DTU Bibliotek

Denne fil er downloadet fra

Danmarks Tekniske Kulturarv

www.tekniskkulturarv.dk

Danmarks Tekniske Kulturarv drives af DTU Bibliotek og indeholder scannede bøger og fotografier fra bibliotekets historiske samling.

Rettigheder

Du kan læse mere om, hvordan du må bruge filen, på *www.tekniskkulturarv.dk/about*

Er du i tvivl om brug af værker, bøger, fotografier og tekster fra siden, er du velkommen til at sende en mail til *tekniskkulturarv@dtu.dk*

DTU Bibliotek Danmarks Tekniske Universitet | Anker Engelunds Vej 1 2800 Kgs. Lyngby | Tlf. 45 25 72 50 | bibliotek@dtu.dk www.bibliotek.dtu.dk

Tunnel under Øresund og andre Tunneler.
H.Ohrt og A.Qvistgaards Projekt af 1912.

Dædalus) x)

1. Smedberg,R., Äldre Förslag till tunnel under Öresund. 1937.
2. Tunnel under Øresund. Artikkel i Jærnbanebladet. Nr.6.1909.
3. Øresundtunnelen. " i Børsen 17/11 1918.
4. Røre om Øresundstunnelen." i BT 16/12 1918.
5. Øresundstunnelen. " i Børsen 17/11 1918.
6. " " "
7. Ohrt,H., Tunnel under Store Bælt og Bæltforbindelserne. Landstingets Lovforslag. Nr.50. 1907/08.
8. Tunnel under Kanalen mellem England og Frankrig. Ingeniøren.Nr.77, 1917.
9. Flensberg,T., Jernbanebro eller Tunnel mellem Masnedø og Falster. Tekn.Forenings Tidsskr. Nr.23. 1918.

x) udskudt, Dædalus haves

Gl

624.194 Tun-
St. F.

DTV Danmarks Tekniske Videncenter Teknologihistorisk Samling

TB 624.19 Tun 461315 DTV

300184494

1937

3-6

ESBJERG 11.2.18.4-6 E

DANMARK 10 ØRE 10

Danske

TEKNISK BIBLIOTEK
Danmarks tekniske Højskole

Herr Ingeniör

Bladarbikler

Heinrich Ohrt

1918.

Vesterbrogade 116,

TEKNISK BIBLIOTEK
Danmarks tekniske Højskole

København V

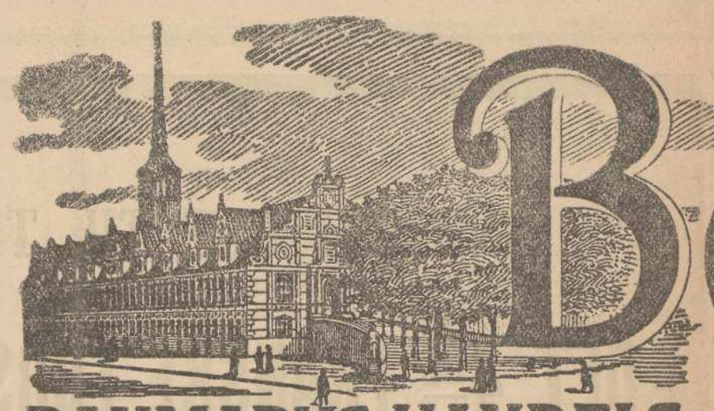
5

TEKNISK BIBLIOTEK
Danmarks tekniske Højskole

ABONNEMENT

Pr. Kvartal:
København: 3 Kr. + Budpenge 0,50.
Provinserne: 3 Kr. + Postpenge 0,68.
Udlandet: 3 sh. 6 d. — 3 Mk. 50 Pf. + Postpenge.
Enkelte Numre 7 Øre.

Redaktion: Frederiksberggade 25, København B.
Telefon: 7221. Aabent 12 Midd.—10 Aften (efter Kl. 10 Aften Telefon 1139).
Træffetid 1—3.



Børsen

DANMARKS HANDELS-OG SØFARTS-DAGBLAD.

ANNONCER

Før Teksten: 16 Øre pr. Millimeter.
Inserater: 12 Øre pr. Millimeter.
Efter Teksten: 9 Øre pr. Millimeter.
Beskæftigelser: 6 Øre pr. Millimeter.
Annoncer med bestemt Placering 4 Øre mere pr. Millimeter.
2den Side og i Teksten (begrænset Antal): 25 Øre pr. Millimeter.

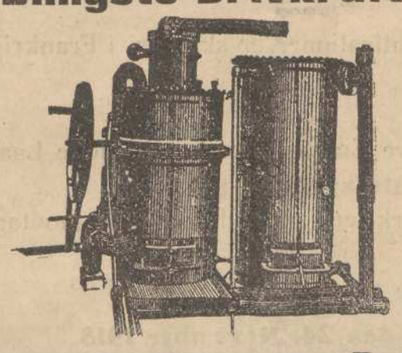
Ekspedition: Frederiksberggade 25, København B.
Telefon: 7250. Aabent 9—7.

Nr. 268. | Søndagen den 17. November 1918. | 23. Aargang

Revision Statsautoriserede Revisorer **A. Andersen & P. T. Hald,** Revisionskontoret. Aarhus. Telefoner 834 og 4686.

SUGEGASANLÆG
Billigste Drivkraft

for Kul, Kokes, Tørv og Brunkul



til stationære Anlæg og Skibe

A/S Einar Svenssons Fabriker
Telefon: Amager 504
Augustagade 25-27. Kbhvn. S.
Telegramadr.: „Maskinesson"

R. Dons' analytisk kemiske og bakteriologiske **Laboratorium**
Telf. C 4067. **Fiolstræde 22 St. København** Telgr. Analyse
Autoriseret af Handelsministeriet i H. t. Lov af 26/3 98.

MAX LEVIG & Co.
Aalborg Telefon 525. Aarhus Telefon 3116. København Telefon 6700. Odense Telefon 2899.
Enerepræsentanter i Skandinavien for
Assurance-Compagniet Baltica A/S
Krigs- og Søforsikring.

SØ OG KRIGS FORSIKRING
JOH. FRIMODT
TORDENSKJOLDSGADE 23, KØBENHAVN K
TELF. 530 TELEGRAM-ADR: FRIMODT. TELF. 1520
GENERALREPRÆSENTANT FOR DANMARK FOR
FORSIKRINGS-AKTIESELSKABET
„NORSKE ATLAS"
KRISTIANIA.

Oversea Business.

Respektabel, ung firma i Göteborg med omfattande förbindelser bland ledande företag inom svensk exportindustri, speciellt beträffande papper, trämassa, cellulosa, trävaror etc., vars huvudintressent och aktive ledare är synnerligen väl förtrogen med **all-round transmarin export/importverksamhet** särskilt med hänsyn till Indien, Kina, Japan, Australien, Syd Afrika och Pacifikkusten, men som på grund av otillräckligt rörelsekapital ser sig förhindrad realisera en egen direkt transocean handel, söker förbindelse med välrenommerat, kapitalkraftigt danskt export/importhus ägande en vittomfattande egen filialrepresentation på översjöiska marknader och benäget att med oss såsom filialkontor eller eventuellt dotterbolag etablera ett samarbete. Svar utbedes snarast till „Aktiebolag — Oversea", Gumaelii Annonsbyrå, Göteborg, f. v. b.

Bankassistenter.

Herværende ældre Bank søger snarest nogle yngre Assistenter med et Par Aars Bank- eller Vexellereruddannelse. Billet mrk. 8987 modtager dette Blads Kontor.

Transport-Forsikring.

Hoyman & Schuurman's
Skibsagentur i Amsterdam og Rotterdam,
Etableret 1792.
Skibsmægler, Spditør og Assurancoagentur søger Repræsentation for et absolut første Klasses
Transport-Forsikringsselskab.
Bank Reference:
Twentsche Bank, Amsterdam.

DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB
AKTIESELSKAB
KJØBENHAVN.
Telefon: Central Nr. 9200.

Køjeplads sikres gennem Selskabets Billetkontor, Kvæsthusgade 9 B.

Til Newcastle
afgaar „Alexandra" forv. herfra i Begyndelsen af December, modtagende Stykgods, som bedes skriftlig anmeldt.

Mandag.
Til **Lohals, Rudkjøbing, Nyborg** (Falken) 5 Eft.
Til **Randers** (Baldur) 6 Eft.
Til **Horsens** (Sønderjylland) 6 Eft.
Til **Fredericia, Middelfart, Kolding** (Koldinghus) 6 Eft.
Til **Aalborg** (Aalborghus) 8 Eft.
Til **Aarhus** (Aarhus) 9,30 Eft.

Tirsdag.
Til **Samsø, Odense** (Benedikt) 6 Eft.

Onsdag til Limfjordsstationerne, Anholt, Grenaa, Ebeltoft, Aarhus, Christiania (via Frederikshavn), Göteborg.

Torsdag til Stubbekjøbing, Guldborg L., Nykjøbing F., Faaborg, Svendborg, Randers, Vejle, Fredericia, Middelfart, Kolding, Aalborg, Vestnorge.

Fredag til Samsø, Odense, Aarhus.

Gods modtages:
Mandag til 3 Eft. (fors. Plads haves) til Lohals, Rudkjøbing, Nyborg, Randers (Viborg), Horsens, Fredericia, Middelfart, Kolding (Esbjerg, Ribe, Varde), Aalborg, Aarhus (Skanderborg, Silkeborg, Herning, Odder, Hou).

Tirsdag til 3 Eft. (forsv. Pl. haves) til Samsø, Odense, Struer (Holstebro, Ringkjøbing), Lemvig, Doverodde, Thisted.

Kjøbenhavn—Lübeck.
Gods modt. i Frih. imorg. til 2 Eft.

Kjøbenhavn—Göteborg.
Gods modt. i Frih Tirsd. til 2 Eft.

Kjøbenhavn—Vestnorge.
Gods modt. i Frihavnen paa Tirsdag til Bergen, Aalesund, Christianssund, Trondhjem, paa Onsdag til Arendal, Christianssand, Stavanger, Haugesund.

Nærmere Oplysninger faas ved Henvendelse til
Ekspeditionen, Kvæsthusgade 9 B.

Grønth & Petersen.
Assurancefortretning.
Gl. Kongevej 96. Telf. 6230.
Statsanstalten for Livsforsikring.
Kgl. octr. Brandassurance Corsp.

I Anledning af, at min Kommanditist etablerer sig selv i Løbet af Vinteren, søges i hans Sted een eller eventuelt to kvalificerede.
P. O. Suhr,
Vexellerer, Pilestræde 2.

Reassurance-Compagniet
SKANDINAVISK LLOYD A/S
KØBENHAVN
Telegr.-Adr.: „REALLOYD"
Tordenskjoldsgade 23
Telefon: C. 1520 & 530
Sø- og Transport-, Krigs- og Brandforsikringer

Et ungt præsentabelt Menneske, der har Lyst til at lære Handel paa et større Handelskontor, og som er udgaaet fra et dannet Hjem og er Indehaver af Studeneksamen eller Handelseksamen kan faa Plads hos Rusam Co. Ltd., Bredgade 33.

Hovedbanegaardens Restaurant
ny restaureret
aabnet
anbefaler færdige Frokostretter fra 7½ Morgen
Diners fra 1—7 samt à la carte hele Dagen
Moderate Priser, hurtig og prompte Betjening.
Ærb.
F. L. Viltoft
ny Vært
Forhen Inspektør paa Paladshotellet og Marienlyst.

Kjøbenhavns private Laanebank,
stiftet 1854.
Amagertorv Nr. 5. Filial: **Istedgade Nr. 57.** Aaben fra 10 til 6
modtager Penge til Forrentning paa
Indlaan 4½ pCt. p. a. Bankbog 3½ pCt. p. a.
Konto-Kurant Konto 4 pCt. p. a.

Privatbanken
med Filialer:
Kongens Nytorv 28, Nygade 7, Østerbrogade 78 (Trianglen), Frederiksberggade 14—16, Raadhuspladsen 57 (Paladshotellet), Gl. Kongevej 178, Nørrebrogade 52, Vesterbrogade 66, Amagerbrog. 26, Valby Langgade 44 og Falkoneralle 88 (Hj. af Rolighedsvej).
foretager alle Bankforretninger
Modtager Penge til Forrentning
paa Indlaansbevis eller Indlaansbog (1 til 3 Maaneders Opsigelse) for Tiden til.. 4 pCt. p. a.
paa Bankbog ..... 3½ — —
Rejse-Akkreditiver udstedes. Bokser udlejes. Værdipapirer modtages i aabent Depot.

A/S Dansk Papirvarefabrik
Rantzausgade 62 Telefoner 269—270.
Alle gængse Emballagepapirer i Ark og Ruller, Økonomruller samt Poser i største Udvalg haves stadig paa Lager til øjeblikkelig Levering.
Bogtrykkeri • Stentrykkeri.
Specialitet: Aktiebreve, expres Levering.
Kartonnagefabrik • Papiruld.

Diskontobanken.

Grundlagt 1895.

Hovedkontor: Amagertorv 24.

Aktiekapital fuldt indbetalt		Kr. 20,000,000.
Reservefonds	ca.	„ 5,000,000.
Indlaan paa Bankbog, Folio og Konto Kurant	ca.	165,000,000.

10 Afdelingskontorer.

Forsikring mod Skade som Følge af Optøjer

tegnes hos

A/S Grøn & Witzke,

Kongens Nytorv 6.

Telefon 9316.

INDBYDELSE TIL TEGNING

at

DET 4DE FRANSKE FORSVARSLAAN

(4ième Emprunt français de la Défense Nationale)

Emissionskursen er:

Frs. 70,80.

Beløbet kan rlægges kontant ved Tegningen i **dansk Mønt** efter den Dagen før Tegningsdagen gældende Vekselkurs.

Obligationerne forrentes med

4 % p. a.

Konvertering af Laanet, hvis Obligationer er skattefri i Frankrig, kan tidligst finde Sted efter 25 Aars Forløb.

Laanebeløbet er ubegrænset.

Naar Hensyn tages til den lave Emissionskurs, vil dette Laans Obligationer i Virkeligheden afkaste en **Rente af 5,649 pCt. p. a.**

Vore Korrepondenter i Danmark ere anmodet om at modtage Tegning paa Laanet.

Tegningen finder Sted i Dagene fra

den 20. Oktober til den 24. November 1918.

Obligationerne leveres **franco** i Danmark.

BANQUE DES PAYS DU NORD

PARIS.

Postvæsenets Eneret.

Ved den Kodifikation af Postlovgivningen, der er forelagt i Folketinget og som vi i tidligere Artikler udførligt har omtalt, er Spørgsmaalet om Omfanget af Postvæsenets Eneret søgt klaret. Hidtil har dette Sptrgsmaal været ret uklart og har desuden efter Administrationens Mening ogssaa et utilstrækkeligt Omfang; saaledes har Postvæsenet ikke Eneret for Besørgelsen af Brevkort.

Eneretsbestemmelserne er i det væsentlige gaaet uforandrede over fra Postloven af 7. Januar 1871, idet man ved Postloven af 5. April 1888 kun foretog en Tilføjelse, der nærmest var rettet imod de den Gang eksisterende Byposter — de blaa Kasser, som mange endnu vil erindre!

For at faa en ensartet Afgørelse af Spørgsmaalet har man undersøgt Forholdet i fremmede Lande, og det er paa Grundlag heraf, at de nye Bestemmelser er fastsatte. De har følgende Indhold:

Postvæsenet har med de nedenfor nævnte Undtagelser Eneret til saavel i Indlandet som til Island og Udlandet at befordre

1. lukkede Breve af ethvert Indhold.
2. andre lukkede Forsendelser, der opfylder Betingelserne for at kunne postbesørges, for saa vidt de indeholder skriftlige Meddelelser eller ved Skrift udfyldte trykte Sager.
3. Kort med skriftlige Meddelelser eller ved Skrift udfyldte trykte Meddelelser (Brevkort)

samt til i Indlandet at indsamle og omdele saadanne Forsendelser.

Forsendelser af nævnte Art skal naar de ankommer fra Island eller Udlandet, og er bestemte til Adressater her i Landet eller skal befordres i Transit over dansk Postomraade eller med dansk Postskib, uopholdelig afleveres til det danske Postvæsen.

Ingen maa drive Erhvervsvirksomhed med Indsamling, Befordring eller Udbringelse af Brevforsendelser, medmindre Ministeren for offentlige Arbejder udtrykkeligt giver Samtykke hertil.

Under samlet Omslag og Adresse maa ikke forsendes flere fra forskellige Afsendere, der ikke hører til samme Husstand eller Forretningspersonale, hidrørende, eller til forskellige Modtagere, der ikke hører til samme Husstand eller Forretningspersonale, bestemte Forsendelser af den oven omhandlede Art, medmindre de enkelte Forsendelser forsynes med Postfrimærker efter Postvæsenets Takster for den paagældende Besørgelse, og disse Frimærker behørig annulleres, saaledes at Postvæsenet intet Indtægtstab lider.

Undtagelsesvis kan nævnte Forsendelser dog lovlig besørges uden Postvæsenets Mellemkomst, nemlig:

1. Naar nogen besørger Forsendelser i sit eget Anliggende eller for en anden, i hvis Tjeneste han er ansat, eller for hvem han lejlighedsvis har paataget sig denne bestemte Besørgelse. De ved Postvæsenet, Statsbanerne, Statstelefon- eller Statstelegrafvæsenet eller ved de koncessionerede private Samkvemsinstitutioner (Jernbaneselskaber, Telefonselskaber osv.) ansatte er det dog forbudt at paatage sig Besørgelse af den omhandlede Art for andre.

Jernbanebestyrelser, Dampskibsrederier og Bestyrere af lignende Forbindelsesmidler kan af de til Besørgelse af Postvæsenet forbeholdte Forsendelser med deres egne Befordringsmidler kun befordre Forsendelser i rent tjenstlige Anliggender mellem de paagældende Bestyrelser og deres Personale samt mellem dettes Medlemmer indbyrdes.

2. Naar Forsendelserne forsynes med Postfrimærker efter Postvæsenets Takster for den paagældende Besørgelse, og disse Frimærker behørigt annulleres, saaledes at Postvæsenet ikke lider noget Indtægtstab ved, at Besørgelsen sker uden Postvæsenets Mellemkomst.

Det er tilladt at lade Forsendelser, der lovlig besørges uden Postvæsenets Mellemkomst, ledsage af et aabent Følgedokument (Faktura, Følgeseddel, Konnossement e. l.) vedrørende den paagældende Forsendelse saavel som i denne at indlægge en Faktura eller anden skriftlig Meddelelse, der er bestemt til dennes Adressat.

Det er forbudt Uvedkommende at benytte det kronede Posthorn som Mærke.

Det er ligeledes forbudt private paa offentlig Gade eller Vej eller andre Steder, hvortil Offentligheden har almindelig Adgang, at anbringe Kasser, der med Hensyn til Farve, Form og øvrige Udstyr frembyder en væsentlig Lighed med Postvæsenets Brevkasser.

Som det vil ses, foreslaas Eneretten udvidet til ogsaa at omfatte Lokalforsendelser. Som vi har omtalt i en tidligere Artikel udvides Postvæsenets Besørgelsespligt i Modsætning til tidligere nu ogsaa til at omfatte disse Forsendelser, og det er derfor, at man har ønsket denne Udvidelse.

Med Hensyn til Arten af de Forsendelser, som omfattes af Eneretten, har man foretaget den Ændring at lade Eneretten omfatte 1) lukkede Breve af ethvert Indhold, 2) andre lukkede Forsendelser, der opfylder Betingelserne for at kunne postbesørges, forsaavidt de indeholder skriftlig Meddelelse eller ved Skrift udfyldte trykte Sager, samt 3) Kort med skriftlige Meddelelser eller ved Skrift udfyldte trykte Meddelelser (Brevkort). Hensigten med denne Ændring er den at tilvejebringe en rationel og klar Ordning paa dette vigtige Omraade, en rationel Ordning, som paa den ene Side ikke udstrækker Eneretten længere end Postvæsenet anser for nødvendigt, men paa den anden Side giver Postvæsenet den fornødne Støtte til at udføre dets Opgaver i Kulturens Tjeneste, og en klar Ordning, som let forstaas og huskes af Publikum, og som det er let for Postvæsenet at arbejde med. Man har derfor opgivet Eneretten paa Besørgelsen af saadanne lukkede Forsendelser, der alene indholder Penge eller Pengerepræsentativer, og som ikke kan henregnes til Breve, men har paa den anden Side medtaget Brevkort under Eneretten, hvilket anses for paakrævet i Nutiden, da Brevkort i saa udstrakt Omfang benyttes i Stedet for det lukkede Brev, og ogsaa er gennemført i nyere fremmed Postlovgivning f. Eks. i Sverige og i Schweitz.

Dampskibsselskabet „Oceana".

Ekstraordinær Generalforsamling.

Efter Begæring af en Gruppe Aktionærer afholdtes i Gaar en ekstraordinær Generalforsamling i Dampskibsselskabet „Oceana". I Begæringen var som Forhandlingsemne opstillet: Salg af Selskabets Aktiver og Passiver samt Opløsning af Selskabet. Det viste sig at være *Det forenede Bugserselskab*, fra hvilket der forelaa Tilbud om Overtagelse af „Oceana"s Aktiver og Passiver for $4^1/_2$ Mill. Kr. paa nærmere angivne Vilkaar for Aktionærerne. Da Bestyrelsen imidlertid ikke ønskede at tage Stilling til dette Forslag, og da der tilmed ikke var repræsenteret et tilstrækkeligt Antal Stemmer til dets Vedtagelse, sluttede Generalforsamlingen efter en langvarig Diskussion uden Resultat.

Efter at Overretssagfører Øllgaard var valgt til Dirigent, konstateredes det, at der kun var repræsenteret 741 Stemmer, hvilket ikke udgjorde Halvdelen af Aktiekapitalen, hvorfor Generalforsamlingen altsaa ikke var beslutningsdygtig.

Fra Aktionærside protesterede Assistent R. Kofoed herimod, medens Bestyrelsens Formand, Højesteretssagfører Harboe, hævdede, at Generalforsamlingen ikke kunde erklæres beslutningsdygtig bl. a. paa Grund af, at der var løst adskillige Adgangskort paa stemmeberettigede Aktier, hvis Indehavere ikke var mødt, men som kunde formodes at ville give Møde paa en ny Generalforsamling og gøre Brug af deres Stemmeret.

Grosserer O. H. Bærentzen protesterede mod Afholdelsen af en ny Generalforsamling, og forbeholdt sig sin Stilling til dette Spørgsmaal.

Bugserselskabets Tilbud.

Man gik derefter over til Dagsordenen, og til dennes første Punkt, Salg af Selskabets Aktiver og Passiver, fik Assistent Reginald Kofoed Ordet og udtalte, at der paa et Konsortiums Vegne havde været ført Forhandlinger med Det forenede Bugserselskab, som havde erklæret sig villigt til at overtage „Oceana"s Aktiver og Passiver for $4^1/_2$ Mill. Kr. kontant og saaledes, at enhver Aktionær i „Oceana" fik Ret til, for hver Aktie paa 1000 Kr. han besad, at faa udleveret til pari Kurs 3 Aktier a 1000 Kr. ved Det forenede Bugserselskabs forestaaende Udvidelse af sin Aktiekapital. De saaledes udstedte Aktier skulde deltage jævnsides med de gamle Aktier i Udbyttet for 1918.

Tilbudet gjordes afhængigt af, at det blev akcepteret paa denne Generalforsamling, og hvis det vedtoges, skulde „Oceana" træde i Likvidation.

Diskussionen.

Bestyrelsens Formand, Højesteretssagfører Harboe ønskede at oplyse nærmere hvad der var passeret overfor „Oceana". I Slutningen af August d. A modtog Bestyrelsen et Brev fra det paagældende Konsortium angaaende en Sammenslutning mellem Dampskibsselskaberne „Dana" og „Oceana", hvortil man svarede, at et Tilbud om Overtagelse af „Oceana" maatte komme fra „Dana" selv og ikke fra Konsortiet, hvorfor man ikke kunde forhandle videre med dette.

Omkring Midten af September anmodedes Bestyrelsen om at tage Initiativet overfor Det forenede Bugserselskab, fra hvilket der forelaa Tilbud om at overtage „Oceana" for $7^1/_2$ Mill. Kr., hvoraf $5^1/_2$ Million skulde betales kontant og Resten gives i Aktier. Dette Tilbud kom Bestyrelsen noget overraskende, og man fandt det ret usædvanligt og afvigende fra almindelig Forretningsgang, at et Konsortium, der ejer en Del Aktier i et Selskab, henvendte sig til et fremmed Selskab om Overtagelse, tilmed da dettes Virksomhed var af en anden Art. Det vedtoges derfor at svare, at „Oceana"s Bestyrelse ikke ønskede at tage Initiativet overfor Bugserselskabet. „Oceana" havde arbejdet tilfredsstillende, Bestyrelsen var i hvert Fald tilfreds og havde ogsaa Grund til at tro, at Aktionærerne var det. Der var saaledes ingen Anledning til at gøre nogen Forandring.

Herefter tog Bugserselskabet Initiativet overfor „Oceana", og stillede meget detaillerede Forespørgsler vedrørende Selskabets Status og indre Forhold. I Erkendelse af, at et Tilbud om Overtagelse maatte frem paa en Generalforsamling, nægtede Bestyrelsen at give saa specificerede Oplysninger som forlangtes. Saa kom Lovforslaget om, at Værdistigning paa Aktiver skulde kunne beskattes som Indtægt med tilbagevirkende Kraft, og da „Oceana"s Aktier gik ned, besluttede man i et Bestyrelsesmøde den 9. Oktober at svare Bugserselskabet, at man for Tiden ikke ønskede at sælge hverken Selskabets to Sejlskibe eller dets tre Nybygninger.

Bugserselskabets Svar herpaa var Begæringen om Afholdelse af en ekstraordinær Generalforsamling, og Bestyrelen havde ventet, at det Forslag, man agtede at forelægge Generalforsamlingen, havde fulgt med Begæringen, men dette var ikke sket. Det maatte derfor betegnes som et heldigt Spil af Skæbnen, at denne Generalforsamling ikke var beslutningsdygtig, thi det var dog vel nok en stiv Fordring til Bestyrelsen, at den efter det af Konsortiets Repræsentant, Hr. Kofoed, fremsatte Tilbud paa staaende Fod skulde tage Bestemmelse om Selskabets Fremtid. Var nogen i Stand til at overskue Rækkevidden af det stillede Tilbud? Bestyrelsen kunde ikke i Øjeblikket tage Standpunkt til Sagen, og det maatte formodes, at Aktionærerne ogsaa maatte have Betænkeligheder. D'Hrr. Forslagsstillere ejede jo ikke Halvdelen af Aktiekapitalen, og man kunde dog næppe tænke sig, at de vilde gennemtrumfe et Forslag som dette, uden at „Oceana"s Bestyrelse havde taget Stilling til det.

Grosserer O. H. Bærentzen ønskede ikke at komme nærmere ind paa Sagen, men vilde kun berigtige visse Enkeltheder overfor Formanden. Naar det saaledes var anført, at Konsortiet ikke ejede Halvdelen af Aktierne, maatte det erindres, at der hermed kun tænktes paa de Aktier, der var noterede paa Navn.

Formanden: Ja, de andre kender jeg jo ikke!

Grosserer Bærentzen: Nej, men derfor kan De heller ikke udtale Dem om dem!

Bugserselskabet havde — fortsatte Hr. Bærentzen — ikke taget Initiativet, men mente, at Overtagelsen af „Oceana" var en fordelagtig Forretning, og dets Henven-

delse til Bestyrelsen var fuldt ud korrekt. Man havde det Indtryk, at man vilde faa de Oplysninger, man havde Brug for, men blev i saa Henseende skuffet. Naar man skal købe tre Nybygninger, maa man dog vide noget om dem. Ved at give „Oceana"s Aktionærer 3 Aktier i Bugserselskabet, vilde man forbedre dettes Status, og de nye Aktionærer fik saa meget, at det godt kunde betale sig for dem. Det var et sundt og reelt Selskab de derved kom ind i, men Taleren havde været afskaaret fra at give denne Betryggelse, da han var blevet afvist af Bestyrelsen. Sluttelig skulde det kun tilføjes, at Konsortiets Stilling til Bestyrelsen var Bugserselskabet uvedkommende.

Bestyrelsens Formand havde ikke blandet sig i, paa hvilken Maade Bugserselskabets Interesser var blevet varetagne. „Oceana"s Bestyrelse havde villet give de sædvanlige Oplysninger ved Købet af Skibene, men Selskabets indre Forhold vedkom ikke andre. Man tilbød altsaa 300 pCt. kontant, men da Aktierne vistnok laa over 300, var Tilbudet jo ikke fristende; og dernæst vidste man ikke, hvad de tre Bugseraktier var værd, Selskabet var jo ikke noget egentligt Rederi, og man kunde i hvert Fald ikke tvinge selv den mindste Minoritet af Aktionærer i „Oceana" til at ombytte deres Aktier med Bugseraktier. I denne Forbindelse var det oprindelige Tilbud om $7^1/_2$ Mill. Kr. af Interesse, thi dèr var Bugseraktierne jo nærmest at opfatte som en Art Tillægsgevinst. Man kom mere og mere til den Anskuelse, at dette Tilbud rent maatte afvises, da Bestyrelsen ikke kunde føre „Oceana" ind i en Virksomhed, den ikke kendte.

Grosserer Bærentzen hævdede at der kun forelaa et betinget Tilbud. Der var dernæst ikke Tale om at tvinge Aktionærerne til at tage Aktier i Bugserselskabet man tvang ikke Folk til at tage en Fordel, og med Hensyn til den børstekniske Stilling kunde det anføres, at Aktiernes øjeblikkelige Kurs ikke havde nogen Indflydelse

En Aktionær, Grosserer Scharling ønskede gerne oplyst, hvad den store Difference mellem det oprindelige og det nuværende Overtagelsestilbud skyldtes.

Formanden betonede endnu en Gang Forskellen mellem at give de sædvanlige Oplysninger med Hensyn til Flaaden, hvad man stedse var villig til, og angaaende Selskabets Aktiver og Passiver.

Efter et Ordskifte mellem Assistent Kofoed og Formanden erklærede Højesteretssagfører David sig enig med Bestyrelsen i, at der ikke i Øjeblikket kunde tages Standpunkt til Forslaget, og at det vilde være uforsvarligt ikke at fraraade Aktionærerne at tage imod det. Man maatte desuden være forberedt paa, at det Beløb, for hvilket Aktierne solgtes, blev skattepligtige.

Grosserer Jespersen protesterede mod den Handlemaade at Tilbudet kun skulde gælde, hvis det akcepteredes med det samme, hvortil Grosserer Bærentzen svarede, at man vilde lade det staa ved Magt til næste Generalforsamling. Hvad Beskatning angik, vilde Aktionærerne vistnok med Sindsro lade sig beskatte af den Avance, de fik med de 300 pCt., den øvrige Del af Beskatningen tog Bugserselskabet paa sig.

Højesteretssagfører David: Det indeholder Tilbudet ikke noget om!

Grosserer Bærentzen: Nej, men det oplyser vi lidt efter lidt, man kommer jo ikke frem med alting paa en Gang!

Diskussionen syntes nu at ebbe ud. Assistent Kofoed hævdede, at det var Bestyrelsens egen Skyld, naar det oprindelige Tilbud paa $n^1/_2$ Mill. ikke var blevet staaende, hvortil Formanden anførte, at det havde ikke været noget Tilbud, der var kun viftet med $7^1/_2$ Mill.

Grosserer Scharling mente at naar Tilbudet var forandret, skyldtes det Frygt for Skattetabet, ikke at „Oceana"s Bestyrelse havde vægret sig ved at give de forønskede Oplysninger. Dette blev imødegaaet af Grosserer Bærentzen, der hævdede sin Aabenhed og Loyalitet under Forhandlingerne. Grosserer Scharling gjorde sluttelig nærmere Rede for sin Stilling til det omspurgte Konsortium, fra hvilket han nu bestemt ønskede at tage Afstand.

Da ingen flere begærede Ordet, hævede Dirigenten Generalforsamlingen uden at der fandt nogen Afstemning Sted, horimod en ny Generalforsamling vil blive indkaldt med 8 Dages Varsel.

Det udenlandske Skovindustriselskab.

Annulering af Udbytte-Kupons 1917.

Der afholdtes i Gaar en ekstraordinær Generalforsamling i Aktieselskabet Det udenlandske Skovindustriselskab i Anledning af et Forslag fra Bestyrelsen om Annullering af Selskabets Udbytte-Kuponer for 1917.

Højesteretssagfører *Ivan Kondrup* dirigerede, og Bestyrelsens Formand, Kammerherre *Bech*, Engelsholm, fremsatte Forslaget, der — som nævnt — gik ud paa, at Udbytte-Kupons 1918 bliver Bærere af det samlede Udbytte for 1917—18, saaledes at Udbytte-Kupons 1917 vil være at annullere. Dette sker under Hensyn til, at Kursnoteringsudvalget forlanger Afgørelse af Spørgsmaalet om, hvorvidt Aktiekuponer 1917 skal medfølge ved Omsætning af Aktier eller ikke. Bestyrelsen anser det for udelukket, at der i indværende Aar vil komme en Ordning paa de russiske Forhold, saa at der i Aar kan træffes Afgørelse om Disposition over Udbytte-Konto 1917.

Formanden anbefalede Forslaget, der ikke krævede nogen yderligere Motivering, og udtalte Haabet om, at Forholdene til næste Aar ikke maatte være som nu.

Forslaget vedtoges derefter enstemmigt af Generalforsamlingen uden Diskussion.

Folketinget.

Folketinget havde i Gaar Forslaget om Kommunernes Ret til Eftergivelse af Kommuneskatten for Skatteaaret 1918—19 til 2. Behandling. Debatten drejede sig i det væsentlige om den af Udvalgsflertallet foreslaaede Ændring, hvorved Kommunerne bemyndiges til at søge Erstatning for den eftergivne Skat gennem Udskrivning af Tillægsskat. Til Slut vedtoges Forslaget med denne Ændring.

*

Det islandske Udvalg.

I Folketingets Møde i Gaar valgtes følgende til Medlemmer af Udvalget angaaende den dansk-islandske Forbundslov: Slengerik, Alfr. Christensen, Niels Petersen, Johs. Fog-Petersen, Borgbjerg, Sigv. Olsen, Vilh. Rasmussen, Stilling, J. C. Christensen, Neergaard, Samuelsen, Hegelund-Lange, J. Jacobsen, Johan Knudsen og Axel Møller.

*

Husmandskreditforeningen for Østifterne.

Der afholdtes i Gaar en ekstraordinær Generalforsamling i Kreditforeningen af Ejere af mindre Ejendomme paa Landet i Østifterne, idet Generalforsamlingen d. 30. f. M. ikke var beslutningsdygtig med Hensyn til Vedtagelsen af et Forslag til Statutændringer og derfor i sin Helhed blev udsat til i Gaar.

Repræsentantskabets Formand, Husejer Chr. Hansen, Bøgesø, dirigerede, og Bestyrelsens Formand, Overretssagfører H. Paludan, afgav den paa Repræsentantskabsmødet den 29. f. M. aflagte Beretning, der har været gengivet her i Bladet.

Efter at Generalforsamlingen havde taget Beretning og Regnskab til Efterretning, vedtoges nogle af Bestyrelsen foreslaaede Ændringer i Statuterne.

*

Dronning Alexandra og Finsens Lysbehandling.

Fra Viscount Knutsford har Overlæge Reyn, Formanden for den danske Indsamling til en Fødselsdagsgave til Dronning Alexandra, modtaget følgende Telegram:

„Dronning Alexandra er dybt rørt over Meddelelsen om, at Folket i hendes gamle Fædreland deltager i Indsamlingen til den hende tiltænkte Gave og skatter højligen Komiteens Virksomhed for Sagen. Jeg foreslaar at det danske Bidrag overgives Dronningen til Jul."

*

Plantningsarbejder paa Heden.

Til Iværksættelse af Plantningsarbejder for at afhjælpe Arbejdsløsheden har Hedeselskabet i Følge „Viborg Stifts Folkeblad" købt 2070 Tdr. Land i forskellige Egne i Jylland, deraf 850 Tdr. Land i Viborg Amt, 650 Trd. Land i Randers Amt og 250 Tdr. Land i Aalborg Amt.

*

Færgeforbindelsen Gedser—Warnemünde

1. Distrikt meddeler: Fra i Dag, Søndag, sejler Færgen fra Gedser til Warnemünde atter i Tilslutning til Iltoget Kl. 9,28 fra København. Viderebefordring fra Warnemünde til Berlin og Hamborg finder ikke Sted med Iltog, men med almindelige Tog.

J. RINGEN A/s
HAUGESUND
SKIBSREDERI
TELEGRAMADR.: EXPORT.

Togforbindelsen med Tyskland.

Statsbanernes 1. Distrikt meddeler: De tyske Tog i Tilslutning til Togene, der henholdsvis ankommer og afgaar fra Vedsted Kl. 9,18 og Kl. 9,43 Fm., er indtil videre indstillede mellem Tønder og Hvidding.

*

Studenternes Juleindsamling.

Det Møde, som Tirsdag den 26. November Kl. 8 afholdes i Studenterforeningens Festsal angaaende den forestaaende Studenternes Juleindsamling vil faa sin særlige Tiltrækning ved den udmærkede kunstneriske Assistance som er stillet i Udsigt. Kgl. Kammersanger Peter Cornelius, kgl. Kammersangerinde, Frk. Ellen Bech, Pianistinden, Frk. Else Krieger, og kgl. Kapelmusikus Siegfred Salomon vil medvirke.

Ved Mødet, der indledes med en Sang af Forfatteren Carl Dumreicher, vil der blive holdt korte Taler af Formanden, Pastor Herman Koch, der fortæller om Juleindsamlingen, Hovedkassereren, Overretssagfører Gudmon, og Professor, Dr. Harald Høfding, der taler om Studenterne og socialt Arbejde.

Alle, der har Interesse for de mange Virksomheder, der udgaar fra Studenternes sociale Sekretariat og Ensomme Gamles Værn, har gratis Adgang til Mødet og indbydes til at komme til Stede.

*

Hages Haandbog.

Hages Haandbog i Handelsvidenskab i ny gennemarbejdet Udgave nærmer sig nu sin Afslutning og vil foreligge komplet om nogle Dage.

*

Generaldirektoratet for Postvæsenet meddeler, at Postfrimærker af 27 Øres Værdi nu er fremstillet ved Overstempling af 68- og 38-Øres Avisportomærker.

Salget ved Postkontorerne begynder Mandag den 18. ds. Formiddag.

Hermed er samtlige Oplag af overstemplede 27 Øres Frimærker udleveret; et endeligt gældende Mærke vil fremkomme i Løbet af kort Tid.

*

Indbetalingskurserne.

Generaldirektoratet for Postvæsenet meddeler, at fra den 17. d. M. er Indbetalingskursen for Postanvisninger til Tyskland fastsat til: 100 Mark = 57 Kr.

*

Handels- og Søfartsmuseet paa Kronborg

Handels- og Søfartsmuseet paa Kronborg har for Tiden en Udstilling af over hundrede Malerier fra Kina, udførte af Maleren Schwensen, som i femten Aar var i Store Nordiskes Tjeneste. Samlingens varige Erhvervelse for Museet til en asiatisk Afdeling, vilde utvivlsomt være af betydelig Værdi.

Særlig Opmærksomhed tiltrækker sig iøvrigt i disse Dage den Samling af sønderjyske Skibsbilleder under dansk Flag, som Skibsreder Marius Nielsen har skænket Museet.

*

Koncert.

I Aftes optraadte i den lille Palæsal en svensk Violinistinde, Fru Ebba Nissen sammen med Pianisten Carl Bernhard Philipsen. De lagde for med en ikke særlig interessant Violinkoncert i E-moll af Nardini, hvoraf fremgik, at Fruen har en stor og ganske blød Tone og behersker sit Instrument med en vis Virtuositet, medens Foredraget undertiden lyder lidt tørt og udvendigt. Mere blodrig blev Udførelsen af de Kammermusikafdelinger, Suiter for Piano og Violin af York Bowen og Max Reger m. m., som derefter fulgte. Medens Hr. Philipsen i Violinkoncerten holdt sig lovlig meget tilbage, var han i Bowens Suite til Gengæld lidt for fremherskende, men iøvrigt havde man Aftenen igennem, og navnlig i en Soloafdeling rig Lejlighed til at anerkende hans dygtige og fint udarbejdede Pianospil som hans Bestræbelser efter at give Publikum Kendskab til de aller mest moderne Klaververker.

—r.

*

Fodbold.

I Dag Kl. 1½ spilles paa Idrætsparkens Bane Slutkampen i Pokalturneringen mellem Frem og B. 93.

Medens Frem har maattet kæmpe haardt for at naa saa langt og paa sin Vej har nedlagt baade K. B. og B. 1903, er B. 93 kommen ulige lettere til Maalet og møder nu i Slutkampen den første virkelig jævnbyrdige Modstander. B. 93 har 2 Gange før vundet Pokalturneringen, medens Frem ikke har tegnet sig for noget Points. De to Hold maa vist i Øjeblikket siges at være lige gode, og alt tyder paa, at Kampen vil blive meget spændende.

Overførelsen af tysk Kapital til neutrale Lande.

En Protest fra amerikanske Bankmænd.

London, 15. Novbr.

„Times" erfarer fra New-York: De amerikanske Bankmænd, som husker, hvorledes de tyske Bankmænd lige før Krigen smuglede uhyre Summer ud af England og hvorledes senere hen tyske Sikkerhedspapirer til Snese af Millioners Værdi i Hemmelighed blev ført fra Bankerne i De forenede Stater til Mexico og Sydamerika, beklager, at de Allierede i Vaabenstilstandsbetingelserne har udeladt en Passus, der udelukker at noget lignende finder Sted overfor Holland, Schweitz, Danmark og især Sverige. De mener, at de tyske Kapitalister, som Følge af denne Forsømmelse, har fuld Frihed til at overføre Statsobligationer, Panteobligationer, Guld, Diamanter og Kunstgenstande til de neutrale Lande, hvor de Allierede ikke kan naa dem. De erklærer, at de tyske Korporationer, Banker og Enkeltpersoner allerede er i fuld Gang med at flytte deres Værdier. Bankmændene foreslaar som Modvægt at indføre en streng Censur med alle traadløse eller telegrafiske Meddelelser samt Brev- og Pakkeposten og Jernbanetrafiken til og fra Tyskland.

London, 15. Novbr.

„Times" meddeler fra Bern: Det forlyder, at de tyske Banker foreslaar deres private Kunder at overføre store Beløb til Schweitz.

Ungarn.

Kong Karl frasiger sig Ungarns Krone.

Budapest, 15. Novbr.

Ungarsk Corrbureau meddeler: Præsidenten for Magnathuset, Baron Julius Hlessics, har Fredag overrakt Ministerpræsident Karolyi følgende Haandskrivelse:

Siden min Tronbestigelse har jeg stedse bestræbt mig for saa hurtigt som muligt at befri mine Folk for Krigens Rædsler, hvis Opstaaen jeg ikke havde Andel i. Jeg ønsker ikke, at min Person staar i Vejen for den ungarske Nations Udvikling, den Nation, som jeg føler en uforanderlig Hengivenhed for. Som Følge deraf giver jeg Afkald paa enhver Del i Ledelsen af Statsforretningerne og anerkender allerede forud enhver Afgørelse, ved hvilken Ungarn vil fastsætte sin fremtidige Statsform.

Givet i Eckartsau, d. 13. Nov.

Karl. m. p.

Englands Handelsomsætning.

London, 16. Novbr.

Værdien af Englands Indførsel i Oktober Maaned var 117,707,382 Lstr., hvilket er en Stigning paa 23,449,119 Lstr. fra Oktober 1917. Udførslen androg 42,820,724 Lstr., hvilket viser en Nedgang paa 7,936,330 Lstr. Værdien af Genudførslen var 2,118,642 Lstr. eller 1,997,573 Lstr. lavere end i Oktober 1917.

De vigtigste Forskelle i Indførslen er følgende: Levnedsmidler viser en Stigning paa 13,091,311 Lstr., Tobak en Stigning paa 2,514,409 Lstr., Træ en Nedgang paa 1,448,365 Lstr., Bomuld en Stigning paa 3,063,649 Lstr., Raauld en Nedgang paa 1,397,901 Lstr., andre Tekstilvarer en Stigning paa 1,603,066 Lstr., Oliefrø en Stigning paa 2,293,069 Lstr., forarbejdet Metal en Stigning paa 3,345,195 Lstr. og Silke en Stigning paa 839,810 Lstr.

For Udførslens Vedkommende er Tallene følgende: Kul viser en Stigning paa 885,567 Lstr., Oliefrø en Nedgang paa 651,018, forarbejdede Metaller en Nedgang paa 841,784 Lstr., Bomuld en Stigning paa 1,307,264 Lstr. og Uld en Nedgang paa 456,083 Lstr.

Londons Børs.

London, 15. Novbr.

Omsætningen paa Børsen var treven. Det overhængende Valg og den forestaaende industrielle Omdannelse fremkaldte en afvisende Stemning og gav Anledning til yderligere Realisationssalg. Sikkerhedspapirer blev opkøbt med Spekulationsformaal. Desuden var de ledende Oljeaktier og Sikkerhedspapirer, der havde Berøring med Holland, trykkede som Følge af Krisen i Holland. Brasilianske Papirer var lavere som Følge af, at Vekselkursen paa Rio var gaaet $13^5/_{16}$ ned. Krigslaan 87,75, 99,12, 94,00, 101,50.

Englands Handelsflaade under Krigen.

En Tak fra Admiralitetet.

London, 16. Novbr.

Admiralitetets Sekretær meddeler: I Anledning af Admiralitetets første Møde efter Undertegnelsen af Vaabenstilstand med Tyskland ønsker Medlemmerne paa Flaadens Vegne at udtale deres Beundring og Tak til den engelske Handelsflaades Redere, Kaptajner, Officerer og Besætninger, og til dem, som er beskæftigede i Fiskeriindustrien for de uforlignelige Tjenester, de har ydet under Krigen, hvorved de har muliggjort den fuldstændige Sejr, som nu bliver fejret.

Handelsflaadens Arbejde, hedder det, har været uløseligt forbundet med Flaadens. Uden Handelsflaadens loyale Samarbejde vilde Fjendens Undervandskrig uundgaaeligt have naaet sit Maal. Handelsflaaden har fra første Færd med ubetvingeligt Mod og glimrende Udholdenhed trodset den ny Form for Krigsførelse med fuldstændig Ringeagt for Død og Fare. Konvojsystemet, som har en saa væsentlig Andel i Tilintetgørelsen af Fjendens Planer, idet det har sikret den amerikanske Hærs Overførelse, kunde aldrig have ført til et gunstigt Resultat, hvis Officererne og Mandskaberne paa Handelsskibene, der udgjorde Konvojerne, ikke havde udvist en saadan Dygtighed og Udholdenhed.

Handelsflaaden og Flaadens Arbejde har aldrig været knyttet nøjere sammen end under denne Krig. Denne Forbindelse maa være varig til Gavn for vort berømmelige Fædreland.

Norge faar Korn fra Argentina og Sukker fra Danmark.

Norge har for nylig afsluttet Køb af 50,000 Tons Hvede og et lignende Kvantum Majs i Argentina og desuden agter Staten at købe 100,000 Tons Korn til enten i Argentina eller Australien. Priserne — saavel fob-Prisen, som Fragterne — ligger nemlig for disse to Lande under Prisen for Nord-Amerika, men der gaar jo paa den anden Side mere Tid med til at bringe Varerne til Norge. For at afhjælpe Sukkermanglen har Norge henvendt sig til Danmark og faaet 4000 Tons. Prisen var for de 3000 Tons 2 Kr. pr. kg. for det ene Tusind Tons, der var af ringere Kvalitet, kun 73 Øre.

Rusland og Danmark.

Sovjetregeringen dementerer Rygterne om Understøttelse af danske Presseorganer.

Paa Foranledning af, at der i Pressen i den senere Tid er fremkommet Rygter om, at den russiske Sovjetregering gennem sin herværende Repræsentant understøtter nogle politiske Organisationer og Presseorganer med Penge, finder Regeringens Repræsentant sig foranlediget til paa det bestemteste at dementere disse Rygter.

Ingen herværende Organisationer eller Presseorganer har faaet Subsidier eller Pengehjælp fra Sovjet-Regeringen.

Saadanne fantastiske Rygter, som fremkom i „Ekstrabladet"s Aftenudgave af 15. ds., at 2½ Mill. Kr., gennem en herværende Storbank, skulde anvendes til Støtte for den syndikalistiske Bevægelse, maa absolut tilbagevises som usande.

En lignende Sum som ovennævnte er i de senere Dage bleven udbetalt til et stort dansk Firma gennem en Bank. Om denne Transaktion var det kgl. danske Udenrigs- og Justitsministerium underrettet. Summen skulde tjene til Dækning for den gamle russiske Regerings Forpligtelser, der var bleven kontrasignerede af Sovjet-Regeringen.

Om man kan kalde dette en Støtte for den syndikalistiske Bevægelse, vil vi lade Læserne bedømme.

Den russiske Sovjet-Republiks Legation, København.

Præsident Wilson i Europa.

Modtagelsen i Paris.

Paris, 16. Novbr.

Byraadet i Paris har besluttet, at en Delegation skal modtage Præsident Wilson, naar han kommer til Frankrig. Præsidenten vil blive modtaget i et højtideligt Møde paa Raadhuset, og der vil blive afholdt en stor Fest til Ære for ham.

Holland.

Regeringen ønsker at arbejde videre ad lovmæssig Vej.

Haag, 13. Novbr.

Hollandsk Telegrambureau meddeler: I Andet Kammer erklærede Ministerpræsidenten som Svar paa Troelstras Tale, at Regeringen ønskede at arbejde videre ad lovmæssig Vej. Hvis et af Partierne vilde slaa ind paa ulovlig Vej, vilde det finde, at Regeringen vilde modsætte sig det. Regeringen førte Regeringen i Henhold til Ønskerne hos det hollandske Folks Flertal og vilde ikke lade sig bringe bort derfra, ikke en Gang ved Magt. (Bifald). Naar Troelstra erklærede, at han om nødvendigt vilde styrte Regeringen med Magt, saa erklærede Regeringen, at den var rede til at afvente dette Forsøg. Regeringen gentog sit Ønske om kun at føre Forretningerne videre, hvis det kunde støtte sig til hele Folkets Tillid. Det vilde derfor være dem kært, hvis den Deputerede Marchants Forslag om Indførelse af almindelig Kvindevalgret kunde blive behandlet saa hurtigt som muligt i Kammeret, for at Folket i sin Helhed kunde udtale sig om, hvorledes det ønskede at blive regeret.

Mulighederne for Revolution.

Haag, 14. Novbr.

Til Korrespondenzbureau skrives fra kompetent Side: Nu, da de revolutionære Partier maaske ikke vil lade noget Middel uforsøgt for at sætte deres Ønsker igennem, maa man være fattet paa alle Muligheder. Det synes ikke ganske udelukket, at Strejken vil kunne brede sig til Jernbanerne; men dette vilde være i højeste Grad ufornuftigt, da de store Byer, hvor der netop befinder sig de fleste Tilhængere af de Revolutionære, saa i Løbet af nogle faa Dage vilde være afskaarne fra al Tilførsel af Levnedsmidler.

Tyske Tropper i Holland.

Amsterdam, 14. Novbr. (Forsinket).

Et herværende Blad meddeler, at der ved Broen over Maas ved Roosteren i Provinsen Limburg staar 2000 Mand tyske Tropper, der har nedlagt Vaabnene, da de gik over Grænsen.

Udenlandske Banker i London.

Intet viser bedre hvilken mægtig Faktor London var og er inden for Verdenspengemarkedet og Verdenshandelen end det store Antal fremmede Banker og Bankfilialer i London.

Der er for Tiden:
7 afrikanske,
17 australske,
7 kanadiske og vestindiske,
4 indiske,
16 europæiske (ikke engelske),
5 asiatiske,
6 sydamerikanske og
4 nordamerikanske Banker og Bankfilialer i Verdensbyen.

35 af disse Banker repræsenterer britiske koloniale Interesser, medens 31 er helt fremmede. De koloniale Banker har en samlet Kapital af 76,540,000 Lstr. De 31 andre fremmede Bankers Kapital og Reserver udgjorde ved Udgangen af første Halvaar 1918 ca. 141,770,000 Lstr.

I „Economist"s Opgørelse over Banker i England staar nu ingen tyske Banker nævnt. De russiske Banker staar grupperet sammen med de „neutrale" Landes Bankfilialer.

Øresundstunnelen.

Den store Verdenskrig er nu forhaabentlig endt. En mægtig Udvikling paa sociale og politiske Omraader er i sin Vorden, og gennem al menneskelig Virksomhed gaaer der mere end nogensinde en kraftig rød Traad, der med alle sine Variationer og Nuancer kan sammenfattes under Benævnelsen: „Samfundets Vel".

Et blandt mange andre talende Beviser for denne Kendsgerning er den usædvanlig intensive Foretagsomhed, der yttrer sig i Dannelsen af nye store Aktieselskaber og Udvidelsen af de forhaandenværende.

Paa de fleste industrielle Omraader gør en frodig Vækst sig gældende, idet ethvert Land er bleven tvungen til bag egen Tærskel at frembringe Produkter, som før hentedes udefra, og saaledes bliver Verdens samlede Produktionsevne kendeligt højnet, hvoraf atter en livligere Vareudveksling følger og maa følge.

I samme Grad maa imidlertid Befordringsmidlerne i Antal og Omfang tage til for at holde Skridt med Udviklingen.

Ikke mindst kunne vi her i Norden og Skandinavien vente, at Samfærdslen i Løbet af nogle faa Aar vil udvise en ganske betydelig Tilvækst.

En saadan kan ganske vist mødes paa nogenlunde fyldestgørende Maade ved at bygge flere Skibe og oprette endnu flere regelmæssige Dampfærgeruter.

Men det har vist sig, og er dog vel ogsaa en ubestridt Kendsgerning, at naar det vaade Element overspændes ad tør Vej, det vil sige med direkte Jernbaneforbindelse, saa foreligger der en stor Forbedring, der atter virker tilbage paa Industrien og Landbruget.

En saadan — man kunde sige næsten nødvendig Forbedring er en gennemgaaende Jernbaneforbindelse mellem Sverige og Danmark formedelst en Tunnel.

Vi ville i nærværende Artikel, støttet paa den Trafik, der hidtil har fundet Sted, bevise et Tunnelforetagendes Rentabilitet, samt gøre Rede for nogle af Tunnelens tekniske Enkeltheder, som vise, hvor gunstigt Naturen har lagt Forholdene til Rette paa det Sted af Øresund, hvor den mest behøves, nemlig mellem København og Malmø, og dernæst i korte Træk pege paa den Vej, hvilken det sandsynligvis vil være lettest at følge for at starte dette store Foretagende, paa hvis Realisation vor Landsmand, Hr. Ingeniør Heinrich Ohrt med utrættelig Iver og under store Omkostninger til Projekter og Forarbejder har arbejdet i mange Aar, ligesom han ogsaa har fundet en trofast Kompagnon i Väg- og Vattnbygnadsingenioren, Hr. Kaptén A. Qvistgård i Sverige. Forinden vi imidlertid nærmere gør Rede herfor, vil vi kortelig omtale Projekterne til den store Tunnel under den engelske Kanal, som Englænderne i disse Krigsaar har savnet saa umaadeligt, og vil komme til at savne i Fremtiden.

Tunnelen under den engelske Kanal.

Allerede i Aaret 1834 foreslog den franske Ingeniør Thomé de Gamond at bygge en saadan Tunnel af Jernrør, der skulde sænkes ned paa Havbunden, ligesom han ogsaa senere, nemlig i Aaret 1855, efter at have anstillet grundige Forundersøgelser, fremlagde et Projekt til en 33 km lang Tunnel for Kejser Napoleon III, hvilken skulde ligge fra 25 til 75 m under Havbunden og gaa fra Kap Grisnez i Frankrig til Folkestone i England. Senere foretog Ingeniørerne Day og Brunel videre Dybdemaalinger og Boringer, paa Grundlag af hvilke Ingeniørerne Hawkshaw, Low og Brunlees udarbejdede et nyt Tunnelprojekt, der i 1867 gav Anledning til, at en engelsk-fransk Komité begyndte at arbejde paa Sagens Fremme og i 1872 opnaaede at starte det bekendte Kanal-Tunnel-Selskab paa det af Hawkshaw udarbejdede Projekt.

Tunnelen skulde gaa fra et Punkt i Nærheden af Calais til St. Margaret ved Dover, have en Længde af 34 km og ligge 100 m under Havbunden. Den vilde komme til udelukkende at bores igennem Kridt med ringe Vandføring og faa Revner.

Man begyndte i Aarene 1879 og 80 at sænke Skakter og bore Stiktunneler ved begge Bredder, saa at man i 1882 efter Sigende ialt var kommen 2 km frem paa hver Side, da Arbejdet af politiske Grunde blev standset af den engelske Regering og i Aaret 1883 hørte op paa fransk Side, efter at man havde anvendt ialt 4 Mill. Kr. paa disse Undersøgelser. Indtil nu er den altsaa ikke bleven til Virkelighed. Men den vil komme og den vil sikkert blive en finansiel Cucces, ligesom ogsaa alt tyder paa, at man kun vil støde paa faa Vanskeligheder gennem Kridtet.

Øresundstunnelens Rentabilitet.

Hvad enten denne nu bliver Statsejendom for Sverige og Danmark tilsammen eller et privat Selskabs Ejendom, som faar Koncession paa Bygning og Drift, saa bør den først og fremmest kunne forrente sig.

Medens alle Broer, Viadukter og Banerne paa Land tænkes bygget dobbeltsporede, vil man meget vel i en overskuelig Fremtid kunne nøjes med enkelt Spor i selve Tunnelstrækningerne.

Hele Forbindelsen, der er tænkt ført over Kalvebodstrand paa Dæmningen ved Frederiksholms Teglværk videre over Amager, derfra igennem en Tunnel under Drogden over til Saltholm, videre over Saltholm og atter igennem en Tunnel under Flinterenden over til Limhamn, hvorfra den saa over Land føres ind til Malmø, vil med nogenlunde normale Priser som Grundlag for Beregningen koste ialt højst 90 Mill. Kr. inclusive alle Omkostninger.

Fra København til Malmø Hovedbanegaard vil der blive en Banelængde af 50,7 km, hvoraf de 2 Tunneler kun indtage 14,4 km tilsammen.

Beregningen støtter sig nu paa følgende Tal:

Tarifkilometer. For den 30 km lange Færgerute fra Frihavnen til Malmø lægger Statsbanerne 50 Tarifkilometer til Grund for sine Takster og Beregninger og paa den 26 km lange Færgerute mellem Korsør og Nyborg 40 Tarifkilometer. I samme Forhold kan den 50,7 km lange Rute fra København til Malmø beregnes med 85 Tarifkilometer.

Persontrafiken. I Driftsaaret 1911—12 befordrede Staten paa Dampfærgerne over Øresund lidt over 470,000 Personer.

Endvidere maa det antages, at Dampskibsselskabet „Øresund", der i øvrigt ikke vil ud med Tallene, befordrer ca. 1 Mill. Personer om Aaret.

