passage. Telf. Byen 2595. — Birkedommervej 33. Telf. 11198.

Fredericia

Alt i Herreekvipering

Ougaard & Jensen,
Telefon 532. Danmarksgade 25.

Køb Gulvtæpper, Gardiner
og Sengeudstyr i **Taarnborg.**

BEMÆRK: Gratis Gardinophængning.

Fredericia største elektr. Damp-Fjerrenseri Anlæg.

JENS CHR. NIELSEN, Telefon 716.

Fredericia Mejeri, Gothersgade Nr. 14.

Anbefaler sig med **I. Kl.s Mejeriprodukter.**

Det bedste I CYKLER OG RADIO

V. Petersen, Jyllandsgade 22
Telefon 1033 - Fredericia

Bogtrykkeriet, Egumvej 5. • A. PETERSEN

Alle Arter Tryksager til smaa Priser
FESTSANGE TELEGRAMMER

A/s Fredericia Ny Tømmerhandel

Vesterdalsvej . Telf. 800

Trælaster — og alt til Selvbyggere

Fredericia Teater

RESTAURANT OG
SELSKABSLOKALER

MARIUS RASMUSSEN
Telefon 588



Vesterbros Glarmesterforretning

Rullegardiner - Malerier - Raderinger - Metalrammer
alle Størrelser - Ruder isættes - Alt til rimelige Priser

Telefon 1512

HECA RADIO

Forretningen med det store Udvalg i
RADIO . Radiogrammofoner . Pladespiller

Prinsessegade 29 (Biobygningen) **Telefon 751**