Trods Tunnel vil Befordring pr. Dampskib maaske ikke helt høre op, men Trafiktilvæksten vil, foruden den sædvanlige Tilvækst pr. Aar paa alle Samfærdselsveje, sikkert mer end veje op mod de faa Personer, som vælge at sejle.

Personbefordringen over Øresund i 1911—12 androg altsaa

1.000,000 + 470,000 = 1.470,000.

Den aarlige Tilvækst i Personbefordringen er overalt i Verden gennemsnitlig 6 pCt., ikke mindst i Danmark.

Tænker man sig nu, at Tunnelen bliver færdig i Aaret 1924—25, og lader man Krigsaarene ude af Betragtning, saa kan man til den Tid regne med en Tilvækst af mindst 60 pCt.; og Personantallet vil da andrage 1.470,000 × 1,6 = 2.350,000.

Godstrafiken var med Statsbanernes Færger over Øresund i 1911—12 — 318,500 Tons, og med Øresund-Dampskibsselskabet højst ca. 31,500 t (7 t pr. Tur), altsaa ialt i Aaret 1911—12 318,500 + 31,500 = 350,000 Tons, som med 60 pCt. Tilvækst vil blive til 350,000 × 1,6 = 560,000 Tons i 1924—25.

Taksterne. De danske Statsbaner har i Driftsaaret 1913—14 haft en Indtægt af 2,98 Øre pr. Kilometer for hver Rejsende og af 5,44 Øre pr. Kilometer for hver Ton Gods. Disse Takster har Statsbanerne for ca. 1 Aar siden forhøjet med 25 pCt. og Forslag til yderligere Forhøjelse er forelagt Rigsdagen.

Man kan derfor roligt sætte Taksten pr. Tarifkilometer fra København til Malmø til 3 Øre for hver Rejsende og 6 Øre for hver Ton Gods.

En III Klasses Billet vil da komme til at koste ca. 2 Kr., en II Klasses ca. 3 Kr. og en I Klasses ca. 4 Kr., hvad Folk sikkert gerne vil betale, naar man husker paa, at man ikke behøver at rende hele Vejen, eller køre i Sporvogn, eller Droske til Havnegade og fra Malmø Havnekaj op til Banegaarden igen, at man ikke er udsat for Vind og Vejr, at man kommer hurtigere af Sted, og at en stor Del af de Rejsende er nødt til at tage Tunnelruten for at faa Jerbanetilslutning baade i København og i Malmø.

Man kan altsaa regne med en *Brutto-Indtægt* af

$$\frac{2{,}350{,}000 \times 3 + 5{,}000{,}000 \times 6}{100} \times 85$$

= 8,848,500 Kroner

Driftsudgifter. Til at befordre 2.350,000 Personer om Aaret vil der behøves højst 10 Tog i hver Retning om Dagen, eller med hvert Tog gennemsnitlig $\frac{2350000}{20 \times 365}$ = 320 Personer og til at befordre 560,000 Tons Gods 5 Tog i hver Retning i Døgnet, eller med hvert Godstog gennemsnitlig $\frac{560000}{10 \times 365}$ = 153 Tons.

Ialt maa man altsaa regne med Driftsudgifter til 30 Tog i Døgnet eller med 30 × 50,7 × 365 = 555,165 Togkilometer om Aaret.

Statsbanernes Driftsudgifter var i 1913—14 3,31 Kr., ja undertiden f. Eks. i 1907—08 endog kun 2,74 Kr. og de private Baners Udgifter gennemsnitlig højst 1,50 Kr. pr. Togkilometer. Hvis Tunnelbanen, der skal drives elektrisk, drives af et privat Selskab, saa bliver den sikkert billigere at drive, og saa vil 2 Kr. pr. Togkilometer fuldstændig dække over alle Driftsudgifter. Følgelig bliver den samlede aarlige Driftsudgift 555,165 × 2 = 1,110,330 Kr.

Driftsoverskud. Dette bliver saaledes:

8,848,500 ÷ 1,110,330 = 7,738,170 Kr. eller rundt 7¾ Millioner.

For nu at gøre Beregningen fuldstændig sikker, vil vi antage, at Uheld og uforudsete Udgifter andrager 538,170 Kr. om Aaret, altsaa den samlede aarlige Driftsudgift 1,110,330 + 538,170 = 1,648,500 Kr., og Overskudet altsaa 8,848,500 — 1,648,500 = 7,200,000 Kroner.

Renten af Aktiekapitalen kan da med Sikkerhed forventes at blive $\frac{7{,}2 \text{ Millioner}}{90 \text{ Millioner}} \times 100 = 8$ pCt.

Tekniske Synspunkter. Man kunde befrygte, at selve Tunnelerne vil frembyde Vanskeligheder at bygge.

Dette vil dog med en til Vished grænsende Sandsynlighed ikke blive Tilfældet.

Det er jo ikke første Gang, at man har boret Tunneler gennem Kalk og Kridt, og Tekniken er meget vel i Stand til at hamle op med ubehagelige Vandaarer. Da der paa intet Sted, hverken i Drogden eller Flinterenden, findes større Dybder i Tunnellinien end 11,3 m, kan man nøjes med at sænke Tunnelens Yderkant ned til 27 m under Havoverfladen, og selv om man bliver nødt til paa de vandførende Steder at gøre Brug af pneumatisk Skjold, saa vil Arbejderne ikke blive udsat for større Tryk end 2,7 Atmosfærer.

Man kan sikkert regne med en Borehastighed af mindst 10 m om Dagen, og da man begynder ved begge Ender af den længste af Tunnelerne, nemlig den under Flinterenden, som er ca. 9 km lang, saa kan Tunnelanlægene højst vare $\frac{9000}{10}$ = 900 Dage eller rundt 3 Aar.

Den kortere Tunnel og de øvrige Arbejder paa hele Strækningen gøres samtidigt færdig.

Igennem Jurabjergene, som for Størstedelen bestaar af kompakt Kalksten, der sikkert ikke kan siges at være lettere gennemborlig end Saltholmkalken, har man bygget flere Tunneler, ogsaa enkeltsporede, der i Følge Handbuch der Ingenieurwissenschaften kun har kostet fra 640 til 970 Kr. pr. løb. Meter at fremstille. Regner man nu for Sikkerheds Skyld med 4000 Kr. pr. løbende m, saa kan de 2, tilsammen 14,4 km lange Tunnelstrækninger, kun koste 57,6 Mill. Kr., hvilken Pris er saa høj, at alle mulige Uheld med Lethed dækkes. Derfra og til 90 Mill. Kr. er der et ganske godt Spring til at dække alle Anlæg paa Land, Driftsmateriel, Uheld, Udgifter ved Kapitaliseringen, Forrentning i Byggeperioden etc.; saa at ingen vel kan tvivle om Foretagendets Rentabilitet.

Elektrisk Drift. Det er næsten en Selvfølge, at en saadan bør vælges. Den er for det første noget billigere, for det andet undgaar man Røg, for det tredie kan man vælge større Stigninger og altsaa billigere Anlægsomkostninger, for det fjerde maa det paa Forhaand antages, at det ikke møder væsentlige Vanskeligheder at faa Strøm fra Sverige, og for det femte kan man i Nødstilfælde alligevel gribe til at trække Togene igennem med Damplokomotiver.

Foretagendets Realisation. Hvad nu Tilvejebringelsen af Kapital og Startning af Selskabet angaar, saa har Ingeniør Ohrt allerede i sin Tid faaet Løfte om fransk Kapital.

Har nu end maaske Krigen gjort et Afbræk i dette Forhold, saa er vi paa den anden Side her i Norden ret kapitalkraftige og Kapitalen vil saamænd meget godt kunne rejses her.

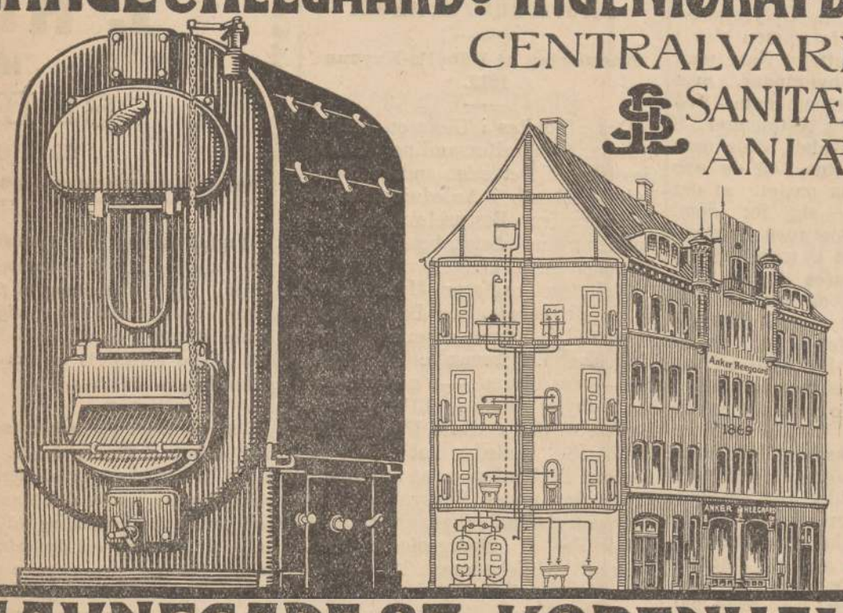
Forarbejder. Men det vil blive nødvendigt at starte en Komite eller et Forselskab, der skaffer saa mange Midler tilveje (nogle Hundrede Tusind Kroner), at grundige Forarbejder kunne foretages nærmest ved Sænkning af Skakter paa Amager, Saltholm og ved Limhamn for at undersøge Kalken.

Denne Komite, som foreløbigt ansætter Ingeniører og Funktionærer, vil saa senere paa visse Betingelser kunne holdes skadesløs for udlagt Kapital ved at overtage Aktier i det store Aktieselskab eller ogsaa paa anden aftalt Maade.

Afslutning. Det vil være en i Sandhed stolt Opgave at gøre dette store Foretagende til Virkelighed, et Foretagende, som kan kaste Glans over de nordiske Landes tekniske og finansielle Skaberevne. Og vi behøver sandelig ikke at gaa til Udlandet. Vi kan selv lave Tunnelen. Det maa haabes, at ogsaa vore Pengemænd og Banker vil forstaa, at det er en Opgave, der ikke alene kan blive til Ære for dens Forkæmpere, men ogsaa kan og vil give en rigelig Høst til dem, som er forudseende nok til at tro paa og fæste Lid til, at her er det værd at saa.

E. J.

LANGE & HEEGAARDS INGENIØRAFDELING
CENTRALVARME OG SANITÆRE ANLÆG



CENTRAL 2237
HAVNEGADE 37, KØBENHAVN·K

Kunstnernes Efteraarsudstilling
Den frie Udstillings Bygning.
Daglig 10—4.

Svenske Statsbaners
Soveplads-Central
Bernstorffsgade 2
(Panoptikonbygningen)
i
Dansk Rejsebureaus Lokaler
Telf. 8051 Telf. 4158
Telegr. Adr. „Sovecent"
Hoved-Bestillingskontor i Danmark for samtlige Sovevogns-Linier til og igennem Sverige

Aarhuus Privatbank,
stiftet 1871.
Aktiekapital Kr. 9,000,000.— Reserver Kr. 2,500,000.— Alle almindelige Bankforretninger. Incasso. Boksafdeling. Sparekasseafdeling. Hjemmesparebøsser.

De forenede Gummi- og Luftringefabrikker (Schiønning & Arvé).

Generalforsamlingen i Gaar.

Under Ledelse af Overretssagfører H. H. Schmidt afholdt Aktieselskabet *De forenede Gummi- og Luftringefabriker (Schiønning & Arvé)* i Gaar ordinær Generalforsamling. Bestyrelsens Formand, Grosserer Max Lester, fremlagde Regnskabet og afgav følgende

Aarsberetning.

Det forløbne Driftsaar fra den 1. September 1917 til den 31. August 1918 udviser, at Selskabet i det sidste Aar har haft et Nettosalg af Kr. 2,225,615.55 (imod Kr. 4,506,988.28 i Fjor), medens Selskabets Produktion til Salgspris i samme Tidsrum har udgjort Kr. 2,131,156.89 (imod Kr. 4,608,284.37 i Fjor). Driftsregnskabet udviser altsaa en betydelig Nedgang til knapt det halve i Salg og Produktion i Forhold til det foregaaende Driftsaar. Dette illustrerer bedst, at det afsluttede Regnskabsaar har været det vanskeligste og mest brydsomme, som Fabriken i adskillige Aar har haft. Fabriken har saa godt som hele Aaret været uden Raagummi, ligesom den kun med stort Besvær og til meget høje Priser har kunnet anskaffe de øvrige til Fabrikationen nødvendige Raastoffer. Naar Fabriken alligevel kan fremlægge et efter Forholdene nogenlunde ordentligt Regnskab, kan dette tillægges den Omstændighed, at Fabrikens tekniske Afdeling — ved Hjælp af Regenerater, som Fabriken selv fremstiller — har kunnet holde denne i fuld Drift og beskæftiget omtrent Halvdelen af sin Arbejdsstyrke. Kirurgisk Afdeling har ved Hjælp fra Regeringens Side kunnet arbejde med faa Arbejdere, hvorimod Automobilringe-Afdelingen har været fuldstændigt standset og Cykleringe-Afdelingen kun i kort Tid har virket med indskrænket Drift.

Hvad angaar den til Udvidelse af Automobil- og Cykleringe Fabrikationen paabegyndte Bygning, vil denne antagelig være fuldt færdig i Løbet af et Par Maaneder.

Hvad selve Driftsregnskabet angaar, tillader jeg mig at henvise til det trykte Regnskab.

Da Selskabets Handelsomkostninger i det forløbne Aar til Trods for den mindre Produktion har været omtrent uforandret, bliver Netto-Avancen ogsaa procentualiter mindre end det foregaaende Aar, hvilket bevirker, at Netto-Overskudet, der i Fjor var Kr. 1,557,958.56, i Aar kun udgør Kroner 664,738.

Hvad angaar Selskabets Status, saa er Tallene paa Aktivsiden kun undergaaet en nævneværdig Forandring paa Kontoen „Kasse- & Bankbeholdninger", der er gaaet ned fra Kr. 1,355,937.48 til Kr. 315,777.21. Differencen skyldes foruden de i Fjor udbetalte Beløb til Udbytte og Krigsskat (det sidste Beløb ca. Kr. 300,000) en Del forudbetalte Beløb for den nye Bygning, Maskiner og Varer.

Hvad Passivsiden angaar, er nævneværdig Forskydning kun at bemærke i Posten „diverse Kreditorer", der er gaaet ned med ca. Kr. 100,000, medens Reserve- & Fornyelsesfonden er gaaet op med Kr. 70,000. Henlæggelsen til Stats- og Kommuneskat er gaaet ned med ca. Kr. 300,000, nemlig det Beløb, som i Mellemtiden er udredet i Skat.

Udbyttet bestaar af:

Aarets Overskud Kr. 524,498.69, overført Saldo fra forrige Aar Kr. 140,239.31, ialt Kr. 664,738, deraf foreslaas henlagt til Reserve- & Fornyelsesfond Kr. 94,411.11, udbetalt i Tantièmer Kr. 67,292.46, til Aktionærerne 15 pCt. af Aktiekapitalen Kr. 375,000, ialt Kr. 536,703.57. Rest Kr. 128,034.43 overføres i ny Regning.

Jeg tillader mig endnu at bemærke, at de tidligere Aars rigelige Henlæggelse til Skat har bevirket, at der i Aar ikke behøves at henlægges noget til Imødegaaelse af saadan.

Generalforsamlingen gav uden Diskussion Decharge for Regnskabet og genvalgte Apoteker *Alfr.*

Benzon til Bestyrelsen samt genvalgte ligeledes Revisorerne.

Sluttelig vedtoges et Forslag til Lovændringer af formel Natur, foranledigede ved Aktieloven, ligesom der gaves Bestyrelsen Bemyndigelse til at foretage saadanne redaktionelle Ændringer i Lovene, som eventuelt senere maatte blive forlangt af Aktieselskabsregistret.

Skandinaviske Journalister i Amerika.

Den herværende Repræsentant for Den amerikanske Komite for offentligt Underreiningsvæsen, Hr. G. E. V. Riis meddeler:

Den 23. November vil 12 velkendte skandinaviske Journalister — 4 fra hvert af de 3 Lande: Danmark, Norge og Sverige — afrejse fra Christiania til De forenede Stater som den amerikanske Komite for offentligt Underretningsvæsens Gæster. Denne Rejse er et Led i Planen om at bringe de skandinaviske Nationer og De forenede Stater i nøjere Berøring med hinanden og gensidig bibringe dem en bedre Forstaaelse af hvad man prøver paa at udrette i disse Lande. De Journalister, som rejser til Amerika, vil faa at se en Nation, der er forvandlet under Krigens Tryk, saaledes at Materialisme og national Egoisme er forsvundet, og der i Stedet er opstaaet en ædlere Nation med uselviske Hensigter, en Nation, der higer efter at naa de højeste og reneste Idealer.

De danske Pressemænd, som vil foretage denne Rejse, er: Valdemar Galster fra „Nationaltidende", Tage Halberstadt fra „Politiken", Emil Marott, Rigsdagsmedlem og Redaktør af „Fyns Social-Demokrat" og Anders Vigen fra „København", som vil skrive for Provinsernes Venstrepresse, saaledes at alle politiske Partier vil være repræsenterede.

De norske Deltagere er: Arthur Ratche, „Bergens Annonce Tidende", Carl Johansson, Udenrigsmedarbejder ved „Dagbladet", Otto Konstad, Udenrigsmedarbejder ved „Morgenbladet" og Redaktør Herman Lemkuhl fra „Verdens Gang", — Vilhelm Tvedt fra „Tidens Tegn", som har været i Amerika i et Aar, forventes at ville slutte sig til Selskabet i New York.

Fra Sverige kommer: Albin Hansson fra „Social-Demokraten", som, dersom politiske Forhold tvinger ham til at blive hjemme, vil blive erstattet med Otto Johansson, Udenrigsmedarbejder; C. J. Engstrøm fra „Svenska Dagbladet" og Erik Palm fra „Östgöten", Linköping.

Den 20. November om Aftenen afrejser det danske Selskab herfra til Christiania hvor de vil mødes med deres norske og svenske Kolleger.

Fornylig rejste en Delegation af schweitziske Journalister til Amerika, ligeledes som nævnte Komites Gæster.

Komiteen for offentligt Underretningsvæsen, hvoraf Indenrigsministeren og Ministrene for Hær og Flaade er Medlemmer, har et langt større Maal end det at udsende Nyheder fra Amerika. Dens store Mission er at bringe alle de sociale og industrielle Kræfter i nøjere Forbindelse med hverandre, og saaledes bringe en bedre Forstaaelse tilveje af hver enkelt Institutions Maal. Ved en saadan Udveksling af Oplysninger haaber man at kunne knytte en nøjere Forbindelse mellem de forskellige Nationer, saaledes at de gensidige Misforstaaelser, der fører til Krig, for Størstedelen vil kunne fjærnes. Ved at give deres egen Nation et bedre Billede af de Formaal, der opfylder Amerika, vil de skandinaviske Journalister kunne yde saavel deres eget Land som Amerika store Tjenester.

Rumænerne i Ungarn.

Forhandlinger om Selvstændighedsspørgsmaalet.

Berlin, 15. Novbr. (Forsinket).

Til Wolffs Bureau telegraferes fra Budapest den 13. November: I Dag begyndte i Arad Forhandlingerne mellem Minister *Jaszi* og Delegerede for det ungarske Nationalraad paa den ene Side og den rumænske Nationalkomité paa den anden.

Stefan Csieso krævede rumænsk Herredømme over Forvaltningen og Hæren i Siebenbürgen og samtlige andre Omraader i Ungarn, der beboedes af Ungarere. Efter hans Ønske skulde saaledes Komitaterne Arad, Maronaros, Ugocsa, Szatmar og til Dels Bekes og Csanad under rumænsk Herredømme. Det rumænske Nationalraad vilde i Hermanstadt indsætte en med central Myndighed udstyret Komité.

Minister Jaszi fremhævede, at den ungarske Regering kun tilsigtede en provisorisk Ordning. En Del af Rumænerne tænkte paa Statsdannelse og Grænseberigtigelse, Momenter, der maatte forbeholdes den almindelige Fredskonference til Afgørelse. Vi staar, udtalte Ministeren, uden Forbehold paa den Wilsonske Selvbestemmelsesrets Grund og tilbyder Rumænerne i Ungarn denne Ret, hvor det gælder Omraader, i hvilke Rumænerne bor i sammenhængende Masser ved Siden af hinanden eller i det mindste har Flertal. Men samtidig gør Regeringen den samme Ret til Selvbestemmelse gældende overfor de andre Folk her i Landet. Den vil intet vide af en Ordning af Tingene, ved hvilken den hidtidige Undertrykkelse kun bliver afløst ved en anden. De territoriale Krav, som Rumænerne har stillet, angaar et Omraade, hvorpaa der foruden 2,900,000 Rumænere lever 3,900,000 Ikke-Rumænere. Netop paa Grund af de Wilsonske Grundsætninger er det umuligt uden videre at udlevere disse Omraader til den rumænske Nations Herredømme.

Ministeren bad betænke, at Freden ikke vilde blive sluttet af General Foch og andre sabelraslende Militærpersoner, men i hele Europa af Arbejder- og Soldaterraadene.

Den Delegerede fra Nationalraadet *Bokanyi* sluttede sig fuldtud til disse Erklæringer og stillede i Udsigt overfor Internationale at støtte dem med hele den ungarske Arbejderstands moralske og materielle Vægt.

Det skandinaviske Marked i Holland.

Den tyske Handelsvertragsvereins Tillidsmand i Holland har i Følge „Hamb. Corr." tilskrevet Foreningen, at Sverige arbejder under Højtryk for at udvide sin Afsætning i Holland af Værktøjer, Maskiner og Isenkram, et Omraade som tidligere fuldstændig beherskedes af Tyskland. Svenske saa vel som danske Firmaer søger stadig Repræsentanter gennem Annoncer i de store hollandske Blade, indberettes der videre, og det tilføjes, at hele Skibsladninger af saadanne Fabrikata allerede er ankommet.

Sukkerpriserne i Rusland

Ved det i det nye Storruslands Omraade skabte Sukkermonopol er Sukkerpriserne sat stærkt i Vejret. Raffineret Sukker koster saaledes gennemsnitlig 200 Rubler pr. Pud, hvilket er 65,52 Rubler pr. Centner.

Hvorledes den tyske Revolution udbrød.

„Vorwärts" om den direkte Anledning til Revolutionen.

Berlin, 16. Novbr.

Under Overskriften: „Hvorledes det skete" bringer „Vorwärts" en Artikel om de Begivenheder, der gav direkte Stød til den tyske Revolution. „Sædvanligvis," skriver Bladet, „regner man, at Revolutionen begyndte den 5. November, Dagen for dens Sejr i Kiel; men dette er ikke rigtigt. I Virkeligheden indlededes den en hel Uge før. Begivenhederne i Kiel var anden Akt og ikke første Akt af Revolutionen. Første Akt udspilledes paa hele Højsøflaaden og var 80,000 Menneskers Nødværge mod en altysk Skurkestreg."

Bladet omtaler derefter Altyskernes feberagtige Propaganda for en sidste, fortvivlet Kamp, som imidlertid ikke førte til noget Resultat. I deres Nød var Altyskerne faldne tilbage paa Hæren, som de endnu troede at beherske ved det ligesindede Officerskorps, uden at have Anelse om den revolutionære Stemning blandt Soldaterne.

Derefter hedder det videre: En djævelsk Plan blev udklækket. Flaaden skulde løbe ud og ofre sig i Kampen mod den overmægtige Fjende indtil sidste Skib. Det vilde vel have kostet de 80,000 Mand Livet; men det vilde efter Altyskernes Mening have været en Begivenhed, som endnu engang havde kunnet fylde Folket med Stemningen fra Augustdagene 1914.

Planen var ikke Fantasi, men er bevist gennem paalidelige Udsagn af Matroser. Kampflaaden fik den 28. Oktober Ordre til at løbe ud. Det drejede sig, efter hvad der blev fortalt Soldaterne, om en Manøvre, men af Officerernes Afskedsbreve og andre Tegn havde Sømændene snart erfaret Sandheden og som Følge heraf gjort Mytteri. Der blev flere Gange givet Befaling til at løbe ud, men hver Gang havde Matroserne sat sig derimod til Trods for Officerernes Overtalelsesforsøg.

Efterat Matroserne først var gaaet saa vidt, var der hos dem vakt en Beslutning om den yderste Modstand. De oprørske Soldater truedes med haarde Tugthusstraffe, faktisk blev henved 1000 Matroser ført til Wilhelmshafen, hvor de blev fængslede. Paa den ene Side vinkede Tugthuset, paa den anden Side Friheden. Valget havde ikke været vanskeligt: Det var faldet paa Revolutionen.

Bomuldsbørsen i Liverpool.

London, 16. Nov.

Som Følge af det Skridt, der er taget af Bomuldsfordelingskomitéen i Washington, hvorved det forbydes dens Medlemmer at udføre Salgsordrer fra Udlandet undtagen forsaavidt det gælder Likvidation af gamle Kontrakter, har Direktionen for Liverpools Bomulds-Association besluttet at meddele, at Salg af amerikansk Bomuldshøst indtil videre ikke vil blive tilladt undtagen ved Likvidation eller, hvor der foreligger bindende Aftaler, Salg for fremmed Regering. Salg for fremmed Regering kan kun finde Sted ved Likvidation af bestaaende Kontrakter. Variationerne paa Priserne begrænses til ½ Penny pr. Dag i Stedet for som hidtil 1 Penny.

Søforsikringerne.

New-York, 15. Nov.

Der er udsendt Meddelelse om en yderligere Nedsættelse i Søforsikringspræmierne. Raterne paa Det forenede Kongerige og Havre for saavel Ladninger som Skibe ansættes til ½ pCt. Raterne paa spanske Havne ligeledes ½ pCt. med Undtagelse af de spanske Middelhavshavne, som sættes til 1 pCt. Raterne paa Grækenland direkte eller via Kap det Gode Haab sættes til 3 pCt. paa Ladninger og Skibe mod 8 pCt. for faa Dage siden. Raterne paa Vestindien og Sydamerika er ligeledes blevet nedsat.

Vaabenstilstanden med Tyrkiet.

London, 16. Nov.

Krigsministeriet meddeler: For at sikre Opfyldelse af Betingelserne for Vaabenstilstanden med Tyrkiet er det blevet paalagt den tyrkiske Regering at foretage følgende Skridt med Hensyn til de tyrkiske Styrker i Mesopotamien, Kaukasus, Nordvestpersien, Syrien og Cilicien.

Mesopotamien. Mosul Vilajetet skal fuldstændig rømmes af alle militære Styrker og alt Artilleri og Ammunitionsoplag udover hvad der er nødvendigt til Enhedernes normale Udrustning. Byen Mosul skal være rømmet den 15. November. Der skal udnævnes engelske politiske Embedsmænd til Ledelse af den lokale (tyrkiske) Civiladministration, Gendarmerj o.s.v.

Kaukasus og Nordvestpersien. Der kræves Rømning af alt Territorium og Tilbagetrækning af de tyrkiske Tropper bag Grænserne som de var før Krigen.

Syrien og Cilicien. Alle tyrkiske Styrker skal inden 15. December trækkes tilbage til Vest for Bozanti, hvorefter de øjeblikkelig skal demobiliseres. De tyrkiske Styrker i det nordlige Syrien og langs Jernbanen til Missis skal udlevere alt Artilleri og alle Maskingeværer med Ammunition inden 15. November. (Hvis dette Krav opfyldes vil alle tyrkiske Militærstyrker være fjernede fra Cilicien, d. v. s. fra Sletterne Øst og Sydøst for Taurus. Alexandretta blev den 10. November besat af engelske og franske Tropper).

Spørgsmaalet om Administrationen af det samlede rømmede Omraade er endnu under Overvejelse. I Arabien er der sket nogen Forsinkelse som Følge af Kommunikationsvanskeligheder og af skillige tyrkiske Kommandanters Operationer, men disse Vanskeligheder er man nu ved at blive Herre over.

Engelsk Banksammenslutning.

Liverpool, 16. Nov.

Liverpools Bank og Martins Bank har vedtaget at foretage en Sammenslutning. Den samlede Aktiekapital for Sammenslutningen bliver paa 2.046,390 Lstr.

Norge genoptager Eksporten.

Den norske Amerikalinies Damper „Ranenfjord" ligger for Tiden og indtager en Ladning paa 4500 Ton bleget Cellulose fra Akts. Borregaard. Dampskibet vil være fuldlastet Lørdag og vil da afgaa med sin Ladning, der er anslaaet til at have en Værdi af mellem 3,5 og 4 Mill. Kroner.

Den store norske Damper „Atna" indtager ligeledes i Frederikstad en stor Last Stykgods, væsentlig Trælast, Papir og Karbid til Sydafrika og Indien. „Atna" har ogsaa indtaget en Del Last i Kristiania.

Man venter nu da U-baadsfaren er forbi en stor Virksomhed ved alle større Ekportforretninger, hvor der delvis er oparbejdet store Lagre af Eksportvarer.

Generalstrejken i Schweitz.

Strejken endt med et Nederlag for de Revolutionære.

Revolutionsbølgen blev ved de store Begivenheder i Tyskland sat saaledes i Fremdrift, at den ikke en Gang syntes at ville indskrænke sig til de autokratiske Stater. At intet var helligt for den, derom vidnede Socialdemokratiets Forsøg paa ved en Generalstrejke at erobre Magten i Verdens frieste Republik, det lille selvstændige Schweitz.

Det schweitziske Folkeforbund har før maattet forsvare sin Frihed og har aldrig været bange for at sætte haardt imod haardt, naar det gjaldt den. Derved og kun derved har det da ogsaa kunnet bevare den ned gennem Tiderne. Nu truede pludselig Usurpatoren midt i Folket selv. En Klassepolitik vilde paatvinge Samfundet sin Vilje. Men de Organer, der var kaldede til at vogte Friheden, var ogsaa denne Gang paa deres Post og veg ikke fra den.

Generalstrejkens Iværksættelse mødtes af den kraftigste Protest af Forbundsraadet, der støttede sig til den mobiliserede Hær. Endvidere oprettedes der Borgerværn i en Række Byer. Schweitzeren var saa lidt nu som i gamle Dage til Sinds at opgive sin skattede Frihed uden Sværdslag. Strejken hindrede de borgerlige Blade i at udkomme, men Forbundsraadet standsede til Gengæld de Trykkerier, der opfordrede til Modstand mod Myndighederne. Paa enhver Maade gav Forbundsraadet til Kende, at det ikke agtede at bøje sig.

Et forsinket Telegram fra *Bern* meddeler om Nationalraadets Møde den 13., hvor Forbundspræsidenten under stort Bifald erklærede, at der *ikke* kunde gives nogen *Forhandling eller Forstaaelse med Generalstrejkens Herrer*, og at Forbundsraadet ikke under nogen Omstændighed vilde kapitulere. *I Demokratiets Navn tilbageviste Regeringen det socialdemokratiske, revolutionære Fremstød.*

Socialdemokraterne forelagde et nyt Forslag, hvorefter Forbundsraadet ufortøvet skal udarbejde Grundlag for de parlamentariske Drøftelser af Arbejdernes Krav.

Forbundsraadets Forslag om, at Nationalraadet skulde tage dets Erklæringer til Efterretning, blev imidlertid vedtaget med 136 St. mod 15 (Socialdemokraterne). Forslaget om at indsætte en Forstaaelseskommission blev forkastet med 101 St. mod 16. Et Forslag om en fuldstændig Revision af Forbundsforfatningen i den kommende Decembersamling blev vedtaget.

Fra Zürich meddeltes samtidig at alle borgerlige Grupper indenfor Kantonomraadet havde besluttet, at der først da kan træffes Foranstaltninger til at trække Tropperne tilbage, naar det er besluttet at hæve Generalstrejken. De anbefaler Gennemførelse af det socialpolitiske Program og foreget Indflydelse for Socialdemokratiet paa Regeringen. *Udlændinge, der truer den offentlige Ro og Sikkerhed eller udøver en økonomisk skadelig Virksomhed, skal udvises.* Paa Grundlag deraf kunde der opnaas Forstaaelse med Socialdemokraterne.

Denne energiske Optræden vovede de revolutionære Førere ikke at byde Spidsen. De tiltraadte Tilbagetoget, og besluttede at hæve Strejken; og alt synes nu igen, at gaa sin vante Gang. Om Generalstrejkens Afslutning melder følgende Telegram:

Paris, 15. Novbr.

Til Agence Havas telegraferes fra Bern: *Generalstrejken er endt.* Jernbanetrafiken er blevet genoptaget Fredag. Det samme er Tilfældet med Arbejdet i de andre, offentlige Tjenestegrene og i Industrien.

I Anledning af Strejkens Afslutning fandt der *Demonstrationer Sted, hvor Forbundsraadet og Hæren blev hyldede.* Forbundspræsidenten og den kommanderende General for Forbundshæren holdt Taler til Mængden, hvori de takkede Fædrelandsvennerne og Hæren for den energiske Hjælp, de havde ydet Myndighederne i deres Bestræbelser for at *hævde Friheden og de demokratiske Institutioner mod Provokatørers Omvæltningsforsøg.*

Trafiken normal.

Bern, 15. Novbr.

Schweizisk Telegrambureau meddeler: I Morges blev Arbejdet

Carlsberg Mineralvande

Carlsberg Apollinaris og Carlsberg Citronsodavand

fremstillet af Vand fra egne Brønde, der ifølge videnskabelig Undersøgelse afgiver det sundeste og reneste Vand,

tilvirket under Iagttagelse af alle hygiejniske Fordringer saavel hvad Fabrikation som Aftapning angaar,

under Kontrol af Carlsberg Laboratorium

er

de bedste

„SKANDINAVIA"

— Stiftet 1899 —

HOVEDKONTOR: KONGENS NYTORV 6, KØBENHAVN K.

Aktiekapital	Kr.	20,000,000.—
Præmie- & Skadesreserver	„	14,300,000.—
Kapitalreserve	„	3,000,000.—
Præmieindtægt i 1917	„	47,035,000.—

overtager

Sø-, Transport- og Krigsforsikringer.

Billige Præmier. Kulant Skadesopgørelse.

GENERALAGENTURER:

A/S Grøn & Witzke, Kongens Nytorv 6. København K. Telefon 9316.

Julius Heckscher, Østergade 31, København K. Telefoner 1527 & 10527

genoptaget i hele Schweitz. Jernbane-, Post-, Telegraf- og Telefontrafiken er igen normale.

Efter Afbrydelsen af Generalstrejken Torsdag Aften fandt der Glædesdemonstrationer Sted i hele Landet.

I Bern fandt der en spontan, vældig Demonstration Sted. Mængden drog hen foran Forbundsraadsmedlemmernes og General Willes Boliger og kaldte dem frem. Forbundsraadsmedlemmerne Decoppet og Motta udtalte deres Glæde over, at de forskellige Folkestammer i Schweitz under Krigen havde vist sig enige i Viljen til at beskytte Demokratiet. Det franske Schweitz havde 2 Gange under Krigen reddet Landet, den første Gang ved Krigens Begyndelse ved sin klare Følelse af Ret og nu ved dens Slutning ved sin energiske Afvisning af Vold mod Forfatningen.

Forbundsraadsmedlem Haab takkede for den under de forudgaaende betydningsfulde Dage udviste energiske Optræden og General Wille takkede for Soldaternes Troskab og Pligtopfyldelse.

Forbundspræsident *Calonder* erklærede, efter en Tak til Borgerne og Borgerinderne, at Forbundsraadet var fast besluttet paa at tage Hensyn til den nye Tids Aand og ved sociale Fremskridt sikre Schweitz en Æresplads i det nye Europa i Kredsen af frie Folk. Efter at have holdt ud i de tunge Aar, maatte man med forenede Kræfter begynde Udformningen af det schweitziske Demokrati. De undertrykte og forurettede maatte der ved Udvikling af den sociale Lovgivning skabes en bedre Fremtid.

Uroligheder ved Strejkens Ophør.

Bern, 15. Novbr.

Schweizisk Telegrambureau meddeler: Som Følge af en Misforstaaelse med Hensyn til Afbrydelse af Generalstrejke kom det til Uroligheder forskellige Steder. I Genève blev Arbejderunionens Sekretær og to Strejkeførere arresterede under et Sammenstød med Politiet, hvorved ogsaa to Betjente blev saarede. Arbejdernes Trykkeri blev lukket, og Redaktøren fik Anmodning om Fredag Morgen at forlade Genèves Omraade.

I Solothurn forsøgte Strejkende at rive Jernbaneskinnerne op, men blev forhindrede heri af Soldaterne. I Grenchen blev 3 Personer dræbt ved Sammenstød mellem Soldater og Strejkende.

I St. Immier maatte Trykkeriet „Jura Bernois" besættes af Militær, fordi det havde opponeret med en stor Demonstration mod Bekendtgørelsen om Generalstrejkens Afslutning. Rygterne om, at Medlemmerne af Olten-Aktionskomitéen skulde være blevet arresterede, er ikke blevet bekræftede.

Vaabenstilstanden.

Den tyske Flaades Overgivelse.

London, 15. Nov.

Reuters Bureau erfarer: Den tyske Krydser „Kønigsberg", under Kommando af Admiral Meurer og medførende en tysk Kommission paa 3 Søofficerer og 4 Medl. af Soldaternes og Sømændenes Raad, vil i Efterm. ankomme til et Møde udfor Forth-Fjorden, for at træffe sammen med den britiske Øverstkommanderende, der ledsages af franske og amerikanske Skibe. Der vil blive givet Meddelelse om den Maade, paa hvilken de maritime Vaabenstilstandsbetingelser skal udføres og aftalt Enkelthederne om Overgivelse af Overfladeskibe og Undervandsbaade.

Overgivelsen vil sandsynligvis foregaa paa den Maade, at de tyske Skibe føres mod Syd til et aftalt Sted, hvor de inspiceres. Herefter sættes der Navigationsmandskab om Bord i dem for at føre dem til det Sted, hvor de skal forblive.

De 10 Slagskibe, der skal udleveres, bliver sandsynligvis: „Kaiser", „Prinzregent Luitpold", „Kaiserin", „Kønig Albert", „Markgraf", „Kronprinz Wilhelm" „Grosser Kurfürst", „Bayern", „Friedrich der Grosse" og „Kønig". De 6 Slagkrydsere menes at blive „Derfflinger", „Hindenburg", „von der Tann", „Seydlitz", „Molkte", og endnu én. Blandt de lettere Krydsere vil findes: „Brunne" og „Bremse".

De tyske Undervandsbaade, der er blevet internerede i Sverige, siden Vaabenstilstandens Begyndelse, skal udleveres til de Allierede.

Der er truffet Forberedelser til Overtagelse af alle de tyske Skibe i Sorthavet.

Paris, 15. Nov.

Agence Havas meddeler: Krydseren „Amiral Aube" er afsejlet fra Brest til Firth of Forth, hvor den sammen med 2 Torpedobaade vil blive stillet til Raadighed for Admiral Grasset, den franske Delegerede i den interallierede Kommission, som har til Opgave at sikre Gennemførelsen af Vaabenstilstandens maritime Bestemmelser.

Udleveringen af Undervandsbaadene.

Wilhelmshaven, 15. November.

Der er offentliggjort en Skrivelse fra den tyske Vaabenstilstandskommission til Rigskansler Ebert. Skrivelsen, der skal tilstilles alle Undervandsbaadsbesætninger og Værftsarbejdere, har følgende Ordlyd:

Undertegnede Medlemmer af Vaabenstilstandskommissionen har ved direkte Forespørgsel hos den engelske Admiral Sir Roselyn Wemyss skaffet sig uforbeholdent Tilsagn og absolut Vished for, at samtlige Besætninger paa de Undervandsbaade, der skal udleveres i Henhold til Vaabenstilstandsoverenskomsten, straks vil blive befordrede hjem, efter at Undervandsbaadene er ankommet til de af England bestemte Havne. Enhver Fare for Besætningernes personlige Frihed og Sikkerhed er derfor udelukket.

Finder Udleveringen ikke Sted indenfor den foreskrevne Frist, har Modstanderne skriftligt forbeholdt sig Ret til at besætte Helgoland og straks at opsige Vaabenstilstanden.

Vil I ved ikke-rettidig Udlevering af Undervandsbaadene eller ved Ødelæggelse af den læsse den tunge Skyld paa Eder, at Krigen paany blusser op, og at der opstaar ny Blodsudgydelse, og det dyrebare Hjemland bliver ødelagt af Fjenden.

(Sign.) Erzberger. Grev Oberndorff. General von Winterfeldt. Kommandør Vanselow.

Et Opraab til Besætningerne.

Wilhelmshaven, 15. November.

Der er udsendt følgende Opraab til alle Undervandsbaadsbesætninger:

Kammerater!

Fædrelandet kalder. Det gælder om at opfylde Vaabenstilstandsbetingelserne, hvis ikke Freden igen skal rykkes længere ud i det Fjærne. I kender de krasse Betingelser, Fjenden har stillet os. Undervandsbaadene maa inden 18. November overføres til engelske Havne. Her behøves Mænd af Tiden, der kaster alle Betænkeligheder til Side, og er rede til endnu en ganske kort Tid at vie sig til Fædrelandet for at muliggøre en hurtig Afvikling af Fredsforhandlingerne. Der er givet os Garantier for, at Besætningerne paa Undervandsbaadene straks efter Ankomsten til England vil blive transporterede tilbage.

For at lette Eder Eders Beslutning har Arbejder- og Soldaterraadet i Fællesskab med Statssekretæren for Marineminsteriet besluttet følgende: Samtlige Mandskaber paa de Skibe, der skal overføres til fjendtlige Havne, forsikres for 10,000 Mark, der i Tilfælde af deres Død skal udbetales til deres Familier. I Tilfælde af, at de kommer til Skade, ydes der dem en tilsvarende særlig Livrente. I Betragtning af den svære Tjeneste paa Undervandsbaadene tilstaas der desuden enhver gift Kammerat paa disse Baade en Præmie paa 500 Mark for hver Overførelse og de ugifte en Præmie paa 300 Mark. Naar Undervandsbaadsbesætningerne er vendt tilbage, vil de straks blive sendt hjem.

Kammerater! Sæt Kronen paa det paabegyndte Værk! Stil Eder helt i Sagens Tjeneste, idet I ved Eders Beredvillighed viser, at det nyopstaaede Fædrelands Ve og Vel ligger Eder paa Hjærte. Anmeldelser til Tjeneste modtages ved Arbejder og Soldaterraadet og dets Afdelinger i Kiel og Wilhelmshaven.

Arbejder- og Soldaterraadet.
Kuhnt.

Fredsforhandlingerne kan begynde i 2den December-Uge.

Paris, 16. Nov.

„Le Petit Parisien" skriver: De Forenede Stater er meget gunstigt stemt overfor Valget af Versailles til Sæde for Fredskonferencen eller- kongressen. Bladet mener, at Forhandlingerne om Præliminærerne kan begynde i den anden Uge af December. Imidlertid vil Ententens Diplomater undersøge, hvilke Spørgsmaal, der skal bringes i Forgrunden. Den amerikanske Delegation vil komme til at bestaa af et lige saa stort Antal Medlemmer som de øvrige Stormagters Delegationer. Muligvis vil den tælle et eller flere Medlemmer af de store Arbejdersammenslutninger til Undersøgelse af almindelige Arbejderspørgsmaal.

Tyskland maa ogsaa henvende sig til de andre Allierede om snarlig Fred.

Washington, 16. November.

Udenrigsminister Lansing meddeler, at han har sendt Udenrigsminister Solff Meddelelse om Modtagelsen af den Note, i hvilken han anmoder om hurtig Afslutning af Fred. Lansing har svaret, at Tyskerne ikke burde begrænse deres Henvendelse til De forenede Stater, men hellere burde rette den til alle de allierede Regeringer.

Frihedsbevægelsen i Østersølandene.

Lithauens Selvstændighed.

Et lithauisk Ministerium.

Berlin, 15. Novbr.

Til Wolffs Bureau meldes fra Riga: I Lithauen er der blevet dannet et rent, litauisk Ministerium med Voldemaras som Ministerpræsident og Udenrigsminister.

Wolffs Bureau melder fra Kowno: „Neue Zeit" meddeler: I Tilknytning til Omvæltningen i Mellemeuropa har der fundet litauiske, jødiske og polske Forsamlinger Sted, ved hvilke der blev dannet et særligt Bureau. Det blev endvidere vedtaget at sende det tyske Soldaterraad i Kowno Befolkningens hjertelige Hilsner og udtale det Ønske, at Forvaltningen for Kowno og Omegnen maatte blive overdraget Repræsentanter for Befolkningen, og om at de til Tyskland afsendte litauiske Borgere maatte blive hjemsendt, og endelig om, at der maatte blive tilstaaet Tale-, Presse- og Forsamlingsfrihed og oprettet Skoler, Biblioteker og Læselokaler.

Soldaterraadet lovede, at Befolkningens Ønsker skulde blive tilfredsstillede.

Bureauet afholdt et Møde den 13. November. Før man gik over til Dagsordenen erklærede en jødisk Repræsentant, at en streng Gennemførelse af Selvbestemmelsesretten maatte være en uomgængelig Grundbetingelse for alle nye Statsdannelser.

Estland som uafhængig Republik.

Stockholm, 16. Novbr.

Fra Berlin telegraferes til „Folkets Dagblad": I Følge Meddelelse fra Reval har de derværende Arbejderorganisationer vedtaget at proklamere Estland som en fri, uafhængig og demokratisk Republik. Denne Beslutning er blevet vedtaget i Forstaaelse med de tyske Tropper. Et Arbejder- og Soldaterraad har indtil videre overtaget Regeringen.

Ukraine.

Nye Agrarreformer under Udarbejdelse.

Forsvaret mod Rumænerne.

Berlin, 14. November.

Til Wolffs Bureau telegraferes fra Kiev: Ministerraadet har godkendt en af Landbrugsministeren i Grundtrækkene udarbejdet ny Agrarreform. Med det Formaal at udarbejde de nye Agrarlove træder der i de nærmeste Dage et særligt Raad sammen under Hetmanens Ledelse. Raadet skal bestaa af Repræsentanter for Ministerierne og Repræsentanter for de i Agrarreformen interesserede Befolkningslag og for Sagkyndige fra Videnskab og Praksis.

I Følge Meddelelser i Bladene har den Øverstkommanderende for den frivillige Hær General Denikin udstedt et Dekret om, at han har overtaget Overkommandoen over alle Ruslands Tropper og mobiliserer alle de Officerer, der befinder sig paa russisk Omraade. De rumænske Troppers Indtrængen i Podolien har i Følge Meddelelser i Bladene fundet Sted for at beskytte Rumænien mod østrig-ungarske Desertørers Overfald, og den fandt Sted med Ententens Vidende. Den rumænske Indtrængen støder paa væbnet Modstand fra den ukrainske Bondebefolkning. Det synes foreløbig kun at dreje sig om en Besættelse af den nordlige Del af Bessarabien indtil Dnjstr.

Situationen i Tyskland.

Det indrepolitiske Arbejde.

Berlin, 15. Novbr.

„Freiheit" meddeler: Efter hvad vi erfarer, er Forarbejderne til Udkastet til den nye Valgkredsinddeling ved Valgene til den konstituerende Forsamling allerede begyndt i Indenrigsministeriet. Man antager, at de hidtilværende Regeringsdistrikter i Preussen vil komme til at danne Valgkredse for Valgene, der skal foretages efter Forholdstal.

Den konstituerende Nationalforsamling.

Berlin, 15. Novbr.

Wolffs Bureau meddeler: Rigskansleren udtalte i Gaar i en Samtale med en Repræsentant for „Voss. Zeitung" følgende: Vi er fast besluttet paa at indkalde den konstituerende Forsamling saa snart som muligt. Enhver Mistanke, nogle borgerlige Kredse nærer mod denne vor Hensigt, er fuldstændigt ubegrundet. Vi har allerede truffet de første Forberedelser og antager bestemt, at Valgene kan finde Sted i Januar. Tanken om at afholde disse Valg i Dag før Troppernes Tilbagekomst er desværre uantagelig, fordi disse nu hverken staar fast ved deres Front og Etapestillinger eller er vendt hjem. De er i Bevægelse og derfor ikke til at faa fat i.

Jeg tror heller ikke Indvendingen om, at Fredskongressen vil blive udsat til Nationalforsamlingen, holder Stik, og at tværtimod Kongressen kan begynde ganske uafhængigt af Aabningen af denne kostituerende Forsamling.

Den preussiske Landdag opløst.

Berlin, 15. Novbr.

I Overensstemmelse med den af det udøvende Udvalg for Arbejder- og Soldaterraadet tagne Beslutning anordner vi følgende:

Deputeretkammeret opløses herved. Herrehuset afskaffes.

Den preussiske Regering.
(sign.) Hirsch. Ströbel. Braun. E. Ernst. Ad. Hoffmann. Dr. Rosenfeld.

Et borgerligt republikansk Parti i Berlin.

Berlin, 14. Novbr.

Efter hvad „Vorwärts" erfarer er der i Berlin ved at danne sig et borgerligt-republikansk Parti, der skal bestaa af de mod Venstre orienterede Dele af det fremskridtsvenlige og det nationalliberale Parti. Dette Partis Program skal være rent demokratisk og sætte Bekæmpelsen af alle monarkistiske og reaktionære Intriger i Forgrunden. Endvidere vil det udtale sig til Fordel for en viidtgaaende Socialreform. Det nye Parti vil tilsyneladende stræbe efter en lignende Stilling som Radikal-Socialisterne i Frankrig. Det vil sikkert komme til at raade over en meget stor Del af Pressen og store Pengemidler. Det socialdemokratiske Parti maa regne stærkt med dette Partis Konkurrence og de mellemste Lag, og vil gøre vel i rettidig at forberede sig derpaa. I Begivenhedernes Hvirvel maa vort Parti ikke glemme, at der i Løbet af faa Maaneder skal vælges en konstituerende Forsamling og at vi ved disse Valg vil faa en haard Kamp at bestaa om det socialistiske Flertal. Dermed vil utvivlsomt det Parti have Forspringet, der først og kraftigst stiller Tanken om den konstituerende Nationalforsamling i Forgrunden. Vi maa altsaa saa højt og tydeligt som muligt sige, at vi vil have en konstituerende Nationalforsamling og sejre ved Valgene til den.

En Note til Wilson.

Berlin, 15. Novbr.

Den tyske Regering har sendt en Note til Washington, hvori Regeringen med Tak tager til Efterretning, at Præsident Wilson har til Hensigt at overveje Spørgsmalet om at sende Levnedsmidler til Tyskland i gunstig Aand. Regeringen henviser til, at største Hast er nødvendig, og Antagelsen af Vaabenstilstandsbetingelserne med deres Følge gjorde Situationen i Tyskland daglig mere og mere uudholdelig. Faren for anarkistiske Tilstande kunde kun fjærnes ved den hurtigste Hjælp.

Den tyske Regering anmoder derfor Præsidenten om snarest muligt at sende Repræsentanter til Haag eller et andet Sted, for at de der kan forhandle med tyske Befuldmægtigede om Enkelthederne.

Noten foreslaar, at Sagen maaske kan lægges i Hr. Hoovers prøvede Hænder.

Et Opraab til den tyske Landbefolkning.

Berlin, 14. Novbr.

Det tyske Bondeforbund har tilstillet den tyske Landbefolkning et Opraab, hvori det bl. a. kræver: Støtte for den nuværende Regering indtil Nationalforsamlingens Indkaldelse for at opretholde Roen og gennemføre Demobiliseringen, Indkaldelse af en Nationalforsamling, hvis Forberedelse Rigsregeringen skal træffe i Forstaaelse med Rigsdagen, Oprettelse af et Bonderaad under Deltagelse af samtlige Befolkningslag indenfor Landbruget og Forstbruget, Indkaldelse af et Repræsentantmøde for disse Raad, der til Nationalforsamlingens Sammentræden under fuld Ligeberettigelse med Arbejder-, Soldater- og Borgerraadene skal varetage den landlige Befolknings Interesser.

Som det tyske Folks, særlig den landlige Befolknings Grundrettigheder, nævnes bl. a. fuld Frihed og Ukrænkelighed for Person, Privatejendom og Arveret, Overholdelse af alle Rigets Forpligtelser overfor Folket (Krigslaanene), Tale-, Presse- og Forsamlingsfrihed, fri Religionsudøvelse, upartisk Retspleje.

Endvidere kræves Afskaffelse af Fideikommisser og Patronater, samt alle andre Forrettigheder, Udlevering af Land til moderate Priser under særlig Hensyntagen til Krigsdeltagerne, Nyttiggørelse af de store Stats- og Privatskove til almene Formaal, folkelig Omordning af den landlige Forvaltning og demokratisk Valgret til de landlige Selvstyrekorporationer.

Bevægelsen imod Oprettelsen af en rød Garde.

Udtalelser af Rigskansler Ebert.

Berlin, 16. Novbr.

Wolffs Bureau meddeler: Torsdag Aften var der til Rigsdagen indkaldt en Delegeretforsamling af samtlige i Berlin værende Soldaterraad. Om denne Forsamling, meddeles følgende: Allerede det først Punkt paa Dagsordenen, Dannelsen af en rød Garde, førte til livlige Forhandlinger og Angreb paa Eksekutivraadet. De Delegerede vilde i Dannelsen af en rød Garde se et Mistillidsvotum til Soldaternes ærlige Vilje til af egen Kraft at opretholde Ordenen.

Milius og Gelbert forsvarede Eksekutivraadets Beslutning om Oprettelse af en rød Garde, som kun skulde være til Beskyttelse mod Plyndringer o. s. v.

Derpaa tog Rigskansler Ebert Ordet og udtalte: Kammerater! Jeg takker Eder for den venlige Velkomsthilsen. Jeg vil ikke blande mig i den Strid I udkæmper, men jeg vil udtale, at jeg i Spørgsmaalet: Behøver vi en rød Garde eller ikke? staar paa det Standpunkt, at vi ikke behøver den. Jeg nærer ingen Bekymring for den nye Regering, thi den kan faktisk beraabe sig paa, at den bæres af de brede Massers Tillid. I den Retning har vi intet at frygte.

Vi har faaet Meddelelse om, at Tropperne foran ved Fronten i god Orden har tiltraadt Vaabenstilstanden. Anderledes i Etapperne. Der har Hastværket med at komme hjem i mange Tilfælde gjort sig gældende. Fristerne er for korte. Mange frygter for, at de ikke i rette Tid kan komme ud af Rømningsomraadet og den neutrale Zone. Det meddeles saaledes, at de tilbagestrømmende Tropper i Baden og Württemberg allerede er en alvorlig Fare for Sikkerheden i Landet.

Der er indledet Forhandlinger om, at der hurtigst muligt bringes os Levnedsmidler fra Amerika. Derfor maa vi have Ro og Orden. Alle Soldaterraad maa stille sig i Organisationens Tjeneste, for at Demobiliseringen kan foregaa hurtigt og glat og for at den økonomiske Forsyning ikke skal lide Skibbrud.

Demokratiet kan kun gaa fremad, naar dets Hoved er uskadt. Hvis dette er Tilfældet, har vi endnu Udsigt til at sætte i det mindste nogenlunde gode Fredsbetingelser igennem; men naar Fjenden ser, at der hersker Anarki hos os, vil han diktere os Betingelser, som fuldstændig tilintetgør Tysklands økonomiske Liv. Derfor op til fælles Arbejde for vort Lands, vore Kvinders og vore Børns Fremtid.

Gøhre stillede derefter følgende Forslag: Repræsentanterne for Garnisonen i Stor-Berlin vil anvende alle Midler til Opretholdelsen af Ordenen for at bevare den sociale Republiks Erobringer. Derfor er det nødvendigt at gennemføre en jærnhaard Disciplin paa kammeratligt Grundlag og at underordne sig Arbejder- og Soldaterraadets Eksekutivudvalg og det med alle Fuldmagter forsynede Kommandantur.

Dette Forslag blev enstemmigt vedtaget ligesom et Forslag til Forhøjelse af Soldaternes Lønning.

Paa en livfuld Maade tog de forenede Soldaterraad Stilling mod Spartacusgruppens Chikanerier. De Delegerede besluttede enstemmigt i Gentagelsestilfælde at forsvare deres Husret og sætte de ubudte Gæster paa Døren.

Berliner-Børsens Genaabning.

Som meddelt i Gaar er Børsen i Berlin nu atter aabnet — under samme Former og samme Indskrænkninger som før Krigen. Som omtalt er der imidlertid Udsigt til, at en Offentliggørelse af Kurslisten snart vil blive tilladt.

Polen.

Generalstrejken i Warschau.

London, 15. Novbr.

Wolffs Bureau meddeler fra Warschau gennem et traadløst Telegram fra det polske socialdemokratiske Parti: Den til Mandag den 11. ds. fastsatte Generalstrejke i Warschau forløb roligt; Arbejdermasserne drog med røde Faner igennem Gaderne, og paa Sachsenplatz paahørte en kæmpemæssig Forsamling flere Talere, blandt hvilke ogsaa var den nyudnævnte Ministerpræsident Daszynski.

Under Hurraraab for Pilsudski drog Skarerne gennem den hilsende Folkemilits' Rækker til Slottet, hvor Arbejderføreren Jodko i Arbejdernes Navn overfor den Øverstkommanderende, Pilsudski, erklærede, at man ikke paatænkte nogen Art af Voldshandlinger, hvis man blot som Udtryk for Folkets Vilje maatte hejse den røde Fane paa Slottet. Dette skete, og under Mængdens Ovationer kørte Pilsudski bort, hvorefter Toget opløstes i Ro.

Den ordnede Borttransport af Tyskerne fra Warschau er begyndt. I Løbet af Tirsdagen forlod ca. 4000 Personer Byen, og sandsynligvis vil Borttransporten daglig blive fortsat paa samme Maade.

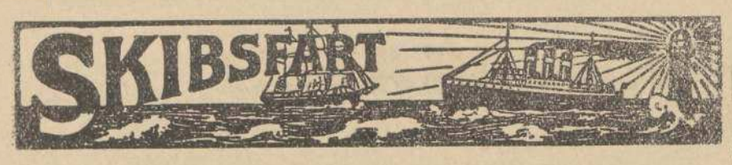
For saa vidt der foreligger Efterretninger fra Provinsen, foregik Overgivelsen af de tyske Myndigheders Funktioner i Polakkernes Hænder gennemgaaende roligt.

Kampen mod Ukraine.

Krakau, 13. Novbr. (Forsinket).

Den polske Overkommando meddeler: I Lemberg er den 10. November den Del af Hovedpostbygningen, der var besat af Ukrainerne, blevet taget af os. Ukrainsk Artilleri har beskudt Byen med Granater. Stærke ukrainske Patrouiller er blevet drevet paa Flugt af vore Poster.

Den 11. November blev fjendtlige Angreb i Miczkiewiczgaden mod Jernbanedirektionen afvist, hvorved Fjenden led betydelige Tab. Vore Patrouiller har fortsat Afvæbningen.



Meddelelser fra Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart.

I Fællesrepræsentationens Møde d. 8. ds. blev bl. a. følgende Sager behandlede:

1. Skrivelse fra Handelsministeriet med Andragende fra Skipperforeningen for Sydfyen og omliggende Øer om Understøttelse af Statskassen til sine Medlemmer eller om Statstilskud til Anskaffelse af Sejl, eventuelt Adgang til Optagelse af Statslaan paa billige Vilkaar i Lighed med Fiskeres. — Indstilling til Ministeriet vedtoges.

2. Skrivelse fra Samme med Andragende fra Sophus Berendsen Akts., om at Aktiebolaget Lux-Kulsyre-Ildslukningssystem for Skibe maa blive anerkendt til Anvendelse om Bord i danske Dampskibe paa lige Fod med de i Dampskibstilsynsbekendtgørelsens Prgf. 16 næstsidste Stykke ommeldte Damp-Slukkemidler. — Indstilling til Ministeriet vedtoges.

3. Skrivelse fra Samme med Andragende fra Sømandshøjskolen i Svendborg om forøget Statstilskud til Skolen. — Indstilling til Ministeriet vedtoges.

4. Skrivelse fra Samme med Andragende fra en Skibsreder her af Byen om Fuldmyndighedsbevilling. — Indstilling til Ministeriet vedtoges.

5. Skrivelse fra Samme med Forespørgsel om, til hvilken Institution et Beløb af Lstr. 17.17,8 skal gives, der af „Sipantes Company, limited" i Penang, gennem den kgl. danske Generalkonsul i Bangkok er skænket som Gave til „Danish Sailors Society for families who have lost their supporters during the War". — Indstilling til Ministeriet vedtoges.

6. Skrivelse fra Samme vedrørende Opsigelse af den dansk-spanske Handelstraktat af 4. Juli 1893. — Skrivelsen toges til Efterretning.

7. Skrivelse fra Udenrigsministeriet med Indberetning fra det kgl. Konsulat i Montreal angaaende Dækslast i Skibe, der anløber kanadiske Havne. — Skrivelsen toges til Efterretning.

8. Skrivelse fra Handelsministeriet vedrørende Besættelsen af Posten som Forhyringsagent i Vejle. — Indstilling til Ministeriet vedtoges.

Søfarten paa Østersøen.

Standser Trafiken paa Tyskland?

Efter at Ententens Flaade ved Vaabenstilstanden har faaet Adgang til Østersøen er al Trafik mellem Sverige og Tyskland standset med Undtagelse af Dampfærgeforbindelsen Trelleborg-Sassnitz. Vaabenstilstandsbetingelserne bestemmer nemlig at Blokaden af Tyskland skal opretholdes saaledes at Skibe til Tyskland kan kapres. De Skibe, som sejler paa Tyskland er jo allerede paa de engelske „Sorte-Lister" og ogsaa af den Grund sikre paa Kapring. Under de nuværende Forhold kan man jo næppe tænke sig at Ententen kan have meget imod at Skibsfarten paa Tyskland opretholdes, saa man venter Ententen inden ret længe vil frigive Sejladsen eller i det mindste give Dispensationer i stor Stil. Men Afbrydelsen — hvor kortvarig den end bliver — vil dog betyde et stort økonomisk Tab for Rederne, særlig de svenske.

„Turbindamp" sælger sine Skibe

Aktieselskabet „Turbindamp" i Bergen afholdt den 14. ds. ekstraordinær Generalforsamling og vedtog paa denne at sælge sine Skibe. Prisen 5,8 Million, minus Kommission vedtoges enstemmigt.

Tyskerne maatte betale.

Som det vil erindres blev Sejlskibet „Sirius" af Christiania sænket af en tysk Undervandsbaad 22. Marts 1917 paa Rejse fra Buenos Aires til Danmark med Hvede. Skibet havde da det blev sænket ikke modtaget nogen Meddelelse om den tyske Spærringsdeklaration af 1ste Februar 1917. — Det afsejlede fra Buenos Aires den 28. December. Den norske Gesandt i Berlin protesterede mod Sænkningen og krævede Erstatning. Efter langvarige Forhandlinger er Tyskerne nu gaaet ind paa dette. Som sagkyndig ved Fastsættelse af Erstatningens Størrelse er fra norsk Side udnævnt Direktør Jantzen, Nordisk Skibsrederforretning, til hvem Interesserede skal henvende sig.

De skandinaviske Navigationsorganisationer.

har paa en Konference i København den 15. og 16. November enstemmigt vedtaget følgende Resolution:

Repræsentanter for skandinaviske Navigatørers Organisationer, forsamlede til Konference i København den 15.—16. November 1918, udtaler enstemmigt:

Under den nu afsluttede Verdenskrig er den før Krigen gældende Folkeret og de tidligere hævdvundne Søkrigsregler og specielt de Retsregler, der blev fastslaaet ved Konventioner og Deklarationer, vedtaget paa Konferencen i Haag 1907 og Londoner Søfarts-Konferencen 1909, bleven krænket ofte og groft og har medført Tab af mange Søfolks Liv og dertil store økonomiske Tab for mange Søfarende og deres Efterladte.

Da det imidlertid praktisk talt er ugørligt for den enkelte Privatperson at gennemføre sit Erstatningskrav overfor den eller de krigsførende Magter, som bærer Ansvaret, har vi vedtaget paa vor Stands Vegne at appellere til vore respektive Regeringer.

Vi overlader med Tillid til vore respektive Regeringer at overveje og tage Bestemmelse om, hvorledes disse Erstatningskrav bedst og rettelig kan fremføres og gennemføres, enten ved Fredskonferencen, eller ved en international Domstol eller paa hvilke andre Maader, som Regeringen maatte finde mest formaalstjenlig.

Formaalet med denne Henvendelse er at fremføre og faa godkendt de Erstatningskrav, der tilkommer saa mange af vor Stand, overfor de krigsførende Magter, dels for Tab af Forsørger, dels for Skade paa Helbred, dels for mistet Arbejde og tabt Fortjeneste og dels for Tab af Effekter, og at bevæge vore Regeringer til at søge disse Krav gennemført paa rette Sted.

Betonskibene.

Beretninger fra de forskellige Beton-Skibsværfter i *England*, *Skotland* og *Irland* viser, at det nu gaar raskt fremad med Bygningen af 1000 Tons søgaaende Skibe for Admiralitetets Handelsskibsafdelings Regning. I August i Aar blev der fastsat et Program for Bygningen; dette omfatter Skibe med tilsammen omtrent 200,000 Tons Drægtighed. De hermed forbundne Udgifter svarer til næsten 4 Millioner Lstr. foruden Omkostninger til Erhvervelse af Grund og Opførelse af Værfter. Man regner, at der ved at bygge disse Skibe af Beton i Stedet for Staal *vil spares i det hele 70,000 Tons Staal.* Med videre Erfaring er det endog sandsynligt, at Besparelserne kan blive større, idet man endnu ikke har Erfaring for, hvor smaa Betondimensioner man kan benytte.

Ogsaa i *De forenede Stater* er der gjort store Fremskridt i den sidste Tid. I August var der dog kun to Værfter færdige, medens England samtidig havde næsten 20 færdige. Paa den anden Side er *det største eksisterende Betonskib bygget i Amerika;* det er paa *5000 Tons* og betegner et dristigt Eksperiment, som dog fuldt ud er lykkedes. Paa Prøveturen opnaaede Skibet med 20 Pund under det normale Tryk en Fart af 10½ Knob.

Foruden den store sparede Staalmængde — Armeringsstaal i et Betonskib vejer en Trediedel af den Mængde Staal, der kræves til et Staalskib — opnaar man jo ved Betonskibene at arbejde med ret lave Produktionsomkostninger. Amerikanske Myndigheder har forelagt en Del interessante Beregninger over dette Forhold og er kommen til det Resultat, at Omkostningerne ved Bygning af Træ-, Staal- og Betonskibe beløber sig til henholdsvis 165, 180 a 220 og 100 a 125 Dollars pr. Ton.

Moderne Frø-Anlæg.

Lagerbygninger, Renseri-, Afsvampnings- & Tørrerianlæg

projekterer **Ingeniør Jørgen Christensen**

Telf. 2727. **Odense.** Telg. Icoteknik.

Sunken svensk Damper.

Gøteborg, 16. November.

Efter hvad Svenska Telegrambyrån erfarer, er Vedetdamperen Nr. 79, tilhørende Kystflaadens Gøteborg-Afdeling, efter en Grundstødning sunket i Nærheden af Molløsund. Besætningen reddede sig i Land, og det lykkedes den at redde dens Ejendele. Ingen Mennesker kom til Skade. Man mener at kunne bjærge Damperen.

Tørdok ved Ljusne-Voxna.

I Forening med Anskaffelse af egen Tonnage har „Ljusne-Voxna Aktieselskab" paabegyndt Anlæget af en stor Tørdok i Ljusne for saavel egne som fremmede Skibe. Dokken skal være 100 Meter lang og kunne rumme Skibe indtil 4000 Tons.

Den hollandske Skibsbygning og Udførselsforbudet for Skibe.

En Forsamling af *Central Bond vanScheepsbouwmeesters inNederland* i Rotterdam har udtalt sig imod Opretholdelsen af Udførselsforbudet for Skibe. Udførselsforbudet skadede den nationale Skibsbygningsindustri i overordentlig Grad. For Tiden er Skibsbyggerne tvungne til at blive Redere, da de ikke kan faa Udførselstilladelse for deres Skibe.

Forsamlingen nedsatte et Udvalg som skulde søge Underhandling med Regeringen angaaende en Mildnelse af Udførselsforbudet.

Fyrvæsenet.

Marineministeriet meddeler:

Følgende Fyr vil atter være tændt fra den 16. ds. at regne:

Hals-Barre Fyr, Egense Ledefyr, Hals Ø.-lige Vinkelfyr.

Hals-Barre Bifyr tændes dog ikke, og Taagesignal gives kun, naar Rutedamper ventes.

Fra Havn og Red.

Indgaaede Skibe.

Generaltolddirektoratet meddeler, at følgende Ladninger med Skibe af over 100 Tons i Tiden 10.—13. November 1918 er anmeldt som indgaaede til:

Bandholm: 1 Dpsk. med 700 Tons Kul, 1 Dpsk. med 470 Tons Brosten.

Faaborg: 1 Dpsk. med 538 Tons Kul.

Kerteminde: 1 Sejlskib med Trælast.

Middelfart: 1 Dpsk. med 200 Tons Koks.

Sakskøbing: 1 Lægter med 500 Tons Kul.

Den 14. November 1918 anmeldt som indgaaede til:

København: 2 Dpsk. med Stykgods, 1 Dpsk. med 372 Tons Brosten. 1 Sejlskib med Trælast, 1 Sejlskib med 1260 Bll. Kork.

Aarhus: 1 Dpsk. med Trælast.

Korsør: 2 Dpsk. med 2469 Tons Kul og 142 Tons Koks.

Odense: 1 Dpsk. med 321 Tons Træmasse.

Generaltolddirektoratet meddeler, at følgende Ladninger med Skibe af over 100 Tons den 15. November er anmeldt som indgaaede til:

København: 2 Dampskibe, Stykgods, 2 Dampskibe med Trælast, 2 Dampskibe med 3844 Tons Kul. Aarhus: 1 Dampskib med 2872 Tons Kul, 1 Dampskib med 84 Tons Glas. Odense: 1 Dampskib med Trælast.

Fra Signalstationerne.

Københavns Toldbod. Den 16. Novbr. Kl. 8 Fm. N.V. laber Kuling, ingen Strøm. Vandstand ÷3 cm. Temperatur 4 Gr. Den 16. Novbr. Kl. 4 Em. N.Ø. laber Kuling, ingen Strøm. Vandstand ÷18 cm. Temperatur 5 Gr.

Hanstholm. Den 15. Novbr. Em. Omløbende, laber Kuling, Taage, Søen rolig. Den 16. Novbr. Fm. S.V. laber Kuling, skyet, Søen rolig.

Skagen. Den 15. Novbr. Em. Stille, senere S.V. laber Kuling, overtr., let diset, sydl. Strøm. Dpsk. Trondhjem af Kbhvn., 4-m. Skonnert Henriette af Thurme og hollandsk Kuf Geziena, alle sydg. Den 16. Novbr. Fm. S.V. laber Bramsejlskuling, overtr., diset, sydl. Strøm. Dpsk. Botnia af Kbhvn. og Motorskonnert Niels af Rudkøbing, begge vestg. Dpsk. Uranus af Amsterdam, Dpsk. Luna af Amsterdam, Dpsk. Vecht af Rotterdam, Dpsk. Groaf Adolf af Rotterdam, Dpsk. Talita af Rotterdam, alle sydg.

Hirtshals. Den 15. Novbr. Em. S..V laber Kuling, diset, om Aftenen Taage. Den 16. Novbr. Fm. V.S.V. Bramsejlskuling, skyet.

Helsingør. Den 15. Novbr. Em. N. laber Bramsejlskuling, overtr., sydl. Strøm. Dpsk. Spigerborg af Kbhvn., Margrete af Kbhvn., Aurora af Gøteborg, sydg. Den 16. Novbr. Fm. N.Ø. laber Bramsejlskuling, overtr., sydl. Strøm.

Hammershus. Den 15. Novbr. Em. N.V. laber Bramsejlskuling, diset, overtr. Den 16. Novbr. Fm. N. Bramsejlskuling, Taage, senere N.N.Ø., diset, overtr. Dpsk. Hammershus af Nexø, østg.

Ugens Generalforsamlinger.

Mandag den 18. November 1918.

Kl. 2: Akts. Aalborg Jernhandel. — Overretssagfører Wibroe (ekstraordinær).

Kl. 5: Akts. Bjærgbanen. — Overretssagfører Carl Skibsted, Amagertorv 5.

Kl. 7: Akts. Nordhavns-Værftet. — Overretssagfører Svenning Larsen, Ved Stranden 6 (ekstraordinær).

Tirsdag den 19. November 1918.

Kl. 4½ Akts. Holstebro Bank. — Bankens Lokaler, Holstebro (ekstraordinær).

Onsdag den 20. November 1918.

Kl. 3½: Forsikringsaktieselskabet Norden, Vestre Boulevard 34 (overordentlig).

Torsdag den 21. November 1918.

Kl. 3: Vestjysk Havfiskeri, Akts. — Haandværkerforeningen, Aarhus.

Kl. 3: Stavselen Ideal, Akts. — V. Ottosen, Hovedvagtsgade 2 (ekstraordinær).

Fredag den 22. November 1918.

Kl. 10: Akts. I Koefoeds Skibsbyggeri. — Hotel Hafnia, V. Voldgade 23 (ekstraordinær).

Kl. 10: Dansk Tvistrenseri, Akts. — Skandinavisk Kreaturforsikringsselskab, Vesterbrogade 16 (ekstraordinær).

Kl. 11: Det gensidige Forsikringsselskab Danmark. — V. Boulevard.

Kl. 1: Harders Gummifabrik. — Prins Vilhelms Palæ (ekstraordinær).

Kl. 2: Kreditforeningen for industrielle Ejendomme. — V. Boulevard 13.

Kl. 8: Akts. Snedkermestrenes Træ- og Finerskæreri. — Grønnegade 41 (ekstraordinær).

Lørdag den 23. November 1918.

Kl. 2. Akts. Kalundborg Bryggeri. — Selskabets Kontor, Kalundborg. (ekstraordinær).

Kl. 2: Dansk Slibeskivefabrik, Akts. — Emissionsbanken, Vimmelskaftet 42 (ekstraordinær).

Kl. 3: Akts. Maskinfabriken Svendborg. — Svendborg Højskolehjem (ekstraordinær).

Kl. 3: Sejlskibsrederiet Atlantic, Akts. — Hotel Ærø, Marstal.

Kl. 3: Akts. Vindø Værk, Hobro. — Grand Hotel, Hobro (ekstraordinær)

Kl. 4: Akts. Slotsmøllens Fabriker. — Industriforeningen, Kolding.

Kl. 4½ Akts. Københavns Kapselfabriker. — Overetssagfører Edg. Høyer, V. Boulevard 38 (overordentlig.).

Proklama.

Dødsboer: Fabrikant Kaj Henrik Abildgaard, Glostrup. (Kbh. Amts søndre Birks Skifteret, 14. Februar 19.) — Gaardejer A. Larsen og Hustru f. Adolfsen af Ladby. (O.R.Sgf. V. Frandsen og V. Krarup, Odense, 14. Februar 19.) — Skibsmægler Hans Christian Clemmensen, Odense, og Hustru, f. Mangor. (Konsul Jac. Clemmensen, Odense, 14. Febr. 19.) — Sadelmager Axel Sigfrid Bengtsson (Andersen) og Hustru, f. Hansen. (Kbh. Sk., 14. Februar 19.) — Korsetsyerske Maren Sofie Sørensen. (Kbh. Sk., 14. Februar 19.) — Ungmand Viggo Hansen. (Kbh. Sk., 14. Maj 19.) — Stud. polyt Jacob Birger Jacobsen. (Kbh. Sk., 14. Maj 19.) — Arbejdsmand Johannes Pedersen af Fannerup Mark. (Skifteretten i Grenaa, 14. Februar 19.) — Distriktslæge, Dr. med. V. Ingerslev af Præstø og Hustru, f. Evertsen. (Sgf. Schaap, Næstved, 14. Februar 19.) — Tømrermester Otto Süberg. (O.R.Sgf. Gottlieb, Helsingør, 14. Februar 19.) — Tandlæge Aage V. S. Halvorsens Hustru f. Moe, af Præstø. (Vordingborg nordre Birs Sk., Præstø, 14. Februar 19.) — Udstedsbestyrer, Underassistent Anders Hansen. (Styrelsen af Kolonierne i Grønland, 13. Februar 19.) — Brygger, Direktør Johan Peter Bloch af Odense, og Hustru, f. Gædecken .(Sgf. Chr. C. V. Hansen, Odense, 13. Februar 19.) — Mariane Madsen af Verninge. (Odense Herr. Sk., 13. Februar 19.) — Arbejdsmand Viggo Villiam Nielsen af Nykjøbing F. (Nykjøbing F. Købstads Sk., 13. Februar 19.) — Købmand Axel Henrik Duus af Fredericia. (Sgf. W. Johansen, Fredericia, 12. Februar 19.) — Direktør, Kaptajn Gustav Frederik Hamann og Hustru, f. Carlsen. (O.R.Sgf. P. E. Sporon, København, 13. Februar 19.) — Grosserer William Salomonsen og Hustru, f. Salomonsen. (O.R.Sgf. Thomsen, 26. Januar 19.) — Rasmus Sørensens Hustru Petrine f. Andreasen af Øster Nordlunde. (S. Hoff, Nakskov, 13. Maj 19.) — Teglværksejer af Vejgaard Christian Nielsen og Hustru, f. Ring. (Fleskum Herr. Sk., 12. Maj 19.) — Husejer af Nøvling Jacob Nielsen og Hustru. (Fleskum Herr. Sk., 12. Maj 19.) — Handsketilskærer Christian Valdemar Scheel. (Kbh. Sk., 11. Februar 19.) — Fyrbøder Gerdrum Jørgen William Hansen. (Kbh. Sk., 11. Maj 19.) — Detaillist Søren Sørensen. Odder. (Boisen, Odder, 12. Februar 19.) — Murermester Magnus Nielsen af Aarhus. (O.R.Sgf. Langballe, Aarhus, 11. Februar 19.) — Proprietær Peter Neergaard, Skovlunde. (O.R.Sgf. Brænning. (Kbh. Sk., 9. Februar 19.) — Husejer Morten Christensen af Nykjøbing F., og Hustru, f. Jørgensdatter. (Sgf. Toxværd, Nykjøbing F., 12.Maj 19.) — Rengøringskone Ingeborg Emilie Christiane Olsen, f. Nielsen. (Kbh. Sk., 12. Februar 19.) — Ane Kathrine Petersen, Læsø. (Læsø Birks Sk., 9. Februar 19.) — Retsvidne Carl Christian Nielsen af Næstved. (Sgf. Fester, Næstved, 11. Februar 19.) — Husejer, Kusk Hans Christian Olsen af Roskilde og Hustru, f. Nielsen. (Sgf. Nielsen, Roskilde, 11. Februar 19.) — Gæstgiver, Restaurator Svend Carl Lübker, Hammel. (Herredsfuldmægtig Fischer Jørgensen, Nakskov, 6. Februar 19.) — Købmand Johan Christian Lund, Odense. (Justitsraad Madsen, Odense, 12. Februar 19.) — Skrædermester Anders Peter Bentzen. (O.R.Sgf. Brænning Charlottenlund, 11. Februar 19.) — Støberiarbejdsmand Chr. Jensen Christensen og Hustru, f. Nielsen. (Nykjøbing Mors Købstads Sk., 11. Februar 19.) —

Likvidation: Akts. 3-m. Skonnert „Ebenezer". (T. K. Jensen, Aalborg, inden 1. Juni 19.) —

Overordentlige Foranstaltninger.

Tælling af Frøbeholdninger.

Ved en den 16. November udstedt Bekendtgørelse er det paabudt enhver Handlende (Grossist, Detaillist, Frøhandler o. s. v.), Brugsforening, Indkøbsforening, Andelsforening eller -forretning, enhver Fabriksvirksomhed, enhver Jordbruger (saavel Landmænd som Handelsgartnere), jfr. dog Bestemmelsen i nærværende Paragrafs 2. Stykke, samt enhver anden, herunder Vognmænd og andre Hesteholdere, som har Beholdning af nogen af de i § 5 nævnte Arter af Frø, at give Indberetning om Størrelsen af saadan Beholdning pr. Lørdag Aften den 16. November 1918, hvad enten Beholdningen findes paa den paagældendes Lager, paa indenlandsk Jernbane eller Jernbanestation, i dansk Havn eller i Skib i Fart mellem danske Havne, eller som maatte være anbragt paa en hvilken som helst anden Maade. Frø, der paa ovennævnte Tidspunkt er under Vejs med Jernbane eller Skib, skal opgives af Afsenderen, jfr. dog Bestemmelsen i nærværende Paragrafs 2. Stykke.

Frø, som Jordbrugere har avlet efter Kontrakt med Handelsfirma, Andels- eller Indkøbsforening eller lignende, skal opgives af Aftageren, selv om Frøet ikke er leveret. I alle andre Tilfælde skal Jordbrugere selv direkte indsende Indberetning.

Det maa saa nøje som muligt paases, at ingen Beholdning unddrages Indberetning, ligesom det maa søges undgaaet, at et Parti opgives fra mere end een Side.

Indberetningen skal omfatte *alt Frø* saavel af Høst 1918 som af tidligere Aars Høst, og saavel af indenlandsk som af udenlandsk Avl. For saa vidt Frø henligger i Københavns Frihavn under fremmed Beslaglæggelse, men købt af dansk Firma, skal dette udtrykkeligt angives.

Frø, for hvilket Justitsministeriets Udførselstilladelse foreligger, og som ventes udført indenfor den i Udførselstilladelsen givne Tidsfrist, skal *ikke* opgives, hvorimod udførselstilladt Frø skal opgives, hvis det ikke ventes udført indenfor nævnte Tidsfrist. Frø, der er solgt til udenlandske Firmaer, men endnu ikke udførselstilladt, skal opgives med udtrykkelig Tilføjelse desangaaende.

Mængden skal angives i hele Kilogram for hver Frøsort for sig. Ved Opgivelse af Blandinger skal disses Hovedbestanddele anføres. Størrelsen af Frøpartier, der maatte henligge utærsket eller urenset, skal efter bedste Overbevisning opgives som svarende til almindelig god Handelsvare af samme Slags.

Indberetningen skal indsendes til Det administrerende Frøudvalg, Holmens Kanal 15, København K., inden 21. November.

De Frøsorter, der i Henhold til foranstaaende skal opgives, er følgende:

Draphavre, Fioringræs, Fløjlsgræs, Agerhejre, Blød Hejre, Hundegræs, Kamgræs, Almindelig (Engelsk) Rajgræs, Italiensk Rajgræs, Almindelig Rapgræs, Eng-Rapgræs, Eng-Rævehale, Eng-Svingel, Stivbladet Svingel, Timothe, Andet Græsfrø og Blandinger af flere Slags Græsfrø ialt, Blandinger af Græsfrø og Kløverfrø ialt; — Rødkløver, Alsike-Kløver, Hvidkløver, Kællingetand, Lucerne, Rundbælg, Humle-Sneglebælg (Guldkløver); gule Markærter (Kogeærter), graa eller blaa Ærter (Foderærter), Vikker, Hestebønner, Lupiner; — Cikorie, hvide eller gule Gulerødder, røde Mark- og Havegulerødder, Driv-Karotter, Kaalroer (til Markbrug), Spise Kaalroer, Knudekaal (Glas-Kaalroe, Overjordisk Kaalroe), Runkelroer, Fodersukkerroer, Sukkerroer, Turnips (til Markbrug), Spise-Turnips (Majroer); — Kommen; — Driv-Agurker, Frilands-Agurker, Bladbeder, Stangbønner, Krybbønner, Dild, Græskar, Blomkaal, Grønkaal, Hvidkaal, Rosenkaal, Rødkaal, Savoykaal, Spidskaal, Karse, Kørvel, Løg (Frø), Meloner, Pastinak, Kruspersille, Rodpersille, Porre, Rabarber, Frilands-Radiser, Driv-Radiser, Vinter-Rædiker, Rødbeder, Salat, Knold-Selleri, Blad-Selleri, Skorzonerrødder, Spinat, Timian, Tobak, Tomater, Marrow-Ærter, Skal-Ærter, Sukker-Ærter, Andet Havefrø ialt.

Pengemarkedet.

København Vekselkurser.

København	15. Nov. Kr.	Ø	16. Nov. Kr.	Ø.
Stockholm Sv. Kr. a vista	105	20	105	00
KristianiaNorsk.Kr.a vis.	102	75	102	60
Hamborg Rigsmk. a vista*	51	50	53	50
— 10 d. d.**	—	—	—	—
— 8/md.**	—	—	—	—
London Lst. a vista*	17	82	17	85
— 10 d. d.**	—	—	—	—
— 8/md.**	—	—	—	—
Paris: francs a vista	69	25	69	25
Antwerpen: frcs. a vista*	—	—	—	—
Zürich Schw.frcs. a vista	76	00	75	75
Amsterdam: fl. a vista*	156	75	156	50
Petrograd: Rubler a vista*	—	—	—	—
Helsingfors: Finske Mark a vista*	45	00	46	00
Wien: Østerr. Kr.a vista*	29	00	30	00
New-York: Doll. a vista*	3	75	3	76
— 8 D. S.	—	—	—	—
Nationalbanks Diskonto	5	%	5	%
Privat Diskonto	5 à 6½		5 à 6½	

Stockholms Vekselkurser.

Sveriges Rigsbank noterer a vista:

	15. Nov. Kr.	Ø.	16. Nov. Kr.	Ø.
London	16	98	17	03
Berlin	48	50	50	00
Paris	65	75	65	75
Schweitz	72	00	72	00
Amsterdam	149	00	149	00
København	95	50	95	50
Christiania	98	00	98	00
Washington	361	00	361	00
Helsingfors	42	50	44	00
Petrograd	—	—	—	
Wien	27	50	28	00

Norske Sedler 96.00: Danske 94.00.

Berlins Vekselkurser.

Telegrafisk Udbetaling.

		15. Nov. Mk.	16 Nov. Mk.
New-York	Køber	—	—
	Sælger	—	—
Holland	Køber	280	280
	Sælger	280½	280½
Danmark	Køber	176½	176½
	Sælger	177	177
Sverige	Køber	192¼	192¼
	Sælger	192¾	192¾
Norge	Køber	177¾	177¾
	Sælger	178¼	178¼
Schweitz	Køber	136¾	136¾
	Sælger	137	137
Østrig-Ungarn	Køber	5520	5520
	Sælger	5530	5530
Helsingfors	Køber	78¼	78¼
	Sælger	78¾	78¾

Paris Børs.

Paris, 14. Nov.	Dagsk.	F. K.
3 pCt. Franske Rentes	62,40	62,00
4 pCt. Italienske Rente	—	—

Londons Børs.

London, 15. Nov.	Dagsk.	F. K.
2½ % Consols	59½	59¾
Pladsdiskonto	3 17/32	3 17/32
Sølv	48¾	48¾

Varemarkedet.

Korn.

London, 15. November. (Begyndelsesberetning.) Hvede, rolig. Majs, rolig.

Flæsk.

København, 16 Nov. Fællesnoteringen af Svin. Københavns Flæskehal.

Der tilførtes 1282 Stk., deraf overhængende 0.

Textil.

Liverpool, 15. November. Bomuldsberetning. Indført 43,400 Bll., deraf amerikansk 33,200 Bll. Solgt 1000 Bll. Amerik. Middl. 22¼.

Manchester 15. Nov.	Dagsk.	F. K.
Garn		
30 r. Water twist kurant Kval. (Hindley)	48	52
Tejer		
Printers 31 r. 125 Yards 17 × 17	90	92,6

Metaller.

London, 15. Nov.		Dagsk.	F. K
Kobber Standard	pr. Kasse	122	122
— —	- 3 Mdr.	122	122
Tin —	- Kasse	325	327
— —	- 3 Md.	310	315
Bly udenlandsk	loco	29½nom.	29½nom
— —	pr. 3 Mdr.	29½	29½
Zink —	Ank.	—	—
— —	Afsk.	—	

Bekendtgørelser.

N* 591811186½ — 2 B.

Chr. 591811196½. — 2. B.

C.·. F.·. S.·. 591811187 ⊿ R. B.

V. EGENFELDT-NIELSEN
A/S Rederiet Quarto
Rederi og Befragtning. Køb og Salg af Skibe.
Telf. 12030. Holmens Kanal 5, København. Telegr.-Adr. Quarto.

Forlystelser.

Udstilling
af
Engelske Sortkunstblade
og Punkterstik.
H. Hvenegaard,
(Winkel & Magnussens Kunsthandel)
Højbroplads 7.
Tlf. 9602.
Illustreret Katalog Pris 1 Kr.

Forbud

mod Salg af Vaaben, Ammunition og Sprængstoffer samt mod, at civile Personer bærer Vaaben, gældende i København, Frederiksberg Birk, Københavns Amts nordre og søndre Birk samt Amager Birk.

I Henhold til Lov 11. Februar 1863 § 9 og Lov af 4. Februar 1871 § 7 forbydes herved fra Dags Dato at regne og indtil videre ethvert Salg af Vaaben, Ammunition og Sprængstoffer til andre Personer, end dem, der kan forevise en skriftlig Tilladelse fra Politiet, hvorhos det forbydes, at civile Personer bærer Vaaben skjult eller aabenlyst.

Overtrædelse af Forbudet medfører Straf af Bøder indtil 200 Kr. eller af simpelt Fængsel indtil een Maaned.

Københavns, Frederiksberg Birks, Københavns Amts nordre og søndre Birks samt Amager Birks Politikamre, den 12. November 1918.

Th. Dybdal. Gad. Valeur. Finsen. Øllgaard,

HANDELS & KONTORIST FORENINGEN

Onsdag den 20. Novbr. 1918 Kl. 7½ pr.: Foredrag af **Hr. Dr. phil. A. Fraenkel: „Om Truster".**

Foredraget fortsættes Onsdag d. 27. Novbr.

Lørdag den 30. Novbr. 1918 Kl. 7 pr. afholdes den aarlige

Stiftelsesmiddag.

Billetter a 20 Kr. pr. Kuvert incl. Vin faas hos Tjeneren. Salget slutter Mandag Aften d. 25. ds.

Den 30. Novbr. lukkes Foreningens Restaurationslokaler i Stueetagen Kl. 4. De øvrige Lokaler Kl. 6 for Ikke-Deltagere i Middagen

I Alexandersalen genoptages Musiken **Tirsdag fra Kl. 7—11** og **Lørdag fra Kl. 8—12,** samt efter manges Ønske ogsaa fremtidig Søndag fra **Kl. 4—6** og **7—11** fra **Søndag den 17. ds. at regne.**

Bekendtgørelse.

Fra d. 17. d. Md. er Indbetalingskursen for Postanvisninger til Tyskland fastsat til:

100 Mark = 57 Kr.

Generaldirektoratet for Postvæsenet, den 16. November 1918.

Som Indehaver af Firmaet C. Rafns Fabrikers Oplag, København, søger jeg Repræsentation for en Fabrik (eller anden Forretning), hvis Fabrikata skal afsættes til Urtekræmmere eller Kolonialvarehandlende i København. Lagerplads haves. Ligeledes Rejsende for Landet paa Sjælland.
Tilbud sendes under Oplagets Adresse: Kompagnistræde 22, København.
Aalborg, i November 1918.
Sofus Raaen.

Generalforsamlinger.

Aktieselskabet

De danske Spritfabriker.

En overordentlig Generalforsamling afholdes Torsdag den 5. December d. A., Kl. 3¼, i Børsens Generalforsamlingslokaler med følgende Dagsorden:

1. Forslag til Ændring af Lovenes § 1.
2. Forslag til Ændring af Lovenes § 3.
3. Forslag om Bemyndigelse for Bestyrelsen til at udvide Selskabets Aktiekapital.
4. Forslag fra Bestyrelsen om Ændring i Selskabets Pensionsordning.

Dagsordenen og de deri ommeldte Forslag henligger til Eftersyn paa Selskabets Kontor, 11. Amagertorv, hvor ogsaa Adgangskort og Stemmesedler udleveres i Overensstemmelse med Lovenes § 13.

Til Vedtagelse af de under 1.—3. nævnte Forslag kræves kvalificeret Majoritet i Overensstemmelse med Lovenes § 17.

Bestyrelsen for
Aktieselskabet
De danske Spritfabriker.

Grundejendomme.

Harrestrup gaard

ved Skovlunde er med fuld Besætning, bestaaende af 3 Heste, 1 Føl, 14 Kreaturer, som skal kælve til Foraaret, alt Avlsinventar i komplet Stand med moderne Maskiner m. v., til Salg. Ejendommen har herskabelig Beboelse. Arealet er ca. 32 Td Land. Alt indbjerget Afgrøde forefindes. Købesum 75,000 Kr. Nærmere ved Henv. til Sagfører **R. N. Rasmussen,** Stormgade 20.

Stor Villa paa Strandvejen

med henrivende Udsigt over Sundet mellem Charlottenlund og Skovshoved, Hjørnevilla, grundet paa Dødsfald **straks til Salg.**

Fuldt monteret — 7 Værelser og stor Hall. Elegant monteret, flisebeklædt Badeværelse med Toiletværelse m. koldt og varmt Vand. Centralvarme overalt. Meget moderne. Staldbygning til 2 à 4 Heste, Automobilgarage og Vognport. Villaen er meget elegant møbleret og med større Malerisamling.

Pris for Indbo og Malerier Kr. 200,000. Kan faas til Indflytning straks. Større kontant Udbetaling forlanges. Bill. mrk. 9564 modtager **De Forenede Annoncebureauer,** Frederiksberggade 25.

SAGFØRERE - ADVOKATER

Solicitors — Rechtsanwälte — Avocats

Danmark.

Aalborg.
Sagf. Bundgaard, Aalb.
Incassoforretning.

Sagfører Vilhelm Mørch,
Handelsincasso i Nordjylland.
Hurtig Afregning.

B. Rafn og Cortes.
Handels-Incasso og Søretssager.

Aalborg. — Nørre-Sundby:
O. R. Sagf. Sven Melson.
Incasso for Nordjylland.
Telefon 3067.

Aarhus.
Sagfører K. L. Jørgensen & Overretssagfører E. Jølver,
Handelsincasso.

Sagførerfirmaet Christensen & Jensen.
Handelsinkasso og Søretssager.

Sagfører Krag-Møller,
Aarhus.

Sagfører
NIELS SØRENSEN
Skolegade 20, Aarhus.
Incassation over hele Jylland.

Sagfører Jacob Brandt
(O. R. Sagf. Rud. Schwenns Eftflg.).

Assens.
Sagfører C. Hansen, Assens.

Bogense.
Sagfører Theill, Bogense.
Energisk og billig Incasso overalt paa Fyn.
Reference: Bogense Bank.

Brønderslev. (Børglum Herred).
Overretssagfører cand. jur. **V. Selchau.**
Paalidelig Incassation.

Esbjerg.
Brasch & Jæger. Filial: Bramminge.
Sagfører **H. Hvedstrup,** Esbjerg.

Fredensborg.
Sagfører Linde.
Incasso- og Oplysningsforr. Telf. 35

Frederikshavn.
O. R. **Sagf. L. Larsen.** Incasso.
Sagfører H. P. Poulsen.
Incassoforretning.

Frederikssund.
Overretssagfører Nøkkentved
Inkassoforretn. Tlf. 14.

Frederiksværk. (Se Helsinge).

Haslev.
Sagfører Ehlers Damgaard.

Helsinge.
H. Mar. Nielsen,
Sagfører i Helsinge.

Hillerød.
Overretssagfører Raaschou
Tlf. 195 & 558.

Hobro.
Rud. Buemann, Sagfører, Hobro.

Holbæk.
Sagfører **Volmer Lind,**
Holbæk. Telefon 96.

Overretssagfører **W. Werner.**
Incassoforretning.

Holstebro.
Sagførerne
P. BAADSGAARD BRUUN,
Direktør i Holstebro Bank,
& JUL. NORDESTGAARD.
Handelsincasso.

Sagfører Fr. M. Boyhus,
Specielt: Inkasso for Jylland.

Overretssagfører **C. Wium,**
Inkassoforretning for Jylland.

Horsens.
Lauritz Nielsen,
Overretssagfører.
Inkassationer, Retssager,
sp. Handelssager.

Kolding.
Sagfører Svend Eriksen.
Handelsincassationer.

Kolding: Sagf. **Niels Hove.**
Handelsincassationer. Telef. 546.

Overretssagfører Chr. Karnov,
Kolding.

Køge.
Sagf. C. Frederiksen, Tlf. 40.

Alfred Sørensen, Køge. Telf. 9

Sagfører Juulsgaard, Køge. Tf. 151

Lemvig.
Incasso **Sagfører Orla Buhl** Tlf. Nr. 50.
& Overretssagf. A. Rask Pedersen

Maribo.
Maribo.
Overretssagfører Karl Kjær

Nakskov.
Sagfører **Lyngaae.** Telef. 255.

Nibe.
Overretssagfører Kofoed.
Incassoforretning.

Nyborg.
Sagfører L. Wass.
Handelsinkasso.

Nykøbing, Jylland.
Sagfører Niels Ovesen.
Incassoforretn. for det nordvestl. Jylland.

Sagfører
Axel Tønnesen,
Nykøbing, Jylland.
Handelsinkassationer. Tlf. 82.

Nykøbing, Sjælland.
Sagførerne
Borre og Jakob Jensen.
Telf. 27.

Odense.
Odense — Handelsincasso.
V. Frandsen, V. Krarup,
Overretssagførere.
Justitsraad **E. Krarups** Efterflg.

A. P. Henriksen Telf. 482 1707
Energisk og hurtig Incasso.
At faa Dækning først kræver Diskretion. Derfor oplyser jeg ikke til Bureauer.

Overretssagfører **Staun.** Inkasso.
Agentur for „Den danske Landmandsbank"s Hypothekafdeling.

Randers.
Overretssagførerne
BUHL & JACOBY,
Randers.
(Brevadresse: Buhl & Jacoby.)

Sagfører **J. C. Jensen**
og
Overretssagf. **R. B. Christiansen.**

Overretssagf. H. W. Langballe & Sagfører H. Andersen.

Ringsted.
Sagf. J. Chr. M. Assing,
Ringsted. Telefon 40.

Niels Svendsen,
Sagfører,
Telef. 82.

Rønne.
Overretssagf. Alfred Olsen.
Incasso for Bornholm.

Skive.
Sagfører Bøttern, Skive,
Inkassoforretning for hele Jylland.
Energisk Ekspedition. — Afregning straks

Skive.
E. Borch-Jacobsen og C. V. Borch-Jacobsen,
Overretssagførere.
Handelsincasso. Hurtig Afregning

Slagelse.
Underretssagfører Fred. Dreyer,
bekendt solid Incassationsforretning.

Sagfører **Carl Hansen, Slagelse**
Energisk Incasso. Øjeblikkelig Afregning.

Sagfører
Ruus, Slagelse,
Handelsinkassationer.

Sorø.
Sagfører **Jørgen Ehlers, Sorø**

Sagfører Gustav Rasmussen.
Bankdirektør. Repr. for Købmst. Opld.

Stubbekjøbing.
Sagfører O. D. Trap.

Thisted.
Sagfører
Yde-Poulsen
Handelsincasso Nordvestjylland

Sagfører A. Gades Eftf.
Aage Hagested,
cand. jur., Sagfører.
Thisted.

Varde.
OLDAGER & LYSTER
Sagfører
Energisk Incasso.
Konfidentielt: Soliditetsoplysninger.
Varde Tlf. 32. Grindsted Tlf. 47

Vejle.
Sagfører Johs. Schiødt,
Vejle.
Inkassationer. Stort Lokalkendskab.

Sagfører E. Teller, Vejle.

Vordingborg.
Sagfører L. C. Nielsen.
Incassoforretning for Sydsjælland.
Energisk Inddrivelse. — Afregning straks

Island.

Sveinn Bjørnsson.
Overretssagfører.
Reykjavik. Telegr.-Adr.: Isbjørn

Udbytte-Udbetalinger

Aktieselskabet
De Forenede Gummi- & Luftringefabrikker
(Schiønning & Arvé).

Udbyttet for 1918 udbetales i Den danske Landmandsbank, Holmens Kanal 12—14.

Bestyrelsen.

Undervisning.

Brdr. Påhlmanns
Handels-Akademi og Skrive-Institut,
Stormgade 6. Tlf. Byen 3900.

Nye Elever modtages til enhver Tid.
Forlang Program.
Aftenhold i flere Fag. Bestyreren træffes hver Søndag fra 12—3 samt Mandag Onsdag og Fredag Aften 5—9.

Falbydelser.

Gravenstener!

Allerfineste og røde Pigeon a 60 Øre, andre Sorter fine Pigeon, Signe Tillisch Filippa og flere andre fine Sorter Spiseæbler a 50 Øre. Blenheim orange, holdbare, a 45 Øre. Sure Madæbler, extra til Æblekage, a 30 Øre osv., pr. ½ Kg | saalænge Forraad haves pr. Efterkrav. Reel Behandling, Kurveemballage tages Retur til fuld Betaling hos Gartner **N. Larsen,** Lundby pr. Tjæreby.

Kalender 1919

med Dag- og Ugeblokke leveres i smukkeste Udførelser fra
I. V. Reves Fabriker A/S.,
Vodroffsvej 26, København V.
Tlf. 9862 og 63.

Kalenderblokke,

Dagblokke i Størrelser 16×11 cm. og 6×10 cm. tilbydes til Salg fra
I. V. Reves Fabriker A/S,
Vodroffsvej 26, København V.
Tlf. 9862 og 63.

Kopimaskine,

Soenneckens Fabrikat, kun lidt brugt, er til Salg. Olsen, Havnegade 7, 2. Sal.

Ledige Tjenester.

Brændselsoljer.

En yngre Mand, særlig fortrolig med Forretninger i Brændselsoljer, søges af et herværende Firma. Bill. mrk. 8976 bedes indl. paa »Børsen«s Kontor.

Manager or Chartering Clerk.

Som Leder af den danske Befragtningsafdeling i større udenlandsk Firma søges førsteklasses Kraft, godt kendt med danske Rederier, og med udstrakt Erfaring, særlig indenfor Trælastbefragtning.

Vedkommende maa ligeledes være fortrolig med Rederi-Forretning, derunder time-chartered Skibe. Eventuelle Henvendelser vil blive behandlede med absolut Diskretion. Billet mrk. 8982 modtager „Børsen" inden 20. November.

Herværende stort Aktieselskab søger en Dame, absolut perfekt i dansk og engelsk Stenografi og Maskinskrivning. Pladsen kan tiltrædes med det samme. — Billet mrk. 8986 modtager „Børsen".

Bankkasserer.

Yngre Bankmand, som er fortrolig med alt i en Provinsbank foretaldende Arbejde, kan taa Plads i en nyere Bank paa Sjælland 1. Januar eller tidligere.

Billet mrk. 964 med Opgivelse af Gagefordring og øvrige Oplysninger modtager Bladets Kontor.

Correspondent.

En dygtig Dame, perfekt i engelsk og tysk Correspondance samt Maskinskrivning, kan straks faa Plads paa et herværende Handelskontor. Billet mrk. 978 modtager Bladets Kontor.

Plads søges.

Bankassistent.

Som saadan søger en ung Mand med 2½ Aars Uddannelse i Provinsbank Plads.

Billet mrk. 27 modt. »Børsen«.

En Premierløjtnant, 29 Aar gammel med fast Ophold i Kjøbenhavn, der har en Del Tid til egen Disposition, søger Ekstraarbejde ved Revision, Beregning eller som Sekretær e. l.

Tilbud bedes sendt til „Børsen" under Mrk. „L. W. 8983".

Udgivet af et Aktieselskab.
Redaktion:
H. Green (ansvarlig) og *H. Stein.*
Trykt hos O. C. Olsen & Co., København.

TEKNISK BIBLIOTEK
Danmarks tekniske Højskole

4.

BT 16-12-1918

Acharnerne.

Har Aristofanes forudset Verdenskrigen for 2343 Aar siden?

Et dansk Forlag reklamerer i disse Dage med en ny Udgave af „Acharnerne", et af Aristofanes' vittigste Skuespil, med følgende Ord:

„Acharnerne" er skrevet 425 f. Kr. og er et Indlæg for Fredssagen. Nu vil jeg naturligvis ikke sætte Forlaget i Gabestokken. Der er nemlig ofret meget paa Bogen; og da den i illustreret Udgave koster 35 Kr. og kun er trykt i 150 Eksemplarer, kan der jo ikke ske store Ulykker. Det kan højst gaa ud over 150 Haussister!

For den Sags Skyld kunde jeg altsaa godt tie stille! Men jeg synes, jeg skylder Aristofanes at rykke ham til Undsætning og forhindre, at man gør den gamle, græske Ulv til et Paaskelam.

Aristofanes!! og Fredssagen! Kender De Aristofanes — kære Læser? Nej — hvem gaar til daglig og husker 2000 Aar tilbage i Tiden! Men jeg, Mr. Pickles, har igaar undersøgt hans Efterladenskaber i det store kgl. Bibliotek, og jeg maa sige, at hvad jeg læste, havde absolut intet med Fredssagen at gøre.

Jeg skal blot nævne et Eksempel: Der levede i de Dage en Særling i Athen, en gammel Original, der ligesom Filosoffen fra Magstræde troede, at man kunde forbedre Menneskene. Sokrates hed han.

Han samlede Athens unge Studenter om sig og lærte dem en Mængde Talemaader, hvormed de kunde gøre Sort til Hvidt og „Sort paa Hvidt" til „Basta"; fra ham stammer ogsaa Frasen „at dø i Skønhed".

En gammel Hædersmand uden Føling med det praktiske Liv.

Og denne Mand tog Aristofanes nu under sin Behandling i et Skuespil, som han kaldte „Skyerne", og haanede og spottede og drillede ham saa ubarmhjertigt, at man har paastaaet, at det var derfor Sokrates drak Skarntydesaften.

Et andet Eksempel:

Euripides var en Digter, som svarede til en Mellemting af Henrik Ibsen og Bjørnstjerne Bjørnson, altsaa en Slags Sigurd Ibsen. Denne Digter gjorde Aristofanes fuldkommen latterlig ved at citere alle hans tragiske Vers med følgende Omkvæd „— og satte Limpotten til!" Prøv at citere en af vore nulevende Lyrikeres Vers med det Omkvæd, saa forstaar man, hvad Euripides har døjet!

Aristofanes var kort sagt en højst ubehagelig og krigslysten Herre, hvem intet var ukrænkeligt (jvfr. f. Eks. Anton Melbye), og han døbtes af sine Fjender „Arrigstofanes".

Og denne Mand skal nu gøres til Freds-Apostel!

Ja — jeg, Mr. Pickles, vasker i alt Fald mine Hænder.

Mr. Pickles.

P. S. Kan det ikke tænkes, at Forlaget har forvekslet ham med Bertha v. Suttner? Man kan dog let tage fejl af et Par Navne!

Monumentet, der bør rejses.

Det glæder os at se, at det Monument for dræbte danske Sømænd, som B. T. længe alene har maattet kæmpe for at faa rejst, nu ogsaa begynder at vinde Tilhængere i den øvrige Presse.

Saaledes skriver „Politiken" imorges paa meget fremskudt Plads: „Nationen i sin Helhed burde samle sig i Mindet om disse vore Helte, vore eneste Helte under Verdenskrigen. Vilde det være urimeligt, om vi i et Land, hvor vi ikke er karrige med Statuer og Mindestene, rejste en jævn Mindesten ved Havnen og i den indskrev Navnene paa disse Hundreder af danske Sømænd, der ofrede deres Liv for os".

— — —

Vi kan i Hovedsagen ganske tiltræde Tanken, men lad os blot ikke i vor demokratiske Snobbethed faa det altfor jævnt igen!

Den berygtede Sovekammertyv arbejder.

Et Smykketyveri hos Enkefru Simon i Frederiksberggade.

Kvarteret omkring Frederiksborggade har i den senere Tid været hjemsøgt af en Forbryder, hvis Fremgangsmaade i Enkelthederne minder om den berygtede Sovekammertyv, der opererede for et Par Aar siden.

Han lister sig ganske stille op i den Lejlighed, han har udvalgt sig — ganske uden Hensyn til, om der er Mennesker i den eller ikke. — Han gennemsøger alle Gemmer og tager alt, hvad han har Brug for. Hvis han bliver forstyrret i sit Arbejde, retter han en elektrisk Lommelampe og en Revolver mod Forstyrreren.

Kommer han op i en Lejlighed, hvor ingen er hjemme, aflaaser han Entré og Køkkendør og stopper Papir i Nøglehullerne, hvorved han garderer sig mod pludselig Overrumpling. Denne sidste Fremgangsmaade anvendte han bl. a. forleden Aften hos Enkefru Simon i Frederiksberggade 23.

Da Familien kom hjem, kunde man ikke faa Entrédøren lukket op — Nøglehullet var fuldstændig udfyldt med Papir.

Derimod hørte man en Person forsvinde ad Køkkentrappen.

Da man endelig langt om længe kom ind, viste det sig, at den frække Tyv havde stjaalet en Del Smykker, der havde ligget i et Smykkeskrin.

Politiet blev underrettet. Ejendommen blev gennemsøgt, men Forbryderen var sporløst forsvunden.

En Urforretning i Torvegade plyndret inat.

Tyvene har knust Ruden med en Sten, og stjaalet for flere Tusinde Kroner Guld- og Sølvure.

Sidste Nat har der fundet et dristigt Tyveri Sted hos Uhrmager Hansen i Torvegade Nr. 26. Tyvene har benyttet den Fremgangsmaade, der i de senere Aar er blevet ret almindelig, at knuse Ruden med en stor Sten og derefter holde sig i Ro indtil videre for at blive klar over, om Rabalderet er hørt af nogen. Der var ingen der hørte Ruden blive knust i Uhrmager Hansens Forretning, og Tyvene har derefter listet sig hen til Butiken, hvor de har haft rig Lejlighed til at stjæle en Mængde kostbare Guld- og Sølvuhre. Da Hr. Hansen kom til Forretningen og saa, hvad der var sket, underrettede han naturligvis straks Politiet, der har paabegyndt en Undersøgelse paa Stedet samtidig med aat Hr. Hansene er gaaet i Lag med at opgøre, hvormeget der er stjaalet. Saavidt man i Øjeblikket kan se, er Tyvenes Udbytte blevet flere Tusinde Kr.

Saxo.

Den bulgarske Sproglærer som Mirakeldoktor

I Bladenes Annoncespalter vil man ofte være stødt paa en ejendommelig Annonce, hvori en Mand tilbyder grundigt og varigt og ved faa, lette, diskrete Behandlinger at fjerne skadelige Lyster og Tilbøjeligheder, saasom Alkoholisme, Nervøsitet, Livslede, Glemsomhed, daarligt Humør, Had og andre slemme Ting, og hos Børn paatog han sig at udrydde Løgnagtighed, Dovenskab, Ulydighed m. m.

Denne Menneskehedens Velgører viste sig — da Sundhedsautoriteterne gav sig til at undersøge Sagen — at være en bulgarsk Sproglærer, boende paa Frederiksberg. Han havde faaet ikke saa faa Klienter, som han behandlede ved Hjælp af Magnetisme og Hypnotisme, og han paastod bestemt, at han havde trollet adskilligt Djævelskab ud af dem.

En ung Levemand hørte til hans faste Klientel. Han vilde gerne kureres for en uheldig Egenskab, der gav sig det mærkelige Udslag, at han ikke kunde faa anden fast Føde ned end Whisky og Sodavand — lidt mere af det første, lidt mindre af det sidste.

Det var lige noget for Bulgareren. Han hypnotiserede Palmeløget, til Øjnene stod stive i Hovedet paa ham, men til Trods for, at Kunden à Conto udbetalte 50 Kr. for at de okkulte Magter kunde blive lidt mere vaagne, tabte han aldeles ikke Lysten til at krumme Armen. Tvertimod. I Reglen maatte han efter Behandlingen skyndsomst hen og berolige Nerverne ved en ekstra stærk Opstrammer.

— Aanderne vil ikke rigtig virke, sagde Sproglæreren. De forlanger et yderligere Forskud paa 40 Kroner.

Men saa tabte den unge Mand Troen paa Taalmodigheden og gik til Politiet.

Nu har Hypnotisøren faaet en Advarsel. Forhaabentlig modvirker den bedre end Hypnotismen og Aanderne hans skadelige Lyster og Tilbøjeligheder til at lave Svindel og Humbug.

Sylen.

Røre om Øresunds-Tunnelen.

Projektets Fader udtaler sig om de svenske Indvendinger.

Den 28. Januar 1914 indgav Ingeniør H. Ohrt, Kjøbenhavn, og hans Slægtning, Ingeniør A. Qvistgaard, ved det svenske Väg- och Vattenbygnadskåren til den danske og den svenske Regering en Ansøgning om Koncession paa en elektrisk Tunnelbane fra Kjøbenhavn under Øresund til Malmø.

Igaar — den 15. December 1918 — meddeltes det, at de svenske Myndigheder var begyndt at kigge paa Sagerne.

Om 3—4 Aar kan det nok ventes, at den danske Regering vil have faaet sig sundet saa meget, at den ogsaa kan begynde at tænke over det.

I Anledning af, at der ganske uventet er bleven rørt ved Sagen i Sverige, har „Svenska Telegrambyrån" interviewet den svenske Generaldirektør, Hr. Granholm. Han udtalte sin Velvillie, men mener iøvrigt, at der for Tiden ikke kan være Tale om at begynde paa Gennemførelse af Projektet.

Et Interview med Idéens Fader.

— Er De enig med Hr. Granholm i denne Betragtning? spurgte vi igaar Ingeniør Ohrt.

— Nej, paa ingen Maade. Nu er det netop Tiden til at begynde. Det første, der skal gøres er, at der skal nedsættes en fælles dansk-svensk Kommission, og den kan dog særdeles godt arbejde, selv om Freden endnu ikke er undertegnet. En saadan Kommission arbejder som Regel ikke med Jernbanefart, saa Verden vil formodentlig være fuldstændig normal, naar den har afgivet Betænkning.

— Hvad siger de danske Myndigheder?

Officielt ved jeg intet som helst. Jeg bombarderer daglig Rigsdagsmændene og faar Tilslutning fra alle Partier, men der er blot ingen, der vil indbringe Forslaget. Stem-

me for det vil de alle. Og det skal nok tilsidst lykkes mig at faa det frem.

Hvor de 90 Millioner skal komme fra.

— Hvor faar De Pengene fra?

— Jeg er ganske klar over, at jeg ikke faar dem herhjemme, og jeg agter ikke at gøre Knæfald for nogen for at faa Kapital. I Begyndelsen af 1914 stod Sagerne saaledes at jeg fra et Bankierfirma i Paris havde Tilbud om de 90 Millioner, der skal bruges — ovenikøbet bad de mig, om jeg ikke heroppe kunde skaffe Anvendelse for 40 Millioner til. Men saa kom Krigen og ødelagde det hele.

— Og De tror, at Pengene nu igen kan skaffes?

— Ja, absolut

Det store Projekt. — Et Par Tal.

Vi har tidligere omtalt det store Tunnelprojekt. Her skal vi derfor kun ganske kort rekapitulere, hvad Planen — som de to Ingeniører har arbejdet paa i 10 Aar — gaar ud paa.

Banen skal udgaa fra Kjøbenhavns Hovedbanegaard; derfra maa den af Hensyn til de andre Baner gaa helt uden om Vigerslev, hvorefter den gaar syd om Frederiksholms Tegleværker langs Spærredæmningen over til Amager, hvor der bliver Station. Saa dukker Toget ned i den første Tunnel — under Drogden — gaar tværs over Saltholm og gaar atter ned under Flinterenden og op ved Limhamn i Skaane. Derfra kører man op til Stationen Hyllie og i en stor Bue ind til Malmø, hvor man en Mils Vej vil køre paa en Luftbane. Hele Strækningen er ca. 50 km og Turen skal gøres paa 1 Time. Banen, der er elektrisk, skal være dobbeltsporet, undtagen i Tunnellerne. Alene Tunnellerne, der tilsammen har en Længde af 14.4 km, er anslaaet til 54 Mill. Kr. Forarbejderne ligger fuldt færdige; de har kostet de to Ingeniører flere Tusinde Kroner. Efter Overslagene vil Banen kunne give et aarligt Overskud af 6 Millioner Kr. — altsaa rigeligt kunne forrente de 90 Millioner.

Bar.

Tommyerne i Julen.

Kære B. T.

Tror du ikke, at der var mange Familier, der vilde være glade for at invitere en Tommy hjem til sig Juleaften, til Glæde for sig selv og den engelske Soldat, som maa tilbringe Julen langt borte fra sine Kære. Jeg selv har tilbragt mangen Jul blandt fremmede Nationer, men intetsteds er jeg blevet modtaget bedre end i England. Jeg for min Part vilde sætte megen Pris paa at modtage en Repræsentant for Verdens tapreste Nation og største Gentlemen.

Ærbødigst
G. A.

Svar: Vi tror, Deres Forslag vil vinde mange begejstrede Tilhængere. Men mon ikke der fra Komiteens Side vil blive arrangeret en Fest for alle de engelske Soldater, der skal tilbringe Julen her i Landet?

— — —

En Ventesal paa Enghaveplads.

Kære B. T.

Da jeg som Sporvognsfarende kunde ønske, at denne Meddelelse maa gaa videre til Københavns Sporvejs-Selskab, beder jeg dig optage følgende:

Det var vel ikke Selskabet muligt at oprette en Ventesal paa Enghaveplads, da man undertiden maa vente paa Vognen til Trekronersgade baade 5, 6 og 7 Minuter.

Jeg tror, det vil glæde mange.

Paa Forhaand Tak for Optagelsen.
O. V. M. J. og mange andre.

Svar: Jo, vi vil hjertensgerne bringe denne Meddelelse videre i Haab om, at den vil hjælpe paa rette Sted. Og vi giver Forslaget vor bedste Anbefaling.

— — —

5 Malere.

Vil B. T. være saa venlig at sige mig, om følgende Malere er anerkendte Kunstnere: Frantz Lundbye, Frank, O. Preisler, Peder Møller og A. Krogh-Petersen? Jeg har nemlig været tilbudt Arbejder af nævnte Malere; men jeg synes Prisen er lidt rigelig, hvis ikke det er nogenlunde kendte Navne.

Svar: Vi kender ikke mere til de nævnte Kunstnere, end De. Men derfor kan det jo godt være opdukkende Genier.

— — —

Kære „B. T."!

Vær saa venlig i Deres fortrinlige nye „Brevkasse-Rubrik" at oplyse migi om hvordan et Manuskript til en Roman skal indsendes til et Forlag. Skal det være maskinskrevet — og maa der kun skrives paa enkelt Side?

Skal man i Forvejen anmelde, at man vil skrive en Roman, eller kan man blot med et Brev indsende den, naar den er færdig?

Imødeseende omgaaende nærmere Oplysninger tegner

Deres forb.
HVS. — daglig Læser.

Svar:

Nej, det er ikke nødvendigt, at Deres Manuskript er maskinskrevet, blot det er tydeligt, derimod maa det anbefales kun at skrive paa enkelt Side. De behøver ikke i Forvejen at anmelde, men kan blot indsende Mesterværket, naar det er færdigt. Held med det!

— — —

Til Frk. Else R.!

Vi skal med Fornøjelse optage Deres Digt „Sne", men skaf os først lidt af den Vare tilbage. Det vil virke underligt her midt i Regnvejret.

Under Dannebrog.

Marinen har i disse Dage udsendt sit sædvanlige Julehefte „Under Dannebrog", redigeret af Kaptajn H. Ewald.

Som de foregaaende Aar virker Heftet som en saltvandsfrisk Hilsen fra Søen, og en Mængde af vore kendte Marineofficerer har virket sammen til at gøre Heftet saa adspredende og fornøjeligt som muligt.

Efter god, gammel Skik ind'edes det med et Digt af Axel Juel „Fred paa Havet":

Du Skipper, der voved din Trøje,
du Sømand, der ondt maatte døje,
medens Døden hver en Stund var dig nær:
Var pansret dit Skib eller tjæret,
dit Mod være hædret og æret!
Vi hilser og takker dig her!

Blandt Bidragyderne findes Kommandør G. Holm, der fortæller om en Jul i Angmagsalik i længst forsvunden Tid; Kommandør Drechsel mindes sine første Togter til Søs; Viceadmiral Wandel fortæller et lille Minde „Bunkaarerne ud!" og Kontreadmiral Garde om en Tur med Isbryder gennem Troperne til Vladivostok.

UDKOMMEN:

Robinson Wilkins: Dødens Maskerade. **4 Kr.**

Blandt alle Kriminalfortællinger findes vanskeligt en med mere naarrejsende Handling end denne, hvis Intrige er konstrueret med næsten djævelsk Opfindsomhed. Spændingen holdes i Live fra først til sidst og selve Løsningen, der ofte virker mat, er det mest spændende af det hele. »Dødens Maskerade« vil blive Skyld i mange søvnløse Nætter. (Provinspressen.)

Hedevig Hjorth: Omkring Thorgerda. **3 Kr.**

En fin lille Bog, kvindelig Dyder som i Lyder. Det er den københavnske Ungdom, der fylder den — den vi betjenes af i Kontorerne møder i de friske Morgentimer paa Strøget og nikker til i Grøftekanterne Sommersøndagene i Byens Udkanter. En lille vemodig Kærlighedshistorie slynger sig som en yndefuld Arabesk gennem Skildringen af den By vi alle elsker. (B. T.)

Algot Rosberg: Amalthea. **2 Kr. 50 Ø.**

Emil Bønnelycke: Asfaltens Sange. **6 Kr. 50 Ø.**

Olaf Storm: Af Zira Zanahs Bog. **1 Kr. 50 Ø.**

Hermann Henrichsen: Dronningens Ven. **2 Kr. 50 Ø.**

Chr. Thøyer: En artig Historie. **3 Kr. 50 Ø.**

Aage Brodersen: Erna Meinert. **3 Kr.**

Faas i alle Boglader.

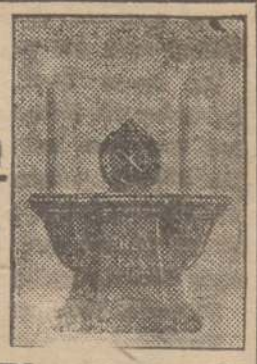
NORDISKE FORFATTERES FORLAG.

Julen 1918

Fredsstagen

bør tændes i alle Hjem.

Pris 3 Kr. (uden Lys).



Ove C. Bjerregaard,
Gl. Kongevej 1. Tlf. 10127.

Overordentlige Foranstaltninger.

Sygarn.

Ved en af Indenrigsministeriet udstedt Bekendtgørelse er Maksimalprisen for Detailsalg til Forbrugere af Sygarn fastsat saaledes:

70 Øre pr. Rulle à 500 Yards,
40 Øre pr. Rulle à 200 Yards og
12 Øre pr. Vindsel af Stjernegarn (Traad oplagt paa Stjernevindsler).

Ved Detailsalg af „Bjørnetraad", Numrene 1—8 incl., er Maksimalprisen følgende:

75 Øre pr. Rulle à 200 Yards, og
1 Kr. 50 Øre pr. Rulle à 400 Yards.

Carl Fischers Kaniner.

Den lille, morsomme Revusanger Carl Fischer er en lykkelig Mand. Han har en Motorcykle og et helt Stutteri af Kaniner — samt et Sommerhus paa Amager.

Motorcyklen kan han ikke bruge, fordi han ingen Benzin har, men alligevel kan han ikke undvære den lille Morgentur ud til Kaninerne i Sommerhuset.

Han plejer hver Morgen at ligge paa Knæ foran Buret, mens han indgaaende studerer Kaninernes Næse- og Kæbebevægelser.

Enhver, der har set en Kanin, kan ikke lade være med at more sig over dette Dyrs følsomme Bevægelser med den ejendommelige Næse. Dyret kan sidde saa stille som en udstoppet Kollega og glo dumt ud i Luften — men Næsen mimrer op og ned i en Uafladelighed.

Og Enhver, der har set Carl Fischer, morer sig over hans stillestaaende flegmatiske Komik, i hvilken Næsen og Munden spiller en fremtrædende Rolle.

Der er ingen Tvivl om, at det er Kaninerne i Sommerhuset, der har haft Indflydelse paa hans Udvikling, og hans Interesse for den højere Kaninavl vil derfor være forstaaelig.

Men igaar, da Carl Fischer laa paa Knæ foran Buret for at fortsætte sine Studier og for at se, om de herlige Dyr var fede nok til Slagtning, gjorde han den ubehagelige Opdagelse, at Buret var tomt. En eller anden uforskammet Person har fattet Kærlighed til Dyrene — og da han aabenbart har været af den Mening, det var Synd, at Fischer hver Morgen laa paa Knæ og gjorde Nar ad de værgeløse Dyr, har han taget dem med hjem.

Hr. Fischers Ansigtsudtryk vil herefter blive præget af det Uheld, han har været ude for.

Fut.

Ingen Boksekamp 2. Juledag.

Dick Nelson har haft den Sorg at miste sin lille Datter, der er død af Difteritis.

Den til 2. Juledag projekterede Boksekamp Dick Nelson—Ekeroth, er i den Anledning udsat indtil videre.

Den hemmelighedsfulde „Caries".

Kan de hule Tænder afskaffes?

Endelig har Myndighederne i Danmark besluttet sig til at tage Kampen op mod de hule Tænder. De Midler, man hidtil har haft mod dette Onde — at lade Tænderne trække ud eller plombere dem — er jo ret utilfredsstillende. Paa den Maade fjerner man ikke Aarsagen til Sygdommen.

Det maa derfor hilses med Tilfredshed, at der nu bliver gjort et Forsøg paa at forbedre Folks Tandhygiejne, selv om det vel nok er tvivlsomt, om den Kommission, der er nedsat, vil kunne standse den Sygdom, der plager hele Folket, den saakaldte Tandcaries.

Man kender nemlig kun Sygdommens Udslag, ikke dens Aarsag eller Oprindelse, og dette vanskeliggør naturligvis i høj Grad Kampen imod den.

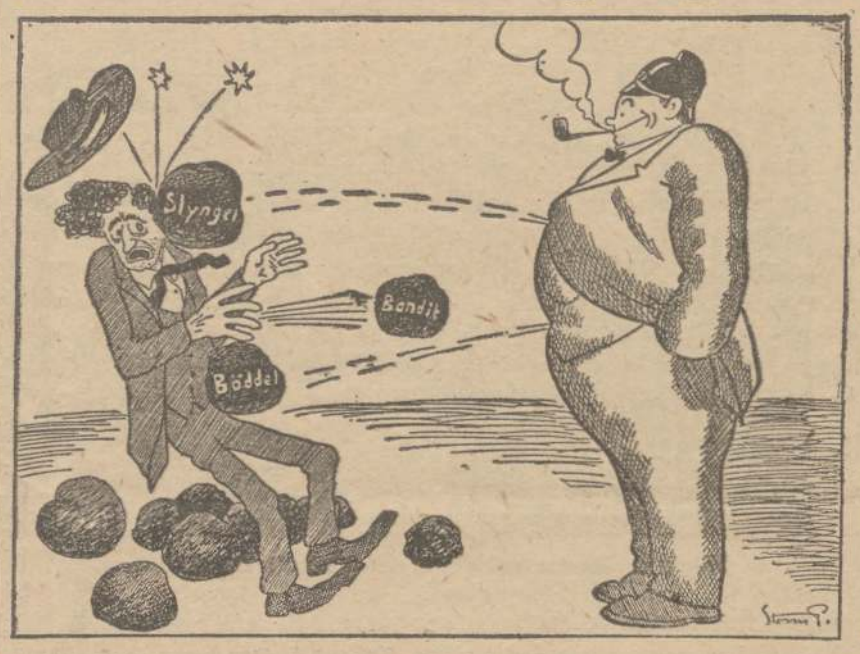
Tænderne gaar af Brug.

Vi har bedt en af Kommissionens Medlemmer om at udtale sig om denne hemmelighedsfulde Sygdom, som kun faa Mennesker ikke har været plaget af:

— Caries er den latinske Betegnelse for Sygdommen i Tænderne og Benedder i Knoglerne. Andet véd man ikke om den. For 50 Aar siden kendte man Sygdommen ud og ind — troede man da, og indtil for faa Aar siden var man fuldstændig klar over, at den skyldtes en Bakterie. Men Aar for Aar blev man paa det rene med, at man vidste mindre og mindre om Sygdommen, og i dette Øjeblik har vi det paa samme Maade som Sokrates, der kun vidste, at han ingenting vidste.

Naturligvis har man forskellige Hypoteser, af hvilke den sandsynligste er den, at Tandsygdommene har deres Aarsag i Ernæringsforholdene. Efterhaanden som Civilisationen er skredet frem, har man jo faaet mindre og mindre Brug for Tænderne. Nu er vi jo naaet saa vidt, at Fordøjelsen af Maden i Grunden besørges i Køkkenet. Tænderne bruges ikke tilstrækkeligt, og det er jo en videnskabelig Kendsgerning, at Organismen efterhaanden skiller sig af med overflødige Organer. Tandcaries er saaledes formodentlig en Slags Degeneration. Nu skal Kommissionen altsaa sætte Fart i Kampen mod Sygdommen. Hvorledes det vil ske, kan ikke siges endnu.

Storms Dagbog.



I „Klassekampen" har Hr. Thøgersen kastet Sten mod en kendt Opdagelsesbetjent. Kriminalretten har nu tilbagevist alle Beskyldningerne.

— Den nedsatte Kommission bestaar af Professor C. Christensen som Formand, Dr. Th. Madsen, Sygekasseinspektør Wittrup og Tandlæge Stürup.

Det kendte Porcellænsfirma Ove C. Bjerregaard har bragt en overmaade nydelig Fredsstage i Handelen. Stagen, der er toarmet, er tegnet af Dekorationstegner Hjarne og bærer som Inskription Paxtegnet og „Fred paa Jord".

I en Fattigbøsse i en af Kirkerne fandt man forleden en Diamantring, som en anonym Velgører havde betænkt de Fattige med. Ringen har en Værdi af ca. 2000 Kr.

„Jeppe paa Bjerget" vil i denne Sæson blive opført paa Hr. Adam Poulsens Teater i Helsingfors.

Fin Shag-Tobak i Daaser

(Fabrikata: American Tobacco Co.)

„Rona" 100 Gram Kr. 3.50 „Rona"

Til Julen anbefales vort righoldige og store Lager af grovtskaaren Tobak og Shag-Tobakker, Cigarer og Cigaretter i mange forskellige Mærker og Kvaliteter. — Surrogater føres ikke. — Ca. 50,000 Shagpiber i alle Størrelser til billige Priser.

Jens Jørgensen,

Helmerhus. Raadhusplads 2. Tlf. 7947.

Denne Støvle

forarbejdet af det blødeste Læder og forsynet med varmt Foer anbefales ældre Folk og alle, som lider af kolde og ømme Fødder,

sælges for:

28½ Kr.

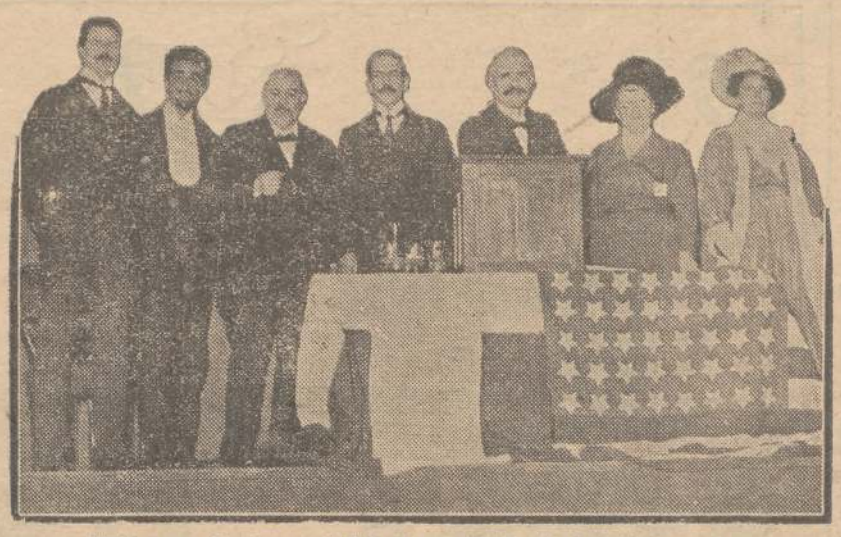
(nøjagtig 12 Kr. under Dagsprisen).

Forlang Nr. 2111.

HECTOR

Europas største Fodtøjsmagasin.
Frederiksberggade 16.

Dansk Velkomst til Præsident Wilson.



Talere og Gæster ved det store Møde i Paladsteatret.

Al den Amerika- og Præsident Wilson-Begejstring, der i de sidste Maaneder i Stilhed har bredt sig blandt det danske Publikum, gav sig igaar et stærkt synligt Udslag i den store Tilstrømning til det Velkomstmøde for Præsident Wilson, som den danske Sektion af den internationale Kvindekomité for en varig Fred sammen med en Række andre Foreninger havde arrangeret i Paladsteatret.

Særligt gjorde Helge Rodes formskønne og stærkt personligt følte Tale det dybeste Indtryk paa den store Forsamling. Ogsaa de øvrige Talere: Rector magnificus, Professor Bentzon og Fru Gyrithe Lemche, evnede dog at give deres Begejstring for Præsidenten det smukkeste Udtryk.

Paa vort Billede ser man fra Venstre til Højre den amerikanske Ministerstedfortræders Sekretær, Hr. Helge Rode, Professor Bentzon, Mr. Grant Smith, Borgmester Christiansen, Fru Gyrithe Lembche og Fru Clara Tybjerg.

Levende begravet under en nedstyrtet Mur.

En frygtelig Ulykke i St. Kongensgade imorges. En Arbejder dræbt.

Imorges er der i St. Kongensgade Nr. 27 sket en frygtelig Ulykke. I Kælderen til den paagældende Ejendom foretages der for Tiden omfattende Reparationsarbejde og ved dette var blandt andet beskæftiget en Murerarbejdsmand Nielsen. Midt under Arbejdet

hørte man pludselig et voldsom Drøn.

En Mængde Mennesker løb til, og man saa da, at hele Muren, som man var i Færd med at rive ned, var væltet, og at en Del store Cementblokke laa ovenpaa. Man vidste, at Murerarbejdsmand Nielsen havde staaet paa dette Sted under sit Arbejde, og man blev grebet af den frygtelige Tanke, at han laa der neden under fuldstændig knust.

Under Ruinerne fandt man et lemlæstet Lig.

Baade Falcks Redningskorps og Ambulancen blev rekvireret. Den første gik i Lag med at fjerne Murbrokkerne, hvilket lykkedes efter en halv Times Forløb, og man fandt da det frygteligt lemlæstede Lig af Murer Nielsen. For Læger var der intet at gøre, og Liget blev derfor kørt direkte til St. Johannes Stiftelse.

En Kassererske i Cirkus Variete anholdt.

Hun har forøvet en Mængde Tyverier fra Skolerne. En underlig Dobbelttilværelse.

I de sidste Maaneder er der fra forskellige Skoler i Kjøbenhavn forøvet en Mængde Tyverier af Børnenes Tøj uden at det var muligt at opdage, hvem der var Tyven. Der blev gjort alle Anstrengelser fra Politiets Side, men da det aabenbart var en meget snedig Forbryder, man havde med at gøre, lykkedes det ikke at komme paa Sporet. I enkelte Tilfælde havde man dog set

en Kvinde,

og efterhaanden lykkedes det at samle et nogenlunde godt Signalement af den formentlige Forbryderske. Nogle af Opdagelsespolitiets bedste Folk har sporet hende, og igaar lykkedes det at anholde hende. Det blev en Overraskelse. Det viste sig nemlig, at Tyven var en

Kassererske i Cirkus Variété Frk. Rigmor Mortensen.

Hun blev straks ført op paa Domhuset, hvor hun kom i Forhør, og det er vist tvivlsomt om hun kan klare sig overfor den Mængde Bevismateriale, der er imod hende. Man stiller sig ret uforstaaende overfor denne Dames Anholdelse. Hun har, efter hvad man fortæller, ikke givet Anledning til Mistanke af nogen Art.

Man kan slet ikke forstaa, at den pæne Dame har ført en saa underlig Dobbelttilværelse. Om Dagen Tyv og om Aftenen Kassererske i et af vore største Etablissementer.

Man vil nu nærmere undersøge de Bevæggrunde, der har drevet hende ind paa Forbryderbanen.

Efter Katastrofen i Storebælt.

Blandt Mandskabet hersker der den største Ængstelse.

Om Mytteri har der ikke været Tale.

De Skibe, hvor Ængstelsen har været særlig stor, har allerede været ude at sejle.

Efter den alvorlige Katastrofe i Storebælt har der i Korsør verseret Rygter om, at Mandskabet skulde have nægtet at gaa ud paa Minestrygerabejde. Ja, der fortaltes endog, at Besætningen ombord paa „Hajen" allerede igaar nægtede at gaa ud og at dette var den almindelige Opfattelse blandt Soldaterne paa samtlige Skibe. Disse Rygter er ogsaa naaet her til Kjøbenhavn, og vi har i den Anledning haft en Samtale med Adjutanten paa „Herluf Trolle", hvor der har været holdt Krigsforhør. Vi har spurgt Adjutanten, om det var rigtigt, at Marinerne har nægtet at gaa ud, hvortil denne svarede, at dette absolut ikke er rigtigt.

Paa vort Spørgsmaal, om der da ikke ligger noget som helst til Grund for Rygterne, svarede Adjutanten nej.

Det kan ikke nægtes, at Ængstelsen blandt Marinerne efter Katastrofen har været meget stor, men dette er jo forstaaeligt. Vi har imidlertid gjort alt for at berolige Mandskabet, og dette er lykkedes os endog i saadan en Grad, at „Hajen", paa hvilken Ængstelsen var størst, har været ude paa Mineoptagning efter Katastrofen.

— Er der foretaget Anholdelser eller lignende?

— Absolut ikke. Hele Affæren har slet ikke været alvorlig og er selvfølgelig ikke Mytteri. Det hele er som sagt kun en forklarlig Ængstelse, men alt dette er heldigvis overstaaet.

„Direktørens Bydreng".

Da der var Strike hos Gyldendal.

Hof- og Stadsretten har idag afsagt Dom i to Sager, der var anlagt af Assistent hos Gyldendal Carsten Westergaard mod Borgerrepræsentant Jens Johansen og Joh. V. Larsen, der hører til Førerne indenfor Handels- og Kontormedhjælperne.

Sagen stammer fra Striken hos Gyldendal i Sommer, og de to Indstævnte havde i Bladartikler injurieret Westergaard, fordi han ikke vilde strike. Bl. a. brugtes der Udtryk som „smudsig Adfærd", „Judasgerning" og „Direktørens Bydreng" og „Skruebrækker".

De to Ærefornærmere dømt.

Ved Dommen fik Jens Johansen en Bøde paa 100 Kr. og Larsen en Bøde paa 200 Kr. Hver maa betale 100 Kr. i Sagsomkostninger.

Bayerns provisoriske Nationalraad.

München, 15. December. RB.

Ifølge „Münchener neueste Nachrichten" er Dannelsen af Fraktioner begyndt i det provisoriske Nationalraad. Den allerede oprettede Fraktion af det tyske demokratiske Parti tæller 16 Mand og Kvinder.

Anden Vicepræsident Dr. Quidde har forelagt Nationalraadet et Forslag til Forretningsordenen, i hvilket bl. a. Regeringens Forhold til Nationalraadet fastsættes paa følgende Maade: Hvis en Minister fratræder sin Post, udnævner Nationalraadet hans Efterfølger efter Forslag fra Regeringen.

Træder hele Regeringen tilbage, saa udpeger Nationalraadet en Tillidsmand, der overtager Nydannelsen af et Ministerium. Ministerlisten skal forelægges Nationalraadet til Godkendelse.

Dansk Skib havareret.

London, 15. Decb. RB.

Den danske Skonnert „Hjalmar", der var paa Rejse fra Island til Valencia med Fisk er ankommet hertil med en knust Skanseklædning og knækket Bugspryd. Skibet har endvidere mistet nogle Sejl; det trækker Vand og har faaet Hyttedækket skamferet.

3. Børsen 17/11 1918
TEKNISK BIBLIOTEK
Danmarks tekniske Højskole

Øresundstunnelen.

Den store Verdenskrig er nu forhaabentlig endt. En mægtig Udvikling paa sociale og politiske Omraader er i sin Vorden, og gennem al menneskelig Virksomhed gaaer der mere end nogensinde en kraftig rød Traad, der med alle sine Variationer og Nuancer kan sammenfattes under Benævnelsen: „Samfundets Vel".

Et blandt mange andre talende Beviser for denne Kendsgerning er den usædvanlig intensive Foretagsomhed, der yttrer sig i Dannelsen af nye store Aktieselskaber og Udvidelsen af de forhaandenværende.

Paa de fleste industrielle Omraader gør en frodig Vækst sig gældende, idet ethvert Land er bleven tvungen til bag egen Tærskel at frembringe Produkter, som før hentedes udefra, og saaledes bliver Verdens samlede Produktionsevne kendeligt højnet, hvoraf atter en livligere Vareudveksling følger og maa følge.

I samme Grad maa imidlertid Befordringsmidlerne i Antal og Omfang tage til for at holde Skridt med Udviklingen.

Ikke mindst kunne vi her i Norden og Skandinavien vente, at Samfærdslen i Løbet af nogle faa Aar vil udvise en ganske betydelig Tilvækst.

En saadan kan ganske vist mødes paa nogenlunde fyldestgørende Maade ved at bygge flere Skibe og oprette endnu flere regelmæssige Dampfærgeruter.

Men det har vist sig, og er dog vel ogsaa en ubestridt Kendsgerning, at naar det vaade Element overspændes ad tør Vej, det vil sige med direkte Jernbaneforbindelse, saa foreligger der en stor Forbedring, der atter virker tilbage paa Industrien og Landbruget.

En saadan — man kunde sige næsten nødvendig Forbedring er en gennemgaaende Jernbaneforbindelse mellem Sverige og Danmark formedelst en Tunnel.

Vi ville i nærværende Artikel, støttet paa den Trafik, der hidtil har fundet Sted, bevise et Tunnelforetagendes Rentabilitet, samt gøre Rede for nogle af Tunnelens tekniske Enkeltheder, som vise, hvor gunstigt Naturen har lagt Forholdene til Rette paa det Sted af Øresund, hvor den mest behøves, nemlig mellem København og Malmø, og dernæst i korte Træk pege paa den Vej, hvilken det sandsynligvis vil være lettest at følge for at starte dette store Foretagende, paa hvis Realisation vor Landsmand, Hr. Ingeniør Heinrich Ohrt med utrættelig Iver og under store Omkostninger til Projekter og Forarbejder har arbejdet i mange Aar, ligesom han ogsaa har fundet en trofast Kompagnon i Väg- og Vattnbygnadsingeniøren, Hr. Kaptén A. Qvistgård i Sverige. Forinden vi imidlertid nærmere gør Rede herfor, vil vi kortelig omtale Projekterne til den store Tunnel under den engelske Kanal, som Englænderne i disse Krigsaar har savnet saa umaadeligt, og vil komme til at savne i Fremtiden.

Tunnelen under den engelske Kanal.

Allerede i Aaret 1834 foreslog den franske Ingeniør Thomé de Gamond at bygge en saadan Tunnel af Jernrør, der skulde sænkes ned paa Havbunden, ligesom han ogsaa senere, nemlig i Aaret 1855, efter at have anstillet grundige Forundersøgelser, fremlagde et Projekt til en 33 km lang Tunnel for Kejser Napoleon III, hvilken skulde ligge fra 25 til 75 m under Havbunden og gaa fra Kap Grisnez i Frankrig til Folkestone i England. Senere foretog Ingeniørerne Day og Brunel videre Dybdemaalinger og Boringer, paa Grundlag af hvilke Ingeniørerne Hawkshaw, Low og Brunlees udarbejdede et nyt Tunnelprojekt, der i 1867 gav Anledning til, at en engelsk-fransk Komité begyndte at arbejde paa Sagens Fremme og i 1872 opnaaede at starte det bekendte Kanal-Tunnel-Selskab paa det af Hawkshaw udarbejdede Projekt.

Tunnelen skulde gaa fra et Punkt i Nærheden af Calais til St. Margaret ved Dover, have en Længde af 34 km og ligge 100 m under Havbunden. Den vilde komme til udelukkende at bores igennem Kridt med ringe Vandføring og faa Revner.

Man begyndte i Aarene 1879 og 80 at sænke Skakter og bore Stiktunneler ved begge Bredder, saa at man i 1882 efter Sigende ialt var kommen 2 km frem paa hver Side, da Arbejdet af politiske Grunde blev standset af den engelske Regering og i Aaret 1883 hørte op paa fransk Side, efter at man havde anvendt ialt 4 Mill. Kr. paa disse Undersøgelser. Indtil nu er den altsaa ikke bleven til Virkelighed. Men den vil komme og den vil sikkert blive en finansiel Cucces, ligesom ogsaa alt tyder paa, at man kun vil støde paa faa Vanskeligheder gennem Kridtet.

Øresundstunnelens Rentabilitet.

Hvad enten denne nu bliver Statsejendom for Sverige og Danmark tilsammen eller et privat Selskabs Ejendom, som faar Koncession paa Bygning og Drift, saa bør den først og fremmest kunne forrente sig.

Medens alle Broer, Viadukter og Banerne paa Land tænkes bygget dobbeltsporede, vil man meget vel i en overskuelig Fremtid kunne nøjes med enkelt Spor i selve Tunnelstrækningerne.

Hele Forbindelsen, der er tænkt ført over Kalvebodstrand paa Dæmningen ved Frederiksholms Teglværk videre over Amager, derfra igennem en Tunnel under Drogden over til Saltholm, videre over Saltholm og atter igennem en Tunnel under Flinterenden over til Limhamn, hvorfra den saa over Land føres ind til Malmø, vil med nogenlunde normale Priser som Grundlag for Beregningen koste ialt højst 90 Mill. Kr. inclusive alle Omkostninger.

Fra København til Malmø Hovedbanegaard vil der blive en Banelængde af 50,7 km, hvoraf de 2 Tunneler kun indtage 14,4 km tilsammen.

Beregningen støtter sig nu paa følgende Tal:

Tarifkilometer. For den 30 km lange Færgerute fra Frihavnen til Malmø lægger Statsbanerne 50 Tarifkilometer til Grund for sine Takster og Beregninger og paa den 26 km lange Færgerute mellem Korsør og Nyborg 40 Tarifkilometer. I samme Forhold kan den 50,7 km lange Rute fra København til Malmø beregnes med 85 Tarifkilometer.

Persontrafiken. I Driftsaaret 1911—12 befordrede Staten paa Dampfærgerne over Øresund lidt over 470,000 Personer.

Endvidere maa det antages, at Dampskibsselskabet „Øresund", der i øvrigt ikke vil ud med Tallene, befordrer ca. 1 Mill. Personer om Aaret.

Trods Tunnel vil Befordring pr. Dampskib maaske ikke helt høre op, men Trafiktilvæksten vil, foruden den sædvanlige Tilvækst pr. Aar paa alle Samfærdselsveje, sikkert mer end veje op mod de faa Personer, som vælge at sejle.

Personbefordringen over Øresund i 1911—12 androg altsaa

1.000,000 + 470,000 = 1.470,000.

Den aarlige Tilvækst i Personbefordringen er overalt i Verden gennemsnitlig 6 pCt., ikke mindst i Danmark.

Tænker man sig nu, at Tunnelen bliver færdig i Aaret 1924—25, og lader man Krigsaarene ude af Betragtning, saa kan man til den Tid regne med en Tilvækst af mindst 60 pCt.; og Personantallet vil da andrage 1.470,000 × 1,6 = 2.350,000.

Godstrafiken var med Statsbanernes Færger over Øresund i 1911—12 — 318,500 Tons, og med Øresund-Dampskibsselskabet højst ca. 31,500 t (7 t pr. Tur), altsaa ialt i Aaret 1911—12 318,500 + 31,500 = 350,000 Tons, som med 60 pCt. Tilvækst vil blive til 350,000 × 1,6 = 560,000 Tons i 1924—25.

Taksterne. De danske Statsbaner har i Driftsaaret 1913—14 haft en Indtægt af 2,98 Øre pr. Kilometer for hver Rejsende og af 5,44 Øre pr. Kilometer for hver Ton Gods. Disse Takster har Statsbanerne for ca. 1 Aar siden forhøjet med 25 pCt. og Forslag til yderligere Forhøjelse er forelagt Rigsdagen.

Man kan derfor roligt sætte Taksten pr. Tarifkilometer fra København til Malmø til 3 Øre for hver Rejsende og 6 Øre for hver Ton Gods.

En III Klasses Billet vil da komme til at koste ca. 2 Kr., en II Klasses ca. 3 Kr. og en I Klasses ca. 4 Kr., hvad Folk sikkert gerne vil betale, naar man husker paa, at man ikke behøver at rende hele Vejen, eller køre i Sporvogn, eller Droske til Havnegade og fra Malmø Havnekaj op til Banegaarden igen, at man ikke er udsat for Vind og Vejr, at man kommer hurtigere af Sted, og at en stor Del af de Rejsende er nødt til at tage Tunnelruten for at faa Jerbanetilslutning baade i København og i Malmø.

Man kan altsaa regne med en *Brutto-Indtægt* af

$$\frac{2{,}350{,}000 \times 3 + 5{,}0{,}000 \times 6}{100} \times 85$$
$$= 8{,}848{,}500 \text{ Kroner}$$

Driftsudgifter. Til at befordre 2.350,000 Personer om Aaret vil der behøves højst 10 Tog i hver Retning om Dagen, eller med hvert Tog gennemsnitlig $\frac{2350000}{20 \times 365}$ = 320 Personer og til at befordre 560,000 Tons Gods 5 Tog i hver Retning i Døgnet, eller med hvert Godstog gennemsnitlig $\frac{560000}{10 \times 365}$ = 153 Tons.

Ialt maa man altsaa regne med Driftsudgifter til 30 Tog i Døgnet eller med 30 × 50,7 × 365 = 555,165 Togkilometer om Aaret.

Statsbanernes Driftsudgifter var i 1913—14 3,31 Kr., ja undertiden f. Eks. i 1907—08 endog kun 2,74 Kr. og de private Baners Udgifter gennemsnitlig højst 1,50 Kr. pr. Togkilometer. Hvis Tunnelbanen, der skal drives elektrisk, drives af et privat Selskab, saa bliver den sikkert billigere at drive, og saa vil 2 Kr. pr. Togkilometer fuldstændig dække over alle Driftsudgifter. Følgelig bliver den samlede aarlige Driftsudgift 555,165 × 2 = 1,110,330 Kr.

Driftsoverskud. Dette bliver saaledes:

8,848,500 ÷ 1,110,330 = 7,738,170 Kr. eller rundt 7¾ Millioner.

For nu at gøre Beregningen fuldstændig sikker, vil vi antage, at Uheld og uforudsete Udgifter andrager 538,170 Kr. om Aaret, altsaa den samlede aarlige Driftsudgift 1,110,330 + 538,170 = 1,648,500 Kr., og Overskudet altsaa 8,848,500 — 1,648,500 = 7,200,000 Kroner.

Renten af Aktiekapitalen kan da med Sikkerhed forventes at blive $\frac{7{,}2 \text{ Millioner}}{90 \text{ Millioner}} \times 100 = 8$ pCt.

Tekniske Synspunkter. Man kunde befrygte, at selve Tunnelerne vil frembyde Vanskeligheder at bygge.

Dette vil dog med en til Vished grænsende Sandsynlighed ikke blive Tilfældet.

Det er jo ikke første Gang, at man har boret Tunneler gennem Kalk og Kridt, og Tekniken er meget vel i Stand til at hamle op med ubehagelige Vandaarer. Da der paa intet Sted, hverken i Drogden eller Flinterenden, findes større Dybder i Tunnellinien end 11,3 m, kan man nøjes med at sænke Tunnelens Yderkant ned til 27 m under Havoverfladen, og selv om man bliver nødt til paa de vandførende Steder at gøre Brug af pneumatisk Skjold, saa vil Arbejderne ikke blive udsat for større Tryk end 2,7 Atmosfærer.

Man kan sikkert regne med en Borehastighed af mindst 10 m om Dagen, og da man begynder ved begge Ender af den længste af Tunnelerne, nemlig den under Flinterenden, som er ca. 9 km lang, saa kan Tunnelanlægene højst vare $\frac{9000}{10}$ = 900 Dage eller rundt 3 Aar.

Den kortere Tunnel og de øvrige Arbejder paa hele Strækningen gøres samtidigt færdig.

Igennem Jurabjergene, som for Størstedelen bestaar af kompakt Kalksten, der sikkert ikke kan siges at være lettere gennemborlig end Saltholmkalken, har man bygget flere Tunneler, ogsaa enkeltsporede, der i Følge Handbuch der Ingenieurwissenschaften kun har kostet fra 640 til 970 Kr. pr. løb. Meter at fremstille. Regner man nu for Sikkerheds Skyld med 4000 Kr. pr. løbende m, saa kan de 2, tilsammen 14,4 km lange Tunnelstrækninger, kun koste 57,6 Mill. Kr., hvilken Pris er saa høj, at alle mulige Uheld med Lethed dækkes. Derfra og til 90 Mill. Kr. er der et ganske godt Spring til at dække alle Anlæg paa Land, Driftsmateriel, Uheld, Udgifter ved Kapitaliseringen, Forrentning i Byggeperioden etc.; saa at ingen vel kan tvivle om Foretagendets Rentabilitet.

Elektrisk Drift. Det er næsten en Selvfølge, at en saadan bør vælges. Den er for det første noget billigere, for det andet undgaar man Røg, for det tredie kan man vælge større Stigninger og altsaa billigere Anlægsomkostninger, for det fjerde maa det paa Forhaand antages, at det ikke møder væsentlige Vanskeligheder at faa Strøm fra Sverige, og for det femte kan man i Nødstilfælde alligevel gribe til at trække Togene igennem med Damplokomotiver.

Foretagendets Realisation. Hvad nu Tilvejebringelsen af Kapital og Startning af Selskabet angaar, saa har Ingeniør Ohrt allerede i sin Tid faaet Løfte om fransk Kapital.

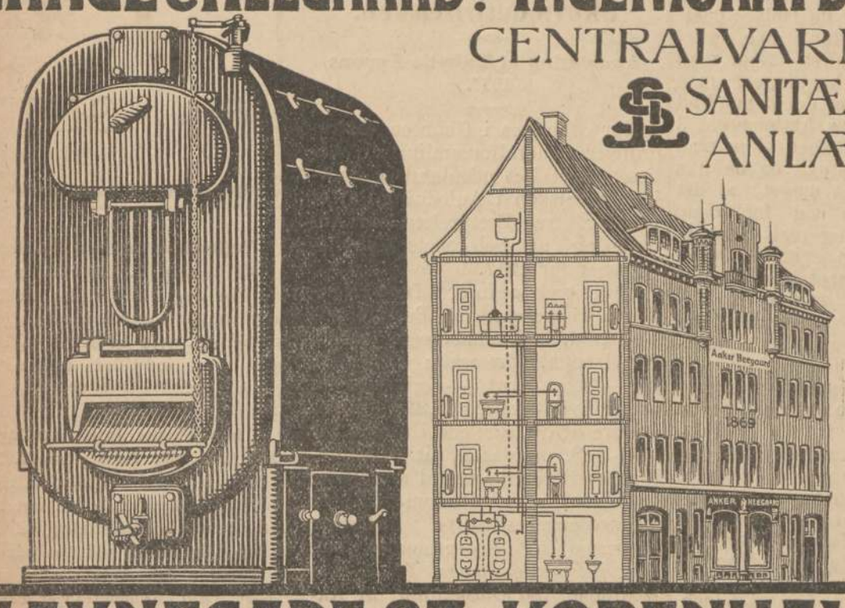
Har nu end maaske Krigen gjort et Afbræk i dette Forhold, saa er vi paa den anden Side her i Norden ret kapitalkraftige og Kapitalen vil saamænd meget godt kunne rejses her.

Forarbejder. Men det vil blive nødvendigt at starte en Komite eller et Forselskab, der skaffer saa mange Midler tilveje (nogle Hundrede Tusind Kroner), at grundige Forarbejder kunne foretages nærmest ved Sænkning af Skakter paa Amager, Saltholm og ved Limhamn for at undersøge Kalken.

Denne Komite, som foreløbigt ansætter Ingeniører og Funktionærer, vil saa senere paa visse Betingelser kunne holdes skadesløs for udlagt Kapital ved at overtage Aktier i det store Aktieselskab eller ogsaa paa anden aftalt Maade.

Afslutning. Det vil være en i Sandhed stolt Opgave at gøre dette store Foretagende til Virkelighed, et Foretagende, som kan kaste Glans over de nordiske Landes tekniske og finansielle Skaberevne. Og vi behøver sandelig ikke at gaa til Udlandet. Vi kan selv lave Tunnelen. Det maa haabes, at ogsaa vore Pengemænd og Banker vil forstaa, at det er en Opgave, der ikke alene kan blive til Ære for dens Forkæmpere, men ogsaa kan og vil give en rigelig Høst til dem, som er forudseende nok til at tro paa og fæste Lid til, at her er det værd at saa.

E. J.

LANGE & HEEGAARDS INGENIØRAFDELING
CENTRALVARME OG SANITÆRE ANLÆG

CENTRAL 2237
HAVNEGADE 37, KØBENHAVN·K

Kunstnernes Efteraarsudstilling
Den frie Udstillings Bygning.
Daglig 10—4.

Svenske Statsbaners
Soveplads-Central
Bernstorffsgade 2
(Panoptikonbygningen)
i
Dansk Rejsebureaus Lokaler
Telf. 8051 Telf. 4158
Telegr. Adr. „Sovecast"
Hoved-Bestillingskontor i Danmark for samtlige Sovevogns-Linier til og igennem Sverige

Aarhuus Privatbank,
stiftet 1871.
Aktiekapital Kr. 9,000,000.— Reserver Kr. 2.500,000.— Alle almindelige Bankforretninger. Incasso. Boksafdeling. Sparekasseafdeling. Hjemmesparebesser.

De forenede Gummi- og Luftringefabrikker (Schiønning & Arvé).

Generalforsamlingen i Gaar.

Under Ledelse af Overretssagfører H. H. Schmidt afholdt Aktieselskabet *De forenede Gummi- og Luftringefabriker (Schiønning & Arvé)* i Gaar ordinær Generalforsamling. Bestyrelsens Formand, Grosserer Max Lester, fremlagde Regnskabet og afgav følgende

Aarsberetning.

Det forløbne Driftsaar fra den 1. September 1917 til den 31. August 1918 udviser, at Selskabet i det sidste Aar har haft et Nettosalg af Kr. 2,225,615.55 (imod Kr. 4,506,988.28 i Fjor), medens Selskabets Produktion til Salgspris i samme Tidsrum har udgjort Kr. 2,131,156.89 (imod Kr. 4,608,284.37 i Fjor). Driftsregnskabet udviser altsaa en betydelig Nedgang til knapt det halve i Salg og Produktion i Forhold til det foregaaende Driftsaar. Dette illustrerer bedst, at det afsluttede Regnskabsaar har været det vanskeligste og mest brydsomme, som Fabriken i adskillige Aar har haft. Fabriken har saa godt som hele Aaret været uden Raagummi, ligesom den kun med stort Besvær og til meget høje Priser har kunnet anskaffe de øvrige til Fabrikationen nødvendige Raastoffer. Naar Fabriken alligevel kan fremlægge et efter Forholdene nogenlunde ordentligt Regnskab, kan dette tillægges den Omstændighed, at Fabrikens tekniske Afdeling — ved Hjælp af Regenerater, som Fabriken selv fremstiller — har kunnet holde denne i fuld Drift og beskæftiget omtrent Halvdelen af sin Arbejdsstyrke. Kirurgisk Afdeling har ved Hjælp fra Regeringens Side kunnet arbejde med faa Arbejdere, hvorimod Automobilringe-Afdelingen har været fuldstændigt standset og Cykleringe-Afdelingen kun i kort Tid har virket med indskrænket Drift.

Hvad angaar den til Udvidelse af Automobil- og Cykleringe Fabrikationen paabegyndte Bygning, vil denne antagelig være fuldt færdig i Løbet af et Par Maaneder.

Hvad selve Driftsregnskabet angaar, tillader jeg mig at henvise til det trykte Regnskab.

Da Selskabets Handelsomkostninger i det forløbne Aar til Trods for den mindre Produktion har været omtrent uforandret, bliver Netto-Avancen ogsaa procentualiter mindre end det foregaaende Aar, hvilket bevirker, at Netto-Overskudet, der i Fjor var Kr. 1,557,958.56, i Aar kun udgør Kroner 664,738.

Hvad angaar Selskabets Status, saa er Tallene paa Aktivsiden kun undergaaet en nævneværdig Forandring paa Kontoen „Kasse- & Bankbeholdninger", der er gaaet ned fra Kr. 1,355,937.48 til Kr. 315,777.21. Differencen skyldes foruden de i Fjor udbetalte Beløb til Udbytte og Krigsskat (det sidste Beløb ca. Kr. 300,000) en Del forudbetalte Beløb for den nye Bygning, Maskiner og Varer.

Hvad Passivsiden angaar, er nævneværdig Forskydning kun at bemærke i Posten „diverse Kreditorer", der er gaaet ned med ca. Kr. 100,000, medens Reserve- & Fornyelsesfonden er gaaet op med Kr. 70,000. Henlæggelsen til Stats- og Kommuneskat er gaaet ned med ca. Kr. 300,000, nemlig det Beløb, som i Mellemtiden er udredet i Skat.

Udbyttet bestaar af:

Aarets Overskud Kr. 524,498.69, overført Saldo fra forrige Aar Kr. 140,239.31, ialt Kr. 664,738, deraf foreslaas henlagt til Reserve- & Fornyelsesfond Kr. 94,411.11, udbetalt i Tantièmer Kr. 67,292.46, til Aktionærerne 15 pCt. af Aktiekapitalen Kr. 375,000, ialt Kr. 536,703.57. Rest Kr. 128,034.43 overføres i ny Regning.

Jeg tillader mig endnu at bemærke, at de tidligere Aars rigelige Henlæggelse til Skat har bevirket, at der i Aar ikke behøves at henlægges noget til Imødegaaelse af saadan.

Generalforsamlingen gav uden Diskussion Decharge for Regnskabet og genvalgte Apoteker *Alfr.*

3. Børsen 17/11 1918
TEKNISK BIBLIOTEK
Danmarks tekniske Højskole

Øresundstunnelen.

Den store Verdenskrig er nu forhaabentlig endt. En mægtig Udvikling paa sociale og politiske Omraader er i sin Vorden, og gennem al menneskelig Virksomhed gaaer der mere end nogensinde en kraftig rød Traad, der med alle sine Variationer og Nuancer kan sammenfattes under Benævnelsen: „Samfundets Vel".

Et blandt mange andre talende Beviser for denne Kendsgerning er den usædvanlig intensive Foretagsomhed, der yttrer sig i Dannelsen af nye store Aktieselskaber og Udvidelsen af de forhaandenværende.

Paa de fleste industrielle Omraader gør en frodig Vækst sig gældende, idet ethvert Land er bleven tvungen til bag egen Tærskel at frembringe Produkter, som før hentedes udefra, og saaledes bliver Verdens samlede Produktionsevne kendeligt højnet, hvoraf atter en livligere Vareudveksling følger og maa følge.

I samme Grad maa imidlertid Befordringsmidlerne i Antal og Omfang tage til for at holde Skridt med Udviklingen.

Ikke mindst kunne vi her i Norden og Skandinavien vente, at Samfærdslen i Løbet af nogle faa Aar vil udvise en ganske betydelig Tilvækst.

En saadan kan ganske vist mødes paa nogenlunde fyldestgørende Maade ved at bygge flere Skibe og oprette endnu flere regelmæssige Dampfærgeruter.

Men det har vist sig, og er dog vel ogsaa en ubestridt Kendsgerning, at naar det vaade Element overspændes ad tør Vej, det vil sige med direkte Jernbaneforbindelse, saa foreligger der en stor Forbedring, der atter virker tilbage paa Industrien og Landbruget.

En saadan — man kunde sige næsten nødvendig Forbedring er en gennemgaaende Jernbaneforbindelse mellem Sverige og Danmark formedelst en Tunnel.

Vi ville i nærværende Artikel, støttet paa den Trafik, der hidtil har fundet Sted, bevise et Tunnelforetagendes Rentabilitet, samt gøre Rede for nogle af Tunnelens tekniske Enkeltheder, som vise, hvor gunstigt Naturen har lagt Forholdene til Rette paa det Sted af Øresund, hvor den mest behøves, nemlig mellem København og Malmø, og dernæst i korte Træk pege paa den Vej, hvilken det sandsynligvis vil være lettest at følge for at starte dette store Foretagende, paa hvis Realisation vor Landsmand, Hr. Ingeniør Heinrich Ohrt med utrættelig Iver og under store Omkostninger til Projekter og Forarbejder har arbejdet i mange Aar, ligesom han ogsaa har fundet en trofast Kompagnon i Väg- og Vattnbygnadsingeniøren, Hr. Kaptén A. Qvistgård i Sverige. Forinden vi imidlertid nærmere gør Rede herfor, vil vi kortelig omtale Projekterne til den store Tunnel under den engelske Kanal, som Englænderne i disse Krigsaar har savnet saa umaadeligt, og vil komme til at savne i Fremtiden.

Tunnelen under den engelske Kanal.

Allerede i Aaret 1834 foreslog den franske Ingeniør Thomé de Gamond at bygge en saadan Tunnel af Jernrør, der skulde sænkes ned paa Havbunden, ligesom han ogsaa senere, nemlig i Aaret 1855, efter at have anstillet grundige Forundersøgelser, fremlagde et Projekt til en 33 km lang Tunnel for Kejser Napoleon III, hvilken skulde ligge fra 25 til 75 m under Havbunden og gaa fra Kap Grisnez i Frankrig til Folkestone i England. Senere foretog Ingeniørerne Day og Brunel videre Dybdemaalinger og Boringer, paa Grundlag af hvilke Ingeniørerne Hawkshaw, Low og Brunlees udarbejdede et nyt Tunnelprojekt, der i 1867 gav Anledning til, at en engelsk-fransk Komité begyndte at arbejde paa Sagens Fremme og i 1872 opnaaede at starte det bekendte Kanal-Tunnel-Selskab paa det af Hawkshaw udarbejdede Projekt.

Tunnelen skulde gaa fra et Punkt i Nærheden af Calais til St. Margaret ved Dover, have en Længde af 34 km og ligge 100 m under Havbunden. Den vilde komme til udelukkende at bores igennem Kridt med ringe Vandføring og faa Revner.

Man begyndte i Aarene 1879 og 80 at sænke Skakter og bore Stiktunneler ved begge Bredder, saa at man i 1882 efter Sigende ialt var kommen 2 km frem paa hver Side, da Arbejdet af politiske Grunde blev standset af den engelske Regering og i Aaret 1883 hørte op paa fransk Side, efter at man havde anvendt ialt 4 Mill. Kr. paa disse Undersøgelser. Indtil nu er den altsaa ikke bleven til Virkelighed. Men den vil komme og den vil sikkert blive en finansiel Cucces, ligesom ogsaa alt tyder paa, at man kun vil støde paa faa Vanskeligheder gennem Kridtet.

Øresundstunnelens Rentabilitet.

Hvad enten denne nu bliver Statsejendom for Sverige og Danmark tilsammen eller et privat Selskabs Ejendom, som faar Koncession paa Bygning og Drift, saa bør den først og fremmest kunne forrente sig.

Medens alle Broer, Viadukter og Banerne paa Land tænkes bygget dobbeltsporede, vil man meget vel i en overskuelig Fremtid kunne nøjes med enkelt Spor i selve Tunnelstrækningerne.

Hele Forbindelsen, der er tænkt ført over Kalvebodstrand paa Dæmningen ved Frederiksholms Teglværk videre over Amager, derfra igennem en Tunnel under Drogden over til Saltholm, videre over Saltholm og atter igennem en Tunnel under Flinterenden over til Limhamn, hvorfra den saa over Land føres ind til Malmø, vil med nogenlunde normale Priser som Grundlag for Beregningen koste ialt højst 90 Mill. Kr. inclusive alle Omkostninger.

Fra København til Malmø Hovedbanegaard vil der blive en Banelængde af 50,7 km, hvoraf de 2 Tunneler kun indtage 14,4 km tilsammen.

Beregningen støtter sig nu paa følgende Tal:

Tarifkilometer. For den 30 km lange Færgerute fra Frihavnen til Malmø lægger Statsbanerne 50 Tarifkilometer til Grund for sine Takster og Beregninger og paa den 26 km lange Færgerute mellem Korsør og Nyborg 40 Tarifkilometer. I samme Forhold kan den 50,7 km lange Rute fra København til Malmø beregnes med 85 Tarifkilometer.

Persontrafiken. I Driftsaaret 1911—12 befordrede Staten paa Dampfærgerne over Øresund lidt over 470,000 Personer.

Endvidere maa det antages, at Dampskibsselskabet „Øresund", der i øvrigt ikke vil ud med Tallene, befordrer ca. 1 Mill. Personer om Aaret.

Trods Tunnel vil Befordring pr. Dampskib maaske ikke helt høre op, men Trafiktilvæksten vil, foruden den sædvanlige Tilvækst pr. Aar paa alle Samfærdselsveje, sikkert mer end veje op mod de faa Personer, som vælge at sejle.

Personbefordringen over Øresund i 1911—12 androg altsaa

1.000,000 + 470,000 = 1.470,000.

Den aarlige Tilvækst i Personbefordringen er overalt i Verden gennemsnitlig 6 pCt., ikke mindst i Danmark.

Tænker man sig nu, at Tunnelen bliver færdig i Aaret 1924—25, og lader man Krigsaarene ude af Betragtning, saa kan man til den Tid regne med en Tilvækst af mindst 60 pCt.; og Personantallet vil da andrage 1.470,000 × 1,6 = 2.350,000.

Godstrafiken var med Statsbanernes Færger over Øresund i 1911—12 — 318,500 Tons, og med Øresund-Dampskibsselskabet højst ca. 31,500 t (7 t pr. Tur), altsaa ialt i Aaret 1911—12 318,500 + 31,500 = 350,000 Tons, som med 60 pCt. Tilvækst vil blive til 350,000 × 1,6 = 560,000 Tons i 1924—25.

Taksterne. De danske Statsbaner har i Driftsaaret 1913—14 haft en Indtægt af 2,98 Øre pr. Kilometer for hver Rejsende og af 5,44 Øre pr. Kilometer for hver Ton Gods. Disse Takster har Statsbanerne for ca. 1 Aar siden forhøjet med 25 pCt. og Forslag til yderligere Forhøjelse er forelagt Rigsdagen.

Man kan derfor roligt sætte Taksten pr. Tarifkilometer fra København til Malmø til 3 Øre for hver Rejsende og 6 Øre for hver Ton Gods.

En III Klasses Billet vil da komme til at koste ca. 2 Kr., en II Klasses ca. 3 Kr. og en I Klasses ca. 4 Kr., hvad Folk sikkert gerne vil betale, naar man husker paa, at man ikke behøver at rende hele Vejen, eller køre i Sporvogn, eller Droske til Havnegade og fra Malmø Havnekaj op til Banegaarden igen, at man ikke er udsat for Vind og Vejr, at man kommer hurtigere af Sted, og at en stor Del af de Rejsende er nødt til at tage Tunnelruten for at faa Jerbanetilslutning baade i København og i Malmø.

Man kan altsaa regne med en *Brutto-Indtægt* af

$$\frac{2{,}350{,}000 \times 3 + 5\,0{,}000 \times 6}{100} \times 85$$
$$= 8{,}848{,}500 \text{ Kroner}$$

Driftsudgifter. Til at befordre 2.350,000 Personer om Aaret vil der behøves højst 10 Tog i hver Retning om Dagen, eller med hvert Tog gennemsnitlig $\frac{2350000}{20 \times 365}$ = 320 Personer og til at befordre 560,000 Tons Gods 5 Tog i hver Retning i Døgnet, eller med hvert Godstog gennemsnitlig $\frac{560000}{10 \times 365}$ = 153 Tons.

Ialt maa man altsaa regne med Driftsudgifter til 30 Tog i Døgnet eller med 30 × 50,7 × 365 = 555,165 Togkilometer om Aaret.

Statsbanernes Driftsudgifter var i 1913—14 3,31 Kr., ja undertiden f. Eks. i 1907—08 endog kun 2,74 Kr. og de private Baners Udgifter gennemsnitlig højst 1,50 Kr. pr. Togkilometer. Hvis Tunnelbanen, der skal drives elektrisk, drives af et privat Selskab, saa bliver den sikkert billigere at drive, og saa vil 2 Kr. pr. Togkilometer fuldstændig dække over alle Driftsudgifter. Følgelig bliver den samlede aarlige Driftsudgift 555,165 × 2 = 1,110,330 Kr.

Driftsoverskud. Dette bliver saaledes:

8,848,500 ÷ 1,110,330 = 7,738,170 Kr. eller rundt 7¾ Millioner.

For nu at gøre Beregningen fuldstændig sikker, vil vi antage, at Uheld og uforudsete Udgifter andrager 538,170 Kr. om Aaret, altsaa den samlede aarlige Driftsudgift 1,110,330 + 538,170 = 1,648,500 Kr., og Overskudet altsaa 8,848,500 — 1,648,500 = 7,200,000 Kroner.

Renten af Aktiekapitalen kan da med Sikkerhed forventes at blive $\frac{7{,}2 \text{ Millioner}}{90 \text{ Millioner}} \times 100 = 8$ pCt.

Tekniske Synspunkter. Man kunde befrygte, at selve Tunnelerne vil frembyde Vanskeligheder at bygge.

Dette vil dog med en til Vished grænsende Sandsynlighed ikke blive Tilfældet.

Det er jo ikke første Gang, at man har boret Tunneler gennem Kalk og Kridt, og Tekniken er meget vel i Stand til at hamle op med ubehagelige Vandaarer. Da der paa intet Sted, hverken i Drogden eller Flinterenden, findes større Dybder i Tunnellinien end 11,3 m, kan man nøjes med at sænke Tunnelens Yderkant ned til 27 m under Havoverfladen, og selv om man bliver nødt til paa de vandførende Steder at gøre Brug af pneumatisk Skjold, saa vil Arbejderne ikke blive udsat for større Tryk end 2,7 Atmosfærer.

Man kan sikkert regne med en Borehastighed af mindst 10 m om Dagen, og da man begynder ved begge Ender af den længste af Tunnelerne, nemlig den under Flinterenden, som er ca. 9 km lang, saa kan Tunnelanlægene højst vare $\frac{9000}{10}$ = 900 Dage eller rundt 3 Aar.

Den kortere Tunnel og de øvrige Arbejder paa hele Strækningen gøres samtidigt færdig.

Igennem Jurabjergene, som for Størstedelen bestaar af kompakt Kalksten, der sikkert ikke kan siges at være lettere gennemborlig end Saltholmkalken, har man bygget flere Tunneler, ogsaa enkeltsporede, der i Følge Handbuch der Ingenieurwissenschaften kun har kostet fra 640 til 970 Kr. pr. løb. Meter at fremstille. Regner man nu for Sikkerheds Skyld med 4000 Kr. pr. løbende m, saa kan de 2, tilsammen 14,4 km lange Tunnelstrækninger, kun koste 57,6 Mill. Kr., hvilken Pris er saa høj, at alle mulige Uheld med Lethed dækkes. Derfra og til 90 Mill. Kr. er der et ganske godt Spring til at dække alle Anlæg paa Land, Driftsmateriel, Uheld, Udgifter ved Kapitaliseringen, Forrentning i Byggeperioden etc.; saa at ingen vel kan tvivle om Foretagendets Rentabilitet.

Elektrisk Drift. Det er næsten en Selvfølge, at en saadan bør vælges. Den er for det første noget billigere, for det andet undgaar man Røg, for det tredie kan man vælge større Stigninger og altsaa billigere Anlægsomkostninger, for det fjerde maa det paa Forhaand antages, at det ikke møder væsentlige Vanskeligheder at faa Strøm fra Sverige, og for det femte kan man i Nødstilfælde alligevel gribe til at trække Togene igennem med Damplokomotiver.

Foretagendets Realisation. Hvad nu Tilvejebringelsen af Kapital og Startning af Selskabet angaar, saa har Ingeniør Ohrt allerede i sin Tid faaet Løfte om fransk Kapital.

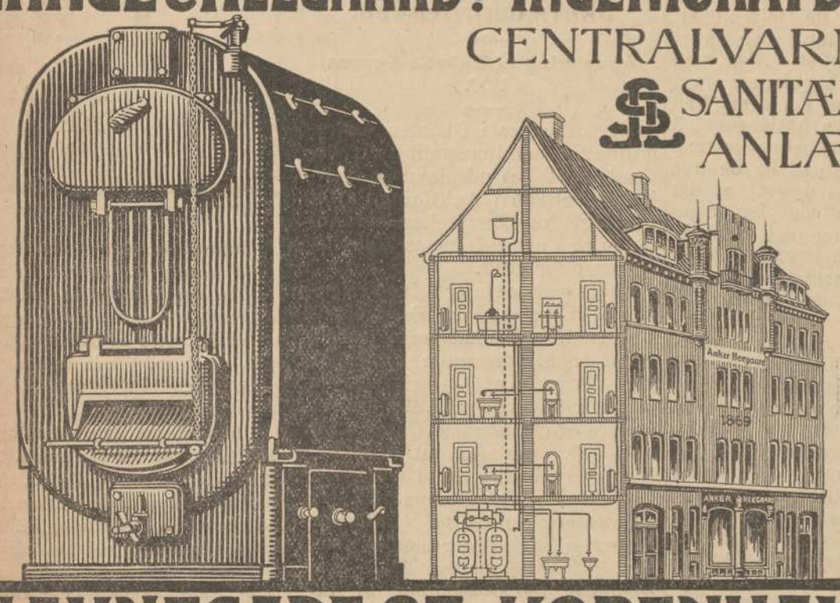
Har nu end maaske Krigen gjort et Afbræk i dette Forhold, saa er vi paa den anden Side her i Norden ret kapitalkraftige og Kapitalen vil saamænd meget godt kunne rejses her.

Forarbejder. Men det vil blive nødvendigt at starte en Komite eller et Forselskab, der skaffer saa mange Midler tilveje (nogle Hundrede Tusind Kroner), at grundige Forarbejder kunne foretages nærmest ved Sænkning af Skakter paa Amager, Saltholm og ved Limhamn for at undersøge Kalken.

Denne Komite, som foreløbigt ansætter Ingeniører og Funktionærer, vil saa senere paa visse Betingelser kunne holdes skadesløs for udlagt Kapital ved at overtage Aktier i det store Aktieselskab eller ogsaa paa anden aftalt Maade.

Afslutning. Det vil være en i Sandhed stolt Opgave at gøre dette store Foretagende til Virkelighed, et Foretagende, som kan kaste Glans over de nordiske Landes tekniske og finansielle Skaberevne. Og vi behøver sandelig ikke at gaa til Udlandet. Vi kan selv lave Tunnelen. Det maa haabes, at ogsaa vore Pengemænd og Banker vil forstaa, at det er en Opgave, der ikke alene kan blive til Ære for dens Forkæmpere, men ogsaa kan og vil give en rigelig Høst til dem, som er forudseende nok til at tro paa og fæste Lid til, at her er det værd at saa.

E. J.

LANGE & HEEGAARDS INGENIØRAFDELING
CENTRALVARME OG SANITÆRE ANLÆG

CENTRAL 2237
HAVNEGADE 37, KØBENHAVN·K

Kunstnernes Efteraarsudstilling
Den frie Udstillings Bygning.
Daglig 10—4.

Svenske Statsbaners
Soveplads-Central
Bernstorffsgade 2
(Panoptikonbygningen)
i
Dansk Rejsebureaus Lokaler
Telf. 8051 Telf. 4158
Telegr. Adr. „Sovecast"
Hoved-Bestillingskontor i Danmark for samtlige Sovevogns-Linier til og igennem Sverige

Aarhuus Privatbank,
stiftet 1871.
Aktiekapital Kr. 9.000,000.— Reserver Kr. 2.500,000.— Alle almindelige Bankforretninger. Incasso. Boksafdeling. Sparekasseafdeling. Hjemmesparebøsser.

De forenede Gummi- og Luftringefabrikker (Schiønning & Arvé).

Generalforsamlingen i Gaar.

Under Ledelse af Overretssagfører H. H. Schmidt afholdt Aktieselskabet *De forenede Gummi- og Luftringefabriker (Schiønning & Arvé)* i Gaar ordinær Generalforsamling. Bestyrelsens Formand, Grosserer Max Lester, fremlagde Regnskabet og afgav følgende

Aarsberetning.

Det forløbne Driftsaar fra den 1. September 1917 til den 31. August 1918 udviser, at Selskabet i det sidste Aar har haft et Nettosalg af Kr. 2,225,615.55 (imod Kr. 4,506,988.28 i Fjor), medens Selskabets Produktion til Salgspris i samme Tidsrum har udgjort Kr. 2,131,156.89 (imod Kr. 4,608,284.37 i Fjor). Driftsregnskabet udviser altsaa en betydelig Nedgang til knapt det halve i Salg og Produktion i Forhold til det foregaaende Driftsaar. Dette illustrerer bedst, at det afsluttede Regnskabsaar har været det vanskeligste og mest brydsomme, som Fabriken i adskillige Aar har haft. Fabriken har saa godt som hele Aaret været uden Raagummi, ligesom den kun med stort Besvær og til meget høje Priser har kunnet anskaffe de øvrige til Fabrikationen nødvendige Raastoffer. Naar Fabriken alligevel kan fremlægge et efter Forholdene nogenlunde ordentligt Regnskab, kan dette tillægges den Omstændighed, at Fabrikens tekniske Afdeling — ved Hjælp af Regenerater, som Fabriken selv fremstiller — har kunnet holde denne i fuld Drift og beskæftiget omtrent Halvdelen af sin Arbejdsstyrke. Kirurgisk Afdeling har ved Hjælp fra Regeringens Side kunnet arbejde med faa Arbejdere, hvorimod Automobilringe-Afdelingen har været fuldstændigt standset og Cykleringe-Afdelingen kun i kort Tid har virket med indskrænket Drift.

Hvad angaar den til Udvidelse af Automobil- og Cykleringe Fabrikationen paabegyndte Bygning, vil denne antagelig være fuldt færdig i Løbet af et Par Maaneder.

Hvad selve Driftsregnskabet angaar, tillader jeg mig at henvise til det trykte Regnskab.

Da Selskabets Handelsomkostninger i det forløbne Aar til Trods for den mindre Produktion har været omtrent uforandret, bliver Netto-Avancen ogsaa procentualiter mindre end det foregaaende Aar, hvilket bevirker, at Netto-Overskudet, der i Fjor var Kr. 1,557,958.56, i Aar kun udgør Kroner 664,738.

Hvad angaar Selskabets Status, saa er Tallene paa Aktivsiden kun undergaaet en nævneværdig Forandring paa Kontoen „Kasse- & Bankbeholdninger", der er gaaet ned fra Kr. 1,355,937.48 til Kr. 315,777.21. Differencen skyldes foruden de i Fjor udbetalte Beløb til Udbytte og Krigsskat (det sidste Beløb ca. Kr. 300,000) en Del forudbetalte Beløb for den nye Bygning, Maskiner og Varer.

Hvad Passivsiden angaar, er nævneværdig Forskydning kun at bemærke i Posten „diverse Kreditorer", der er gaaet ned med ca. Kr. 100,000, medens Reserve- & Fornyelsesfonden er gaaet op med Kr. 70,000. Henlæggelsen til Stats- og Kommuneskat er gaaet ned med ca. Kr. 300,000, nemlig det Beløb, som i Mellemtiden er udredet i Skat.

Udbyttet bestaar af:

Aarets Overskud Kr. 524,498.69, overført Saldo fra forrige Aar Kr. 140,239.31, ialt Kr. 664,738, deraf foreslaas henlagt til Reserve- & Fornyelsesfond Kr. 94,411.11, udbetalt i Tantièmer Kr. 67,292.46, til Aktionærerne 15 pCt. af Aktiekapitalen Kr. 375,000, ialt Kr. 536,703.57. Rest Kr. 128,034.43 overføres i ny Regning.

Jeg tillader mig endnu at bemærke, at de tidligere Aars rigelige Henlæggelse til Skat har bevirket, at der i Aar ikke behøves at henlægges noget til Imødegaaelse af saadan.

Generalforsamlingen gav uden Diskussion Decharge for Regnskabet og genvalgte Apoteker Alfr.

delse til Bestyrelsen var fuldt ud korrekt. Man havde det Indtryk, at man vilde faa de Oplysninger, man havde Brug for, men blev i saa Henseende skuffet. Naar man skal købe tre Nybygninger, maa man dog vide noget om dem. Ved at give „Oceana"s Aktionærer 3 Aktier i Bugserselskabet, vilde man forbedre dettes Status, og de nye Aktionærer fik saa meget, at det godt kunde betale sig for dem. Det var et sundt og reelt Selskab, de derved kom ind i, men Taleren havde været afskaaret fra at give denne Betryggelse, da han var blevet afvist af Bestyrelsen. Sluttelig skulde det kun tilføjes, at Konsortiets Stilling til Bestyrelsen var Bugserselskabet uvedkommende.

Bestyrelsens Formand havde ikke blandet sig i, paa hvilken Maade Bugserselskabets Interesser var blevet varetagne. „Oceana"s Bestyrelse havde villet give de sædvanlige Oplysninger ved Købet af Skibene, men Selskabets indre Forhold vedkom ikke andre. Man tilbød altsaa 300 pCt. kontant, men da Aktierne vistnok laa over 300, var Tilbudet jo ikke fristende; og dernæst vidste man ikke, hvad de tre Bugseraktier var værd, Selskabet var jo ikke noget egentligt Rederi, og man kunde i hvert Fald ikke tvinge selv den mindste Minoritet af Aktionærer i „Oceana" til at ombytte deres Aktier med Bugseraktier. I denne Forbindelse var det oprindelige Tilbud om $7^1/_2$ Mill. Kr. af Interesse, thi dèr var Bugseraktierne jo nærmest at opfatte som en Art Tillægsgevinst. Man kom mere og mere til den Anskuelse, at dette Tilbud rent maatte afvises, da Bestyrelsen ikke kunde føre „Oceana" ind i en Virksomhed, den ikke kendte.

Grosserer Bærentzen hævdede at der kun forelaa et betinget Tilbud. Der var dernæst ikke Tale om at tvinge Aktionærerne til at tage Aktier i Bugserselskabet man tvang ikke Folk til at tage en Fordel, og med Hensyn til den børstekniske Stilling kunde det anføres, at Aktiernes øjeblikkelige Kurs ikke havde nogen Indflydelse

En Aktionær, Grosserer Scharling ønskede gerne oplyst, hvad den store Difference mellem det oprindelige og det nuværende Overtagelsestilbud skyldtes.

Formanden betonede endnu en Gang Forskellen mellem at give de sædvanlige Oplysninger med Hensyn til Flaaden, hvad man stedse var villig til, og angaaende Selskabets Aktiver og Passiver.

Efter et Ordskifte mellem Assistent Kofoed og Formanden erklærede Højesteretssagfører David sig enig med Bestyrelsen i, at der ikke i Øjeblikket kunde tages Standpunkt til Forslaget, og at det vilde være uforsvarligt ikke at fraraade Aktionærerne at tage imod det. Man maatte desuden være forberedt paa, at det Beløb, for hvilket Aktierne solgtes, blev skattepligtige.

Grosserer Jespersen protesterede mod den Handlemaade at Tilbudet kun skulde gælde, hvis det akcepteredes med det samme, hvortil Grosserer Bærentzen svarede, at man vilde lade det staa ved Magt til næste Generalforsamling. Hvad Beskatning angik, vilde Aktionærerne vistnok med Sindsro lade sig beskatte af den Avance, de fik med de 300 pCt., den øvrige Del af Beskatningen tog Bugserselskabet paa sig.

Højesteretssagfører David: Det indeholder Tilbudet ikke noget om!

Grosserer Bærentzen: Nej, men det oplyser vi lidt efter lidt, man kommer jo ikke frem med alting paa en Gang!

Diskussionen syntes nu at ebbe ud. Assistent Kofoed hævdede, at det var Bestyrelsens egen Skyld, aaar det oprindelige Tilbud paa $n^1/_2$ Mill. ikke var blevet staaende, hvortil Formanden anførte, at det havde ikke været noget Tilbud, der var kun viftet med $7^1/_2$ Mill.

Grosserer Scharling mente, at naar Tilbudet var forandret, skyldtes det Frygt for Skattetabet, ikke at „Oceana"s Bestyrelse havde vægret sig ved at give de forønskede Oplysninger. Dette blev imødegaaet af Grosserer Bærentzen, der hævdede sin Aabenhed og Loyalitet under Forhandlingerne. Grosserer Scharling gjorde sluttelig nærmere Rede for sin Stilling til det omspurgte Konsortium, fra hvilket han nu bestemt ønskede at tage Afstand.

Da ingen flere begærede Ordet, hævede Dirigenten Generalforsamlingen uden at der fandt nogen Afstemning Sted, horimod en ny Generalforsamling vil blive indkaldt med 8 Dages Varsel.

Det udenlandske Skovindustriselskab.

Annulering af Udbytte-Kupons 1917.

Der afholdtes i Gaar en ekstraordinær Generalforsamling i Aktieselskabet Det udenlandske Skovindustriselskab i Anledning af et Forslag fra Bestyrelsen om Annullering af Selskabets Udbytte-Kuponer for 1917.

Højesteretssagfører *Ivan Kondrup* dirigerede, og Bestyrelsens Formand, Kammerherre *Bech*, Engelsholm, fremsatte Forslaget, der — som nævnt — gik ud paa, at Udbytte-Kupons 1918 bliver Bærere af det samlede Udbytte for 1917—18, saaledes at Udbytte-Kupons 1917 vil være at annullere. Dette sker under Hensyn til, at Kursnoteringsudvalget forlanger Afgørelse af Spørgsmaalet om, hvorvidt Aktiekuponer 1917 skal medfølge ved Omsætning af Aktier eller ikke. Bestyrelsen anser det for udelukket, at der i indværende Aar vil komme en Ordning paa de russiske Forhold, saa at der i Aar kan træffes Afgørelse om Disposition over Udbytte-Konto 1917.

Formanden anbefalede Forslaget, der ikke krævede nogen yderligere Motivering, og udtalte Haabet om, at Forholdene til næste Aar ikke maatte være som nu.

Forslaget vedtoges derefter enstemmigt af Generalforsamlingen uden Diskussion.

Folketinget.

Folketinget havde i Gaar Forslaget om Kommunernes Ret til Eftergivelse af Kommuneskatten for Skatteaaret 1918—19 til 2. Behandling. Debatten drejede sig i det væsentlige om den af Udvalgsflertallet foreslaaede Ændring, hvorved Kommunerne bemyndiges til at søge Erstatning for den eftergivne Skat gennem Udskrivning af Tillægsskat. Til Slut vedtoges Forslaget med denne Ændring.

*

Det islandske Udvalg.

I Folketingets Møde i Gaar valgtes følgende til Medlemmer af Udvalget angaaende den dansk-islandske Forbundslov: Slengerik, Alfr. Christensen, Niels Petersen, Johs. Fog-Petersen, Borgbjerg, Sigv. Olsen, Vilh. Rasmussen, Stilling, J. C. Christensen, Neergaard, Samuelsen, Hegelund-Lange, J. Jacobsen, Johan Knudsen og Axel Møller.

*

Husmandskreditforeningen for Østifterne.

Der afholdtes i Gaar en ekstraordinær Generalforsamling i Kreditforeningen af Ejere af mindre Ejendomme paa Landet i Østifterne, idet Generalforsamlingen d. 30. f. M. ikke var beslutningsdygtig med Hensyn til Vedtagelsen af et Forslag til Statutændringer og derfor i sin Helhed blev udsat til i Gaar.

Repræsentantskabets Formand, Husejer Chr. Hansen, Bøgesø, dirigerede, og Bestyrelsens Formand, Overretssagfører H. Paludan, afgav den paa Repræsentantskabsmødet den 29. f. M. aflagte Beretning, der har været gengivet her i Bladet.

Efter at Generalforsamlingen havde taget Beretning og Regnskab til Efterretning, vedtoges nogle af Bestyrelsen foreslaaede Ændringer i Statuterne.

*

Dronning Alexandra og Finsens Lysbehandling.

Fra Viscount Knutsford har Overlæge Reyn, Formanden for den danske Indsamling til en Fødselsdagsgave til Dronning Alexandra, modtaget følgende Telegram:

„Dronning Alexandra er dybt rørt over Meddelelsen om, at Folket i hendes gamle Fædreland deltager i Indsamlingen til den hende tiltænkte Gave og skatter højligen Komiteens Virksomhed for Sagen. Jeg foreslaar at det danske Bidrag overgives Dronningen til Jul."

*

Plantningsarbejder paa Heden.

Til Iværksættelse af Plantningsarbejder for at afhjælpe Arbejdsløsheden har Hedeselskabet i Følge „Viborg Stifts Folkeblad" købt 2070 Tdr. Land i forskellige Egne i Jylland, deraf 850 Tdr. Land i Viborg Amt, 650 Trd. Land i Randers Amt og 250 Tdr. Land i Aalborg Amt.

*

Færgeforbindelsen Gedser—Warnemünde

1. Distrikt meddeler: Fra i Dag, Søndag, sejler Færgen fra Gedser til Warnemünde atter i Tilslutning til Iltoget Kl. 9,28 fra København. Viderebefordring fra Warnemünde til Berlin og Hamborg finder ikke Sted med Iltog, men med almindelige Tog.

J. RINGEN A/S
HAUGESUND
SKIBSREDERI
TELEGRAMADR.: EXPORT.

Togforbindelsen med Tyskland.

Statsbanernes 1. Distrikt meddeler: De tyske Tog i Tilslutning til Togene, der henholdsvis ankommer og afgaar fra Vedsted Kl. 9,18 og Kl. 9,43 Fm., er indtil videre indstillede mellem Tønder og Hvidding.

*

Studenternes Juleindsamling.

Det Møde, som Tirsdag den 26. November Kl. 8 afholdes i Studenterforeningens Festsal angaaende den forestaaende Studenternes Juleindsamling vil faa sin særlige Tiltrækning ved den udmærkede kunstneriske Assistance som er stillet i Udsigt. Kgl. Kammersanger Peter Cornelius, kgl. Kammersangerinde, Frk. Ellen Bech, Pianistinden, Frk. Else Krieger, og kgl. Kapelmusikus Siegfred Salomon vil medvirke.

Ved Mødet, der indledes med en Sang af Forfatteren Carl Dumreicher, vil der blive holdt korte Taler af Formanden, Pastor Herman Koch, der fortæller om Juleindsamlingen, Hovedkassereren, Overretssagfører Gudmon, og Professor, Dr. Harald Høffding, der taler om Studenterne og socialt Arbejde.

Alle, der har Interesse for de mange Virksomheder, der udgaar fra Studenternes sociale Sekretariat og Ensomme Gamles Værn, har gratis Adgang til Mødet og indbydes til at komme til Stede.

*

Hages Haandbog.

Hages Haandbog i Handelsvidenskab i ny gennemarbejdet Udgave nærmer sig nu sin Afslutning og vil foreligge komplet om nogle Dage.

*

Generaldirektoratet for Postvæsenet meddeler, at Postfrimærker af 27 Øres Værdi nu er fremstillet ved Overstempling af 68- og 38-Øres Avisportomærker.

Salget ved Postkontorerne begynder Mandag den 18. ds. Formiddag.

Hermed er samtlige Oplag af overstemplede 27 Øres Frimærker udleveret; et endeligt gældende Mærke vil fremkomme i Løbet af kort Tid.

*

Indbetalingskurserne.

Generaldirektoratet for Postvæsenet meddeler, at fra den 17. d. M. er Indbetalingskursen for Postanvisninger til Tyskland fastsat til: 100 Mark = 57 Kr.

*

Handels- og Søfartsmuseet paa Kronborg

Handels- og Søfartsmuseet paa Kronborg har for Tiden en Udstilling af over hundrede Malerier fra Kina, udførte af Maleren Schwensen, som i femten Aar var i Store Nordiskes Tjeneste. Samlingens varige Erhvervelse for Museet til en asiatisk Afdeling, vilde utvivlsomt være af betydelig Værdi.

Særlig Opmærksomhed tiltrækker sig iøvrigt i disse Dage den Samling af sønderjyske Skibsbilleder under dansk Flag, som Skibsreder Marius Nielsen har skænket Museet.

*

Koncert.

I Aftes optraadte i den lille Palæsal en svensk Violinistinde, Fru Ebba Nissen sammen med Pianisten Carl Bernhard Philipsen. De lagde for med en ikke særlig interessant Violinkoncert i E-moll af Nardini, hvoraf fremgik, at Fruen har en stor og ganske blød Tone og behersker sit Instrument med en vis Virtuositet, medens Foredraget undertiden lyder lidt tørt og udvendigt. Mere blodrig blev Udførelsen af de Kammermusikafdelinger, Suiter for Piano og Violin af York Bowen og Max Reger m. m., som derefter fulgte. Medens Hr. Philipsen i Violinkoncerten holdt sig lovlig meget tilbage, var han i Bowens Suite til Gengæld lidt for fremherskende, men iøvrigt havde man Aftenen igennem, og navnlig i en Soloafdeling rig Lejlighed til at anerkende hans dygtige og fint udarbejdede Pianospil som hans Bestræbelser efter at give Publikum Kendskab til de aller mest moderne Klaververker.

—r.

*

Fodbold.

I Dag Kl. 1½ spilles paa Idrætsparkens Bane Slutkampen i Pokalturneringen mellem Frem og B. 93.

Medens Frem har maattet kæmpe haardt for at naa saa langt og paa sin Vej har nedlagt baade K. B. og B. 1903, er B. 93 kommen ulige lettere til Maalet og møder nu i Slutkampen den første virkelig jævnbyrdige Modstander. B. 93 har 2 Gange før vundet Pokalturneringen, medens Frem ikke har tegnet sig for noget Points. De to Hold maa vist i Øjeblikket siges at være lige gode, og alt tyder paa, at Kampen vil blive meget spændende.

Overførelsen af tysk Kapital til neutrale Lande.

En Protest fra amerikanske Bankmænd.

London, 15. Novbr.

„Times" erfarer fra New-York: De amerikanske Bankmænd, som husker, hvorledes de tyske Bankmænd lige før Krigen smuglede uhyre Summer ud af England og hvorledes senere hen tyske Sikkerhedspapirer til Snese af Millioners Værdi i Hemmelighed blev ført fra Bankerne i De forenede Stater til Mexico og Sydamerika, beklager, at de Allierede i Vaabenstilstandsbetingelserne har udeladt en Passus, der udelukker at noget lignende finder Sted overfor Holland, Schweitz, Danmark og især Sverige. De mener, at de tyske Kapitalister, som Følge af denne Forsømmelse, har fuld Frihed til at overføre Statsobligationer, Panteobligationer, Guld, Diamanter og Kunstgenstande til de neutrale Lande, hvor de Allierede ikke kan naa dem. De erklærer, at de tyske Korporationer, Banker og Enkeltpersoner allerede er i fuld Gang med at flytte deres Værdier. Bankmændene foreslaar som Modvægt at indføre en streng Censur med alle traadløse eller telegrafiske Meddelelser samt Brev- og Pakkeposten og Jernbanetrafiken til og fra Tyskland.

London, 15. Novbr.

„Times" meddeler fra Bern: Det forlyder, at de tyske Banker foreslaar deres private Kunder at overføre store Beløb til Schweitz.

Ungarn.

Kong Karl frasiger sig Ungarns Krone.

Budapest, 15. Novbr.

Ungarsk Corrbureau meddeler: Præsidenten for Magnathuset, Baron Julius Hlessics, har Fredag overrakt Ministerpræsident Karolyi følgende Haandskrivelse:

Siden min Tronbestigelse har jeg stedse bestræbt mig for saa hurtigt som muligt at befri mine Folk for Krigens Rædsler, hvis Opstaaen jeg ikke havde Andel i. Jeg ønsker ikke, at min Person staar i Vejen for den ungarske Nations Udvikling, den Nation, som jeg føler en uforanderlig Hengivenhed for. Som Følge deraf giver jeg Afkald paa enhver Del i Ledelsen af Statsforretningerne og anerkender allerede forud enhver Afgørelse, ved hvilken Ungarn vil fastsætte sin fremtidige Statsform.

Givet i Eckartsau, d. 13. Nov.

Karl. m. p.

Englands Handelsomsætning.

London, 16. Novbr.

Værdien af Englands Indførsel i Oktober Maaned var 117,707,382 Lstr., hvilket er en Stigning paa 23,449,119 Lstr. fra Oktober 1917. Udførslen androg 42,820,724 Lstr., hvilket viser en Nedgang paa 7,936,330 Lstr. Værdien af Genudførslen var 2,118,642 Lstr. eller 1,997,573 Lstr. lavere end i Oktober 1917.

De vigtigste Forskelle i Indførslen er følgende: Levnedsmidler viser en Stigning paa 13,091,311 Lstr., Tobak en Stigning paa 2,514,409 Lstr., Træ en Nedgang paa 1,448,365 Lstr., Bomuld en Stigning paa 3,063,649 Lstr., Raauld en Nedgang paa 1,397,901 Lstr., andre Tekstilvarer en Stigning paa 1,603,066 Lstr., Oliefrø en Stigning paa 2,293,069 Lstr., forarbejdet Metal en Stigning paa 3,345,195 Lstr. og Silke en Stigning paa 839,810 Lstr.

For Udførslens Vedkommende er Tallene følgende: Kul viser en Stigning paa 885,567 Lstr., Oliefrø en Nedgang paa 651,018, forarbejdede Metaller en Nedgang paa 841,784 Lstr., Bomuld en Stigning paa 1,307,264 Lstr. og Uld en Nedgang paa 456,083 Lstr.

Londons Børs.

London, 15. Novbr.

Omsætningen paa Børsen var treven. Det overhængende Valg og den forestaaende industrielle Omdannelse fremkaldte en afvisende Stemning og gav Anledning til yderligere Realisationssalg. Sikkerhedspapirer blev opkøbt med Spekulationsformaal. Desuden var de ledende Oljeaktier og Sikkerhedspapirer, der havde Berøring med Holland, trykkede som Følge af Krisen i Holland. Brasilianske Papirer var lavere som Følge af, at Vekselkursen paa Rio var gaaet $13^5/_{16}$ ned. Krigslaan 87,75, 99,12, 94,00, 101,50.

Englands Handelsflaade under Krigen.

En Tak fra Admiralitetet.

London, 16. Novbr.

Admiralitetets Sekretær meddeler: I Anledning af Admiralitetets første Møde efter Undertegnelsen af Vaabenstilstand med Tyskland ønsker Medlemmerne paa Flaadens Vegne at udtale deres Beundring og Tak til den engelske Handelsflaades Redere, Kaptajner, Officerer og Besætninger, og til dem, som er beskæftigede i Fiskeriindustrien for de uforlignelige Tjenester, de har ydet under Krigen, hvorved de har muliggjort den fuldstændige Sejr, som nu bliver fejret.

Handelsflaadens Arbejde, hedder det, har været uløseligt forbundet med Flaadens. Uden Handelsflaadens loyale Samarbejde vilde Fjendens Undervandskrig uundgaaeligt have naaet sit Maal. Handelsflaaden har fra første Færd med ubetvingeligt Mod og glimrende Udholdenhed trodset den ny Form for Krigsførelse med fuldstændig Ringeagt for Død og Fare. Konvojsystemet, som har en saa væsentlig Andel i Tilintetgørelsen af Fjendens Planer, idet det har sikret den amerikanske Hærs Overførelse, kunde aldrig have ført til et gunstigt Resultat, hvis Officererne og Mandskaberne paa Handelsskibene, der udgjorde Konvojerne, ikke havde udvist en saadan Dygtighed og Udholdenhed.

Handelsflaaden og Flaadens Arbejde har aldrig været knyttet nøjere sammen end under denne Krig. Denne Forbindelse maa være varig til Gavn for vort berømmelige Fædreland.

Norge faar Korn fra Argentina og Sukker fra Danmark.

Norge har for nylig afsluttet Køb af 50,000 Tons Hvede og et lignende Kvantum Majs i Argentina og desuden agter Staten at købe 100,000 Tons Korn til enten i Argentina eller Australien. Priserne — saavel fob-Prisen, som Fragterne — ligger nemlig for disse to Lande under Prisen for Nord-Amerika, men der gaar jo paa den anden Side mere Tid med til at bringe Varerne til Norge. For at afhjælpe Sukkermanglen har Norge henvendt sig til Danmark og faaet 4000 Tons. Prisen var for de 3000 Tons 2 Kr. pr. kg. for det ene Tusind Tons, der var af ringere Kvalitet, kun 73 Øre.

Rusland og Danmark.

Sovjetregeringen dementerer Rygterne om Understøttelse af danske Presseorganer.

Paa Foranledning af, at der i Pressen i den senere Tid er fremkommet Rygter om, at den russiske Sovjetregering gennem sin herværende Repræsentant understøtter nogle politiske Organisationer og Presseorganer med Penge, finder Regeringens Repræsentant sig foranlediget til paa det bestemteste at dementere disse Rygter.

Ingen herværende Organisationer eller Presseorganer har faaet Subsidier eller Pengehjælp fra Sovjet-Regeringen.

Saadanne fantastiske Rygter, som fremkom i „Ekstrabladet"s Aftenudgave af 15. ds., at 2½ Mill. Kr., gennem en herværende Storbank, skulde anvendes til Støtte for den syndikalistiske Bevægelse, maa absolut tilbagevises som usande.

En lignende Sum som ovennævnte er i de senere Dage bleven udbetalt til et stort dansk Firma gennem en Bank. Om denne Transaktion var det kgl. danske Udenrigs- og Justitsministerium underrettet. Summen skulde tjene til Dækning for den gamle russiske Regerings Forpligtelser, der var bleven kontrasignerede af Sovjet-Regeringen.

Om man kan kalde dette en Støtte for den syndikalistiske Bevægelse, vil vi lade Læserne bedømme.

Den russiske Sovjet-Republiks Legation, København.

Præsident Wilson i Europa.

Modtagelsen i Paris.

Paris, 16. Novbr.

Byraadet i Paris har besluttet, at en Delegation skal modtage Præsident Wilson, naar han kommer til Frankrig. Præsidenten vil blive modtaget i et højtideligt Møde paa Raadhuset, og der vil blive afholdt en stor Fest til Ære for ham.

Holland.

Regeringen ønsker at arbejde videre ad lovmæssig Vej.

Haag, 13. Novbr.

Hollandsk Telegrambureau meddeler: I Andet Kammer erklærede Ministerpræsidenten som Svar paa Troelstras Tale, at Regeringen ønskede at arbejde videre ad lovmæssig Vej. Hvis et af Partierne vilde slaa ind paa ulovlig Vej, vilde det finde, at Regeringen vilde modsætte sig det. Regeringen førte Regeringen i Henhold til Ønskerne hos det hollandske Folks Flertal og vilde ikke lade sig bringe bort derfra, ikke en Gang ved Magt. (Bifald). Naar Troelstra erklærede, at han om nødvendigt vilde styrte Regeringen med Magt, saa erklærede Regeringen, at den var rede til at afvente dette Forsøg. Regeringen gentog sit Ønske om kun at føre Forretningerne videre, hvis det kunde støtte sig til hele Folkets Tillid. Det vilde derfor være dem kært, hvis den Deputerede Marchants Forslag om Indførelse af almindelig Kvindevalgret kunde blive behandlet saa hurtigt som muligt i Kammeret, for at Folket i sin Helhed kunde udtale sig om, hvorledes det ønskede at blive regeret.

Mulighederne for Revolution.

Haag, 14. Novbr.

Til Korrespondenzbureau skrives fra kompetent Side: Nu, da de revolutionære Partier maaske ikke vil lade noget Middel uforsøgt for at sætte deres Ønsker igennem, maa man være fattet paa alle Muligheder. Det synes ikke ganske udelukket, at Strejken vil kunne brede sig til Jernbanerne; men dette vilde være i højeste Grad ufornuftigt, da de store Byer, hvor der netop befinder sig de fleste Tilhængere af de Revolutionære, saa i Løbet af nogle faa Dage vilde være afskaarne fra al Tilførsel af Levnedsmidler.

Tyske Tropper i Holland.

Amsterdam, 14. Novbr. (Forsinket).

Et herværende Blad meddeler, at der ved Broen over Maas ved Roosteren i Provinsen Limburg staar 2000 Mand tyske Tropper, der har nedlagt Vaabnene, da de gik over Grænsen.

Udenlandske Banker i London.

Intet viser bedre hvilken mægtig Faktor London var og er inden for Verdenspengemarkedet og Verdenshandelen end det store Antal fremmede Banker og Bankfilialer i London.

Der er for Tiden:
7 afrikanske,
17 australske,
7 kanadiske og vestindiske,
4 indiske,
16 europæiske (ikke engelske),
5 asiatiske,
6 sydamerikanske og
4 nordamerikanske Banker og Bankfilialer i Verdensbyen.

35 af disse Banker repræsenterer britiske koloniale Interesser, medens 31 er helt fremmede. De koloniale Banker har en samlet Kapital af 76,540,000 Lstr. De 31 andre fremmede Bankers Kapital og Reserver udgjorde ved Udgangen af første Halvaar 1918 ca. 141,770,000 Lstr.

I „Economist"s Opgørelse over Banker i England staar nu ingen tyske Banker nævnt. De russiske Banker staar grupperet sammen med de „neutrale" Landes Bankfilialer.

6

TEKNISK BIBLIOTEK
Danmarks Tekniske Højskole

ABONNEMENT

Pr. Kvartal:
København: 3 Kr. + Budpenge 0,50.
Provinserne: 3 Kr. + Postpenge 0,68.
Udlandet: 3 sh. 6 d. — 3 Mk. 50 Pf. + Postpenge.
Enkelte Numre 7 Øre.

Redaktion: Frederiksberggade 25, København B.
Telefon: 7221. Aabent 12 Midd.—10 Aften (efter Kl. 10 Aften Telefon 1139).
Træffetid 1—3.

Børsen

DANMARKS HANDELS-OG SØFARTS-DAGBLAD.

ANNONCER

Før Teksten: 16 Øre pr. Millimeter.
Inserater: 12 Øre pr. Millimeter.
Efter Teksten: 9 Øre pr. Millimeter.
Beskæftigelser: 6 Øre pr. Millimeter.
Annoncer med bestemt Placering 4 Øre mere pr. Millimeter.
2den Side og i Teksten (begrænset Antal): 25 Øre pr. Millimeter.

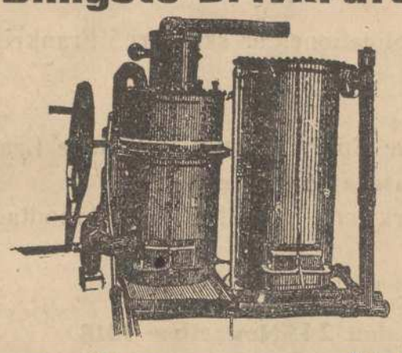
Ekspedition: Frederiksberggade 25, København B.
Telefon: 7250. Aabent 9—7.

Nr. 268. | Søndagen den 17. November 1918. | 23. Aargang

Revision Statsautoriserede Revisorer **A. Andersen & P. T. Hald,** Revisionskontoret. Aarhus. Telefoner 834 og 4686.

SUGEGASANLÆG
Billigste Drivkraft

for Kul, Kokes, Tørv og Brunkul



til stationære Anlæg og Skibe

A/S Einar Svenssons Fabriker
Telefon: Amager 504 — Augustagade 25-27. Kbhvn. S. — Telegramadr.: „Maskinesson"

R. Dons' analytisk kemiske og bakteriologiske **Laboratorium**
Telf. C 4067. **Fiolstræde 22 St. København** Telgr. Analyse
Autoriseret af Handelsministeriet i H. t. Lov af 26/3 98.

MAX LEVIG & Co.
Aalborg Telefon 525. Aarhus Telefon 3116. København Telefon 6700. Odense Telefon 2899.
Enerepræsentanter i Skandinavien for
Assurance-Compagniet Baltica A/S
Krigs- og Søforsikring.

Oversea Business.

Respektabel, ung firma i Göteborg med omfattande förbindelser bland ledande företag inom svensk exportindustri, speciellt beträffande papper, trämassa, cellulosa, trävaror etc., vars huvudintressent och aktive ledare är synnerligen väl förtrogen med **all-round transmarin export/importverksamhet** särskilt med hänsyn till Indien, Kina, Japan, Australien, Syd Afrika och Pacifikkusten, men som på grund av otillräckligt rörelsekapital ser sig förhindrad realisera en egen direkt transocean handel, söker förbindelse med välrenommerat, kapitalkraftigt danskt export/importhus ägande en vittomfattande egen filialrepresentation på översjöiska marknader och benäget att med oss såsom filialkontor eller eventuellt dotterbolag etablera ett samarbete. Svar utbedes snarast till „Aktiebolag — Oversea", Gumaelii Annonsbyrå, Göteborg, f. v. b.

Bankassistenter.

Herværende ældre Bank søger snarest nogle yngre Assistenter med et Par Aars Bank- eller Vexellereruddannelse. Billet mrk. 8987 modtager dette Blads Kontor.

I Anledning af, at min [illegible] etablerer sig selv i Løbet af Vinteren, søges i hans Sted een eller eventuelt to kvalificerede.

P. O. Suhr,
Vexellerer, Pilestræde 2.

SØ OG KRIGS FORSIKRING
JOH. FRIMODT
TORDENSKJOLDSGADE 23, KØBENHAVN K
TELF. 530 TELEGRAM-ADR. FRIMODT. TELF. 1520
GENERALREPRÆSENTANT FOR DANMARK FOR
FORSIKRINGS-AKTIESELSKABET
„NORSKE ATLAS"
KRISTIANIA.

Transport-Forsikring.

Hoyman & Schuurman's
Skibsagentur i Amsterdam og Rotterdam,
Etableret 1792.
Skibsmægler, Speditør og Assurancegenter søger Repræsentation for et absolut første Klasses
Transport-Forsikringsselskab.
Bank Reference:
Twentsche Bank, Amsterdam.

Et ungt præsentabelt Menneske, der har Lyst til at lære Handel paa et større Handelskontor, og som er udgaaet fra et dannet Hjem og er Indehaver af Studeneksamen eller Handelseksamen kan faa Plads hos Rusam Co. Ltd., Bredgade 33.

DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB
AKTIESELSKAB
KJØBENHAVN.

Telefon: Central Nr. 9800.

Køjeplads sikres gennem Selskabets Billetkontor, Kvæsthusgade 9 B.

Til Newcastle
afgaar „Alexandra" forv. herfra i Begyndelsen af December, modtagende Stykgods, som bedes skriftlig anmeldt.

Mandag.
Til **Lohals, Rudkjøbing, Nyborg** (Falken) 5 Eft.
Til **Randers** (Baldur) 6 Eft.
Til **Horsens** (Sønderjylland) 6 Eft.
Til **Fredericia, Middelfart, Kolding** (Koldinghus) 6 Eft.
Til **Aalborg** (Aalborghus) 8 Eft.
Til **Aarhus** (Aarhus) 9,30 Eft.

Tirsdag.
Til **Samsø, Odense** (Benedikt) 6 Eft.

Onsdag til Limfjordsstationerne, Anholt, Grenaa, Ebeltoft, Aarhus, Christiania (via Frederikshavn), Göteborg.

Torsdag til Stubbekjøbing, Guldborg L., Nykjøbing F., Faaborg, Svendborg, Randers, Vejle, Fredericia, Middelfart, Kolding, Aalborg, Vestnorge.

Fredag til Samsø, Odense, Aarhus.

Gods modtages:
Mandag til 3 Eft. (fors. Plads haves) til Lohals, Rudkjøbing, Nyborg, Randers (Viborg), Horsens, Fredericia, Middelfart, Kolding (Esbjerg, Ribe, Varde), Aalborg, Aarhus (Skanderborg, Silkeborg, Herning, Odder, Hou).

Tirsdag til 3 Eft. (forsv. Pl. haves) til Samsø, Odense, Struer (Holstebro, Ringkjøbing), Lemvig, Doverodde, Thisted.

Kjøbenhavn—Lübeck.
Gods modt. i Frih. imorg. til 2 Eft.

Kjøbenhavn—Göteborg.
Gods modt. i Frih. Tirsd. til 9 Eft.

Kjøbenhavn—Vestnorge.
Gods modt. i Frihavnen paa Tirsdag til Bergen, Aalesund, Christianssund, Trondhjem,; paa Onsdag til Arendal, Christianssand, Stavanger, Haugesund.

Nærmere Oplysninger faas ved Henvendelse til
Ekspeditionen, Kvæsthusgade 9 B.

Grunth & Petersen.
Assuranceforretning.
Gl. Kongevej 96. Telf. 6286.
Statsanstalten for Livsforsikring.
Egl. østr. Brandassurance Comp.

Reassurance-Compagniet
SKANDINAVISK LLOYD A/S
Telegr.-Adr.: „REALLOYD"
KØBENHAVN
Tordenskjoldsgade 23
Telefon: C. 1520 & 530
Sø- og Transport-, Krigs- og Brandforsikringer

Hovedbanegaardens Restaurant
ny restaureret
aabnet
anbefaler færdige Frokostretter fra 7½ Morgen
Diners fra 1—7 samt à la carte hele Dagen
Moderate Priser, hurtig og prompte Betjening.
Ærb.
F. L. Viltoft
ny Vært
Forhen Inspektør paa Paladshotellet og Marienlyst.

Privatbanken
med Filialer:
Kongens Nytorv 28, Nygade 7, Østerbrogade 78 (Trianglen), Frederiksborggade 14—16, Raadhuspladsen 57 (Paladshotellet), Gl. Kongevej 178, Nørrebrogade 52, Vesterbrogade 66, Amagerbrog. 26, Valby Langgade 44 og Falkoneralle 88 (Hj. af Rolighedsvej).
foretager alle Bankforretninger
Modtager Penge til Forrentning
paa Indlaansbevis eller Indlaansbog (1 til 3 Maaneders Opsigelse) for Tiden til . . 4 pCt. p. a.
paa Bankbog . . . . . 3½ — —
Rejse-Akkreditiver udstedes. Bokser udlejes. Værdipapirer modtages i aabent Depot.

Kjøbenhavns private Laanebank,
stiftet 1854.
Amagertorv Nr. 5.
Filial: Istedgade Nr. 57.
Aaben fra 10 til 6
modtager Penge til Forrentning paa
Indlaan 4½ pCt. p. a. Bankbog 3½ pCt. p. a.
Konto-Kurant Konto 4 pCt. p. a.

A/S Dansk Papirvarefabrik
Rantzausgade 62 — Telefoner 269—270.
Alle gængse Emballagepapirer i Ark og Ruller, Økonomruller samt Poser i største Udvalg haves stadig paa Lager til øjeblikkelig Levering.
Bogtrykkeri • Stentrykkeri.
Specialitet: Aktiebreve, expres Levering.
Kartonnagefabrik • Papirulde.

Diskontobanken.

Grundlagt 1895.

Hovedkontor: Amagertorv 24.

Aktiekapital fuldt indbetalt		Kr. 20.000,000.
Reservefonds	ca.	„ 5,000,000.
Indlaan paa Bankbog, Folio og Konto-Kurant	ca.	165,000,000.

10 Afdelingskontorer.

Forsikring mod Skade som Følge af Optøjer

tegnes hos

A/s Grøn & Witzke,

Kongens Nytorv 6.

Telefon 9316.

INDBYDELSE TIL TEGNING

at

DET 4DE FRANSKE FORSVARSLAAN

(4ième Emprunt français de la Défense Nationale)

Emissionskursen er:

Frs. 70,80.

Beløbet kan rlægges kontant ved Tegningen i **dansk Mønt** efter den Dagen før Tegningsdagen gældende Vekselkurs.

Obligationerne forrentes med

4 % p. a.

Konvertering af Laanet, hvis Obligationer er skattefri i Frankrig, kan tidligst finde Sted efter 25 Aars Forløb.

Laanebeløbet er ubegrænset.

Naar Hensyn tages til den lave Emissionskurs, vil dette Laans Obligationer i Virkeligheden afkaste en **Rente af 5,649 pCt. p. a.**

Vore Korrepondenter i Danmark ere anmodet om at modtage Tegning paa Laanet.

Tegningen finder Sted i Dagene fra

den 20. Oktober til den 24. November 1918.

Obligationerne leveres **franco** i Danmark.

BANQUE DES PAYS DU NORD

PARIS.

Postvæsenets Eneret.

Ved den Kodifikation af Postlovgivningen, der er forelagt i Folketinget og som vi i tidligere Artikler udførligt har omtalt, er Spørgsmaalet om Omfanget af Postvæsenets Eneret søgt klaret. Hidtil har dette Sptrgsmaal været ret uklart og har desuden efter Administrationens Mening ogssaa et utilstrækkeligt Omfang; saaledes har Postvæsenet ikke Eneret for Besørgelsen af Brevkort.

Eneretsbestemmelserne er i det væsentlige gaaet uforandrede over fra Postloven af 7. Januar 1871, idet man ved Postloven af 5. April 1888 kun foretog en Tilføjelse, der nærmest var rettet imod de den Gang eksisterende Byposter — de blaa Kasser, som mange endnu vil erindre!

For at faa en ensartet Afgørelse af Spørgsmaalet har man undersøgt Forholdet i fremmede Lande, og det er paa Grundlag heraf, at de nye Bestemmelser er fastsatte. De har følgende Indhold:

Postvæsenet har med de nedenfor nævnte Undtagelser Eneret til saavel i Indlandet som til Island og Udlandet at befordre

1. lukkede Breve af ethvert Indhold.

2. andre lukkede Forsendelser, der opfylder Betingelserne for at kunne postbesørges, for saa vidt de indeholder skriftlige Meddelelser eller ved Skrift udfyldte trykte Sager.

3. Kort med skriftlige Meddelelser eller ved Skrift udfyldte trykte Meddelelser (Brevkort)

samt til i Indlandet at indsamle og omdele saadanne Forsendelser.

Forsendelser af nævnte Art skal naar de ankommer fra Island eller Udlandet, og er bestemte til Adressater her i Landet eller skal befordres i Transit over dansk Postomraade eller med dansk Postskib, uopholdelig afleveres til det danske Postvæsen.

Ingen maa drive Erhvervsvirksomhed med Indsamling, Befordring eller Udbringelse af Brevforsendelser, medmindre Ministeren for offentlige Arbejder udtrykkeligt giver Samtykke hertil.

Under samlet Omslag og Adresse maa ikke forsendes flere fra forskellige Afsendere, der ikke hører til samme Husstand eller Forretningspersonale, hidrørende, eller til forskellige Modtagere, der ikke hører til samme Husstand eller Forretningspersonale, bestemte Forsendelser af den oven omhandlede Art, medmindre de enkelte Forsendelser forsynes med Postfrimærker efter Postvæsenets Takster for den paagældende Besørgelse, og disse Frimærker behørig annulleres, saaledes at Postvæsenet intet Indtægtstab lider.

Undtagelsesvis kan nævnte Forsendelser dog lovlig besørges uden Postvæsenets Mellemkomst, nemlig:

1. Naar nogen besørger Forsendelser i sit eget Anliggende eller for en anden, i hvis Tjeneste han er ansat, eller for hvem han lejlighedsvis har paataget sig denne bestemte Besørgelse. De ved Postvæsenet, Statsbanerne, Statstelefon- eller Statstelegrafvæsenet eller ved de koncessionerede private Samkvemsinstitutioner (Jernbaneselskaber, Telefonselskaber osv.) ansatte er det dog forbudt at paatage sig Besørgelse af den omhandlede Art for andre.

Jernbanebestyrelser, Dampskibsrederier og Bestyrere af lignende Forbindelsesmidler kan af de til Besørgelse af Postvæsenet forbeholdte Forsendelser med deres egne Befordringsmidler kun befordre Forsendelser i rent tjenstlige Anliggender mellem de paagældende Bestyrelser og deres Personale samt mellem dettes Medlemmer indbyrdes.

2. Naar Forsendelserne forsynes med Postfrimærker efter Postvæsenets Takster for den paagældende Besørgelse, og disse Frimærker behørigt annulleres, saaledes at Postvæsenet ikke lider noget Indtægtstab ved, at Besørgelsen sker uden Postvæsenets Mellemkomst.

Det er tilladt at lade Forsendelser, der lovlig besørges uden Postvæsenets Mellemkomst, ledsage af et aabent Følgedokument (Faktura, Følgeseddel, Konnossement e. l.) vedrørende den paagældende Forsendelse saavel som i denne at indlægge en Faktura eller anden skriftlig Meddelelse, der er bestemt til dennes Adressat.

Det er forbudt Uvedkommende at benytte det kronede Posthorn som Mærke.

Det er ligeledes forbudt private paa offentlig Gade eller Vej eller andre Steder, hvortil Offentligheden har almindelig Adgang, at anbringe Kasser, der med Hensyn til Farve, Form og øvrige Udstyr frembyder en væsentlig Lighed med Postvæsenets Brevkasser.

Som det vil ses, foreslaas Eneretten udvidet til ogsaa at omfatte Lokalforsendelser. Som vi har omtalt i en tidligere Artikel udvides Postvæsenets Besørgelsespligt i Modsætning til tidligere nu ogsaa til at omfatte disse Forsendelser, og det er derfor, at man har ønsket denne Udvidelse.

Med Hensyn til Arten af de Forsendelser, som omfattes af Eneretten, har man foretaget den Ændring at lade Eneretten omfatte 1) lukkede Breve af ethvert Indhold, 2) andre lukkede Forsendelser, der opfylder Betingelserne for at kunne postbesørges, forsaavidt de indeholder skriftlig Meddelelse eller ved Skrift udfyldte trykte Sager, samt 3) Kort med skriftlige Meddelelser eller ved Skrift udfyldte trykte Meddelelser (Brevkort). Hensigten med denne Ændring er den at tilvejebringe en rationel og klar Ordning paa dette vigtige Omraade, en rationel Ordning, som paa den ene Side ikke udstrækker Eneretten længere end Postvæsenet anser for nødvendigt, men paa den anden Side giver Postvæsenet den fornødne Støtte til at udføre dets Opgaver i Kulturens Tjeneste, og en klar Ordning, som let forstaas og huskes af Publikum, og som det er let for Postvæsenet at arbejde med. Man har derfor opgivet Eneretten paa Besørgelsen af saadanne lukkede Forsendelser, der alene indholder Penge eller Pengerepræsentativer, og som ikke kan henregnes til Breve, men har paa den anden Side medtaget Brevkort under Eneretten, hvilket anses for paakrævet i Nutiden, da Brevkort i saa udstrakt Omfang benyttes i Stedet for det lukkede Brev, og ogsaa er gennemført i nyere fremmed Postlovgivning f. Eks. i Sverige og i Schweitz.

Dampskibsselskabet „Oceana".

Ekstraordinær Generalforsamling.

Efter Begæring af en Gruppe Aktionærer afholdtes i Gaar en ekstraordinær Generalforsamling i Dampskibsselskabet „Oceana". I Begæringen var som Forhandlingsemne opstillet: Salg af Selskabets Aktiver og Passiver samt Opløsning af Selskabet. Det viste sig at være *Det forenede Bugserselskab*, fra hvilket der forelaa Tilbud om Overtagelse af „Oceana"s Aktiver og Passiver for $4^1/_2$ Mill. Kr. paa nærmere angivne Vilkaar for Aktionærerne. Da Bestyrelsen imidlertid ikke ønskede at tage Stilling til dette Forslag, og da der tilmed ikke var repræsenteret et tilstrækkeligt Antal Stemmer til dets Vedtagelse, sluttede Generalforsamlingen efter en langvarig Diskussion uden Resultat.

Efter at Overretssagfører Øllgaard var valgt til Dirigent, konstateredes det, at der kun var repræsenteret 741 Stemmer, hvilket ikke udgjorde Halvdelen af Aktiekapitalen, hvorfor Generalforsamlingen altsaa ikke var beslutningsdygtig.

Fra Aktionærside protesterede Assistent R. Kofoed herimod, medens Bestyrelsens Formand, Højesteretssagfører Harboe, hævdede, at Generalforsamlingen ikke kunde erklæres beslutningsdygtig bl. a. paa Grund af, at der var løst adskillige Adgangskort paa stemmeberettigede Aktier, hvis Indehavere ikke var mødt, men som kunde formodes at ville give Møde paa en ny Generalforsamling og gøre Brug af deres Stemmeret.

Grosserer O. H. Bærentzen protesterede mod Afholdelsen af en ny Generalforsamling, og forbeholdt sig sin Stilling til dette Spørgsmaal.

Bugserselskabets Tilbud.

Man gik derefter over til Dagsordenen, og til dennes første Punkt, Salg af Selskabets Aktiver og Passiver, fik Assistent Reginald Kofoed Ordet og udtalte, at der paa et Konsortiums Vegne havde været ført Forhandlinger med Det forenede Bugserselskab, som havde erklæret sig villigt til at overtage „Oceana"s Aktiver og Passiver for $4^1/_2$ Mill. Kr. kontant og saaledes, at enhver Aktionær i „Oceana" fik Ret til, for hver Aktie paa 1000 Kr. han besad, at faa udleveret til pari Kurs 3 Aktier a 1000 Kr. ved Det forenede Bugserselskabs forestaaende Udvidelse af sin Aktiekapital. De saaledes udstedte Aktier skulde deltage jævnsides med de gamle Aktier i Udbyttet for 1918.

Tilbudet gjordes afhængigt af, at det blev akcepteret paa denne Generalforsamling, og hvis det vedtoges, skulde „Oceana" træde i Likvidation.

Diskussionen.

Bestyrelsens Formand, Højesteretssagfører Harboe ønskede at oplyse nærmere hvad der var passeret overfor „Oceana". I Slutningen af August d. A. modtog Bestyrelsen et Brev fra det paagældende Konsortium angaaende en Sammenslutning mellem Dampskibsselskaberne „Dana" og „Oceana", hvortil man svarede, at et Tilbud om Overtagelse af „Oceana" maatte komme fra „Dana" selv og ikke fra Konsortiet, hvorfor man ikke kunde forhandle videre med dette.

Omkring Midten af September anmodedes Bestyrelsen om at tage Initiativet overfor Det forenede Bugserselskab, fra hvilket der forelaa Tilbud om at overtage „Oceana" for $7^1/_2$ Mill. Kr., hvoraf $5^1/_2$ Million skulde betales kontant og Resten gives i Aktier. Dette Tilbud kom Bestyrelsen noget overraskende, og man fandt det ret usædvanligt og afvigende fra almindelig Forretningsgang, at et Konsortium, der ejer en Del Aktier i et Selskab, henvendte sig til et fremmed Selskab om Overtagelse, tilmed da dettes Virksomhed var af en anden Art. Det vedtoges derfor at svare, at „Oceana"s Bestyrelse ikke ønskede at tage Initiativet overfor Bugserselskabet. „Oceana" havde arbejdet tilfredsstillende, Bestyrelsen var i hvert Fald tilfreds og havde ogsaa Grund til at tro, at Aktionærerne var det. Der var saaledes ingen Anledning til at gøre nogen Forandring.

Herefter tog Bugserselskabet Initiativet overfor „Oceana", og stillede meget detaillerede Forespørgsler vedrørende Selskabets Status og indre Forhold. I Erkendelse af, at et Tilbud om Overtagelse maatte frem paa en Generalforsamling, nægtede Bestyrelsen at give saa specificerede Oplysninger som forlangtes. Saa kom Lovforslaget om, at Værdistigning paa Aktiver skulde kunne beskattes som Indtægt med tilbagevirkende Kraft, og da „Oceana"s Aktier gik ned, besluttede man i et Bestyrelsesmøde den 9. Oktober at svare Bugserselskabet, at man for Tiden ikke ønskede at sælge hverken Selskabets to Sejlskibe eller dets tre Nybygninger.

Bugserselskabets Svar herpaa var Begæringen om Afholdelse af en ekstraordinær Generalforsamling, og Bestyrelen havde ventet, at det Forslag, man agtede at forelægge Generalforsamlingen havde fulgt med Begæringen, men dette var ikke sket. Det maatte derfor betegnes som et heldigt Spil af Skæbnen, at denne Generalforsamling ikke var beslutningsdygtig, thi det var dog vel nok en stiv Fordring til Bestyrelsen, at den efter det af Konsortiets Repræsentant, Hr. Kofoed, fremsatte Tilbud paa staaende Fod skulde tage Bestemmelse om Selskabets Fremtid. Var nogen i Stand til at overskue Rækkevidden af det stillede Tilbud? Bestyrelsen kunde ikke i Øjeblikket tage Standpunkt til Sagen, og det maatte formodes, at Aktionærerne ogsaa maatte have Betænkeligheder. D'Hrr. Forslagsstillere ejede jo ikke Halvdelen af Aktiekapitalen, og man kunde dog næppe tænke sig, at de vilde gennemtrumfe et Forslag som dette, uden at „Oceana"s Bestyrelse havde taget Stilling til det.

Grosserer O. H. Bærentzen ønskede ikke at komme nærmere ind paa Sagen, men vilde kun berigtige visse Enkeltheder overfor Formanden. Naar det saaledes var anført, at Konsortiet ikke ejede Halvdelen af Aktierne, maatte det erindres, at der hermed kun tænktes paa de Aktier, der var noterede paa Navn.

Formanden: Ja, de andre kender jeg jo ikke!

Grosserer Bærentzen: Nej, men derfor kan De heller ikke udtale Dem om dem!

Bugserselskabet havde — fortsatte Hr. Bærentzen — ikke taget Initiativet, men mente, at Overtagelsen af „Oceana" var en fordelagtig Forretning, og dets Henven-

delse til Bestyrelsen var fuldt ud korrekt. Man havde det Indtryk, at man vilde faa de Oplysninger, man havde Brug for, men blev i saa Henseende skuffet. Naar man skal købe tre Nybygninger, maa man dog vide noget om dem. Ved at give „Oceana"s Aktionærer 3 Aktier i Bugserselskabet, vilde man forbedre dettes Status, og de nye Aktionærer fik saa meget, at det godt kunde betale sig for dem. Det var et sundt og reelt Selskab, de derved kom ind i, men Taleren havde været afskaaret fra at give denne Betryggelse, da han var blevet afvist af Bestyrelsen. Sluttelig skulde det kun tilføjes, at Konsortiets Stilling til Bestyrelsen var Bugserselskabet uvedkommende.

Bestyrelsens Formand havde ikke blandet sig i, paa hvilken Maade Bugserselskabets Interesser var blevet varetagne. „Oceana"s Bestyrelse havde villet give de sædvanlige Oplysninger ved Købet af Skibene, men Selskabets indre Forhold vedkom ikke andre. Man tilbød altsaa 300 pCt. kontant, men da Aktierne vistnok laa over 300, var Tilbudet jo ikke fristende; og dernæst vidste man ikke, hvad de tre Bugseraktier var værd. Selskabet var jo ikke noget egentligt Rederi, og man kunde i hvert Fald ikke tvinge selv den mindste Minoritet af Aktionærer i „Oceana" til at ombytte deres Aktier med Bugseraktier. I denne Forbindelse var det oprindelige Tilbud om $7\frac{1}{2}$ Mill. Kr. af Interesse, thi dèr var Bugseraktierne jo nærmest at opfatte som en Art Tillægsgevinst. Man kom mere og mere til den Anskuelse, at dette Tilbud rent maatte afvises, da Bestyrelsen ikke kunde føre „Oceana" ind i en Virksomhed, den ikke kendte.

Grosserer Bærentzen hævdede at der kun forelaa et betinget Tilbud. Der var dernæst ikke Tale om at tvinge Aktionærerne til at tage Aktier i Bugserselskabet, man tvang ikke Folk til at tage en Fordel, og med Hensyn til den børstekniske Stilling kunde det anføres, at Aktiernes øjeblikkelige Kurs ikke havde nogen Indflydelse.

En Aktionær, Grosserer Scharling ønskede gerne oplyst, hvad den store Difference mellem det oprindelige og det nuværende Overtagelsestilbud skyldtes.

Formanden betonede endnu en Gang Forskellen mellem at give de sædvanlige Oplysninger med Hensyn til Flaaden, hvad man stedse var villig til, og angaaende Selskabets Aktiver og Passiver.

Efter et Ordskifte mellem Assistent Kofoed og Formanden erklærede Højesteretssagfører David sig enig med Bestyrelsen i, at der ikke i Øjeblikket kunde tages Standpunkt til Forslaget, og at det vilde være uforsvarligt ikke at fraraade Aktionærerne at tage imod det. Man maatte desuden være forberedt paa, at det Beløb, for hvilket Aktierne solgtes, blev skattepligtige.

Grosserer Jespersen protesterede mod den Handlemaade at Tilbudet kun skulde gælde, hvis det akcepteredes med det samme, hvortil Grosserer Bærentzen svarede, at man vilde lade det staa ved Magt til næste Generalforsamling. Hvad Beskatning angik, vilde Aktionærerne vistnok med Sindsro lade sig beskatte af den Avance, de fik med de 300 pCt., den øvrige Del af Beskatningen tog Bugserselskabet paa sig.

Højesteretssagfører David: Det indeholder Tilbudet ikke noget om!

Grosserer Bærentzen: Nej, men det oplyser vi lidt efter lidt, man kommer jo ikke frem med alting paa en Gang!

Diskussionen syntes nu at ebbe ud. Assistent Kofoed hævdede, at det var Bestyrelsens egen Skyld, saar det oprindelige Tilbud paa $n\frac{1}{2}$ Mill. ikke var blevet staaende, hvortil Formanden anførte, at det havde ikke været noget Tilbud, der var kun viftet med $7\frac{1}{2}$ Mill.

Grosserer Scharling mente at naar Tilbudet var forandret, skyldtes det Frygt for Skattetabet, ikke at „Oceana"s Bestyrelse havde vægret sig ved at give de forønskede Oplysninger. Dette blev imødegaaet af Grosserer Bærentzen, der hævdede sin Aabenhed og Loyalitet under Forhandlingerne. Grosserer Scharling gjorde sluttelig nærmere Rede for sin Stilling til det omspurgte Konsortium, fra hvilket han nu bestemt ønskede at tage Afstand.

Da ingen flere begærede Ordet, hævede Dirigenten Generalforsamlingen uden at der fandt nogen Afstemning Sted, horimod en ny Generalforsamling vil blive indkaldt med 8 Dages Varsel.

Det udenlandske Skovindustriselskab.

Annulering af Udbytte-Kupons 1917.

Der afholdtes i Gaar en ekstraordinær Generalforsamling i Aktieselskabet Det udenlandske Skovindustriselskab i Anledning af et Forslag fra Bestyrelsen om Annullering af Selskabets Udbytte-Kuponer for 1917.

Højesteretssagfører *Ivan Kondrup* dirigerede, og Bestyrelsens Formand, Kammerherre *Bech*, Engelsholm, fremsatte Forslaget, der — som nævnt — gik ud paa, at Udbytte-Kupons 1918 bliver Bærere af det samlede Udbytte for 1917—18, saaledes at Udbytte-Kupons 1917 vil være at annullere. Dette sker under Hensyn til, at Kursnoteringsudvalget forlanger Afgørelse af Spørgsmaalet om, hvorvidt Aktiekuponer 1917 skal medfølge ved Omsætning af Aktier eller ikke. Bestyrelsen anser det for udelukket, at der i indværende Aar vil komme en Ordning paa de russiske Forhold, saa at der i Aar kan træffes Afgørelse om Disposition over Udbytte-Konto 1917.

Formanden anbefalede Forslaget, der ikke krævede nogen yderligere Motivering, og udtalte Haabet om, at Forholdene til næste Aar ikke maatte være som nu.

Forslaget vedtoges derefter enstemmigt af Generalforsamlingen uden Diskussion.

FRA BYEN OG LANDET.

Folketinget.

Folketinget havde i Gaar Forslaget om Kommunernes Ret til Eftergivelse af Kommuneskatten for Skatteaaret 1918—19 til 2. Behandling. Debatten drejede sig i det væsentlige om den af Udvalgsflertallet foreslaaede Ændring, hvorved Kommunerne bemyndiges til at søge Erstatning for den eftergivne Skat gennem Udskrivning af Tillægsskat. Til Slut vedtoges Forslaget med denne Ændring.

*

Det islandske Udvalg.

I Folketingets Møde i Gaar valgtes følgende til Medlemmer af Udvalget angaaende den dansk-islandske Forbundslov: Slengerik, Alfr. Christensen, Niels Petersen, Johs. Fog-Petersen, Borgbjerg, Sigv. Olsen, Vilh. Rasmussen, Stilling, J. C. Christensen, Neergaard, Samuelsen, Hegelund-Lange, J. Jacobsen, Johan Knudsen og Axel Møller.

*

Husmandskreditforeningen for Østifterne.

Der afholdtes i Gaar en ekstraordinær Generalforsamling i Kreditforeningen af Ejere af mindre Ejendomme paa Landet i Østifterne, idet Generalforsamlingen d. 30. f. M. ikke var beslutningsdygtig med Hensyn til Vedtagelsen af et Forslag til Statutændringer og derfor i sin Helhed blev udsat til i Gaar.

Repræsentantskabets Formand, Husejer Chr. Hansen, Bøgesø, dirigerede, og Bestyrelsens Formand, Overretssagfører H. Paludan, afgav den paa Repræsentantskabsmødet den 29. f. M. aflagte Beretning, der har været gengivet her i Bladet.

Efter at Generalforsamlingen havde taget Beretning og Regnskab til Efterretning, vedtoges nogle af Bestyrelsen foreslaaede Ændringer i Statuterne.

*

Dronning Alexandra og Finsens Lysbehandling.

Fra Viscount Knutsford har Overlæge Reyn, Formanden for den danske Indsamling til en Fødselsdagsgave til Dronning Alexandra, modtaget følgende Telegram:

„Dronning Alexandra er dybt rørt over Meddelelsen om, at Folket i hendes gamle Fædreland deltager i Indsamlingen til den hende tiltænkte Gave og skatter højligen Komiteens Virksomhed for Sagen. Jeg foreslaar at det danske Bidrag overgives Dronningen til Jul."

*

Plantningsarbejder paa Heden.

Til Iværksættelse af Plantningsarbejder for at afhjælpe Arbejdsløsheden har Hedeselskabet i Følge „Viborg Stifts Folkeblad" købt 2070 Tdr. Land i forskellige Egne i Jylland, deraf 850 Tdr. Land i Viborg Amt, 650 Trd. Land i Randers Amt og 250 Tdr. Land i Aalborg Amt.

*

Færgeforbindelsen Gedser—Warnemünde

1. Distrikt meddeler: Fra i Dag, Søndag, sejler Færgen fra Gedser til Warnemünde atter i Tilslutning til Iltoget Kl. 9,28 fra København. Viderebefordring fra Warnemünde til Berlin og Hamborg finder ikke Sted med Iltog, men med almindelige Tog.

J. RINGEN A/S
HAUGESUND
SKIBSREDERI
TELEGRAMADR.: EXPORT.

Togforbindelsen med Tyskland.

Statsbanernes 1. Distrikt meddeler: De tyske Tog i Tilslutning til Togene, der henholdsvis ankommer og afgaar fra Vedsted Kl. 9,18 og Kl. 9,43 Fm., er indtil videre indstillede mellem Tønder og Hvidding.

*

Studenternes Juleindsamling.

Det Møde, som Tirsdag den 26. November Kl. 8 afholdes i Studenterforeningens Festsal angaaende den forestaaende Studenternes Juleindsamling vil faa sin særlige Tiltrækning ved den udmærkede kunstneriske Assistance som er stillet i Udsigt. Kgl. Kammersanger Peter Cornelius, kgl. Kammersangerinde, Frk. Ellen Bech, Pianistinden, Frk. Else Krieger, og kgl. Kapelmusikus Siegfred Salomon vil medvirke.

Ved Mødet, der indledes med en Sang af Forfatteren Carl Dumreicher, vil der blive holdt korte Taler af Formanden, Pastor Herman Koch, der fortæller om Juleindsamlingen, Hovedkassereren, Overretssagfører Gudmon, og Professor, Dr. Harald Høffding, der taler om Studenterne og socialt Arbejde.

Alle, der har Interesse for de mange Virksomheder, der udgaar fra Studenternes sociale Sekretariat og Ensomme Gamles Værn, har gratis Adgang til Mødet og indbydes til at komme til Stede.

*

Hages Haandbog.

Hages Haandbog i Handelsvidenskab i ny gennemarbejdet Udgave nærmer sig nu sin Afslutning og vil foreligge komplet om nogle Dage.

*

Generaldirektoratet for Postvæsenet meddeler, at Postfrimærker af 27 Øres Værdi nu er fremstillet ved Overstempling af 68- og 38-Øres Avisportomærker.

Salget ved Postkontorerne begynder Mandag den 18. ds. Formiddag.

Hermed er samtlige Oplag af overstemplede 27 Øres Frimærker udleveret; et endeligt gældende Mærke vil fremkomme i Løbet af kort Tid.

*

Indbetalingskurserne.

Generaldirektoratet for Postvæsenet meddeler, at fra den 17. d. M. er Indbetalingskursen for Postanvisninger til Tyskland fastsat til: 100 Mark = 57 Kr.

*

Handels- og Søfartsmuseet paa Kronborg

Handels- og Søfartsmuseet paa Kronborg har for Tiden en Udstilling af over hundrede Malerier fra Kina, udførte af Maleren Schwensen, som i femten Aar var i Store Nordiskes Tjeneste. Samlingens varige Erhvervelse for Museet til en asiatisk Afdeling, vilde utvivlsomt være af betydelig Værdi.

Særlig Opmærksomhed tiltrækker sig iøvrigt i disse Dage den Samling af sønderjyske Skibsbilleder under dansk Flag, som Skibsreder Marius Nielsen har skænket Museet.

*

Koncert.

I Aftes optraadte i den lille Palæsal en svensk Violinistinde, Fru Ebba Nissen sammen med Pianisten Carl Bernhard Philipsen. De lagde for med en ikke særlig interessant Violinkoncert i E-moll af Nardini, hvoraf fremgik, at Fruen har en stor og ganske blød Tone og behersker sit Instrument med en vis Virtuositet, medens Foredraget undertiden lyder lidt tørt og udvendigt. Mere blodrig blev Udførelsen af de Kammermusikafdelinger, Suiter for Piano og Violin af York Bowen og Max Reger m. m., som derefter fulgte. Medens Hr. Philipsen i Violinkoncerten holdt sig lovlig meget tilbage, var han i Bowens Suite til Gengæld lidt for fremherskende, men iøvrigt havde man Aftenen igennem, og navnlig i en Soloafdeling rig Lejlighed til at anerkende hans dygtige og fint udarbejdede Pianospil som hans Bestræbelser efter at give Publikum Kendskab til de aller mest moderne Klaververker.

—r.

*

Fodbold.

I Dag Kl. $1\frac{1}{2}$ spilles paa Idrætsparkens Bane Slutkampen i Pokalturneringen mellem Fræm og B. 93.

Medens Frem har maattet kæmpe haardt for at naa saa langt og paa sin Vej har nedlagt baade K. B. og B. 1903, er B. 93 kommen ulige lettere til Maalet og møder nu i Slutkampen den første virkelig jævnbyrdige Modstander. B. 93 har 2 Gange før vundet Pokalturneringen, medens Frem ikke har tegnet sig for noget Points. De to Hold maa vist i Øjeblikket siges at være lige gode, og alt tyder paa, at Kampen vil blive meget spændende.

Overførelsen af tysk Kapital til neutrale Lande.

En Protest fra amerikanske Bankmænd.

London, 15. Novbr.

„Times" erfarer fra New-York: De amerikanske Bankmænd, som husker, hvorledes de tyske Bankmænd lige før Krigen smuglede uhyre Summer ud af England og hvorledes senere hen tyske Sikkerhedspapirer til Snese af Millioners Værdi i Hemmelighed blev ført fra Bankerne i De forenede Stater til Mexico og Sydamerika, beklager, at de Allierede i Vaabenstilstandsbetingelserne har udeladt en Passus, der udelukker at noget lignende finder Sted overfor Holland, Schweitz, Danmark og især Sverige. De mener, at de tyske Kapitalister, som Følge af denne Forsømmelse, har fuld Frihed til at overføre Statsobligationer, Panteobligationer, Guld, Diamanter og Kunstgenstande til de neutrale Lande, hvor de Allierede ikke kan naa dem. De erklærer, at de tyske Korporationer, Banker og Enkeltpersoner allerede er i fuld Gang med at flytte deres Værdier. Bankmændene foreslaar som Modvægt at indføre en streng Censur med alle traadløse eller telegrafiske Meddelelser samt Brev- og Pakkeposten og Jernbanetrafiken til og fra Tyskland.

London, 15. Novbr.

„Times" meddeler fra Bern: Det forlyder, at de tyske Banker foreslaar deres private Kunder at overføre store Beløb til Schweitz.

Ungarn.

Kong Karl fraviger sig Ungarns Krone.

Budapest, 15. Novbr.

Ungarsk Corrbureau meddeler: Præsidenten for Magnathuset, Baron Julius Hlessics, har Fredag overrakt Ministerpræsident Karolyi følgende Haandskrivelse:

Siden min Tronbestigelse har jeg stedse bestræbt mig for saa hurtigt som muligt at befri mine Folk for Krigens Rædsler, hvis Opstaaen jeg ikke havde Andel i. Jeg ønsker ikke, at min Person staar i Vejen for den ungarske Nations Udvikling, den Nation, som jeg føler en uforanderlig Hengivenhed for. Som Følge deraf giver jeg Afkald paa enhver Del i Ledelsen af Statsforretningerne og anerkender allerede forud enhver Afgørelse, ved hvilken Ungarn vil fastsætte sin fremtidige Statsform.

Givet i Eckartsau, d. 13. Nov.

Karl. m. p.

Englands Handelsomsætning.

London, 16. Novbr.

Værdien af Englands Indførsel i Oktober Maaned var 117,707,382 Lstr., hvilket er en Stigning paa 23,449,119 Lstr. fra Oktober 1917. Udførslen androg 42,820,724 Lstr., hvilket viser en Nedgang paa 7,936,330 Lstr. Værdien af Genudførslen var 2,118,642 Lstr. eller 1,997,573 Lstr. lavere end i Oktober 1917.

De vigtigste Forskelle i Indførslen er følgende: Levnedsmidler viser en Stigning paa 13,091,311 Lstr., Tobak en Stigning paa 2,514,409 Lstr., Træ en Nedgang paa 1,448,365 Lstr., Bomuld en Stigning paa 3,063,649 Lstr., Raauld en Nedgang paa 1,397,901 Lstr., andre Tekstilvarer en Stigning paa 1,603,066 Lstr., Oliefrø en Stigning paa 2,293,069 Lstr., forarbejdet Metal en Stigning paa 3,345,195 Lstr. og Silke en Stigning paa 839,810 Lstr.

For Udførslens Vedkommende er Tallene følgende: Kul viser en Stigning paa 885,567 Lstr., Oliefrø en Nedgang paa 651,018, forarbejdede Metaller en Nedgang paa 841,784 Lstr., Bomuld en Stigning paa 1,307,264 Lstr. og Uld en Nedgang paa 456,083 Lstr.

Londons Børs.

London, 15. Novbr.

Omsætningen paa Børsen var treven. Det overhængende Valg og den forestaaende industrielle Omdannelse fremkaldte en afvisende Stemning og gav Anledning til yderligere Realisationssalg. Sikkerhedspapirer blev opkøbt med Spekulationsformaal. Desuden var de ledende Oljeaktier og Sikkerhedspapirer, der havde Berøring med Holland, trykkede som Følge af Krisen i Holland. Brasilianske Papirer var lavere som Følge af, at Vekselkursen paa Rio var gaaet $13\frac{5}{16}$ ned. Krigslaan 87,75, 99,12, 94,00, 101,50.

Englands Handelsflaade under Krigen.

En Tak fra Admiralitetet.

London, 16. Novbr.

Admiralitetets Sekretær meddeler: I Anledning af Admiralitetets første Møde efter Undertegnelsen af Vaabenstilstand med Tyskland ønsker Medlemmerne paa Flaadens Vegne at udtale deres Beundring og Tak til den engelske Handelsflaades Redere, Kaptajner, Officerer og Besætninger, og til dem, som er beskæftigede i Fiskeriindustrien for de uforlignelige Tjenester, de har ydet under Krigen, hvorved de har muliggjort den fuldstændige Sejr, som nu bliver fejret.

Handelsflaadens Arbejde, hedder det, har været uløseligt forbundet med Flaadens. Uden Handelsflaadens loyale Samarbejde vilde Fjendens Undervandskrig uundgaaeligt have naaet sit Maal. Handelsflaaden har fra første Færd med ubetvingeligt Mod og glimrende Udholdenhed trodset den ny Form for Krigsførelse med fuldstændig Ringeagt for Død og Fare. Konvojsystemet, som har en saa væsentlig Andel i Tilintetgørelsen af Fjendens Planer, idet det har sikret den amerikanske Hærs Overførelse, kunde aldrig have ført til et gunstigt Resultat, hvis Officererne og Mandskaberne paa Handelsskibene, der udgjorde Konvojerne, ikke havde udvist en saadan Dygtighed og Udholdenhed.

Handelsflaaden og Flaadens Arbejde har aldrig været knyttet nøjere sammen end under denne Krig. Denne Forbindelse maa være varig til Gavn for vort berømmelige Fædreland.

Norge faar Korn fra Argentina og Sukker fra Danmark.

Norge har for nylig afsluttet Køb af 50,000 Tons Hvede og et lignende Kvantum Majs i Argentina og desuden agter Staten at købe 100,000 Tons Korn til enten i Argentina eller Australien. Priserne — saavel fob-Prisen, som Fragterne — ligger nemlig for disse to Lande under Prisen for Nord-Amerika, men der gaar jo paa den anden Side mere Tid med til at bringe Varerne til Norge. For at afhjælpe Sukkermanglen har Norge henvendt sig til Danmark og faaet 4000 Tons. Prisen var for de 3000 Tons 2 Kr. pr. kg. for det ene Tusind Tons, der var af ringere Kvalitet, kun 73 Øre.

Rusland og Danmark.

Sovjetregeringen dementerer Rygterne om Understøttelse af danske Presseorganer.

Paa Foranledning af, at der i Pressen i den senere Tid er fremkommet Rygter om, at den russiske Sovjetregering gennem sin herværende Repræsentant understøtter nogle politiske Organisationer og Presseorganer med Penge, finder Regeringens Repræsentant sig foranlediget til paa det bestemteste at dementere disse Rygter.

Ingen herværende Organisationer eller Presseorganer har faaet Subsidier eller Pengehjælp fra Sovjet-Regeringen.

Saadanne fantastiske Rygter, som fremkom i „Ekstrabladet"s Aftenudgave af 15. ds., at $2\frac{1}{2}$ Mill. Kr., gennem en herværende Storbank, skulde anvendes til Støtte for den syndikalistiske Bevægelse, maa absolut tilbagevises som usande.

En lignende Sum som ovennævnte er i de senere Dage bleven udbetalt til et stort dansk Firma gennem en Bank. Om denne Transaktion var det kgl. danske Udenrigs- og Justitsministerium underrettet. Summen skulde tjene til Dækning for den gamle russiske Regerings Forpligtelser, der var bleven kontrasignerede af Sovjet-Regeringen.

Om man kan kalde dette en Støtte for den syndikalistiske Bevægelse, vil vi lade Læserne bedømme.

Den russiske Sovjet-Republiks Legation, København.

Præsident Wilson i Europa.

Modtagelsen i Paris.

Paris, 16. Novbr.

Byraadet i Paris har besluttet, at en Delegation skal modtage Præsident Wilson, naar han kommer til Frankrig. Præsidenten vil blive modtaget i et højtideligt Møde paa Raadhuset, og der vil blive afholdt en stor Fest til Ære for ham.

Holland.

Regeringen ønsker at arbejde videre ad lovmæssig Vej.

Haag, 13. Novbr.

Hollandsk Telegrambureau meddeler: I Andet Kammer erklærede Ministerpræsidenten som Svar paa Troelstras Tale, at Regeringen ønskede at arbejde videre ad lovmæssig Vej. Hvis et af Partierne vilde slaa ind paa ulovlig Vej, vilde det finde, at Regeringen vilde modsætte sig det. Regeringen førte Regeringen i Henhold til Ønskerne hos det hollandske Folks Flertal og vilde ikke lade sig bringe bort derfra, ikke en Gang ved Magt. (Bifald). Naar Troelstra erklærede, at han om nødvendigt vilde styrte Regeringen med Magt, saa erklærede Regeringen, at den var rede til at afvente dette Forsøg. Regeringen gentog sit Ønske om kun at føre Forretningerne videre, hvis det kunde støtte sig til hele Folkets Tillid. Det vilde derfor være dem kært, hvis den Deputerede Marchants Forslag om Indførelse af almindelig Kvindevalgret kunde blive behandlet saa hurtigt som muligt i Kammeret, for at Folket i sin Helhed kunde udtale sig om, hvorledes det ønskede at blive regeret.

Mulighederne for Revolution.

Haag, 14. Novbr.

Til Korrespondenzbureau skrives fra kompetent Side: Nu, da de revolutionære Partier maaske ikke vil lade noget Middel uforsøgt for at sætte deres Ønsker igennem, maa man være fattet paa alle Muligheder. Det synes ikke ganske udelukket, at Strejken vil kunne brede sig til Jernbanerne; men dette vilde være i højeste Grad ufornuftigt, da de store Byer, hvor der netop befinder sig de fleste Tilhængere af de Revolutionære, saa i Løbet af nogle faa Dage vilde være afskaarne fra al Tilførsel af Levnedsmidler.

Tyske Tropper i Holland.

Amsterdam, 14. Novbr. (Forsinket).

Et herværende Blad meddeler, at der ved Broen over Maas ved Roosteren i Provinsen Limburg staar 2000 Mand tyske Tropper, der har nedlagt Vaabnene, da de gik over Grænsen.

Udenlandske Banker i London.

Intet viser bedre hvilken mægtig Faktor London var og er inden for Verdenspengemarkedet og Verdenshandelen end det store Antal fremmede Banker og Bankfilialer i London.

Der er for Tiden:
7 afrikanske,
17 australske,
7 kanadiske og vestindiske,
4 indiske,
16 europæiske (ikke engelske),
5 asiatiske,
6 sydamerikanske og
4 nordamerikanske Banker og Bankfilialer i Verdensbyen.

35 af disse Banker repræsenterer britiske koloniale Interesser, medens 31 er helt fremmede. De koloniale Banker har en samlet Kapital af 76,540,000 Lstr. De 31 andre fremmede Bankers Kapital og Reserver udgjorde ved Udgangen af første Halvaar 1918 ca. 141,770,000 Lstr.

I „Economist"s Opgørelse over Banker i England staar nu ingen tyske Banker nævnt. De russiske Banker staar grupperet sammen med de „neutrale" Landes Bankfilialer.

Øresundstunnelen.

Den store Verdenskrig er nu forhaabentlig endt. En mægtig Udvikling paa sociale og politiske Omraader er i sin Vorden, og gennem al menneskelig Virksomhed gaaer der mere end nogensinde en kraftig rød Traad, der med alle sine Variationer og Nuancer kan sammenfattes under Benævnelsen: „Samfundets Vel".

Et blandt mange andre talende Beviser for denne Kendsgerning er den usædvanlig intensive Foretagsomhed, der yttrer sig i Dannelsen af nye store Aktieselskaber og Udvidelsen af de forhaandenværende.

Paa de fleste industrielle Omraader gør en frodig Vækst sig gældende, idet ethvert Land er bleven tvungen til bag egen Tærskel at frembringe Produkter, som før hentedes udefra, og saaledes bliver Verdens samlede Produktionsevne kendeligt højnet, hvoraf atter en livligere Vareudveksling følger og maa følge.

I samme Grad maa imidlertid Befordringsmidlerne i Antal og Omfang tage til for at holde Skridt med Udviklingen.

Ikke mindst kunne vi her i Norden og Skandinavien vente, at Samfærdslen i Løbet af nogle faa Aar vil udvise en ganske betydelig Tilvækst.

En saadan kan ganske vist mødes paa nogenlunde fyldestgørende Maade ved at bygge flere Skibe og oprette endnu flere regelmæssige Dampfærgeruter.

Men det har vist sig, og er dog vel ogsaa en ubestridt Kendsgerning, at naar det vaade Element overspændes ad tør Vej, det vil sige med direkte Jernbaneforbindelse, saa foreligger der en stor Forbedring, der atter virker tilbage paa Industrien og Landbruget.

En saadan — man kunde sige næsten nødvendig Forbedring er en gennemgaaende Jernbaneforbindelse mellem Sverige og Danmark formedelst en Tunnel.

Vi ville i nærværende Artikel, støttet paa den Trafik, der hidtil har fundet Sted, bevise et Tunnelforetagendes Rentabilitet, samt gøre Rede for nogle af Tunnelens tekniske Enkeltheder, som vise, hvor gunstigt Naturen har lagt Forholdene til Rette paa det Sted af Øresund, hvor den mest behøves, nemlig mellem København og Malmø, og dernæst i korte Træk pege paa den Vej, hvilken det sandsynligvis vil være lettest at følge for at starte dette store Foretagende, paa hvis Realisation vor Landsmand, Hr. Ingeniør Heinrich Ohrt med utrættelig Iver og under store Omkostninger til Projekter og Forarbejder har arbejdet i mange Aar, ligesom han ogsaa har fundet en trofast Kompagnon i Väg- og Vattnbygnadsingeniøren, Hr. Kaptén A. Qvistgård i Sverige. Forinden vi imidlertid nærmere gør Rede herfor, vil vi kortelig omtale Projekterne til den store Tunnel under den engelske Kanal, som Englænderne i disse Krigsaar har savnet saa umaadeligt, og vil komme til at savne i Fremtiden.

Tunnelen under den engelske Kanal.

Allerede i Aaret 1834 foreslog den franske Ingeniør Thomé de Gamond at bygge en saadan Tunnel af Jernrør, der skulde sænkes ned paa Havbunden, ligesom han ogsaa senere, nemlig i Aaret 1855, efter at have anstillet grundige Forundersøgelser, fremlagde et Projekt til en 33 km lang Tunnel for Kejser Napoleon III, hvilken skulde ligge fra 25 til 75 m under Havbunden og gaa fra Kap Grisnez i Frankrig til Folkestone i England. Senere foretog Ingeniørerne Day og Brunel videre Dybdemaalinger og Boringer, paa Grundlag af hvilke Ingeniørerne Hawkshaw, Low og Brunlees udarbejdede et nyt Tunnelprojekt, der i 1867 gav Anledning til, at en engelsk-fransk Komité begyndte at arbejde paa Sagens Fremme og i 1872 opnaaede at starte det bekendte Kanal-Tunnel-Selskab paa det af Hawkshaw udarbejdede Projekt.

Tunnelen skulde gaa fra et Punkt i Nærheden af Calais til St. Margaret ved Dover, have en Længde af 34 km og ligge 100 m under Havbunden. Den vilde komme til udelukkende at bores igennem Kridt med ringe Vandføring og faa Revner.

Man begyndte i Aarene 1879 og 80 at sænke Skakter og bore Stiktunneler ved begge Bredder, saa at man i 1882 efter Sigende ialt var kommen 2 km frem paa hver Side, da Arbejdet af politiske Grunde blev standset af den engelske Regering og i Aaret 1883 hørte op paa fransk Side, efter at man havde anvendt ialt 4 Mill. Kr. paa disse Undersøgelser. Indtil nu er den altsaa ikke bleven til Virkelighed. Men den vil komme og den vil sikkert blive en finansiel Cucces, ligesom ogsaa alt tyder paa, at man kun vil støde paa faa Vanskeligheder gennem Kridtet.

Øresundstunnelens Rentabilitet.

Hvad enten denne nu bliver Statsejendom for Sverige og Danmark tilsammen eller et privat Selskabs Ejendom, som faar Koncession paa Bygning og Drift, saa bør den først og fremmest kunne forrente sig.

Medens alle Broer, Viadukter og Banerne paa Land tænkes bygget dobbeltsporede, vil man meget vel i en overskuelig Fremtid kunne nøjes med enkelt Spor i selve Tunnelstrækningerne.

Hele Forbindelsen, der er tænkt ført over Kalvebodstrand paa Dæmningen ved Frederiksholms Teglværk videre over Amager, derfra igennem en Tunnel under Drogden over til Saltholm, videre over Saltholm og atter igennem en Tunnel under Flinterenden over til Limhamn, hvorfra den saa over Land føres ind til Malmø, vil med nogenlunde normale Priser som Grundlag for Beregningen koste ialt højst 90 Mill. Kr. inclusive alle Omkostninger.

Fra København til Malmø Hovedbanegaard vil der blive en Banelængde af 50,7 km, hvoraf de 2 Tunneler kun indtage 14,4 km tilsammen.

Beregningen støtter sig nu paa følgende Tal:

Tarifkilometer. For den 30 km lange Færgerute fra Frihavnen til Malmø lægger Statsbanerne 50 Tarifkilometer til Grund for sine Takster og Beregninger og paa den 26 km lange Færgerute mellem Korsør og Nyborg 40 Tarifkilometer. I samme Forhold kan den 50,7 km lange Rute fra København til Malmø beregnes med 85 Tarifkilometer.

Persontrafiken. I Driftsaaret 1911—12 befordrede Staten paa Dampfærgerne over Øresund lidt over 470,000 Personer.

Endvidere maa det antages, at Dampskibsselskabet „Øresund", der i øvrigt ikke vil ud med Tallene, befordrer ca. 1 Mill. Personer om Aaret.

Trods Tunnel vil Befordring pr. Dampskib maaske ikke helt høre op, men Trafiktilvæksten vil, foruden den sædvanlige Tilvækst pr. Aar paa alle Samfærdselsveje, sikkert mer end veje op mod de faa Personer, som vælge at sejle.

Personbefordringen over Øresund i 1911—12 androg altsaa

1.000,000 + 470,000 = 1.470,000.

Den aarlige Tilvækst i Personbefordringen er overalt i Verden gennemsnitlig 6 pCt., ikke mindst i Danmark.

Tænker man sig nu, at Tunnelen bliver færdig i Aaret 1924—25, og lader man Krigsaarene ude af Betragtning, saa kan man til den Tid regne med en Tilvækst af mindst 60 pCt.; og Personantallet vil da andrage 1.470,000 × 1,6 = 2.350,000.

Godstrafiken var med Statsbanernes Færger over Øresund i 1911—12 — 318,500 Tons, og med Øresund-Dampskibsselskabet højst ca. 31,500 t (7 t pr. Tur), altsaa ialt i Aaret 1911—12 318,500 + 31,500 = 350,000 Tons, som med 60 pCt. Tilvækst vil blive til 350,000 × 1,6 = 560,000 Tons i 1924—25.

Taksterne. De danske Statsbaner har i Driftsaaret 1913—14 haft en Indtægt af 2,98 Øre pr. Kilometer for hver Rejsende og af 5,44 Øre pr. Kilometer for hver Ton Gods. Disse Takster har Statsbanerne for ca. 1 Aar siden forhøjet med 25 pCt. og Forslag til yderligere Forhøjelse er forelagt Rigsdagen.

Man kan derfor roligt sætte Taksten pr. Tarifkilometer fra København til Malmø til 3 Øre for hver Rejsende og 6 Øre for hver Ton Gods.

En III Klasses Billet vil da komme til at koste ca. 2 Kr., en II Klasses ca. 3 Kr. og en I Klasses ca. 4 Kr., hvad Folk sikkert gerne vil betale, naar man husker paa, at man ikke behøver at rende hele Vejen, eller køre i Sporvogn, eller Droske til Havnegade og fra Malmø Havnekaj op til Banegaarden igen, at man ikke er udsat for Vind og Vejr, at man kommer hurtigere af Sted, og at en stor Del af de Rejsende er nødt til at tage Tunnelruten for at faa Jerbanetilslutning baade i København og i Malmø.

Man kan altsaa regne med en *Brutto-Indtægt* af

$$\frac{2{,}350{,}000 \times 3 + 500{,}000 \times 6}{100} \times 85$$
$$= 8{,}848{,}500 \text{ Kroner}$$

Driftsudgifter. Til at befordre 2.350,000 Personer om Aaret vil der behøves højst 10 Tog i hver Retning om Dagen, eller med hvert Tog gennemsnitlig $\frac{2350000}{20 \times 365}$ = 320 Personer og til at befordre 560,000 Tons Gods 5 Tog i hver Retning i Døgnet, eller med hvert Godstog gennemsnitlig $\frac{560000}{10 \times 365}$ = 153 Tons.

Ialt maa man altsaa regne med Driftsudgifter til 30 Tog i Døgnet eller med 30 × 50,7 × 365 = 555,165 Togkilometer om Aaret.

Statsbanernes Driftsudgifter var i 1913—14 3,31 Kr., ja undertiden f. Eks. i 1907—08 endog kun 2,74 Kr. og de private Baners Udgifter gennemsnitlig højst 1,50 Kr. pr. Togkilometer. Hvis Tunnelbanen, der skal drives elektrisk, drives af et privat Selskab, saa bliver den sikkert billigere at drive, og saa vil 2 Kr. pr. Togkilometer fuldstændig dække over alle Driftsudgifter. Følgelig bliver den samlede aarlige Driftsudgift 555,165 × 2 = 1,110,330 Kr.

Driftsoverskud. Dette bliver saaledes:

8,848,500 ÷ 1,110,330 = 7,738,170 Kr. eller rundt 7¾ Millioner.

For nu at gøre Beregningen fuldstændig sikker, vil vi antage, at Uheld og uforudsete Udgifter andrager 538,170 Kr. om Aaret, altsaa den samlede aarlige Driftsudgift 1,110,330 + 538,170 = 1,648,500 Kr., og Overskudet altsaa 8,848,500 — 1,648,500 = 7,200,000 Kroner.

Renten af Aktiekapitalen kan da med Sikkerhed forventes at blive $\frac{7{,}2 \text{ Millioner}}{90 \text{ Millioner}} \times 100 = 8$ pCt.

Tekniske Synspunkter. Man kunde befrygte, at selve Tunnelerne vil frembyde Vanskeligheder at bygge.

Dette vil dog med en til Vished grænsende Sandsynlighed ikke blive Tilfældet.

Det er jo ikke første Gang, at man har boret Tunneler gennem Kalk og Kridt, og Tekniken er meget vel i Stand til at hamle op med ubehagelige Vandaarer. Da der paa intet Sted, hverken i Drogden eller Flinterenden, findes større Dybder i Tunnellinien end 11,3 m, kan man nøjes med at sænke Tunnelens Yderkant ned til 27 m under Havoverfladen, og selv om man bliver nødt til paa de vandførende Steder at gøre Brug af pneumatisk Skjold, saa vil Arbejderne ikke blive udsat for større Tryk end 2,7 Atmosfærer.

Man kan sikkert regne med en Borehastighed af mindst 10 m om Dagen, og da man begynder ved begge Ender af den længste af Tunnelerne, nemlig den under Flinterenden, som er ca. 9 km lang, saa kan Tunnelanlægene højst vare $\frac{9000}{10}$ = 900 Dage eller rundt 3 Aar.

Den kortere Tunnel og de øvrige Arbejder paa hele Strækningen gøres samtidigt færdig.

Igennem Jurabjergene, som for Størstedelen bestaar af kompakt Kalksten, der sikkert ikke kan siges at være lettere gennemborlig end Saltholmkalken, har man bygget flere Tunneler, ogsaa enkeltsporede, der i Følge Handbuch der Ingenieurwissenschaften kun har kostet fra 640 til 970 Kr. pr. løb. Meter at fremstille. Regner man nu for Sikkerheds Skyld med 4000 Kr. pr. løbende m, saa kan de 2, tilsammen 14,4 km lange Tunnelstrækninger, kun koste 57,6 Mill. Kr., hvilken Pris er saa høj, at alle mulige Uheld med Lethed dækkes. Derfra og til 90 Mill. Kr. er der et ganske godt Spring til at dække alle Anlæg paa Land, Driftsmateriel, Uheld, Udgifter ved Kapitaliseringen, Forrentning i Byggeperioden etc.; saa at ingen vel kan tvivle om Foretagendets Rentabilitet.

Elektrisk Drift. Det er næsten en Selvfølge, at en saadan bør vælges. Den er for det første noget billigere, for det andet undgaar man Røg, for det tredie kan man vælge større Stigninger og altsaa billigere Anlægsomkostninger, for det fjerde maa det paa Forhaand antages, at det ikke møder væsentlige Vanskeligheder at faa Strøm fra Sverige, og for det femte kan man i Nødstilfælde alligevel gribe til at trække Togene igennem med Damplokomotiver.

Foretagendets Realisation. Hvad nu Tilvejebringelsen af Kapital og Startning af Selskabet angaar, saa har Ingeniør Ohrt allerede i sin Tid faaet Løfte om fransk Kapital.

Har nu end maaske Krigen gjort et Afbræk i dette Forhold, saa er vi paa den anden Side her i Norden ret kapitalkraftige og Kapitalen vil saamænd meget godt kunne rejses her.

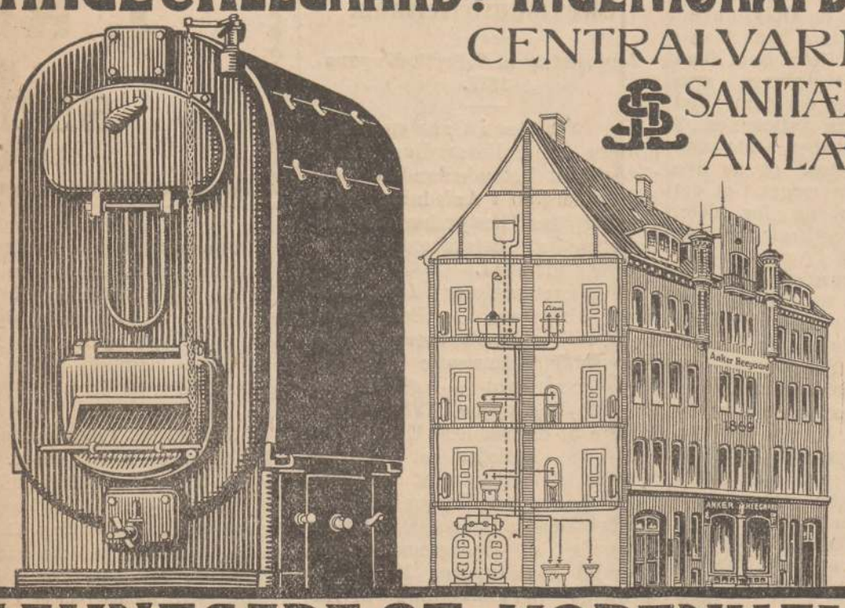
Forarbejder. Men det vil blive nødvendigt at starte en Komite eller et Forselskab, der skaffer saa mange Midler tilveje (nogle Hundrede Tusind Kroner), at grundige Forarbejder kunne foretages nærmest ved Sænkning af Skakter paa Amager, Saltholm og ved Limhamn for at undersøge Kalken.

Denne Komite, som foreløbigt ansætter Ingeniører og Funktionærer, vil saa senere paa visse Betingelser kunne holdes skadesløs for udlagt Kapital ved at overtage Aktier i det store Aktieselskab eller ogsaa paa anden aftalt Maade.

Afslutning. Det vil være en i Sandhed stolt Opgave at gøre dette store Foretagende til Virkelighed, et Foretagende, som kan kaste Glans over de nordiske Landes tekniske og finansielle Skaberevne. Og vi behøver sandelig ikke at gaa til Udlandet. Vi kan selv lave Tunnelen. Det maa haabes, at ogsaa vore Pengemænd og Banker vil forstaa, at det er en Opgave, der ikke alene kan blive til Ære for dens Forkæmpere, men ogsaa kan og vil give en rigelig Høst til dem, som er forudseende nok til at tro paa og fæste Lid til, at her er det værd at saa.

E. J.

LANGE & HEEGAARDS INGENIØRAFDELING
CENTRALVARME OG SANITÆRE ANLÆG



CENTRAL 2237
HAVNEGADE 37, KØBENHAVN·K

Kunstnernes Efteraarsudstilling
Den frie Udstillings Bygning.
Daglig 10—4.

Svenske Statsbaners
Soveplads-Central
Bernstorffsgade 2
(Panoptikonbygningen)
i
Dansk Rejsebureaus Lokaler
Telf. 8051 Telf. 4158
Telegr. Adr. „Sovecent"
Hoved-Bestillingskontor i Danmark for samtlige Sovevogns-Linier til og igennem Sverige

Aarhuus Privatbank,
stiftet 1871.
Aktiekapital Kr. 9,000,000.— Reserver Kr. 2,500,000.— Alle almindelige Bankforretninger. Incasso. Boksafdeling. Sparekasseafdeling. Hjemmesparebøsser.

De forenede Gummi- og Luftringefabrikker (Schiønning & Arvé).

Generalforsamlingen i Gaar.

Under Ledelse af Overretssagfører H. H. Schmidt afholdt Aktieselskabet *De forenede Gummi- og Luftringefabriker (Schiønning & Arvé)* i Gaar ordinær Generalforsamling. Bestyrelsens Formand, Grosserer Max Lester, fremlagde Regnskabet og afgav følgende

Aarsberetning.

Det forløbne Driftsaar fra den 1. September 1917 til den 31. August 1918 udviser, at Selskabet i det sidste Aar har haft et Nettosalg af Kr. 2,225,615.55 (imod Kr. 4,506,988.28 i Fjor), medens Selskabets Produktion til Salgspris i samme Tidsrum har udgjort Kr. 2,131,156.89 (imod Kr. 4,608,284.37 i Fjor). Driftsregnskabet udviser altsaa en betydelig Nedgang til knapt det halve i Salg og Produktion i Forhold til det foregaaende Driftsaar. Dette illustrerer bedst, at det afsluttede Regnskabsaar har været det vanskeligste og mest brydsomme, som Fabriken i adskillige Aar har haft. Fabriken har saa godt som hele Aaret været uden Raagummi, ligesom den kun med stort Besvær og til meget høje Priser har kunnet anskaffe de øvrige til Fabrikationen nødvendige Raastoffer. Naar Fabriken alligevel kan fremlægge et efter Forholdene nogenlunde ordentligt Regnskab, kan dette tillægges den Omstændighed, at Fabrikens tekniske Afdeling — ved Hjælp af Regenerater, som Fabriken selv fremstiller — har kunnet holde denne i fuld Drift og beskæftiget omtrent Halvdelen af sin Arbejdsstyrke. Kirurgisk Afdeling har ved Hjælp fra Regeringens Side kunnet arbejde med faa Arbejdere, hvorimod Automobilringe-Afdelingen har været fuldstændigt standset og Cykleringe-Afdelingen kun i kort Tid har virket med indskrænket Drift.

Hvad angaar den til Udvidelse af Automobil- og Cykleringe Fabrikationen paabegyndte Bygning, vil denne antagelig være fuldt færdig i Løbet af et Par Maaneder.

Hvad selve Driftsregnskabet angaar, tillader jeg mig at henvise til det trykte Regnskab.

Da Selskabets Handelsomkostninger i det forløbne Aar til Trods for den mindre Produktion har været omtrent uforandret, bliver Netto-Avancen ogsaa procentualiter mindre end det foregaaende Aar, hvilket bevirker, at Netto-Overskudet, der i Fjor var Kr. 1,557,958.56, i Aar kun udgør Kroner 664,738.

Hvad angaar Selskabets Status, saa er Tallene paa Aktivsiden kun undergaaet en nævneværdig Forandring paa Kontoen „Kasse- & Bankbeholdninger", der er gaaet ned fra Kr. 1,355,937.48 til Kr. 315,777.21. Differencen skyldes foruden de i Fjor udbetalte Beløb til Udbytte og Krigsskat (det sidste Beløb ca. Kr. 300,000) en Del forudbetalte Beløb for den nye Bygning, Maskiner og Varer.

Hvad Passivsiden angaar, er nævneværdig Forskydning kun at bemærke i Posten „diverse Kreditorer", der er gaaet ned med ca. Kr. 100,000, medens Reserve- & Fornyelsesfonden er gaaet op med Kr. 70,000. Henlæggelsen til Stats- og Kommuneskat er gaaet ned med ca. Kr. 300,000, nemlig det Beløb, som i Mellemtiden er udredet i Skat.

Udbyttet bestaar af:

Aarets Overskud Kr. 524,498.69, overført Saldo fra forrige Aar Kr. 140,239.31, ialt Kr. 664,738, deraf foreslaas henlagt til Reserve- & Fornyelsesfond Kr. 94,411.11, udbetalt i Tantièmer Kr. 67,292.46, til Aktionærerne 15 pCt. af Aktiekapitalen Kr. 375,000, ialt Kr. 536,703.57. Rest Kr. 128,034.43 overføres i ny Regning.

Jeg tillader mig endnu at bemærke, at de tidligere Aars rigelige Henlæggelse til Skat har bevirket, at der i Aar ikke behøves at henlægges noget til Imødegaaelse af saadan.

Generalforsamlingen gav uden Diskussion Decharge for Regnskabet og genvalgte Apoteker *Alfr.*

Benzon til Bestyrelsen samt genvalgte ligeledes Revisorerne.

Sluttelig vedtoges et Forslag til Lovændringer af formel Natur, foranledigede ved Aktieloven, ligesom der gaves Bestyrelsen Bemyndigelse til at foretage saadanne redaktionelle Ændringer i Lovene, som eventuelt senere maatte blive forlangt af Aktieselskabsregistret.

Skandinaviske Journalister i Amerika.

Den herværende Repræsentant for Den amerikanske Komite for offentligt Underretningsvæsen, Hr. G. E. V. Riis meddeler:

Den 23. November vil 12 velkendte skandinaviske Journalister — 4 fra hvert af de 3 Lande: Danmark, Norge og Sverige — afrejse fra Christiania til De forenede Stater som den amerikanske Komite for offentligt Underretningsvæsens Gæster. Denne Rejse er et Led i Planen om at bringe de skandinaviske Nationer og De forenede Stater i nøjere Berøring med hinanden og gensidig bibringe dem en bedre Forstaaelse af hvad man prøver paa at udrette i disse Lande. De Journalister, som rejser til Amerika, vil faa at se en Nation, der er forvandlet under Krigens Tryk, saaledes at Materialisme og national Egoisme er forsvundet, og der i Stedet er opstaaet en ædlere Nation med uselviske Hensigter, en Nation, der higer efter at naa de højeste og reneste Idealer.

De danske Pressemænd, som vil foretage denne Rejse, er: Valdemar Galster fra „Nationaltidende", Tage Halberstadt fra „Politiken", Emil Marott, Rigsdagsmedlem og Redaktør af „Fyns Social-Demokrat" og Anders Vigen fra „København", som vil skrive for Provinsernes Venstrepresse, saaledes at alle politiske Partier vil være repræsenterede.

De norske Deltagere er: Arthur Ratche, „Bergens Annonce Tidende", Carl Johansson, Udenrigsmedarbejder ved „Dagbladet", Otto Konstad, Udenrigsmedarbejder ved „Morgenbladet" og Redaktør Herman Lemkuhl fra „Verdens Gang", — Vilhelm Tvedt fra „Tidens Tegn", som har været i Amerika i et Aar, forventes at ville slutte sig til Selskabet i New York.

Fra Sverige kommer: Albin Hansson fra „Social-Demokraten", som, dersom politiske Forhold tvinger ham til at blive hjemme, vil blive erstattet med Otto Johansson, Udenrigsmedarbejder; C. J. Engstrøm fra „Svenska Dagbladet" og Erik Palm fra „Østgøten", Linköping.

Den 20. November om Aftenen afrejser det danske Selskab herfra til Christiania hvor de vil mødes med deres norske og svenske Kolleger.

Fornylig rejste en Delegation af schweitziske Journalister til Amerika, ligeledes som nævnte Komites Gæster.

Komiteen for offentligt Underretningsvæsen, hvoraf Indenrigsministeren og Ministrene for Hær og Flaade er Medlemmer, har et langt større Maal end det at udsende Nyheder fra Amerika. Dens store Mission er at bringe alle de sociale og industrielle Kræfter i nøjere Forbindelse med hverandre, og saaledes bringe en bedre Forstaaelse tilveje af hver enkelt Institutions Maal. Ved en saadan Udveksling af Oplysninger haaber man at kunne knytte en nøjere Forbindelse mellem de forskellige Nationer, saaledes at de gensidige Misforstaaelser, der fører til Krig, for Størstedelen vil kunne fjærnes. Ved at give deres egen Nation et bedre Billede af de Formaal, der opfylder Amerika, vil de skandinaviske Journalister kunne yde saavel deres eget Land som Amerika store Tjenester.

Rumænerne i Ungarn.

Forhandlinger om Selvstændighedsspørgsmaalet.

Berlin, 15. Novbr. (Forsinket).

Til Wolffs Bureau telegraferes fra Budapest den 13. November: I Dag begyndte i Arad Forhandlingerne mellem Minister *Jaszi* og Delegerede for det ungarske Nationalraad paa den ene Side og den rumænske Nationalkomité paa den anden.

Stefan Csieso krævede rumænsk Herredømme over Forvaltningen og Hæren i Siebenbürgen og samtlige andre Omraader i Ungarn, der beboedes af Ungarere. Efter hans Ønske skulde saaledes Komitaterne Arad, Maronaros, Ugocsa, Szatmar og til Dels Bekes og Csanad under rumænsk Herredømme. Det rumænske Nationalraad vilde i Hermanstadt indsætte en med central Myndighed udstyret Komité.

Minister Jaszi fremhævede, at den ungarske Regering kun tilsigtede en provisorisk Ordning. En Del af Rumænerne tænkte paa Statsdannelse og Grænseberigtigelse, Momenter, der maatte forbeholdes den almindelige Fredskonference til Afgørelse. Vi staar, udtalte Ministeren, uden Forbehold paa den Wilsonske Selvbestemmelsesrets Grund og tilbyder Rumænerne i Ungarn denne Ret, hvor det gælder Omraader, i hvilke Rumænerne bor i sammenhængende Masser ved Siden af hinanden eller i det mindste har Flertal. Men samtidig gør Regeringen den samme Ret til Selvbestemmelse gældende overfor de andre Folk her i Landet. Den vil intet vide af en Ordning af Tingene, ved hvilken den hidtidige Undertrykkelse kun bliver afløst ved en anden. De territoriale Krav, som Rumænerne har stillet, angaar et Omraade, hvorpaa der foruden 2,900,000 Rumænere lever 3,900,000 Ikke-Rumænere. Netop paa Grund af de Wilsonske Grundsætninger er det umuligt uden videre at udlevere disse Omraader til den rumænske Nations Herredømme.

Ministeren bad betænke, at Freden ikke vilde blive sluttet af General Foch og andre sabelraslende Militærpersoner, men i hele Europa af Arbejder- og Soldaterraadene.

Den Delegerede fra Nationalraadet *Bokanyi* sluttede sig fuldtud til disse Erklæringer og stillede i Udsigt overfor Internationale at støtte dem med hele den ungarske Arbejderstands moralske og materielle Vægt.

Det skandinaviske Marked i Holland.

Den tyske Handelsvertragsvereins Tillidsmand i Holland har i Følge „Hamb. Corr." tilskrevet Foreningen, at Sverige arbejder under Højtryk for at udvide sin Afsætning i Holland af Værktøjer, Maskiner og Isenkram, et Omraade som tidligere fuldstændig beherskedes af Tyskland. Svenske saa vel som danske Firmaer søger stadig Repræsentanter gennem Annoncer i de store hollandske Blade, indberettes der videre, og det tilføjes, at hele Skibsladninger af saadanne Fabrikata allerede er ankommet.

Sukkerpriserne i Rusland

Ved det i det nye Storruslands Omraade skabte Sukkermonopol er Sukkerpriserne sat stærkt i Vejret. Raffineret Sukker koster saaledes gennemsnitlig 200 Rubler pr. Pud, hvilket er 65,52 Rubler pr. Centner.

Hvorledes den tyske Revolution udbrød.

„Vorwärts" om den direkte Anledning til Revolutionen.

Berlin, 16. Novbr.

Under Overskriften: „Hvorledes det skete" bringer „Vorwärts" en Artikel om de Begivenheder, der gav direkte Stød til den tyske Revolution. „Sædvanligvis," skriver Bladet, „regner man, at Revolutionen begyndte den 5. November, Dagen for dens Sejr i Kiel; men dette er ikke rigtigt. I Virkeligheden indlededes den en hel Uge før. Begivenhederne i Kiel var anden Akt og ikke første Akt af Revolutionen. Første Akt udspilledes paa hele Højsøflaaden og var 80,000 Menneskers Nødværge mod en altysk Skurkestreg."

Bladet omtaler derefter Altyskernes feberagtige Propaganda for en sidste, fortvivlet Kamp, som imidlertid ikke førte til noget Resultat. I deres Nød var Altyskerne faldne tilbage paa Hæren, som de endnu troede at beherske ved det ligesindede Officerskorps, uden at have Anelse om den revolutionære Stemning blandt Soldaterne.

Derefter hedder det videre: En djævelsk Plan blev udklækket. Flaaden skulde løbe ud og ofre sig i Kampen mod den overmægtige Flaade indtil sidste Skib. Det vilde vel have kostet de 80,000 Mand Liv; men det vilde efter Altyskernes Mening have været en Begivenhed, som endnu engang havde kunnet fylde Folket med Stemningen fra Augustdagene 1914.

Planen var ikke Fantasi, men er bevist gennem paalidelige Udsagn af Matroser. Kampflaaden fik den 28. Oktober Ordre til at løbe ud. Det drejede sig, efter hvad der blev fortalt Soldaterne, om en Manøvre, men af Officerernes Afskedsbreve og andre Tegn havde Sømændene snart erfaret Sandheden og som Følge heraf gjort Mytteri. Der blev flere Gange givet Befaling til at løbe ud, men hver Gang havde Matroserne sat sig derimod til Trods for Officerernes Overtalelsesforsøg.

Efterat Matroserne først var gaaet saa vidt, var der hos dem vakt en Beslutning om den yderste Modstand. De oprørske Soldater truedes med haarde Tugthusstraffe, faktisk blev henved 1000 Matroser ført til Wilhelmshafen, hvor de blev fængslede. Paa den ene Side vinkede Tugthuset, paa den anden Side Friheden. Valget havde ikke været vanskeligt: Det var faldet paa Revolutionen.

Bomuldsbørsen i Liverpool.

London, 16. Nov.

Som Følge af det Skridt, der er taget af Bomuldsfordelingskomitéen i Washington, hvorved det forbydes dens Medlemmer at udføre Salgsordrer fra Udlandet undtagen forsaavidt det gælder Likvidation af gamle Kontrakter, har Direktionen for Liverpools Bomulds-Association besluttet at meddele, at Salg af amerikansk Bomuldshøst indtil videre ikke vil blive tilladt undtagen ved Likvidation eller, hvor der foreligger bindende Aftaler, Salg for fremmed Regering. Salg for fremmed Regering kan kun finde Sted ved Likvidation af bestaaende Kontrakter. Variationerne paa Priserne begrænses til ½ Penny pr. Dag i Stedet for som hidtil 1 Penny.

Søforsikringerne.

New-York, 15. Nov.

Der er udsendt Meddelelse om en yderligere Nedsættelse i Søforsikringspræmierne. Raterne paa Det forenede Kongerige og Havre for saavel Ladninger som Skibe ansættes til ½ pCt. Raterne paa spanske Havne ligeledes ½ pCt. med Undtagelse af de spanske Middelhavshavne, som sættes til 1 pCt. Raterne paa Grækenland direkte eller via Kap det Gode Haab sættes til 3 pCt. paa Ladninger og Skibe mod 8 pCt. for faa Dage siden. Raterne paa Vestindien og Sydamerika er ligeledes blevet nedsat.

Vaabenstilstanden med Tyrkiet.

London, 16. Nov.

Krigsministeriet meddeler: For at sikre Opfyldelse af Betingelserne for Vaabenstilstanden med Tyrkiet er det blevet paalagt den tyrkiske Regering at foretage følgende Skridt med Hensyn til de tyrkiske Styrker i Mesopotamien, Kaukasus, Nordvestpersien, Syrien og Cilicien.

Mesopotamien. Mosul Vilajetet skal fuldstændig rømmes af alle militære Styrker og alt Artilleri og Ammunitionsoplag udover hvad der er nødvendigt til Enhedernes normale Udrustning. Byen Mosul skal være rømmet den 15. November. Der skal udnævnes engelske politiske Embedsmænd til Ledelse af den lokale (tyrkiske) Civiladministration, Gendarmeri o.s.v.

Kaukasus og Nordvestpersien. Der kræves Rømning af alt Territorium og Tilbagetrækning af de tyrkiske Tropper bag Grænserne som de var før Krigen.

Syrien og Cilicien. Alle tyrkiske Styrker skal inden 15. December trækkes tilbage til Vest for Bozanti, hvorefter de øjeblikkelig skal demobiliseres. De tyrkiske Styrker i det nordlige Syrien og langs Jernbanen til Missis skal udlevere alt Artilleri og alle Maskingeværer med Ammunition inden 15. November. (Hvis dette Krav opfyldes vil alle tyrkiske Militærstyrker være fjernede fra Cilicien, d. v. s. fra Sletterne Øst og Sydøst for Taurus. Alexandretta blev den 10. November besat af engelske og franske Tropper).

Spørgsmaalet om Administrationen af det samlede rømmede Omraade er endnu under Overvejelse. I Arabien er der sket nogen Forsinkelse som Følge af Kommunikationsvanskeligheder og adskillige tyrkiske Kommandanters Operationer, men disse Vanskeligheder er man nu ved at blive Herre over.

Engelsk Banksammenslutning.

Liverpool, 16. Nov.

Liverpools Bank og Martins Bank har vedtaget at foretage en Sammenslutning. Den samlede Aktiekapital for Sammenslutningen bliver paa 2.046,390 Lstr.

Norge genoptager Eksporten.

Den norske Amerikalinies Damper „Ranenfjord" ligger for Tiden og indtager en Ladning paa 4500 Ton bleget Cellulose fra Akts. Borregaard. Dampskibet vil være fuldlastet Lørdag og vil da afgaa med sin Ladning, der er anslaaet til at have en Værdi af mellem 3,5 og 4 Mill. Kroner.

Den store norske Damper „Atna" indtager ligeledes i Fredrikstad en stor Last Stykgods, væsentlig Trælast, Papir og Karbid til Sydafrika og Indien. „Atna" har ogsaa indtaget en Del Last i Kristiania.

Man venter nu da U-baadsfaren er forbi en stor Virksomhed ved alle større Ekportforretninger, hvor der delvis er oparbejdet store Lagre af Eksportvarer.

Generalstrejken i Schweitz.

Strejken endt med et Nederlag for de Revolutionære.

Revolutionsbølgen blev ved de store Begivenheder i Tyskland sat saaledes i Fremdrift, at den ikke en Gang syntes at ville indskrænke sig til de autokratiske Stater. At intet var helligt for den, derom vidnede Socialdemokratiets Forsøg paa ved en Generalstrejke at erobre Magten i Verdens frieste Republik, det lille selvstændige Schweitz.

Det schweitziske Folkeforbund har før maattet forsvare sin Frihed og har aldrig været bange for at sætte haardt imod haardt, naar det gjaldt den. Derved og kun derved har det da ogsaa kunnet bevare den ned gennem Tiderne. Nu truede pludselig Usurpatoren midt i Folket selv. En Klassepolitik vilde paatvinge Samfundet sin Vilje. Men de Organer, der var kaldede til at vogte Friheden, var ogsaa denne Gang paa deres Post og veg ikke fra den.

Generalstrejkens Iværksættelse mødtes af den kraftigste Protest af Forbundsraadet, der støttede sig til den mobiliserede Hær. Endvidere oprettedes der Borgerværn i en Række Byer. Schweitzeren var saa lidt nu som i gamle Dage til Sinds at opgive sin skattede Frihed uden Sværdslag. Strejken hindrede de borgerlige Blade i at udkomme, men Forbundsraadet standsede til Gengæld de Trykkerier, der opfordrede til Modstand mod Myndighederne. Paa enhver Maade gav Forbundsraadet til Kende, at det ikke agtede at bøje sig.

Et forsinket Telegram fra *Bern* meddeler om Nationalraadets Møde den 13., hvor Forbundspræsidenten under stort Bifald erklærede, at der *ikke* kunde gives nogen *Forhandling eller Forstaaelse med Generalstrejkens Herrer*, og at Forbundsraadet ikke under nogen Omstændighed vilde kapitulere. *I Demokratiets Navn tilbageviste Regeringen det socialdemokratiske, revolutionære Fremstød.*

Socialdemokraterne forelagde et nyt Forslag, hvorefter Forbundsraadet ufortøvet skal udarbejde Grundlag for de parlamentariske Drøftelser af Arbejdernes Krav.

Forbundsraadets Forslag om, at Nationalraadet skulde tage dets Erklæringer til Efterretning, blev imidlertid vedtaget med 136 St. mod 15 (Socialdemokraterne). Forslaget om at indsætte en Forstaaelseskommission blev forkastet med 101 St. mod 16. Et Forslag om en fuldstændig Revision af Forbundsforfatningen i den kommende Decembersamling blev vedtaget.

Fra Zürich meddeltes samtidig at alle borgerlige Grupper indenfor Kantonomraadet havde besluttet, at der først da kan træffes Foranstaltninger til at trække Tropperne tilbage, naar det er besluttet at hæve Generalstrejken. De anbefaler Gennemførelse af det socialpolitiske Program og forøget Indflydelse for Socialdemokratiet paa Regeringen. *Udlændinge, der truer den offentlige Ro og Sikkerhed eller udøver en økonomisk skadelig Virksomhed, skal udvises.* Paa Grundlag deraf kunde der opnaas Forstaaelse med Socialdemokraterne.

Denne energiske Optræden vovede de revolutionære Førere ikke at byde Spidsen. De tiltraadte Tilbagetoget, og besluttede at hæve Strejken; og alt synes nu igen, at gaa sin vante Gang. Om Generalstrejkens Afslutning melder følgende Telegram:

Paris, 15. Novbr.

Til Agence Havas telegraferes fra Bern: *Generalstrejken er endt.* Jernbanetrafiken er blevet genoptaget Fredag. Det samme er Tilfældet med Arbejdet i de andre, offentlige Tjenestegrene og i Industrien.

I Anledning af Strejkens Afslutning fandt der *Demonstrationer Sted, hvor Forbundsraadet og Hæren blev hyldede.* Forbundspræsidenten og den kommanderende General for Forbundshæren holdt Taler til Mængden, hvori de takkede Fædrelandsvennerne og Hæren for den energiske Hjælp, de havde ydet Myndighederne i deres Bestræbelser for at *hævde Friheden og de demokratiske Institutioner mod Provokatørers Omvæltningsforsøg.*

Trafiken normal.

Bern, 15. Novbr.

Schweizisk Telegrambureau meddeler: I Morges blev Arbejdet

Carlsberg Mineralvande

Carlsberg Apollinaris og Carlsberg Citronsodavand

fremstillet af Vand fra egne Brønde, der ifølge videnskabelig Undersøgelse afgiver det sundeste og reneste Vand,

tilvirket under Iagttagelse af **alle hygiejniske** Fordringer saavel hvad Fabrikation som Aftapning angaar,

under Kontrol af Carlsberg Laboratorium

er **de bedste**

„SKANDINAVIA"

— Stiftet 1899 —

HOVEDKONTOR: KONGENS NYTORV 6, KØBENHAVN K.

Aktiekapital	Kr.	20,000,000.—
Præmie- & Skadesreserver	„	14,300,000.—
Kapitalreserve	„	3,000,000.—
Præmieindtægt i 1917	„	47,035,000.—

overtager

Sø-, Transport- og Krigsforsikringer.

Billige Præmier. Kulant Skadesopgørelse.

GENERALAGENTURER:

A/S Grøn & Witzke, Kongens Nytorv 6. København K. Telefon 9316.

Julius Heckscher, Østergade 1. København K. Telefoner 527 & 10527

genoptaget i hele Schweitz. Jernbane-, Post-, Telegraf- og Telefontrafiken er igen normale.

Efter Afbrydelsen af Generalstrejken Torsdag Aften fandt der Glædesdemonstrationer Sted i hele Landet.

I Bern fandt der en spontan, vældig Demonstration Sted. Mængden drog hen foran Forbundsraadsmedlemmernes og General Willes Boliger og kaldte dem frem. Forbundsraadsmedlemmerne Decoppet og Motta udtalte deres Glæde over, at de forskellige Folkestammer i Schweitz under Krigen havde vist sig enige i Viljen til at beskytte Demokratiet. Det franske Schweitz havde 2 Gange under Krigen reddet Landet, den første Gang ved Krigens Begyndelse ved sin klare Følelse af Ret og nu ved dens Slutning ved sin energiske Afvisning af Vold mod Forfatningen.

Forbundsraadsmedlem Haab takkede for den under de forudgaaende betydningsfulde Dage udviste energiske Optræden og General Wille takkede for Soldaternes Troskab og Pligtopfyldelse.

Forbundspræsident *Calonder* erklærede, efter en Tak til Borgerne og Borgerinderne, at Forbundsraadet var fast besluttet paa at tage Hensyn til den nye Tids Aand og ved sociale Fremskridt sikre Schweitz en Æresplads i det nye Europa i Kredsen af frie Folk. Efter at have holdt ud i de tunge Aar, maatte man med forenede Kræfter begynde Udformningen af det schweitziske Demokrati. De undertrykte og forurettede maatte der ved Udvikling af den sociale Lovgivning skabes en bedre Fremtid.

Uroligheder ved Strejkens Ophør.

Bern, 15. Novbr.

Schweizisk Telegrambureau meddeler: Som Følge af en Misforstaaelse med Hensyn til Afbrydelse af Generalstrejke kom det til Uroligheder forskellige Steder. I Genève blev Arbejderunionens Sekretær og to Strejkeførere arresterede under et Sammenstød med Politiet, hvorved ogsaa to Betjente blev saarede. Arbejdernes Trykkeri blev lukket, og Redaktøren fik Anmodning om Fredag Morgen at forlade Genèves Omraade.

I Solothurn forsøgte Strejkende at rive Jernbaneskinnerne op, men blev forhindrede heri af Soldaterne. I Grenchen blev 3 Personer dræbt ved Sammenstød mellem Soldater og Strejkende.

I St. Immier maatte Trykkeriet „Jura Bernois" besættes af Militær, fordi det havde opponeret med en stor Demonstration mod Bekendtgørelsen om Generalstrejkens Afslutning. Rygterne om, at Medlemmerne af Olten-Aktionskomitéen skulde være blevet arresterede, er ikke blevet bekræftede.

Vaabenstilstanden.

Den tyske Flaades Overgivelse.

London, 15. Nov.

Reuters Bureau erfarer: Den tyske Krydser „Kønigsberg", under Kommando af Admiral Meurer og medførende en tysk Kommission paa 3 Søofficerer og 4 Medl. af Soldaternes og Sømændenes Raad, vil i Efterm. ankomme til et Møde udfor Forth-Fjorden, for at træffe sammen med den britiske Øverstkommanderende, der ledsages af franske og amerikanske Skibe. Der vil blive givet Meddelelse om den Maade, paa hvilken de maritime Vaabenstilstandsbetingelser skal udføres og aftalt Enkelthederne om Overgivelse af Overfladeskibe og Undervandsbaade.

Overgivelsen vil sandsynligvis foregaa paa den Maade, at de tyske Skibe føres mod Syd til et aftalt Sted, hvor de inspiceres. Herefter sættes der Navigationsmandskab om Bord i dem for at føre dem til det Sted, hvor de skal forblive.

De 10 Slagskibe, der skal udleveres, bliver sandsynligvis: „Kaiser", „Prinzregent Luitpold", „Kaiserin", „Kønig Albert", „Markgraf", „Kronprinz Wilhelm" „Grosser Kurfürst", „Bayern", „Friedrich der Grosse" og „Kønig". De 6 Slagkrydsere menes at blive „Derfflinger", „Hindenburg", „von der Tann", „Seydlitz", „Molkte", og endnu én. Blandt de lettere Krydsere vil findes: „Brunne" og „Bremse".

De tyske Undervandsbaade, der er blevet internerede i Sverige, siden Vaabenstilstandens Begyndelse, skal udleveres til de Allierede.

Der er truffet Forberedelser til Overtagelse af alle de tyske Skibe i Sorthavet.

Paris, 15. Nov.

Agence Havas meddeler: Krydseren „Amiral Aube" er afsejlet fra Brest til Firth of Forth, hvor den sammen med 2 Torpedobaade vil blive stillet til Raadighed for Admiral Grasset, den franske Delegerede i den interallierede Kommission, som har til Opgave at sikre Gennemførelsen af Vaabenstilstandens maritime Bestemmelser.

Udleveringen af Undervandsbaadene.

Wilhelmshaven, 15. November.

Der er offentliggjort en Skrivelse fra den tyske Vaabenstilstandskommission til Rigskansler Ebert. Skrivelsen, der skal tilstilles alle Undervandsbaadsbesætninger og Værftsarbejdere, har følgende Ordlyd:

Undertegnede Medlemmer af Vaabenstilstandskommissionen har ved direkte Forespørgsel hos den engelske Admiral Sir Roselyn Wemyss skaffet sig uforbeholdent Tilsagn og absolut Vished for, at samtlige Besætninger paa de Undervandsbaade, der skal udleveres i Henhold til Vaabenstilstandsoverenskomsten, straks vil blive befordrede hjem, efter at Undervandsbaadene er ankommet til de af England bestemte Havne. Enhver Fare for Besætningernes personlige Frihed og Sikkerhed er derfor udelukket.

Finder Udleveringen ikke Sted indenfor den foreskrevne Frist, har Modstanderne skriftligt forbeholdt sig Ret til at besætte Helgoland og straks at opsige Vaabenstilstanden.

Vil I ved ikke-rettidig Udlevering af Undervandsbaadene eller ved Ødelæggelse af den læsse den tunge Skyld paa Eder, at Krigen paany blusser op, og at der opstaar ny Blodsudgydelse, og det dyrebare Hjemland bliver ødelagt af Fjenden.

(Sign.) Erzberger. Grev Oberndorff. General von Winterfeldt. Kommandør Vanselow.

Et Opraab til Besætningerne.

Wilhelmshaven, 15. November.

Der er udsendt følgende Opraab til alle Undervandsbaadsbesætninger:

Kammerater!

Fædrelandet kalder. Det gælder om at opfylde Vaabenstilstandsbetingelserne, hvis ikke Freden igen skal rykkes længere ud i det Fjærne. I kender de krasse Betingelser, Fjenden har stillet os. Undervandsbaadene maa inden 18. November overføres til engelske Havne. Her behøves Mænd af Tiden, der kaster alle Betænkeligheder til Side, og er rede til endnu en ganske kort Tid at vie sig til Fædrelandet for at muliggøre en hurtig Afvikling af Fredsforhandlingerne. Der er givet os Garantier for, at Besætningerne paa Undervandsbaadene straks efter Ankomsten til England vil blive transporterede tilbage.

For at lette Eder Eders Beslutning har Arbejder- og Soldaterraadet i Fællesskab med Statssekretæren for Marineministeriet besluttet følgende: Samtlige Mandskaber paa de Skibe, der skal overføres til fjendtlige Havne, forsikres for 10,000 Mark, der i Tilfælde af deres Død skal udbetales til deres Familier. I Tilfælde af, at de kommer til Skade, ydes der dem en tilsvarende særlig Livrente. I Betragtning af den svære Tjeneste paa Undervandsbaadene tilstaas der desuden enhver gift Kammerat paa disse Baade en Præmie paa 500 Mark for hver Overførelse og de ugifte en Præmie paa 300 Mark. Naar Undervandsbaadsbesætningerne er vendt tilbage, vil de straks blive sendt hjem.

Kammerater! Sæt Kronen paa det paabegyndte Værk! Stil Eder helt i Sagens Tjeneste, idet I ved Eders Beredvillighed viser, at det nyopstaaede Fædrelands Ve og Vel ligger Eder paa Hjærte. Anmeldelser til Tjeneste modtages ved Arbejder og Soldaterraadet og dets Afdelinger i Kiel og Wilhelmshaven.

Arbejder- og Soldaterraadet.
Kuhnt.

Fredsforhandlingerne kan begynde i 2den December-Uge.

Paris, 16. Nov.

„Le Petit Parisien" skriver: De Forenede Stater er meget gunstigt stemt overfor Valget af Versailles til Sæde for Fredskonferencen eller- kongressen. Bladet mener, at Forhandlingerne om Præliminærerne kan begynde i den anden Uge af December. Imidlertid vil Ententens Diplomater undersøge, hvilke Spørgsmaal, der skal bringes i Forgrunden. Den amerikanske Delegation vil komme til at bestaa af et lige saa stort Antal Medlemmer som de øvrige Stormagters Delegationer. Muligvis vil den tælle et eller flere Medlemmer af de store Arbejdersammenslutninger til Undersøgelse af almindelige Arbejderspørgsmaal.

Tyskland maa ogsaa henvende sig til de andre Allierede om varlig Fred.

Washington, 16. November.

Udenrigsminister Lansing meddeler, at han har sendt Udenrigsminister Solff Meddelelse om Modtagelsen af den Note, i hvilken han anmoder om hurtig Afslutning af Fred. Lansing har svaret, at Tyskerne ikke burde begrænse deres Henvendelse til De forenede Stater, men hellere burde rette den til alle de allierede Regeringer.

Frihedsbevægelsen i Østersølandene.

Lithauens Selvstændighed.

Et lithauisk Ministerium.

Berlin, 15. Novbr.

Til Wolffs Bureau meldes fra Riga: I Lithauen er der blevet dannet et rent, litauisk Ministerium med Voldemaras som Ministerpræsident og Udenrigsminister.

Wolffs Bureau melder fra Kowno: „Neue Zeit" meddeler: Tilknytning til Omvæltningen i Mellemeuropa har der fundet litauiske, jødiske og polske Forsamlinger Sted, ved hvilke der blev dannet et særligt Bureau. Det blev endvidere vedtaget at sende det tyske Soldaterraad i Kowno Befolkningens hjertelige Hilsner og udtale det Ønske, at Forvaltningen for Kowno og Omegnen maatte blive overdraget Repræsentanter for Befolkningen, og om at de til Tyskland afsendte litauiske Borgere maatte blive hjemsendt, og endelig om, at der maatte blive tilstaaet Tale-, Presse- og Forsamlingsfrihed og oprettet Skoler, Biblioteker og Læselokaler.

Soldaterraadet lovede, at Befolkningens Ønsker skulde blive tilfredsstillede.

Bureauet afholdt et Møde den 13. November. Før man gik over til Dagsordenen erklærede en jødisk Repræsentant, at en streng Gennemførelse af Selvbestemmelsesretten maatte være en uomgængelig Grundbetingelse for alle nye Statsdannelser.

Estland som uafhængig Republik.

Stockholm, 16. Novbr.

Fra Berlin telegraferes til „Folkets Dagblad": I Følge Meddelelse fra Reval har de derværende Arbejderorganisationer vedtaget at proklamere Estland som en fri, uafhængig og demokratisk Republik. Denne Beslutning er blevet vedtaget i Forstaaelse med de tyske Tropper. Et Arbejder- og Soldaterraad har indtil videre overtaget Regeringen.

Ukraine.

Nye Agrarreformer under Udarbejdelse.

Forsvaret mod Rumænerne.

Berlin, 14. November.

Til Wolffs Bureau telegraferes fra Kiev: Ministerraadet har godkendt en af Landbrugsministeren i Grundtrækkene udarbejdet ny Agrarreform. Med det Formaal at udarbejde de nye Agrarlove træder der i de nærmeste Dage et særligt Raad sammen under Hetmanens Ledelse. Raadet skal bestaa af Repræsentanter for Ministerierne og Repræsentanter for de i Agrarreformen interesserede Befolkningslag og for Sagkyndige fra Videnskab og Praksis.

I Følge Meddelelser i Bladene har den Øverstkommanderende for den frivillige Hær General Denikin udstedt et Dekret om, at han har overtaget Overkommandoen over alle Ruslands Tropper og mobiliserer alle de Officerer, der befinder sig paa russisk Omraade. De rumænske Troppers Indtrængen i Podolien har i Følge Meddelelser i Bladene fundet Sted for at beskytte Rumænien mod østrig-ungarske Desertørers Overfald, og den fandt Sted med Ententens Vidende. Den rumænske Indtrængen støder paa væbnet Modstand fra den ukrainske Bondebefolkning. Det synes foreløbig kun at dreje sig om en Besættelse af den nordlige Del af Bessarabien indtil Dnjstr.

Situationen i Tyskland.

Det indrepolitiske Arbejde.

Berlin, 15. Novbr.

„Freiheit" meddeler: Efter hvad vi erfarer, er Forarbejderne til Udkastet til den nye Valgkredsinddeling ved Valgene til den konstituerende Forsamling allerede begyndt i Indenrigsministeriet. Man antager, at de hidtilværende Regeringsdistrikter i Preussen vil komme til at danne Valgkredse for Valgene, der skal foretages efter Forholdstal.

Den konstituerende Nationalforsamling.

Berlin, 15. Novbr.

Wolffs Bureau meddeler: Rigskansleren udtalte i Gaar i en Samtale med en Repræsentant for „Voss. Zeitung" følgende: Vi er fast besluttet paa at indkalde den konstituerende Forsamling saa snart som muligt. Enhver Mistanke, nogle borgerlige Kredse nærer mod denne vor Hensigt, er fuldstændigt ubegrundet. Vi har allerede truffet de første Forberedelser og antager bestemt, at Valgene kan finde Sted i Januar. Tanken om at afholde disse Valg i Dag for Troppernes Tilbagekomst er desværre uantagelig, fordi disse nu hverken staar fast ved deres Front og Etapestillinger eller er vendt hjem. De er i Bevægelse og derfor ikke til at faa fat i.

Jeg tror heller ikke Indvendingen om, at Fredskongressen vil blive udsat til Nationalforsamlingen, holder Stik, og at tværtimod Kongressen kan begynde ganske uafhængigt af Aabningen af denne kostituerende Forsamling.

Den preussiske Landdag opløst.

Berlin, 15. Novbr.

I Overensstemmelse med den af det udøvende Udvalg for Arbejder- og Soldaterraadet tagne Beslutning anordner vi følgende:

Deputeretkammeret opløses herved. Herrehuset afskaffes.

Den preussiske Regering.
(sign.) Hirsch. Ströbel. Braun.
E. Ernst. Ad. Hoffmann. Dr. Rosenfeld.

Et borgerligt republikansk Parti i Berlin.

Berlin, 14. Novbr.

Efter hvad „Vorwärts" erfarer er der i Berlin ved at danne sig et borgerligt-republikansk Parti, der skal bestaa af de mod Venstre orienterede Dele af det fremskridtsvenlige og det nationalliberale Parti. Dette Partis Program skal være rent demokratisk og sætte Bekæmpelsen af alle monarkistiske og reaktionære Intriger i Forgrunden. Endvidere vil det udtale sig til Fordel for en vidtgaaende Socialreform. Det nye Parti vil tilsyneladende stræbe efter en lignende Stilling som Radikal-Socialisterne i Frankrig. Det vil sikkert komme til at raade over en meget stor Del af Pressen og store Pengemidler. Det socialdemokratiske Parti maa regne stærkt med dette Partis Konkurrence og de mellemste Lag, og vil gøre vel i rettidig at forberede sig derpaa. I Begivenhedernes Hvirvel maa vort Parti ikke glemme, at der i Løbet af faa Maaneder skal vælges en konstituerende Forsamling og at vi ved disse Valg vil faa en haard Kamp at bestaa om det socialistiske Flertal. Dermed vil utvivlsomt det Parti have Forspringet, der først og kraftigst stiller Tanken om den konstituerende Nationalforsamling i Forgrunden. Vi maa altsaa saa højt og tydeligt som muligt sige, at vi vil have en konstituerende Nationalforsamling og sejre ved Valgene til den.

En Note til Wilson.

Berlin, 15. Novbr.

Den tyske Regering har sendt en Note til Washington, hvori Regeringen med Tak tager til Efterretning, at Præsident Wilson har til Hensigt at overveje Spørgsmalet om at sende Levnedsmidler til Tyskland i gunstig Aand. Regeringen henviser til, at største Hast er nødvendig, og Antagelsen af Vaabenstilstandsbetingelserne med deres Følge gjorde Situationen i Tyskland daglig mere og mere uudholdelig. Faren for anarkistiske Tilstande kunde kun fjærnes ved den hurtigste Hjælp.

Den tyske Regering anmoder derfor Præsidenten om snarest muligt at sende Repræsentanter til Haag eller et andet Sted, for at de der kan forhandle med tyske Befuldmægtigede om Enkelthederne.

Noten foreslaar, at Sagen maaske kan lægges i Hr. Hoovers prøvede Hænder.

Et Opraab til den tyske Landbefolkning.

Berlin, 14. Novbr.

Det tyske Bondeforbund har tilstillet den tyske Landbefolkning et Opraab, hvori det bl. a. kræver: Støtte for den nuværende Regering indtil Nationalforsamlingens Indkaldelse for at opretholde Ro en og gennemføre Demobiliseringen, Indkaldelse af en Nationalforsamling, hvis Forberedelse Rigsregeringen skal træffe i Forstaaelse med Rigsdagen, Oprettelse af et Bonderaad under Deltagelse af samtlige Befolkningslag indenfor Landbruget og Forstbruget, Indkaldelse af et Repræsentantmøde for disse Raad, der til Nationalforsamlingens Sammentræden under fuld Ligeberettigelse med Arbejder-, Soldater- og Borgerraadene skal varetage den landlige Befolknings Interesser.

Som det tyske Folks, særlig den landlige Befolknings Grundrettigheder, nævnes bl. a. fuld Frihed og Ukrænkelighed for Person, Privatejendom og Arveret, Overholdelse af alle Rigets Forpligtelser overfor Folket (Krigslaanene), Tale-, Presse- og Forsamlingsfrihed, fri Religionsudøvelse, upartisk Retspleje.

Endvidere kræves Afskaffelse af Fideikommisser og Patronater, samt alle andre Forrettigheder, Udlevering af Land til moderate Priser under særlig Hensyntagen til Krigsdeltagerne, Nyttiggørelse af de store Stats- og Privatskove til almene Formaal, folkelig Omordning af den landlige Forvaltning og demokratisk Valgret til de landlige Selvstyrekorporationer.

Bevægelsen imod Oprettelsen af en rød Garde.

Udtalelser af Rigskansler Ebert.

Berlin, 16. Novbr.

Wolffs Bureau meddeler: Torsdag Aften var der til Rigsdagen indkaldt en Delegeretforsamling af samtlige i Berlin værende Soldaterraad. Om denne Forsamling, meddeles følgende: Allerede det først Punkt paa Dagsordenen, Dannelsen af en rød Garde, førte til livlige Forhandlinger og Angreb paa Eksekutivraadet. De Delegerede vilde i Dannelsen af en rød Garde se et Mistillidsvotum til Soldaternes ærlige Vilje til af egen Kraft at opretholde Ordenen.

Milius og Gelbert forsvarede Eksekutivraadets Beslutning om Oprettelse af en rød Garde, som kun skulde være til Beskyttelse mod Plyndringer o. s. v.

Derpaa tog Rigskansler Ebert Ordet og udtalte: Kammerater! Jeg takker Eder for den venlige Velkomsthilsen. Jeg vil ikke blande mig i den Strid I udkæmper, men jeg vil udtale, at jeg i Spørgsmaalet: Behøver vi en rød Garde eller ikke? staar paa det Standpunkt, at vi ikke behøver den. Jeg nærer ingen Bekymring for den nye Regering, thi den kan faktisk beraabe sig paa, at den bæres af de brede Massers Tillid. I den Retning har vi intet at frygte.

Vi har faaet Meddelelse om, at Tropperne foran ved Fronten i god Orden har tiltraadt Vaabenstilstanden. Anderledes i Etapperne. Der har Hastværket med at komme hjem i mange Tilfælde gjort sig gældende. Fristerne er for korte. Mange frygter for, at de ikke i rette Tid kan komme ud af Rømningsomraadet og den neutrale Zone. Det meddeles saaledes, at de tilbagestrømmende Tropper i Baden og Württemberg allerede er en alvorlig Fare for Sikkerheden i Landet.

Der er indledet Forhandlinger om, at der hurtigst muligt bringes os Levnedsmidler fra Amerika. Derfor maa vi have Ro og Orden. Alle Soldaterraad maa stille sig i Organisationens Tjeneste, for at Demobiliseringen kan foregaa hurtigt og glat og for at den økonomiske Forsyning ikke skal lide Skibbrud.

Demokratiet kan kun gaa fremad, naar dets Hoved er uskadt. Hvis dette er Tilfældet, har vi endnu Udsigt til at sætte i det mindste nogenlunde gode Fredsbetingelser igennem; men naar Fjenden ser, at der hersker Anarki hos os, vil han diktere os Betingelser, som fuldstændig tilintetgør Tysklands økonomiske Liv. Derfor op til fælles Arbejde for vort Lands, vore Kvinders og vore Børns Fremtid.

Gøhre stillede derefter følgende Forslag: Repræsentanterne for Garnisonen i Stor-Berlin vil anvende alle Midler til Opretholdelsen af Ordenen for at bevare den sociale Republiks Erobringer. Derfor er det nødvendigt at gennemføre en jærnhaard Disciplin paa kammeratligt Grundlag og at underordne sig Arbejder- og Soldaterraadets Eksekutivudvalg og det med alle Fuldmagter forsynede Kommandantur.

Dette Forslag blev enstemmigt vedtaget ligesom et Forslag til Forhøjelse af Soldaternes Lønning.

Paa en livfuld Maade tog de forenede Soldaterraad Stilling mod Spartacusgruppens Chikanerier. De Delegerede besluttede enstemmigt i Gentagelsestilfælde at forsvare deres Husret og sætte de ubudte Gæster paa Døren.

Berliner-Børsens Genaabning.

Som meddelt i Gaar er Børsen i Berlin nu atter aabnet — under samme Former og samme Indskrænkninger som før Krigen. Som omtalt er der imidlertid Udsigt til, at en Offentliggørelse af Kurslisten snart vil blive tilladt.

Polen.

Generalstrejken i Warschau.

London, 15. Novbr.

Wolffs Bureau meddeler fra Warschau gennem et traadløst Telegram fra det polske socialdemokratiske Parti: Den til Mandag den 11. ds. fastsatte Generalstrejke i Warschau forløb roligt; Arbejdermasserne drog med røde Faner igennem Gaderne, og paa Sachsenplatz paahørte en kæmpemæssig Forsamling flere Talere, blandt hvilke ogsaa var den nyudnævnte Ministerpræsident Daszynski.

Under Hurraraab for Pilsudski drog Skarerne gennem den hilsende Folkemilits' Rækker til Slottet, hvor Arbejderføreren Jodko i Arbejdernes Navn overfor den Øverstkommanderende, Pilsudski, erklærede, at man ikke paatænkte nogen Art af Voldshandlinger, hvis man blot som Udtryk for Folkets Vilje maatte hejse den røde Fane paa Slottet. Dette skete, og under Mængdens Ovationer kørte Pilsudski bort, hvorefter Toget opløstes i Ro.

Den ordnede Borttransport af Tyskerne fra Warschau er begyndt. I Løbet af Tirsdagen forlod ca. 4000 Personer Byen, og sandsynligvis vil Borttransporten daglig blive fortsat paa samme Maade.

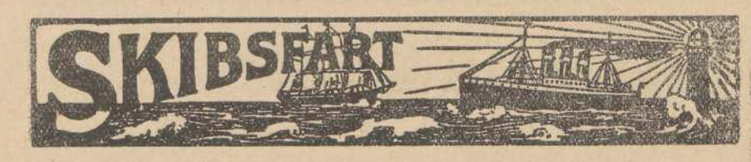
For saa vidt der foreligger Efterretninger fra Provinsen, foregik Overgivelsen af de tyske Myndigheders Funktioner i Polakkernes Hænder gennemgaaende roligt.

Kampen mod Ukraine.

Krakau, 13. Novbr. (Forsinket).

Den polske Overkommando meddeler: I Lemberg er den 10. November den Del af Hovedpostbygningen, der var besat af Ukrainerne, blevet taget af os. Ukrainsk Artilleri har beskudt Byen med Granater. Stærke ukrainske Patrouiller er blevet drevet paa Flugt af vore Poster.

Den 11. November blev fjendtlige Angreb i Miczkiewiczgaden mod Jernbanedirektionen afvist, hvorved Fjenden led betydelige Tab. Vore Patrouiller har fortsat Afvæbningen.



Meddelelser fra Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart.

I Fællesrepræsentationens Møde d. 8. ds. blev bl. a. følgende Sager behandlede:

1. Skrivelse fra Handelsministeriet med Andragende fra Skipperforeningen for Sydfyen og omliggende Øer om Understøttelse af Statskassen til sine Medlemmer eller om Statstilskud til Anskaffelse af Sejl, eventuelt Adgang til Optagelse af Statslaan paa billige Vilkaar i Lighed med Fiskeres. — Indstilling til Ministeriet vedtoges.

2. Skrivelse fra Samme med Andragende fra Sophus Berendsen Akts., om at Aktiebolaget Lux-Kulsyre-Ildslukningssystem for Skibe maa blive anerkendt til Anvendelse om Bord i danske Dampskibe paa lige Fod med de i Dampskibstilsynsbekendtgørelsens Prgf. 16 næstsidste Stykke ommeldte Damp-Slukkemidler. — Indstilling til Ministeriet vedtoges.

3. Skrivelse fra Samme med Andragende fra Sømandshøjskolen i Svendborg om forøget Statstilskud til Skolen. — Indstilling til Ministeriet vedtoges.

4. Skrivelse fra Samme med Andragende fra en Skibsreder her af Byen om Fuldmyndighedsbevilling. — Indstilling til Ministeriet vedtoges.

5. Skrivelse fra Samme med Forespørgsel om, til hvilken Institution et Beløb af Lstr. 17.17,8 skal gives, der af „Sipantes Company, limited" i Penang, gennem den kgl. danske Generalkonsul i Bangkok er skænket som Gave til „Danish Sailors Society for families who have lost their supporters during the War". — Indstilling til Ministeriet vedtoges.

6. Skrivelse fra Samme vedrørende Opsigelse af den dansk-spanske Handelstraktat af 4. Juli 1893. — Skrivelsen toges til Efterretning.

7. Skrivelse fra Udenrigsministeriet med Indberetning fra det kgl. Konsulat i Montreal angaaende Dækslast i Skibe, der anløber kanadiske Havne. — Skrivelsen toges til Efterretning.

8. Skrivelse fra Handelsministeriet vedrørende Besættelsen af Posten som Forhyringsagent i Vejle. — Indstilling til Ministeriet vedtoges.

Søfarten paa Østersøen.

Standser Trafiken paa Tyskland?

Efter at Ententens Flaade ved Vaabenstilstanden har faaet Adgang til Østersøen er al Trafik mellem Sverige og Tyskland standset med Undtagelse af Dampfærgeforbindelsen Trelleborg-Sassnitz. Vaabenstilstandsbetingelserne bestemmer nemlig at Blokaden af Tyskland skal opretholdes saaledes at Skibe til Tyskland kan kapres. De Skibe, som sejler paa Tyskland er jo allerede paa de engelske „Sorte-Lister" og ogsaa af den Grund sikre paa Kapring. Under de nuværende Forhold kan man jo næppe tænke sig at Ententen kan have meget imod at Skibsfarten paa Tyskland opretholdes, saa man venter Ententen inden ret længe vil frigive Sejladsen eller i det mindste give Dispensationer i stor Stil. Men Afbrydelsen — hvor kortvarig den end bliver — vil dog betyde et stort økonomisk Tab for Rederne, særlig de svenske.

„Turbindamp" sælger sine Skibe

Aktieselskabet „Turbindamp" i Bergen afholdt den 14. ds. ekstraordinær Generalforsamling og vedtog paa denne at sælge sine Skibe. Prisen 5,8 Million, minus Kommission vedtoges enstemmigt.

Tyskerne maatte betale.

Som det vil erindres blev Sejlskibet „Sirius" af Christiania sænket af en tysk Undervandsbaad 22. Marts 1917 paa Rejse fra Buenos Aires til Danmark med Hvede. Skibet havde da det blev sænket ikke modtaget nogen Meddelelse om den tyske Spærringsdeklaration af 1ste Februar 1917. — Det afsejlede fra Buenos Aires den 28. December. Den norske Gesandt i Berlin protesterede mod Sænkningen og krævede Erstatning. Efter langvarige Forhandlinger er Tyskerne nu gaaet ind paa dette. Som sagkyndig ved Fastsættelse af Erstatningens Størrelse er fra norsk Side udnævnt Direktør Jantzen, Nordisk Skibsrederforretning, til hvem Interesserede skal henvende sig.

De skandinaviske Navigationsorganisationer.

har paa en Konference i København den 15. og 16. November enstemmigt vedtaget følgende Resolution:

Repræsentanter for skandinaviske Navigatørers Organisationer, forsamlede til Konference i København den 15.—16. November 1918, udtaler enstemmigt:

Under den nu afsluttede Verdenskrig er den før Krigen gældende Folkeret og de tidligere hævdvundne Søkrigsregler og specielt de Retsregler, der blev fastslaaet ved Konventioner og Deklarationer, vedtaget paa Konferencen i Haag 1907 og Londoner Søfarts-Konferencen 1909, bleven krænket ofte og groft og har medført Tab af mange Søfolks Liv og dertil store økonomiske Tab for mange Søfarende og deres Efterladte.

Da det imidlertid praktisk talt er ugørligt for den enkelte Privatperson at gennemføre sit Erstatningskrav overfor den eller de krigsførende Magter, som bærer Ansvaret, har vi vedtaget paa vor Stands Vegne at appellere til vore respektive Regeringer.

Vi overlader med Tillid til vore respektive Regeringer at overveje og tage Bestemmelse om, hvorledes disse Erstatningskrav bedst og rettelig kan fremføres og gennemføres, enten ved Fredskonferencen, eller ved en international Domstol eller paa hvilke andre Maader, som Regeringen maatte finde mest formaalstjenlig.

Formaalet med denne Henvendelse er at fremføre og faa godkendt de Erstatningskrav, der tilkommer saa mange af vor Stand, overfor de krigsførende Magter, dels for Tab af Forsørger, dels for Skade paa Helbred, dels for mistet Arbejde og tabt Fortjeneste og dels for Tab af Effekter, og at bevæge vore Regeringer til at søge disse Krav gennemført paa rette Sted.

Betonskibene.

Beretninger fra de forskellige Beton-Skibsværfter i *England, Skotland* og *Irland* viser, at det nu gaar raskt fremad med Bygningen af 1000 Tons søgaaende Skibe for Admiralitetets Handelsskibsafdelings Regning. I August i Aar blev der fastsat et Program for Bygningen; dette omfatter Skibe med tilsammen omtrent 200,000 Tons Drægtighed. De hermed forbundne Udgifter svarer til næsten 4 Millioner Lstr. foruden Omkostninger til Erhvervelse af Grund og Opførelse af Værfter. Man regner, at der ved at bygge disse Skibe af Beton i Stedet for Staal *vil spares i det hele 70,000 Tons Staal.* Med videre Erfaring er det endog sandsynligt, at Besparelserne kan blive større, idet man endnu ikke har Erfaring for, hvor smaa Betondimensioner man kan benytte.

Ogsaa i *De forenede Stater* er der gjort store Fremskridt i den sidste Tid. I August var der dog kun to Værfter færdige, medens England samtidig havde næsten 20 færdige. Paa den anden Side er *det største eksisterende Betonskib bygget i Amerika;* det er paa *5000 Tons* og betegner et dristigt Eksperiment, som dog fuldt ud er lykkedes. Paa Prøveturen opnaaede Skibet med 20 Pund under det normale Tryk en Fart af 10½ Knob.

Foruden den store sparede Staalmængde — Armeringsstaal i et Betonskib vejer en Trediedel af den Mængde Staal, der kræves til et Staalskib — opnaar man jo ved Betonskibene at arbejde med ret lave Produktionsomkostninger. Amerikanske Myndigheder har forelaget en Del interessante Beregninger over dette Forhold og er kommen til det Resultat, at Omkostningerne ved Bygning af Træ-, Staal- og Betonskibe beløber sig til henholdsvis 165, 180 a 220 og 120 a 125 Dollars pr. Ton.

Moderne Frø-Anlæg.

Lagerbygninger, Renseri-, Afsvampnings- & Tørrerianlæg

projekterer **Ingeniør Jørgen Christensen**

Telf. 2727. **Odense.** Telg. Icoteknik.

Sunken svensk Damper.

Gøteborg, 16. November

Efter hvad Svenska Telegrambyrån erfarer, er Vedetdamperen Nr. 79, tilhørende Kystflaadens Gøteborg-Afdeling, efter en Grundstødning sunket i Nærheden af Molløsund. Besætningen reddede sig i Land, og det lykkedes den at redde dens Ejendele. Ingen Mennesker kom til Skade. Man mener at kunne bjærge Damperen.

Tørdok ved Ljusne-Voxna.

I Forening med Anskaffelse af egen Tonnage har „Ljusne-Voxna Aktieselskab" paabegyndt Anlæget af en stor Tørdok i Ljusne for saavel egne som fremmede Skibe. Dokken skal være 100 Meter lang og kunne rumme Skibe indtil 4000 Tons.

Den hollandske Skibsbygning og Udførselsforbudet for Skibe.

En Forsamling af *Central Bond van Scheepsbouwmeesters in Nederland* i Rotterdam har udtalt sig imod Opretholdelsen af Udførselsforbudet for Skibe. Udførselsforbudet skadede den nationale Skibsbygningsindustri i overordentlig Grad. For Tiden er Skibsbyggerne tvungne til at blive Redere, da de ikke kan faa Udførselstilladelse for deres Skibe.

Forsamlingen nedsatte et Udvalg som skulde søge Underhandling med Regeringen angaaende en Mildnelse af Udførselsforbudet.

Fyrvæsenet.

Marineministeriet meddeler:

Følgende Fyr vil atter være tændt fra den 16. ds. at regne:

Hals-Barre Fyr, Egense Ledefyr, Hals Ø.-lige Vinkelfyr.

Hals-Barre Bifyr tændes dog ikke, og Taagesignal gives kun, naar Rutedamper ventes.

Fra Havn og Red.

Indgaaede Skibe.

Generaltolddirektoratet meddeler, at følgende Ladninger med Skibe af over 100 Tons i Tiden 10.—13. November 1918 er anmeldt som indgaaede til:

Bandholm: 1 Dpsk. med 700 Tons Kul, 1 Dpsk. med 470 Tons Brosten.

Faaborg: 1 Dpsk. med 538 Tons Kul.

Kerteminde: 1 Sejlskib med Trælast.

Middelfart: 1 Dpsk. med 200 Tons Koks.

Sakskøbing: 1 Lægter med 500 Tons Kul.

Den 14. November 1918 anmeldt som indgaaede til:

København: 2 Dpsk. med Stykgods, 1 Dpsk. med 372 Tons Brosten. 1 Sejlskib med Trælast, 1 Sejlskib med 1260 Bll. Kork.

Aarhus: 1 Dpsk. med Trælast.

Korsør: 2 Dpsk. med 2469 Tons Kul og 142 Tons Koks.

Odense: 1 Dpsk. med 321 Tons Træmasse.

Generaltolddirektoratet meddeler, at følgende Ladninger med Skibe af over 100 Tons den 15. November er anmeldt som indgaaede til:

København: 2 Dampskibe, Stykgods, 2 Dampskibe med Trælast, 2 Dampskibe med 3844 Tons Kul. Aarhus: 1 Dampskib med 2872 Tons Kul, 1 Dampskib med 84 Tons Glas. Odense: 1 Dampskib med Trælast.

Fra Signalstationerne.

Københavns Toldbod. Den 16. Novbr. Kl. 8 Fm. N.V. laber Kuling, ingen Strøm. Vandstand ÷3 cm. Temperatur 4 Gr. Den 16. Novbr. Kl. 4 Em. N.Ø. laber Kuling, ingen Strøm. Vandstand ÷18 cm., Temperatur 5 Gr.

Hanstholm. Den 15. Novbr. Em. Omløbende, laber Kuling, Taage, Søen rolig. Den 16. Novbr. Fm. S.V. laber Kuling, skyet, Søen rolig.

Skagen. Den 15. Novbr. Em. Stille, senere S.V. laber Kuling, overtr., let diset, sydl. Strøm. Dpsk. Trondhjem af Kbhvn., 4-m. Skonnert Henriette af Thurme og hollandsk Kuf Geziena, alle sydg. Den 16. Novbr. Fm. S.V. laber Bramsejlskuling, overtr., diset, sydl. Strøm. Dpsk. Botnia af Kbhvn. og Motorskonnert Niels af Rudkøbing, begge vestg. Dpsk. Uranus af Amsterdam, Dpsk. Luna af Amsterdam, Dpsk. Vecht af Rotterdam, Dpsk. Groaf Adolf af Rotterdam, Dpsk. Talita af Rotterdam, alle sydg.

Hirtshals. Den 15. Novbr. Em. S.V laber Kuling, diset, om Aftenen Taage. Den 16. Novbr. Fm. V.S.V. Bramsejlskuling, skyet.

Helsingør. Den 15. Novbr. Em. N. laber Bramsejlskuling, overtr., sydl. Strøm. Dpsk. Spigerborg af Kbhvn., Margrete af Kbhvn., Aurora af Gøteborg, sydg. Den 16. Novbr. Fm. N.Ø. laber Bramsejlskuling, overtr., sydl. Strøm.

Hammershus. Den 15. Novbr. Em. N.V. laber Bramsejlskuling, diset, overtr. Den 16. Novbr. Fm. N. Bramsejlskuling, Taage, senere N.N.Ø., diset, overtr. Dpsk. Hammershus af Nexø, østg.

Ugens Generalforsamlinger.

Mandag den 18. November 1918.

Kl. 2: Akts. Aalborg Jernhandel. — Overretssagfører Wibroe (ekstraordinær).

Kl. 5: Akts. Bjærgbanen. — Overretssagfører Carl Skibsted, Amagertorv 5.

Kl. 7: Akts. Nordhavns-Værftet. — Overretssagfører Svenning Larsen, Ved Stranden 6 (ekstraordinær).

Tirsdag den 19. November 1918.

Kl. 4½ Akts. Holstebro Bank. — Bankens Lokaler, Holstebro (ekstraordinær).

Onsdag den 20. November 1918.

Kl. 3½: Forsikringsaktieselskabet Norden, Vestre Boulevard 34 (overordentlig).

Torsdag den 21. November 1918.

Kl. 3: Vestjysk Havfiskeri, Akts. — Haandværkerforeningen, Aarhus.

Kl. 3: Stavselen Ideal, Akts. — V. Ottosen, Hovedvagtsgade 2 (ekstraordinær).

Fredag den 22. November 1918.

Kl. 10: Akts. I Koefoeds Skibsbyggeri. — Hotel Hafnia, V. Voldgade 23 (ekstraordinær).

Kl. 10: Dansk Tvistrenseri, Akts. — Skandinavisk Kreaturforsikringsselskab, Vesterbrogade 16 (ekstraordinær).

Kl. 11: Det gensidige Forsikringsselskab Danmark. — V. Boulevard.

Kl. 1: Harders Gummifabrik. — Prins Vilhelms Palæ (ekstraordinær).

Kl. 2: Kreditforeningen for industrielle Ejendomme. — V. Boulevard 13.

Kl. 8: Akts. Snedkermestrenes Træ- og Finerskæreri. — Grønnegade 41 (ekstraordinær).

Lørdag den 23. November 1918.

Kl. 2: Akts. Kalundborg Bryggeri. — Selskabets Kontor, Kalundborg. (ekstraordinær).

Kl. 2: Dansk Slibeskivefabrik, Akts. — Emissionsbanken, Vimmelskaftet 42 (ekstraordinær).

Kl. 3: Akts. Maskinfabriken Svendborg. — Svendborg Højskolehjem (ekstraordinær).

Kl. 3: Sejlskibsrederiet Atlantic, Akts. — Hotel Ærø, Marstal.

Kl. 3: Akts. Vindø Værk, Hobro. — Grand Hotel, Hobro (ekstraordinær)

Kl. 4: Akts. Slotsmøllens Fabriker. — Industriforeningen, Kolding.

Kl. 4½ Akts. Københavns Kapselfabriker. — Overretssagfører Edg. Høyer, V. Boulevard 38 (overordentlig.).

Proklama.

Dødsboer: Fabrikant Kaj Henrik Abildgaard, Glostrup. (Kbh. Amts søndre Birks Skifteret, 14. Februar 19.) — Gaardejer A. Larsen og Hustru f. Adolfsen af Ladby. (O.R.Sgf. V. Frandsen og V. Krarup, Odense, 14. Februar 19.) — Skibsmægler Hans Christian Clemmensen, Odense, og Hustru, f. Mangor. (Konsul Jac. Clemmensen, Odense, 14. Febr. 19.) — Sadelmager Axel Sigfrid Bengtsson (Andersen) og Hustru, f. Hansen. (Kbh. Sk., 14. Februar 19.) — Korsetsyerske Maren Sofie Sørensen. (Kbh. Sk., 14. Februar 19.) — Ungmand Viggo Hansen. (Kbh. Sk., 14. Maj 19.) — Stud. polyt Jacob Birger Jacobsen. (Kbh. Sk., 14. Maj 19.) — Arbejdsmand Johannes Pedersen af Fannerup Mark. (Skifteretten i Grenaa, 14. Februar 19.) — Distriktslæge, Dr. med. V. Ingerslev af Præstø og Hustru, f. Evertsen. (Sgf. Schaap, Næstved, 14. Februar 19.) — Tømrermester Otto Süberg. (O.R.Sgf. Gottlieb, Helsingør, 14. Februar 19.) — Tandlæge Aage V. S. Halvorsens Hustru f. Moe, af Præstø. (Vordingborg nordre Birs Sk., Præstø, 14. Februar 19.) — Udstedsbestyrer, Underassistent Anders Hansen. (Styrelsen af Kolonierne i Grønland, 13. Februar 19.) — Brygger, Direktør Johan Peter Bloch af Odense, og Hustru, f. Gædecken .(Sgf. Chr. C. V. Hansen, Odense, 13. Februar 19.) — Mariane Madsen af Verninge. (Odense Herr. Sk., 13. Februar 19.) — Arbejdsmand Viggo Villiam Nielsen af Nykjøbing F. (Nykjøbing F. Købstads Sk., 13. Februar 19.) — Købmand Axel Henrik Duus af Fredericia. (Sgf. W. Johansen, Fredericia, 12. Februar 19.) — Direktør, Kaptajn Gustav Frederik Hamann og Hustru, f. Carlsen. (O.R.Sgf. P. E. Sporon, København, 13. Februar 19.) — Grosserer William Salomonsen og Hustru, f. Salomonsen. (O.R.Sgf. Thomsen, 26. Januar 19.) — Rasmus Sørensens Hustru Petrine f. Andreasen af Øster Nordlunde. (S. Hoff, Nakskov, 13. Maj 19.) — Teglværksejer af Vejgaard Christian Nielsen og Hustru, f. Ring. (Fleskum Herr. Sk., 12. Maj 19.) — Husejer af Nøvling Jacob Nielsen og Hustru. (Fleskum Herr. Sk., 12. Maj 19.) — Handsketilskærer Christian Valdemar Scheel. (Kbh. Sk., 11. Februar 19.) — Fyrbøder Gerdrum Jørgen William Hansen. (Kbh. Sk., 11. Maj 19.) — Detaillist Søren Sørensen, Odder. (Boisen, Odder, 12. Februar 19.) — Murermester Magnus Nielsen af Aarhus. (O.R.Sgf. Langballe, Aarhus, 11. Februar 19.) — Proprietær Peter Neergaard, Skovlunde. (O.R.Sgf. Brænning. (Kbh. Sk., 9. Februar 19.) — Husejer Morten Christensen af Nykjøbing F., og Hustru, f. Jørgensdatter. (Sgf. Toxværd, Nykjøbing F., 12.Maj 19.) — Rengøringskone Ingeborg Emilie Christiane Olsen, f. Nielsen. (Kbh. Sk., 12. Februar 19.) — Ane Kathrine Petersen, Læsø. (Læsø Birks Sk., 9. Februar 19.) — Retsvidne Carl Christian Nielsen af Næstved. (Sgf. Fester, Næstved, 11. Februar 19.) — Husejer, Kusk Hans Christian Olsen af Roskilde og Hustru, f. Nielsen. (Sgf. Nielsen, Roskilde, 11. Februar 19.) — Gæstgiver, Restaurator Svend Carl Lübker, Hammel. (Herredsfuldmægtig Fischer Jørgensen, Nakskov, 6. Februar 19.) — Købmand Johan Christian Lund, Odense. (Justitsraad Madsen, Odense, 12. Februar 19.) — Skrædermester Anders Peter Bentzen. (O.R.Sgf. Brænning Charlottenlund, 11. Februar 19.) — Støberiarbejdsmand Chr. Jensen Christensen og Hustru, f. Nielsen. (Nykjøbing Mors Købstads Sk., 11. Februar 19.) —

Likvidation: Akts. 3-m. Skonnert „Ebenezer". (T. K. Jensen, Aalborg, inden 1. Juni 19.) —

Overordentlige Foranstaltninger.

Tælling af Frøbeholdninger.

Ved en den 16. November udstedt Bekendtgørelse er det paabudt enhver Handlende (Grossist, Detaillist, Frøhandler o. s. v.), Brugsforening, Indkøbsforening, Andelsforening eller -forretning, enhver Fabriksvirksomhed, enhver Jordbruger (saavel Landmænd som Handelsgartnere), jfr. dog Bestemmelsen i nærværende Paragrafs 2. Stykke, samt enhver anden, herunder Vognmænd og andre Hesteholdere, som har Beholdning af nogen af de i § 5 nævnte Arter af Frø, at give Indberetning om Størrelsen af saadan Beholdning pr. Lørdag Aften den 16. November 1918, hvad enten Beholdningen findes paa den paagældendes Lager, paa indenlandsk Jernbane eller Jernbanestation, i dansk Havn eller i Skib i Fart mellem danske Havne, eller som maatte være anbragt paa en hvilken som helst anden Maade. Frø, der paa ovennævnte Tidspunkt er under Vejs med Jernbane eller Skib, skal opgives af Afsenderen, jfr. dog Bestemmelsen i nærværende Paragrafs 2. Stykke.

Frø, som Jordbrugere har avlet efter Kontrakt med Handelsfirma, Andels- eller Indkøbsforening eller lignende, skal opgives af Aftageren, selv om Frøet ikke er leveret. I alle andre Tilfælde skal Jordbrugere selv direkte indsende Indberetning.

Det maa saa nøje som muligt paases, at ingen Beholdning unddrages Indberetning, ligesom det maa søges undgaaet, at et Parti opgives fra mere end een Side.

Indberetningen skal omfatte *alt Frø* saavel af Høst 1918 som af tidligere Aars Høst, og saavel af indenlandsk som af udenlandsk Avl. For saa vidt Frø henligger i Københavns Frihavn under fremmed Beslaglæggelse, men købt af dansk Firma, skal dette udtrykkeligt angives.

Frø, for hvilket Justitsministeriets Udførselstilladelse foreligger, og som ventes udført indenfor den i Udførselstilladelsen givne Tidsfrist, skal *ikke* opgives, hvorimod udførselstilladt Frø skal opgives, hvis det ikke ventes udført indenfor nævnte Tidsfrist. Frø, der er solgt til udenlandske Firmaer, men endnu ikke udførselstilladt, skal opgives med udtrykkelig Tilføjelse desangaaende.

Mængden skal angives i hele Kilogram for hver Frøsort for sig. Ved Opgivelse af Blandinger skal disses Hovedbestanddele anføres. Størrelsen af Frøpartier, der maatte henligge utærsket eller urenset, skal efter bedste Overbevisning opgives som svarende til almindelig god Handelsvare af samme Slags.

Indberetningen skal indsendes til Det administrerende Frøudvalg, Holmens Kanal 15, København K., inden 21. November.

De Frøsorter, der i Henhold til foranstaaende skal opgives, er følgende:

Draphavre, Fioringræs, Fløjlsgræs, Agerhejre, Blød Hejre, Hundegræs, Kamgræs, Almindelig (Engelsk) Rajgræs, Italiensk Rajgræs, Almindelig Rapgræs, Eng-Rapgræs, Eng-Rævehale, Eng-Svingel, Stivbladet Svingel, Timothe, Andet Græsfrø og Blandinger af flere Slags Græsfrø ialt, Blandinger af Græsfrø og Kløverfrø ialt; — Rødkløver, Alsike-Kløver, Hvidkløver, Kællingetand, Lucerne, Rundbælg, Humle-Sneglebælg (Guldkløver); gule Markærter (Kogeærter), graa eller blaa Ærter (Foderærter), Vikker, Hestebønner, Lupiner; — Cikorie, hvide eller gule Gulerødder, røde Mark- og Havegulerødder, Driv-Karotter, Kaalroer (til Markbrug), Spise-Kaalroer, Knudekaal (Glas-Kaalroe, Overjordisk Kaalroe), Runkelroer, Fodersukkerroer, Sukkerroer, Turnips (til Markbrug), Spise-Turnips (Majroer); — Kommen; — Driv-Agurker, Frilands-Agurker, Bladbeder, Stangbønner, Krybbønner, Dild, Græskar, Blomkaal, Grønkaal, Hvidkaal, Rosenkaal, Rødkaal, Savoykaal, Spidskaal, Karse, Kørvel, Løg (Frø), Meloner, Pastinak, Kruspersille, Rodpersille, Porre, Rabarber, Frilands-Radiser, Driv-Radiser, Vinter-Rædiker, Rødbeder, Salat, Knold-Selleri, Blad-Selleri, Skorzonerrødder, Spinat, Timian, Tobak, Tomater, Marrow-Ærter, Skal-Ærter, Sukker-Ærter, Andet Havefrø ialt.

Pengemarkedet.

København Vekselkurser.

København	15. Nov. Kr.	Ø	16. Nov. Kr.	Ø.
Stockholm Sv. Kr. a vista	105	20	105	00
KristianiaNorsk.Kr.a vis.	102	75	102	60
Hamborg Rigsmk. a vista*	51	50	53	50
— 10 d. d.**	—	—	—	—
— 8/md.**	—	—	—	—
London Lst. a vista*	17	82	17	85
— 10 d. d.**	—	—	—	—
— 8/md.**	—	—	—	—
Paris: frncs a vista	69	25	69	25
Antwerpen: frcs. a vista*	—	—	—	—
Zürich Schw.frcs. a vista	76	00	75	75
Amsterdam: fl. a vista*	156	75	156	50
Petrograd: Rubler a vista*	—	—	—	—
Helsingfors: Finske Mark a vista*	45	00	46	00
Wien: Østerr. Kr.a vista*	29	00	30	00
New-York: Doll. a vista*	3	75	3	76
— 6 D. S.	—	—	—	—
Nationalbank.s Diskonto	5 %		5 %	
Privat Diskonto	5 à 6½		5 à 6½	

Stockholms Vekselkurser.
Sveriges Rigsbank noterer a vista:

	15. Nov. Kr.	Ø.	16. Nov. Kr.	Ø.
London	16	98	17	02
Berlin	48	50	50	00
Paris	65	75	65	75
Schweitz	72	00	72	00
Amsterdam	149	00	149	00
København	95	50	95	50
Christiania	98	00	98	00
Washington	361	00	361	00
Helsingfors	42	50	44	00
Petrograd	—	—	—	
Wien	27	50	28	00

Norske Sedler 96.00: Danske 94.00.

Berlins Vekselkurser.
Telegrafisk Udbetaling.

		15. Nov. Mk.	16 Nov. Mk.
New-York	Køber	—	—
	Sælger	—	—
Holland	Køber	280	280
	Sælger	280½	280½
Danmark	Køber	176½	176½
	Sælger	177	177
Sverige	Køber	192¼	192¼
	Sælger	192¾	192¾
Norge	Køber	177¾	177¾
	Sælger	178¾	178¾
Schweitz	Køber	136¾	136¾
	Sælger	137	137
Østrig-Ungarn	Køber	5520	5520
	Sælger	5530	5530
Helsingfors	Køber	78¼	78¼
	Sælger	78¾	78¾

Paris Børs.

Paris, 14. Nov.	Dagsk.	F. K.
3 pCt. Franske Rentes	62,40	62,00
4 pCt. Italienske Rente	—	—

Londons Børs.

London, 15. Nov.	Dagsk.	F. K
2½ % Consols	59½	59¾
Pladsdiskonto	3 17/32	3 17/32
Sølv	48¾	48¾

Varemarkedet.

Korn.

London, 15. November. (Begyndelsesberetning.) Hvede, rolig. Majs, rolig.

Flæsk.

København, 16 Nov. Fællesnoteringen af Svin. Københavns Fleskehal

Der tilførtes 1282 Stk., deraf overhængende 0.

Textil.

Liverpool, 15. November. Bomuldsberetning. Indført 43,400 Bll., deraf amerikansk 33,200 Bll. Solgt 1000 Bll. Amerik. Middl. 2213.

Manchester 15. Nov.	Dagsk.	F. K.
Garn		
30 r. Water twist kurant Kval. (Hindley)	48	52
Tøjer		
Printers 31 r. 125 Yards 17 × 17	90	92,6

Metaller.

London, 15. Nov.			Dagsk.	F. K
Kobber Standard	pr.	Kasse	122	122
— —	-	3 Mdr.	122	122
Tin —	-	Kasse	325	327
— —	-	3 Md.	310	315
Bly udenlandsk	loco		29½nom.	29½nom
— —	pr.	3 Mdr.	29½ „	29½ „
Zink —		Ank.	—	—
— —		Afsk.	—	—

Bekendtgørelser.

N* 591811186½ — 2 B.

Chr. 591811196½. — 2. B.

C.·. F.·. S.·. 591811187 ⊿ R. B.

V. EGENFELDT-NIELSEN
A/S Rederiet Quarto
Rederi og Befragtning. Køb og Salg af Skibe.
Telf. 12030. Holmens Kanal 5, København. Telegr.-Adr. Quarto.

Forlystelser.

Udstilling
af
Engelske Sortkunstblade
og Punkterstik.
H. Hvenegaard,
(Winkel & Magnussens Kunsthandel)
Højbroplads 7.
Tlf. 9602.
Illustreret Katalog Pris 1 Kr.

Forbud

mod Salg af Vaaben, Ammunition og Sprængstoffer samt mod, at civile Personer bærer Vaaben, gældende i København, Frederiksberg Birk, Københavns Amts nordre og søndre Birk samt Amager Birk.

I Henhold til Lov 11. Februar 1863 § 9 og Lov af 4. Februar 1871 § 7 forbydes herved fra Dags Dato at regne og indtil videre ethvert Salg af Vaaben, Ammunition og Sprængstoffer til andre Personer, end dem der kan forevise en skriftlig Tilladelse fra Politiet, hvorhos det forbydes, at civile Personer bærer Vaaben skjult eller aabenlyst.

Overtrædelse af Forbudet medfører Straf af Bøder indtil 200 Kr. eller af simpelt Fængsel indtil een Maaned.

Københavns, Frederiksberg Birks, Københavns Amts nordre og søndre Birks samt Amager Birks Politikamre, den 12. November 1918.

Th. Dybdal. Gad. Valeur. Finsen. Øllgaard,

HANDELS & KONTORIST FORENINGEN

Onsdag den 20. Novbr. 1918 Kl. 7½ pr.: Foredrag af **Hr. Dr. phil. A. Fraenkel: „Om Truster".**

Foredraget fortsættes Onsdag d. 27. Novbr.

Lørdag den 30. Novbr. 1918 Kl. 7 pr. afholdes den aarlige

Stiftelsesmiddag.

Billetter a 20 Kr. pr. Kuvert incl. Vin faas hos Tjeneren. Salget slutter Mandag Aften d. 25. ds.

Den 30. Novbr. lukkes Foreningens Restaurationslokaler i Stueetagen Kl. 4. De øvrige Lokaler Kl. 6 for Ikke-Deltagere i Middagen

I Alexandersalen genoptages Musiken **Tirsdag fra Kl. 7—11** og **Lørdag fra Kl. 8—12,** samt efter manges Ønske ogsaa fremtidig Søndag fra **Kl. 4—6** og **7—11** fra **Søndag den 17. ds. at regne.**

Bekendtgørelse.

Fra d. 17. d. Md. er Indbetalingskursen for Postanvisninger til Tyskland fastsat til:

100 Mark = 57 Kr.

Generaldirektoratet for Postvæsenet, den 16. November 1918.

Som Indehaver af Firmaet C. Rafns Fabrikers Oplag, København, søger jeg Repræsentation for en Fabrik (eller anden Forretning), hvis Fabrikata skal afsættes til Urtekræmmere eller Kolonialvarehandlende i København. Lagerplads haves. Ligeledes Rejsende for Landet paa Sjælland.

Tilbud sendes under Oplagets Adresse: Kompagnistræde 22, København.

Aalborg, i November 1918.

Sofus Raaen.

Generalforsamlinger.

Aktieselskabet

De danske Spritfabriker.

En overordentlig Generalforsamling afholdes Torsdag den 5. December d. A., Kl. 3¼, i Børsens Generalforsamlingslokaler med følgende Dagsorden:

1. Forslag til Ændring af Lovenes § 1.
2. Forslag til Ændring af Lovenes § 3.
3. Forslag om Bemyndigelse for Bestyrelsen til at udvide Selskabets Aktiekapital.
4. Forslag fra Bestyrelsen om Ændring i Selskabets Pensionsordning.

Dagsordenen og de deri ommeldte Forslag henligger til Eftersyn paa Selskabets Kontor, 11, Amagertorv, hvor ogsaa Adgangskort og Stemmesedler udleveres i Overensstemmelse med Lovenes § 13.

Til Vedtagelse af de under 1.—3. nævnte Forslag kræves kvalificeret Majoritet i Overensstemmelse med Lovenes § 17.

Bestyrelsen for
Aktieselskabet
De danske Spritfabriker.

Grundejendomme.

Harrestrup gaard

ved Skovlunde er med fuld Besætning, bestaaende af 3 Heste, 1 Føl, 14 Kreaturer, som skal kælve til Foraaret, alt Avlsinventar i komplet Stand med moderne Maskiner m. v., til Salg. Ejendommen har herskabelig Beboelse. Arealet er ca. 32 Td Land. Alt indbjerget Afgrøde forefindes. Købesum 75,000 Kr. Nærmere ved Henv. til Sagfører **R. N. Rasmussen,** Stormgade 20.

Stor Villa paa Strandvejen

med henrivende Udsigt over Sundet mellem Charlottenlund og Skovshoved, Hjørnevilla, grundet paa Dødsfald **straks til Salg.**

Fuldt monteret — 7 Værelser og stor Hall. Elegant monteret, flisebeklædt Badeværelse med Toiletværelse m. koldt og varmt Vand. Centralvarme overalt. Meget moderne. Staldbygning til 2 à 4 Heste, Automobilgarage og Vognport. Villaen er meget elegant møbleret og med større Malerisamling.

Pris for Indbo og Malerier Kr. 200,000. Kan faas til Indflytning straks. Større kontant Udbetaling forlanges. Bill. mrk. 9564 modtager **De Forenede Annoncebureauer,** Frederiksberggade 25.

SAGFØRERE - ADVOKATER

Solicitors — Rechtsanwälte — Avocats

Danmark.

Aalborg.
Sagf. Bundgaard, Aalb.
Incassoforretning.

Sagfører Vilhelm Mørch,
Handelsincasso i Nordjylland.
Hurtig Afregning.

B. Rafn og Cortes.
Handels-Incasso og Søretssager.

Aalborg. — Nørre-Sundby:
O. R. Sagf. Sven Melson.
Incasso for Nordjylland.
Telefon 3067.

Aarhus.
Sagfører K. L. Jørgensen
&
Overretssagfører E. Jølver,
Handelsincasso.

Sagførerfirmaet Christensen & Jensen.
Handelsinkasso og Søretssager.

Sagfører Krag-Møller,
Aarhus.

Sagfører
NIELS SØRENSEN
Skolegade 20, Aarhus.
Incassation over hele Jylland.

Sagfører Jacob Brandt
(O. R. Sagf. Rud. Schwenns Eftfig.).

Assens.
Sagfører C. Hansen, Assens.

Bogense.
Sagfører Theill, Bogense.
Energisk og billig Incasso overalt paa Fyn.
Reference: Bogense Bank.

Brønderslev. (Børglum Herred).
Overretssagfører cand. jur. **V. Selchau.**
Paalidelig Incassation.

Esbjerg.
Brasch & Jæger. Filial: Brammsløpe.
Sagfører **H. Hvedstrup,** Esbjerg.

Fredensborg.
Sagfører Linde.
Incasso- og Oplysningsforr. Telf. 31

Frederikshavn.
O. R. **Sagf. L. Larsen.** Incasso.
Sagfører H. P. Poulsen.
Incassoforretning.

Frederikssund.
Overretssagfører Nøkkentved
Inkassoforretn. Tlf. 14.

Frederiksværk. (Se Helsinge).

Hasley.
Sagfører Ehlers Damgaard.

Helsinge.
H. Mar. Nielsen,
Sagfører i Helsinge.

Hillerød.
Overretssagfører Raaschou
Tlf. 195 & 558.

Hobro.
Rud. Buemann, Sagfører, Hobro.

Holbæk.
Sagfører **Volmer Lind,**
Holbæk. Telefon 96.

Overretssagfører **W. Werner.**
Incassoforretning.

Holstebro.
Sagførerne
P. BAADSGAARD BRUUN,
Direktør i Holstebro Bank,
& JUL. NORDESTGAARD.
Handelsincasso.

Sagfører Fr. M. Boyhus,
Specielt: Inkasso for Jylland.

Overretssagfører **C. Wium,**
Inkassoforretning for Jylland.

Horsens.
Lauritz Nielsen,
Overretssagfører.
Inkassationer, Retssager,
sp. Handelssager.

Kolding.
Sagfører Svend Eriksen.
Handelsincassationer.

Kolding: Sagf. **Niels Hove.**
Handelsincassationer. Telef. 546.

Overretssagfører Chr. Karnøv,
Kolding.

Køge.
Sagf. C. Frederiksen, Tlf. 40.

Alfred Sørensen, Køge. Telf. 9

Sagfører Juulsgaard, Køge. Tf. 151

Lemvig.
Incasso **Sagfører Orla Buhl** Tlf. Nr. 50.
& Overretssagf. A. Rask Pedersen

Maribo.
Maribo.
Overretssagfører Karl Kjær

Nakskov.
Sagfører **Lyngaae.** Telef. 255.

Nibe.
Overretssagfører Kofoed.
Incassoforretning.

Nyborg.
Sagfører L. Wass.
Handelsinkasso.

Nykøbing, Jylland.
Sagfører Niels Ovesen.
Incassoforretn. for det nordvestl. Jylland.

Sagfører
Axel Tønnesen,
Nykøbing, Jylland.
Handelsinkassationer. Tlf. 82.

Nykøbing, Sjælland.
Sagførerne
Borre og Jakob Jensen.
Telf. 27.

Odense.
Odense — Handelsincasso.
V. Frandsen, V. Krarup,
Overretssagførere.
Justitsraad **E. Krarups** Efterfig.

A. P. Henriksen Telf. 482 1707
Energisk og hurtig Incasso.
At faa Dækning først kræver Diskretion. Derfor oplyser jeg ikke til Bureauer.

Overretssagfører **Staun.** Inkasso.
Agentur for „Den danske Landmandsbank"s Hypothekafdeling.

Randers.
Overretssagførerne
BUHL & JACOBY,
Randers.
(Brevadresse: Buhl & Jacoby.)

Sagfører **J. C. Jensen**
og
Overretssagf. **R. B. Christiansen.**

Overretssagf. H. W. Langballe
&
Sagfører H. Andersen.

Ringsted.
Sagf. J. Chr. M. Assing,
Ringsted. Telefon 40.

Niels Svendsen,
Sagfører,
Telef. 32.

Rønne.
Overretssagf. Alfred Olsen.
Incasso for Bornholm.

Skive.
Sagfører Bøttern, Skive,
Inkassoforretning for hele Jylland.
Energisk Ekspedition. — Afregning straks

Skive.
E. Borch-Jacobsen og
C. V. Borch-Jacobsen,
Overretssagførere.
Handelsincasso. Hurtig Afregning

Slagelse.
Underretssagfører Fred. Drøyer,
bekendt solid Incassationsforretning.

Sagfører **Carl Hansen, Slagelse**
Energisk Incasso. Øjeblikkelig Afregning.

Sagfører
Ruus, Slagelse,
Handelsinkassationer.

Sorø.
Sagfører **Jørgen Ehlers, Sorø**

Sagfører Gustav Rasmussen.
Bankdirektør. Repr. for Købmst. Oplh.

Stubbekjøbing.
Sagfører O. D. Trap.

Thisted.
Sagfører
Yde-Poulsen
Handelsincasso Nordvestjylland

Sagfører A. Gades Eftf.
Aage Hagested,
cand. jur., Sagfører.
Thisted.

Varde.
OLDAGER & LYSTER
Sagførere
Energisk Incasso.
Konfidentielt: Solviditetsoplysninger.
Varde Tlf. 32. Grindsted Tlf. 47

Vejle.
Sagfører Johs. Schiødt,
Vejle.
Inkassationer. Stort Lokalkendskab.

Sagfører E. Teller, Vejle.

Vordingborg.
Sagfører L. C. Nielsen.
Incassoforretning for Sydsjælland:
Energisk Inddrivelse. — Afregning straks

Island.

Sveinn Bjørnsson.
Overretssagfører.
Reykjavik. Telegr.-Adr.: Isbjørn

Udbytte-Udbetalinger

Aktieselskabet
De Forenede Gummi- & Luftringefabrikker
(Schiønning & Arvé).

Udbyttet for 1918 udbetales i Den danske Landmandsbank, Holmens Kanal 12—14.

Bestyrelsen.

Undervisning.

Brdr. Påhlmanns
Handels-Akademi og Skrive-Institut,
Stormgade 6. Tlf. Byen 3900.

Nye Elever modtages til enhver Tid.
Forlang Program.
Aftenhold i flere Fag. Bestyreren træffes hver Søgnedag fra 12—3 samt Mandag Onsdag og Fredag Aften 5—9.

Falbydelser.

Gravenstener!

Allerfineste og røde Pigeon a 60 Øre, andre Sorter fine Pigeon, Signe Tillisch Filippa og flere andre fine Sorter Spiseæbler a 50 Øre. Blenheim orange, holdbare, a 45 Øre. Sure Madæbler, extra til Æblekage, a 30 Øre osv., pr. ½ Kg saalænge Forraad haves pr. Efterkrav. Reel Behandling, Kurveemballage tages Retur til fuld Betaling hos Gartner **N. Larsen,** Lundby pr. Tjæreby.

Kalender 1919

med Dag- og Ugeblokke leveres i smukkeste Udførelser fra
I. V. Reves Fabriker A/S,
Vodroffsvej 26, København V.
Tlf. 9862 og 63.

Kalenderblokke,

Dagblokke i Størrelser 16 × 11 cm. og 6 × 10 cm. tilbydes til Salg fra
I. V. Reves Fabriker A/S,
Vodroffsvej 26, København V.
Tlf. 9862 og 63.

Kopimaskine,

Soennecken's Fabrikat, kun lidt brugt, er til Salg. Olsen, Havnegade 7, 2. Sal.

Ledige Tjenester.

Brændselsoljer.

En yngre Mand, særlig fortrolig med Forretninger i Brændselsoljer, søges af et herværende Firma. Bill. mrk. 8976 bedes indl. paa »Børsen«s Kontor.

Manager or Chartering Clerk.

Som Leder af den danske Befragtningsafdeling i større udenlandsk Firma søges førsteklasses Kraft, godt kendt med danske Rederier, og med udstrakt Erfaring, særlig indenfor Trælastbefragtning.

Vedkommende maa ligeledes være fortrolig med Rederi-Forretning, derunder time-chartered Skibe. Eventuelle Henvendelser vil blive behandlede med absolut Diskretion. Billet mrk. 8982 modtager „Børsen" inden 20. November.

Herværende stort Aktieselskab søger en Dame, absolut perfekt i dansk og engelsk Stenografi og Maskinskrivning. Pladsen kan tiltrædes med det samme. — Billet mrk. 8986 modtager „Børsen".

Bankkasserer.

Yngre Bankmand, som er fortrolig med alt i en Provinsbank foreliggende Arbejde, kan taa Plads i en nyere Bank paa Sjælland 1. Januar eller tidligere.

Billet mrk. 964 med Opgivelse af Gagefordring og øvrige Oplysninger modtager Bladets Kontor.

Correspondent.

En dygtig Dame, perfekt i engelsk og tysk Correspondance samt Maskinskrivning, kan straks faa Plads paa et herværende Handelskontor. Billet mrk. 973 modtager Bladets Kontor.

Plads søges.

Bankassistent.

Som saadan søger en ung Mand med 2½ Aars Uddannelse i Provinsbank Plads.

Billet mrk. 27 modt. »Børsen«.

En Premierløjtnant, 29 Aar gammel med fast Ophold i Kjøbenhavn, der har en Del Tid til egen Disposition, søger Ekstraarbejde ved Revision, Beregning eller som Sekretær e. l.

Tilbud bedes sendt til „Børsen" under Mrk. „L. W. 8983".

Udgivet af et Aktieselskab.
Redaktion:
H. Green (ansvarlig) og *H. Stern.*
Trykt hos O. C. Olsen & Co., København.

Carl B. Hoffmann,
Maskinfabrik & Jernstøberi,
Esbjerg.

7

[Omtrykt.]

Landstinget. 1907—08

Til Lovforslag Nr. 50. Blad Nr. 145.

1907/08

TEKNISK BIBLIOTEK
Danmarks tekniske Højskole

Store Bælts Tunnelen Side 83

Betænkning

over

Forslag til Lov om nye Jernbaneanlæg m. v.

(Afgiven af Landstingets Udvalg den 11. Maj 1908.)

Side 83

I Foraaret 1904 blev der af Ministeriet for offentlige Arbejder nedsat en Kommission med det Formaal „at undersøge og afgive Betænkning om, hvilke Jernbaner der maatte kunne anbefales til Anlæg som Privatbaner med Tilskud fra Statskassen, eventuelt som Statsbaner i en Periode af f. Eks. de nærmest følgende 10 Aar."

Paa Grundlag af denne Kommissions Betænkning, der er afgiven den 10. September 1906, har Regeringen den 18. Januar 1907 i Folketinget fremsat Forslag til Lov om nye Jernbaneanlæg m. v. Dette Forslag indeholder ikke blot de af Kommissionen eller dens Flertal anbefalede Anlæg, men medtager desuden en Del andre Baneanlæg under Forudsætning af, at den ovennævnte Periode af 10 Aar udvides med nogle Aar.

Da Behandlingen af dette Forslag ikke førtes til Ende i Folketinget i forrige Samling, blev det atter fremsat i samme Ting ved Begyndelsen af indeværende Samling og er derefter oversendt til Landstinget den 10. Marts d. A. Under Behandlingen i Folketinget er Forslaget kommet til at omfatte endnu flere Anlæg, saaledes at der nu foreligger for Landstinget Forslag om 8 Statsbaner og 48 Privatbaner foruden Erhvervelserne af Vejle—Give-Banen og den østsjællandske Jernbane. Efter en længere første Behandling i Salen blev Sagen den 21. Marts d. A. henvist til et Udvalg paa 15 Medlemmer, som derefter i en længere Række af Møder har foretaget en almindelig Behandling af Lovforslagets Enkeltheder og modtaget en Del Deputationer og Andragender samt behandlet en Række Ændringsforslag.

Ved Sagens første Behandling i Landstinget var man fra forskellig Side ikke lidt betænkelig ved de store finansielle Krav til Statskassen, som Forslagets Omfang gjorde nødvendige. Disse Betænkeligheder gjaldt ikke blot de foreslaaede Privatbaner, og der rejstes større eller mindre Indvendinger mod adskillige af disse, men i særlig Grad forskellige Forslag om Statsbaner. Under Udvalgets Arbejde er det imidlertid i nogen Maade lykkedes at komme over disse Betænkeligheder for Privatbanernes Vedkommende, idet nemlig Udvalget eller

dets Flertal i alt væsentligt gaar med til Folketingets Affattelse af Afdeling B, saaledes at der her kun stilles enkelte Ændringsforslag.

Anderledes stiller Forholdet sig med Hensyn til Afsnit 4 om Statsbanerne: Vel er hele Udvalget her enigt om at tiltræde Forslagets § 1 a, b, c, d og g, men det er ikke lykkedes at opnaa Enighed om Tilslutning til de øvrige Forslag i § 1, og her foreslaas derfor forskellige Forandringer. Hele Udvalget stiller Forslag om, at Overtagelsen af den østsjællandske Jernbane udgaar af Forslaget, idet man bemærker, at der her foreligger et finansielt Spørgsmaal, hvis Afgørelse er uafhængig af denne Lovs Vedtagelse. Endvidere foreslaar Udvalget, at Køge—Kværkeby-Banen som Statsbane gaar ud, medens et Mindretal optager Kommissionens Forslag om en Statsbane fra Skern til Videbæk, idet man overlader til fremtidig Lovgivning at tage Bestemmelse om denne Banes Fortsættelse, ogsaa fordi der indenfor Udvalget er en ikke ringe Meningsforskel om Retningen af denne Fortsættelse. Disse Forandringer ere udtrykte i nedennævnte Ændringsforslag 3—4 og 6—18. Angaaende Anlæget af en Statsbane fra Skive til Skern stilles der af et Mindretal Ændringsforslag under Nr. 5.

Med Hensyn til Privatbanerne kan Udvalget eller dets Flertal tiltræde Folketingets Forslag med følgende Forandringer:

Da Køge—Kværkeby udgaar som Statsbane, er Udvalget enigt om at aabne Adgang til en Privatbane i Stedet. I Henhold hertil stilles Ændringsforslag Nr. 19.

Da Omdannelsen af Eskjær—Slynge Mergelspor til Trafikbane med Fortsættelse til Tolne vanskelig kan udføres, og da den senere foreslaaede Bane Aalbæk—Hjørring vil være ganske anderledes til Nytte for den paagældende Egn og for den nordlige Del af Vendsyssel i det hele taget, og da den sidstnævnte Bane har særlig Støtte i Hjørring Amtsraad og den paagældende Egn, er hele Udvalget enigt om i Henhold hertil at stille Ændringsforslag Nr. 22.

Ændring Nr. 24 gaar ud paa som nyt Nummer at foreslaa, at en Bane fra Ringkøbing til Nørre Omme udføres som Privatbane i Stedet for som Statsbane efter det oprindelige Forslag. Et Mindretal foreslaar, at Banen eventuelt føres til Holstebro.

Ændringsforslag Nr. 26 gaar ud paa at foreslaa, at Ordene: „eventuelt til Cementfabrikkerne Øst derfor“ udgaa, og at overlade vedkommende Egn frit Valg mellem en Bane fra Statsbanen til Mariager med $^{2}/_{3}$ Tilskud fra Statskassen eller over Mariager til et Punkt paa Randers—Hadsund-Banen med et Tilskud af Halvdelen af Anlægssummen.

Efter Ønske fra den paagældende Egns Beboere foreslaar man ved Ændringsforslagene Nr. 27 og 28 at dele den under Nr. 28 anførte elektriske Bane i 2 Nummere.

Der er modtaget Andragende om, at den under Nr. 39 omtalte Bane kommer til at udgaa fra Tistrup i Stedet for Varde, og da Udvalget erkender, at denne Bane er baade kortere og billigere og for øvrigt ogsaa mere naturlig, navnlig naar Hensyn tages til Forbindelsen mellem Øst- og Vestjylland, stilles i Henhold hertil Ændringsforslag Nr. 29.

Nr. 30 gaar ud paa i Overensstemmelse med Kommissionens Forslag at foreslaa en anden Affattelse af det under Nr. 40 opførte Baneanlæg.

Skønt der i Udvalget fra mange Sider er rejst Indvendinger mod Tilskuddenes Størrelse til forskellige Baneanlæg, er man dog bleven enig om at tiltræde Affattelsen af Lovforslagets § 6 med nogle enkelte Forandringer, som gaa ud paa, at Tilskuddet til den nye Bane under Nr. 22 og Nr. 39 sættes til Halvdelen, at Nr. 6 i 2det Stykke, 1ste Linie, udgaar, og at Mariagerbanen sættes alternativt til $^{2}/_{3}$ eller $^{1}/_{2}$.

Angaaende Afsnit C har der været nedsat et Underudvalg, der har afgivet følgende Betænkning:

Det af Udvalget for Jernbanelovforslaget nedsatte Underudvalg angaaende Af-

snit C. (Værdistigningen) har ikke i den Tid, der har været til Raadighed for det til Behandling af denne her hjemme ny og store Sag, opnaaet noget positivt Resultat. Det har vist sig, at Meningerne paa enkelte Punkter ere meget delte, og paa væsentlige, hvor man nærmest er enig, afviger det meget fra det foreliggende Lovforslag. Hele Underudvalget er enigt i Tanken om at skaffe det offentlige nogen Del i den Værdistigning, der ved Jernbaneanlæg frembringes. Men i et Lovforslag allerede nu at forme den saaledes, at den kunde virke nogenlunde retfærdigt, baade for Yder og Nyder, er et Spørgsmaal saa stort og af saa principiel Natur, at en meget nøje Overvejelse er nødvendig. Spørgsmaalet kan ogsaa mulig faa Betydning i andre Tilfælde end ved Jernbaneanlæg f. Eks. Havneanlæg eller lignende Foranstaltninger.

Som Resultat af Underudvalgets Arbejde er man enedes om at stille følgende Forslag til Overvejelse i det samlede Udvalg:

Ny Paragraf i Stedet for Afsnit C.

„Af den Værdistigning, som ved de ovenfor nævnte nye Jernbaneanlæg med Undtagelse af Dobbeltsporet paa Banestrækningen Nyborg—Strib og Ombygningen af Vejle—Give-Banen tilføres de Ejendomme eller Grunde, der nyde godt af Baneanlæget, bliver der — for de Privatbaners Vedkommende, hvortil intet Statstilskud ydes, dog kun naar Koncessionshaverne ønske det — at svare en Afgift til dem, som udrede Anlægsudgifterne.

Værdistigningsafgiften vil være at tilsvare, uanset om de paagældende Ejendomme eller Grunde før eller efter nærværende Lovs Ikrafttræden maatte være overgaaede til ny Ejer eller Bruger. De nærmere Regler om Værdistigningsafgiften fastsættes ved Lov.

Forslag til en saadan Lov bliver, efter at Spørgsmaalet har været overvejet i en af Ministeriet for offentlige Arbejder nedsat Kommission paa indtil 17 Medlemmer, hvoraf hvert af Rigsdagens Ting udpeger 5, at forelægge i førstkommende ordentlige Rigsdagssamling. Anlægene kunne først aabnes for Drift, efter at den heromhandlede Lov er traadt i Kraft.“

Underudvalgets Forslag tiltrædes af det samlede Udvalg med Undtagelse af Døcker og Lunn, og i Henhold hertil stilles Ændringsforslag Nr. 36.

Angaaende de til Udvalget henviste eller direkte indsendte *Andragender*, der ere vedhæftede Betænkningen, bemærkes, at for saa vidt disse Andragender vedrøre enkelte Baneanlæg eller andre Punkter i Lovforslaget, ere de blevne overvejede under dettes Behandling, og der er taget ethvert Hensyn til Indholdet, som man har fundet rigtigt og rimeligt.

Fra „Danske Privatbaners Repræsentation“ er indsendt til Udvalget et Andragende om forandrede Bestemmelser angaaende Statens Tilsyn med Bygning af nye Baner.

Udvalget anbefaler dette Andragende *til velvillig Overvejelse af Ministeren for offentlige Arbejder*.

Til Udvalget er derhos henvist et til Rigsdagen indgivet Andragende fra Landboforeningen „Nordthy“, det thylandske landøkonomiske Selskab, Handelsforeningen i Thisted og Haandværkerforeningen sammesteds om Thybanens Indhegning for at muliggøre en hurtigere Kørsel paa denne Bane. Udvalget, der under Behandlingen af dette Andragende er blevet gjort bekendt med den af Generaldirektionen for de danske Statsbaner i Skrivelse af 25. Marts d. A. til Ministeriet over Sagen afgivne Erklæring, har vedtaget at anbefale Andragendet, hvorfor man *indstiller, at Andragendet henvises til Overvejelse af Ministeren for offentlige Arbejder*.

I Overensstemmelse med foranstaaende Bemærkninger stilles derfor følgende

Ændringsforslag:

Til § 1.

Af et *Mindretal* (Bramsen, Døcker, Johnsen, Villars Lunn og Pagh):

1) Litra c. affattes saaledes:

„at lade anlægge en Jernbane fra Næstved—Ringsted—Frederikssund og Slangerup til Hillerød“.

Litra d. udgaar.

2) Litra e. affattes saaledes:
„at lade anlægge en Jernbane fra Vigerslev til Køge“.

Af *Udvalget:*

3) Litra e. udgaar; de efterfølgende Litra forandres i Forhold hertil.

Af et *Mindretal* (Jørgen Berthelsen, Breinholt, Frijs, N. Hansen, P. Nielsen og Madsen-Mygdal) og subsidiært af Mindretallet under Nr. 5:

4) Litra f. (nyt Litra e.) affattes saaledes: „at lade anlægge en Jernbane fra Skern til Videbæk“.

Af *et Mindretal* (Ejsing, Johnsen, Kristensen, Lewinsky og Pagh):

5) Litra f. ændres til: „at lade anlægge en Jernbane fra Skern til Skive“.

Af *Udvalget:*

6) Litra h. udgaar.

7) I sidste Stykke, 1ste Linie, ændres „f., g. og h.“ til: „e. og f.“.

Til § 3.

Af *Ministeren for offentlige Arbejder:*

8) I 5te Linie ændres „2,089,000 Kr.“ til: „2,189,000 Kr.“.

9) I 6te Linie ændres „2,209,000 Kr.“ til: „2,234,000 Kr.“.

Af *Udvalget:*

10) 8de og 9de Linie affattes saaledes: „Til Anlæg af Banen fra Skern til Videbæk 832,000 Kr.“.

Af *Mindretallet* under Nr. 5:

11) I 8de og 9de Linie udgaar „med Sidebane fra Nørre Omme til Ringkøbing 6,132,000 Kr.“, og i Stedet indsættes: „5,007,000 Kr.“.

Af *Udvalget:*

12) 11te Linie udgaar.

13) I Linie 13 ændres „Erhvervelserne“ til: „Erhvervelsen“.

14) I Linie 14 udgaa Ordene: „og den østsjællandske Jernbane“.

15) I Linie 15—17 udgaa Ordene: „Tidspunktet.... .fremmes“; efter Ordet „Anlægene“ indsættes: „fremmes“.

Til § 4.

16) I 1ste Linie ændres „f., g. og h.“ til: „e. og f.“.

17) Linie 11 og 12 affattes saaledes: „Skern—Videbæk-Banen..... 25,000 Kr.“

18) Linie 14 udgaar.

Til § 6.

19) Efter Nr. 7 indsættes som nyt Nr.: „En Jernbane fra Køge til Kværkeby“.

20) Nr. 10 ændres til: „En Jernbane fra Møens Klint til Stege, eventuelt til Haarbølle“.

Af et *Mindretal* (Jørgen Berthelsen, Bramsen, Døcker, Johnsen, Villars Lunn, Moltke og Pagh):

21) Under Nr. 15 udgaa Ordene: „Nørre Aaby eller“ samt Ordene: „fra Brenderup“.

Af *Udvalget:*

22) I Stedet for Nr. 22 sættes: „En Jernbane fra Aalbæk over Tversted til Hjørring, eventuelt med Sidebane til Hirtshals“.

23) Under Nr. 25 efter „Sejrslev“ tilføjes: „eventuelt Feggesund“.

24) Efter Nr. 25 indsættes som nyt Nr.: „En Jernbane fra Ringkøbing over Ølstrup og Brejning til Nørre Omme“.

Af et *Mindretal* (Bramsen, Døcker, Johnsen, Kristensen, Villars Lunn og Pagh):

25) Underændringsforslag til Ændringsforslag Nr. 24:

Efter „Nørre Omme“ tilføjes: „eventuelt til Holstebro“.

Af *Udvalget:*

26) Under Nr. 26 udgaar: „eventuelt til Cementfabrikkerne Øst derfor“, og i Stedet for indsættes: „med $^2/_3$ af Anlægskapitalen som Tilskud fra Statskassen eller over Mariager til et Punkt paa Randers—Hadsund-Banen med et Tilskud af Halvdelen til hele Linien“.

27) Nr. 28 affattes saaledes: „En elektrisk Jernbane fra Randers til Aarhus“.

28) Efter Nr. 28 indsættes som nyt Nr.: „En elektrisk Jernbane mellem Hornslet og et Punkt paa den elektriske Bane fra Randers til Aarhus“.

29) Nr. 39 affattes saaledes: „En Jernbane fra Tistrup til Grindsted“.

Af et *Flertal* (Jørgen Berthelsen, Breinholt, Frijs, N. Hansen, P. Nielsen, Johnsen, Pagh, Madsen-Mygdal):

30) Nr. 40 affattes saaledes: „En Jernbane fra Troldhede over Grindsted og Bramdrup til Kolding med Sidebane til Vejen“.

Numrene paa de i Paragraffen omhandlede Baner ændres under Hensyn til foranstaaende Ændringsforslag.

Til § 9.

Af *Udvalget:*

31) Følgende i foranstaaende Ændringsforslag til § 6 nævnte Baner tillægges der som Statstilskud:

Jernbanen fra	af Anlægskapitalen.
Køge til Kværkeby	$^1/_2$
Aalbæk over Tversted til Hjørring, eventuelt med Sidebane til Hirshals	$^1/_2$
Ringkøbing til Nørre Omme...	$^2/_3$

Endvidere tillægges som Statstilskud til Jernbanen fra:

	af Anlægskapitalen.
Haarbølle over Stege til Møens Klint.....	$^2/_5$
Nakskov til Kragenæs	$^2/_5$
Tistrup til Grindsted	$^3/_5$
En Jernbane fra et Punkt paa Randers—Hobro-Banen til Mariager	$^2/_3$
eller til et Punkt paa Randers—Hadsund-Banen med .. for hele Linien.	$^1/_2$
En Jernbane fra Rødkjærsbro til Kjellerup	$^3/_5$

I 2det Stykke, 1ste Linie, udgaar Nr. 6.

Paragraffen ændres i Overensstemmelse med samtlige Ændringsforslag til denne Paragraf og til § 6.

Af *Mindretallet* under Nr. 1:

32) I 11te—14de Linie udgaa Ordene: „være betinget af .... Præg“, og i Stedet for sættes: „kunne betinges af, at eventuelle koncessionssøgende overfor Ministeriet godtgøre at have ordnet sig med Ejerne af Klinten saaledes, at det er sikret, at Offentligheden har uhindret Adgang til Klinten, og at der ikke foretages saadanne Forandringer ved Klinten, at dens nuværende Præg væsentlig forandres.“

Til § 11.

Af et *Mindretal* (Jørgen Berthelsen):

33) Under Stykke a., Linie 4, udgaa Ordene: „— derunder de til Banens første Anlæg fornødne Lokaler for Told-, Post- og Telegrafvæsen —.“

Til § 12.

34) Stykke c. udgaar.

Til § 13.

Af *Udvalget:*

35) I 2den og 5te Linie udgaar „nævnte“, og efter „Baner“ indskydes: „, til hvis Anlæg der af Statskassen ydes Bidrag,“.

Af *Udvalget* med Undtagelse af Døcker og Villars Lunn:

36) Afsnit C. udgaar, og i Stedet for indsættes som en ny Paragraf:

„Af den Værdistigning, som ved de ovenfor nævnte ny Jernbaneanlæg med Undtagelse af Dobbeltsporet paa Banestrækningen Nyborg—Strib og Ombygningen af Vejle—Give-Banen tilføres de Ejendomme eller Grunde, der nyde godt af Baneanlæget, bliver der — for de Privatbaners Vedkommende, hvortil intet Statstilskud ydes, dog kun naar Koncessionshaverne ønske det — at svare en Afgift til dem, som udrede Anlægsudgifterne.

Værdistigningsafgiften vil være at tilsvare, uanset om de paagældende Ejendomme eller Grunde før eller efter nærværende Lovs Ikrafttræden maatte være overgaaede til ny Ejer eller Bruger. De nærmere Regler om Værdistigningsafgiften fastsættes ved Lov.

Forslag til en saadan Lov bliver, efter at Spørgsmaalet har været overvejet i en af Ministeriet for offentlige Arbejder nedsat Kommission paa indtil 17 Medlemmer, hvoraf hvert af Rigsdagens Ting udpeger 5, at forelægge i førstkommende ordentlige Rigsdagssamling. Anlægene kunne først aabnes for Drift, efter at den heromhandlede Lov er traadt i Kraft."

Jørgen Berthelsen. **Bramsen.** **Breinholt,** Sekretær. **Døcker.** **Ejsing.**

Frijs. **N. Hansen.** **Johnsen.** **Kristensen.** **Lewinsky.**

Villars Lunn. **Madsen-Mygdal,** Formand og Ordfører. **Moltke-Lystrup.** **P. Nielsen.** **Pagh.**

Bilag.

Andragender angaaende Jernbaneanlæg m. v.

i Samlingen 1907—08.

Register.

A. Statsbaneanlæg.

	Nr.
Anlæg af Banen fra Give til Herning	1.
Anlæg af Banen fra Vigerslev til Køge	2—3.
Anlæg af Banen fra Funder til Bramminge	4—5.
Anlæg af Banen fra Skern til Skive med Sidebane fra Nørre Omme til Ringkøbing	6—8.
Anlæg af Banen fra Næstved til Hillerød	9.

B. Privatbaneanlæg.

En Jernbane fra Slangerup til et Punkt paa Frederiksværkbanen	10.
En Jernbane fra Hørve til Værslev	11.
En smalsporet Jernbane fra Rønne over Klemensker og Rø til Allinge	12.
En smalsporet Jernbane fra Almindingen over Østermaria til Gudhjem	13—15.
En Jernbane fra Odense eller et Punkt paa nordfynske Jernbane til Nørre Aaby eller Middelfart med en Sidebane fra Brenderup til Bogense	16—17.
En Jernbane fra Vodskov til Dybvad eller Øster Vraa	18.
En Jernbane fra Nykøbing paa Mors over Solbjerg til Vilsund m. m.	19—21.
En Jernbane fra et Punkt paa Randers—Hobro Banen til Mariager, eventuelt til Cementfabrikkerne Øst derfor	22.
En elektrisk Jernbane fra Thorup Pakhus ved Kalø Vig til Hornslet	23.
En Jernbane fra Tørring over Tinnet Vesterlund til Thyregod	24.

En elektrisk Jernbane fra Randers til Viborg. ..... 25.
En Jernbane fra Nørre Nebel til Tarm ..... 26.
En Jernbane fra Vandel til Grindsted ..... 27.
En Jernbane fra Varde til Grindsted ..... 28—29.
En Jernbane fra Troldhede over Sønder Omme, Grindsted til Lunderskov eller Kolding med en Sidebane til Vejen ..... 30—34.
En Jernbane fra Løgstør over Ranum til Farsø ..... 35.

Grundværdistigningsskatten ..... 36—38.
Tunnel under Store Bælt og Bæltforbindelserne ..... 39.
Statens Tilsyn med private Baners Bygning ..... 40.
Forbedring af Toggangen paa Statsbanerne i det nordvestlige Jylland ..... 41.

1.

Undertegnede Ejendomsbesiddere af Øgelund, Horslunde, Riisbjerg, Hestlund, Bøllund, Ullerup, Højgaard, Baunsgaard, Drantum, Hesselbjerre og Langkær tillade sig herved at andrage den høje Regering og Rigsdag om, at Givebanens Forlængelse til Herning maa foregaa ad den Linie, som Banekommissionens Forslag udviser, nemlig over Hestlund og Drantum til Brande.

Til Støtte herfor tillade vi os at anføre, at denne Egn har Tusinder af Tdr. Land Mose, som ved Banens Gennemskæring kunne bringe store Indtægter. Ligeledes har Egnen Tusinder af Tdr. Land Eng og Lavland, til hvis Kultivering, der vil være til uvurderlig Gavn for Egnen, Banen naturligt vil yde overordentlig Hjælp.

(Underskrifter.)

I sit Møde den 28. Februar d. A. vedtog Give Sogneraad enstemmigt at tiltræde foranstaaende, idet man endvidere tillader sig at anføre følgende:

1. Beboerne i ovennævnte Egne have haft sikker Grund til at vente den i dette Andragende nævnte Linie, idet den allerede for mange Aar siden har været optagen som Jernbaneforslag og altid siden været uvægerlig fastholdt.
2. Det er i den af Folketingets Jernbaneudvalg afgivne Betænkning fremført, at vedkommende Egns Banetrang formenes bedst at imødekommes ved at Give—Herning-Banen føres over Thyregod (jfr. Rigsdagstidende 1907—08, Afsnit XIX., Sp. 1226); men medens Banetrangen for Thyregods Vedkommende naturligt kan afhjælpes ved, at den midtjydske Længdebane føres i østligere Retning end foreslaaet, nemlig over Nørre Snede, Thyregod, Give, Filskov — man tillader sig i saa Henseende at henvise til et i Marts i Fjor til Regering og Rigsdag ogsaa af Thyregod Sogneraad og Beboerne i Thyregod Sogn underskrevet Andragende om, at denne sidste Linie maatte blive den foretrukne —, vil Banetrangen i de i nærværende Andragende nævnte Egne absolut ikke kunne afhjælpes af nogen anden Linie end Give—Herning-Banen. Man tillader sig ogsaa at anføre, at Hovedargumentet for den vestlige Retning af den midtjydske Længdebane, nemlig at den skulde berøre Sønder Omme By, nu er bortfalden, idet den i Jernbaneudvalgets Betænkning er foreslaaet lagt over Filskov, saaledes at det eneste Argument for den vestlige Retning nu er, at den skal føres over Ejstrup og Brande, og det skulde synes naturligt, at Linien over den langt større Plads Nørre Snede var at

foretrække for den over Ejstrup. Brande faar jo sine Krav opfyldte ved Give—Herning-Banen. Det bemærkes endelig, at Thyregods Banetrang jo ogsaa imødekommes ved den foreslaaede Forlængelse af Tørringbanen.

3. Som Transitbane vil Give—Herning-Banen absolut lide under at blive ført over Thyregod, baade paa Grund af de stærke Sving, den vil faa, og paa Grund af den ikke saa lidt større Længde.
4. Give Sogn vil, skønt rimeligvis dog interesseret i Udgifterne ved Anlæget, ingen Nytte have af Givebanens Forlængelse, men snarere Tab, naar denne føres over Thyregod.

Give Sogneraad, den 2. Marts 1908.

P. S. V.

C. Sørensen,
Formand.

2.

Ministeriet for offentlige Arbejder.

København, den 8. April 1908.

Hoslagte Afskrift af en fra Den danske Handelsstands Fællesrepræsentation modtagen Skrivelse af 2. d. M. angaaende Anlæget af Jernbanen fra København til Køge samt Opførelsen af en Bro mellem Masnedø og Orehoved m. m. skal man i Henhold til det derom i Skrivelsen fremsatte Ønske tjenstlig tilstille det ærede Udvalg.

Svend Høgsbro.

G. Giødesen,
Fm.

Landstingets Udvalg angaaende Forslag til Lov om ny Jernbaneanlæg m. m.

Bilag.

Den danske Handelsstands
Fællesrepræsentation.

København, den 2. April 1908.

I December 1905 rettede „Den danske Handelsstands Fællesrepræsentation" i Forening med „Fællesrepræsentationen for dansk Industri og Haandværk" og „De københavnske Handelsforeningers Fællesrepræsentation" en Henvendelse til det høje Ministerium om en snarlig Fuldstændiggørelse af vort Lands store skandinaviske Trafikroute: København—Warnemünde igennem Bygningen af en Bro fra Masnedø til Orehoved samt Anlæget af en direkte København—Køge-Bane.

Den 22. Marts 1906 afgav De danske Statsbaners Generaldirektorat sin Erklæring over Andragendet og gav deri dette sin fulde Tilslutning. Med Hensyn til den direkte København—Køge-Bane mente Generaldirektoratet vel ikke at turde paaregne en saa stor Besparelse gennem en Nedgang i Tog-Kilometer-Antallet som i Andragendet forudsat, men anslog dog denne til ca. 120,000 Kr. aarlig, hvortil yderligere føjer sig en Nedgang i Kulforbruget for Befaringen af den ny Linie i Sammenligning med Linien via Roskilde. Den afgørende Fordel,

der vil vindes, er imidlertid Tidsbesparingen, der efter Generaldirektoratets Beregning andrager fra 15—30 Minutter efter Togenes Karakter.

Langt større direkte økonomiske Fordele vil imidlertid, stadig efter Generaldirektoratets Oplysninger i nævnte Erklæring, Broanlæget fra Masnedø til Orehoved medføre. Ikke alene betyder dette Anlæg, hvad der ligger lige for, en væsentlig Simplifikation i Driftsmaaden, men foruden de heraf flydende Bekvemmeligheder for det trafikerende Publikum vil det tillige betyde store Besparelser i de aarlige Driftsudgifter. Færgefarten overflødiggøres (hvad der ikke mindst i Isvintre har sin Betydning), de nuværende Færger frigøres til Anvendelse andetsteds, og Stationsanlægene kunne indskrænkes, medens i modsat Fald Færgelejernes Antal paa begge Sider i en nær Fremtid maa forøges og en ny Færge anskaffes. Under Hensyn hertil paaregner Generaldirektoratet en samlet Besparelse i de aarlige Udgifter paa denne Route af op imod en Kvart Million.

Det første af disse Spørgsmaal: den direkte København—Køge-Bane kom derefter til Behandling i den af det høje Ministerium under 25. April 1904 nedsatte Kommission med det Formaal at undersøge og afgive Betænkning om, hvilke Jernbaner der maatte kunne anbefales til Anlæg som Privatbaner med Tilskud fra Statskassen, eventuelt som Statsbaner, i en Periode af de nærmeste 10 Aar. I den under 10. September 1906 afgivne Betænkning anbefalede denne Kommissions Flertal Anlæget af en Bane København (Vigerslev)—Køge som Statsbaneanlæg, og paa det den 9. Oktober f. A. i Folketinget fremsatte Lovforslag om ny Jernbaneanlæg fandtes da ogsaa Banen opført under § 1 c. Efter at nu Folketinget gennem sin Behandling af nævnte Forslag har vedtaget dette Anlæg, tør man vel gaa ud fra, at dets Gennemførelse er sikret og en Del af den danske Handelsstands Ønsker paa dette Omraade for saa vidt i Færd med at opfyldes. Man tillader sig dog overfor det høje Ministerium indtrængende at pege paa Vigtigheden af, at dette Anlæg fremskyndes saa meget som muligt, og anmoder om, at denne Henstilling maa blive forelagt det høje Landsting.

Siden nærværende Fællesrepræsentation indgav sit Andragende, er der jo nemlig sket dette, at Planer til en konkurrerende Færgeforbindelsen mellem Skandinavien over Trelleborg—Sassnitz, som allerede i December 1905 gav den umiddelbare Anledning til Henvendelsens Fremkomst, er traadt fra Overvejelsernes ind i Beslutningens Stadium, idet der den 15. November f. A. er truffet en Statskonvention mellem Preussen og Sverige om Aabningen af en direkte Dampfærgetrafik mellem de to Lande i Sommeren 1909. Dermed er overhovedet Fuldstændiggørelsen af Gedser—Warnemünde-Routen bleven ligefrem paatrængende nødvendig, om vi da ikke skulle risikere, at den betydningsfulde Trafik, det er lykkedes os at oparbejde og drage til os gennem hin Route, skal gaa tilbage i Stedet for frem.

Medens det allerede i og for sig er af fremragende Betydning for vor Handel og Omsætning, ja hele Forretningsliv, at denne vor Forbindelse med Mellemeuropa bliver saa bekvem og hurtig som vel muligt, saa synes det os nu oven i Købet at maatte blive en national Prestige-Sag for os skyndsomst at faa sat denne vor store skandinaviske Trafikroute i fuld Konkurrencestand og derved paa værdig Vis lade dens naturlige Fortrin træde klart frem for alle i den internationale Færdsel mellem Centraleuropa og det skandinaviske Norden interesserede Parter.

I saa Henseende er imidlertid ikke alene Køge-Banen, men fremfor alt Broanlæget af største Betydning, og Fællesrepræsentationen benytter derfor Lejligheden til paa den danske Handelsstands Vegne atter at rette en indtrængende Anmodning til det høje Ministerium om at tage denne Sag op jo før jo heller og sætte al mulig Kraft ind paa dens snarlige Gennemførelse.

Sluttelig turde man maaske i denne Sammenhæng yderligere henlede det høje Ministeriums Opmærksomhed paa, at der for Tiden saa at sige fuldstændig savnes Reklamering fra dansk Side for Gedser—Warnemünde-Routen. Det er Fællesrepræsentationen bekendt, at Grosserer-Societetets Komité netop med dette for Øje nylig har anbefalet et Andragende fra „Den danske Turistforening" om Statstilskud til Oprettelsen af et dansk Oplysningsbureau i Hjertet af Berlin. Ogsaa for Statsbanestyrelsen selv vil der imidlertid sikkert med Held kunne fore-

tages mangt og meget for at henlede rejsendes og Godsforsenderes Opmærksomhed paa denne bekvemme og naturlige Route. Fra Handelsstandens Side lægger man ogsaa en ikke ringe Vægt paa denne Side af Sagen, og man har derfor tilladt sig at nævne den ved denne Lejlighed for det høje Ministerium.

P. F. V.

C. A. Olesen.

Jul. Schovelin

Til Ministeriet for offentlige Arbejder.

3.

Undertegnede Beboere af Brøndbyøster og Avedøre tillade sig herved med Henblik paa den forestaaende Behandling af Lovforslaget om en Statsbane fra Vigerslev til Køge i al Ærbødighed at andrage om, at der paa denne Banelinie maa blive anlagt en Holdeplads med Vigespor ved Vejen mellem Brøndbyøster og Avedøre Byer.

Til Begrundelse af dette Andragende tillade vi os at anføre: Indbyggerantallet i de to nævnte Byer med nærmeste Omgivelser er ca. 950, og der er ingen Tvivl om, at dette Tal vil vokse betydeligt, naar der tilvejebringes en lettere Adgang til Benyttelse af Jernbane, i hvilken Henseende de ere meget uheldigt stillede, da Afstanden fra Glostrup Station er fra $^1/_2$ til over 1 Million, og Forholdet bliver ikke bedre, om der anlægges Holdepladser ved Vigerslev og Brøndbyvester. Der er desuden ingen Tvivl om, at den attraaede Holdeplads vil kunne svare sig, da det er vor sikre Mening, at saavel Gods- som Persontrafikken vil blive mindst lige saa stor herfra som fra flere af de af den ærede Jernbanekommission foreslaaede Stationer og Holdepladser paa Linien.

Vi tillade os derfor at nære det Haab, at den høje Regering og Rigsdag ville opfylde dette ærbødige Andragende, da det vil være af største Betydning for den store Befolkning i denne hidtil temmelig upaaagtede Egn.

I Februar 1908.

Underskrifter.

4.

Til den høje Regering og Rigsdag.

Igennem flere Aar har der af Kommunerne fra Silkeborg til Bramminge været valgt en Komité til at virke for snarlig Fremme af et Statsbaneanlæg: Silkeborg—Bramminge og har Komitéen i den Anledning bl. a. ogsaa indbragt Egnens og øvrige interesseredes Ønsker for den af Ministeriet for offentlige Arbejder i 1904 nedsatte Jernbanekommission.

Komiteen — der nu endvidere er suppleret med et af Ribe Byraad valgt Medlem — har med Glæde set Kommissionens Arbejde og Overvejelser bl. a. resultere i Indstilling af formeldte Baneanlæg, og med lige Taknemmelighed har man gjort sig bekendt med den højtærede Trafikministers Lovforslag om ny Jernbaneanlæg, i hvilket nævnte Bane er optagen, samt bemærket den Velvillie, hvormed ogsaa Forslaget om denne Bane er blevet modtaget i Folketinget. Uagtet Komiteen nu nærer det sikre Haab, at Lovforslaget om en Statsbane Silkeborg—Bramminge eller Funder—Bramminge, som den benævnes, af Lovgivningsmagten vil blive ophøjet til Lov, vilde man dog gerne have Adgang til for den høje Regering og Rigsdag dels at fremdrage nogle af de Momenter, som efter vor Formening særlig tale for Anlæget, dels at fremhæve de Ønsker, som de paagældende Egne nære med Hensyn til samme.

Hvad Banens Betydning for den gennemgaaende Trafik angaar, da mener Komiteen fuldt ud at kunne bekræfte Rigtigheden af, hvad herom indeholdes i Kommissionens Betænkning, og af, hvad der med saa stor Dygtighed er fremført i Folketinget af lokale Folketingsmænd, idet Banen utvivlsomt vil kunne optage ej alene fra dens eget Opland, men ogsaa fra hele det nordlige Jylland en stor Del af den gennemgaaende Trafik, som nu belaster ej alene Vestbanen, men særlig ogsaa Østbanen. Det maa i saa Henseende bemærkes, at Banen ved sin umiddelbare Forbindelse med Langaa—Silkeborg-Banen kan optage Trafikken fra og til det nordlige og nordøstlige Jylland; den vil i det hele taget ved sit Endemaal Bramminge, der er i lige Forbindelse med den slesvigske Vestbane, og ved sin nære Forbindelse med Esbjerg i fuldeste Maal kunne betjene en meget stor Del af Jylland som Eksportbane.

Men ved Siden heraf vil Banen, naar den foreslaaede Hovedretning Silkeborg—Funder—Grindsted—Bramminge fastholdes — hvilken Hovedretning bl. a. ogsaa har den Fordel, at den ikke vil berøve de gamle Byer Ribe og Varde deres Opland — komme til at virke overordentlig gavnlig som Lokalbane og komme til at betjene en Egn, der ej alene hidtil har kunnet betegnes som jernbanetom, men tillige meget stedmoderligt udrustet med Hensyn til Samfærdselsveje. Det er ikke for meget at sige, at Banen saa godt som overalt vil komme igennem Egne, der for Tiden have 3—5 Mil til Købstad, ofte ad tarvelige Veje, og hvad det vil sige for Land- og Skovbrug m. v., kan enhver indse. Det bliver under saadanne Omstændigheder umuligt at vinde frem. Faa vi derimod Banen, ville Forholdene med eet Slag forandre sig. Den vil nemlig komme til at føre igennem eller om ved store Skovstrækninger og Plantager, hvis Udbytte ikke nu tilnærmelsesvis kan udnyttes; store Mosestrækninger kunne blive indbringende som Brændselsmateriale og ikke mindst ved Opdyrkning (Mosekultur), Heder kunne kultiveres, Jorderne i det hele grundforbedres ved Tilførsel af Mergel og Kunstgødning, Mejeridriften kan udvikles ved lettet Transport af Foderstoffer og Produkter, en Del af Strækningen vil avancere lettet Tilførsel af Vejmateriale, som hidtil har været yderst vanskeligt at faa, kort sagt, det er i mangfoldige Retninger, at et saadant Baneanlæg bevirker Opsving for de Egne, der komme i Forbindelse dermed. Ogsaa de Købstæder og Handelspladser, der opnaa lettere Forbindelse med deres Opland, have selvfølgelig stor Nytte af Baneanlæget.

Den midtjydske Længdebane er et gammelt Ønske og et mangeaarigt Haab hos den store Landsdel af Jylland, der kommer til at nyde godt af den, og det er naturligt, ja retfærdigt, at der ved Anlæg af en saadan Bane afhjælpes en længe og dybtfølt Trang. Det er derfor Komiteens ærbødige og indstændige Andragende til

den høje Lovgivningsmagt, at dette Baneanlæg maa blive vedtaget samt fremmet saa snart som muligt. Men naar Forholdet er dette, at det er et gammelt og naturligt Ønske, der nu endelig sker Fyldest, saa vil det kunne forstaas, at den sidste Ventetid falder mest trykkende, særlig efter at der er vakt begrundet Haab hos alle interesserede, og derfor tillade vi os indtrængende at andrage om, at Anlæget maa blive fremskyndet, saaledes at der ikke kommer til at hengaa tilnærmelsesvis saa lang Tid, som Lovforslaget forudsætter, inden Baneanlæget bringes til Udførelse. — Hvad Navnet angaar, vilde man meget ønske, at det kunde ændres til Silkeborg—Bramminge eller Silkeborg—Funder—Grindsted—Bramminge, da Driften af Banen jo dog skal foregaa direkte paa Silkeborg, i direkte Fortsættelse af Langaa—Silkeborg-Banen, og ikke med Funder som Endestation. Alt og alle ere interesserede i en saadan direkte Forbindelse, og ihvorvel Funder kun ligger 1 Mil Vest for Silkeborg, forbunden med Silkeborg ved Tværbanen, vilde det dog have Betydning ogsaa ved Navnet at faa fastslaaet, at det ny Anlæg virkelig bliver en Langaa—Silkeborg—Bramminge-Bane — saaledes som ogsaa af den jydske Jernbanekommission i 1899 foreslaaet — med direkte, selvstændig og uafhængig Drift. Hertil bør endvidere slutte sig Anlæg af Dobbeltspor mellem Silkeborg og Funder straks ved Banens Paabegyndelse. Sluttelig skulle vi henstille, om ikke de kommunale Tilskud, 25,000 Kr. pr. Banemil, skulle kunne nedsættes noget, da det just ikke er velstillede Kommuner, Banen kommer igennem.

Komiteen for Anlæg af en Silkeborg—Bramminge-Bane, den 13. Februar 1907.

(Underskrifter).

Man kan i et og alt tiltræde Indholdet af nærværende Andragende og Ønskeligheden af det ommeldte Baneanlægs snarlige Fremme, hvorfor man paa det varmeste anbefaler Sagen.

Seem Sogneraad. Hjortlund Sogneraad. Ansager Sogneraad.
Obbekær Sogneraad. Ribe Byraad. Bramminge Sogneraad.
Bramminge Borgerforening. Starup Sogneraad. Farup Sogneraad.
Jernved Sogneraad. Grindsted-Grene Sogneraad. Grindsted Borgerforening.
Sønder Omme Sogneraad. Vester Nykirke Sogneraad. Aastrup Sogneraad.
Nørresnede-Ejstrup Sogneraad. Ejstrup Borger- og Haandværkerforening.
Vinding-Bryrup-Vrads Sogneraad. Silkeborg Byraad. Silkeborg Handelsforening.
Silkeborg Haandværkerforening. Gjern-Skannerup Sogneraad. Gødvad-Balle Sogneraad.
Linaa Sogneraad. Sejling-Sinding Sogneraad. Grønbæk-Svostrup Sogneraad.
Øster Velling m. fl. Sogneraad. Vellev Sogneraad.
Syd- og vestjydsk Handelsforening for Landkøbmænd.
Bramminge og Omegns Landboforening. Silkeborg og Omegns Landboforening.
Ribe og Omegns Landboforening. Skanderborg Amtsraad.
Vester Vedsted Sogneraad. Darum Sogneraad. Vilslev-Hunderup Sogneraad.
Skorup-Tvilum Sogneraad. Ribe Amtsraad.

De originale Andragender ere i sin Tid tilsendte Rigsdagens Bureau.

5.

p. t. København den 9. April 1908.

Til Landstingets Jernbaneudvalg.

Undertegnede Deputation fra Filskov og Blaahøj i Sønder-Omme Sogn tillader sig herved at henvende sig til det ærede Udvalg for at lægge et Ord ind for, at Folketingets Affattelse af Jernbaneloven bibeholdes for Funder—Bramminge Banens Vedkommende, saaledes at denne Bane føres over Blaahøj og Filskov i Stedet for, som i Kommissionsforslaget antydet, over Sønder-Omme By; til Støtte herfor skulle vi fremsætte følgende:

Som nævnt i et tidligere indgivet Andragende til Folketingets Baneudvalg er der langs den af os foreslaaede Linie større Udviklingsmuligheder end langs den vestligere Linie. Der findes saaledes to betydelige Mergellejer og meget store Mose- og Kærarealer, og de to nævnte Byer ere allerede nu i en stærk Udvikling samt ved gode Veje forbundne med Omegnens Byer, saasom Ravlund, Nørre og Sønder Langelund, Egsgaard og Hjortlund.

Dernæst vil den mere lige Linie over Blaahøj—Filskov medføre en væsentlig Forkortelse af Banen med tilsvarende Besparelse af Anlægsomkostninger.

Det er en Kendsgerning, at mindst 3 Fjerdedele af Sønder-Omme Sogns Beboere ere stemte for Folketingets Affattelse af Loven, hvilket ogsaa turde fremgaa af den vedføjede Resolution.

Vi skulle gøre opmærksom paa det mærkelige Forhold, at Resolutionens Underskriver var Ordfører for en Deputation, som ved Foretræde den 2. ds. søgte at modarbejde Folketingets Affattelse, uagtet Resolutionen ganske utvetydig tilkendegiver fuld Tilslutning hertil fra Sognets forskellige Dele.

(Underskrifter.)

Bilag I.

Afskrift af S. Omme Kommunes Forhandlingsprotokol.

Resolution fra Jernbaneudvalget i S. Omme Vestersogn.

Til S. Omme Sogneraad.

Ved et Møde af Beboere i S. Omme og Omegn, afholdt den 19. Marts, om Jernbanesagen, vedtoges følgende Resolution:

Da det er bekendt, at den midtjydske Længdebane efter Folketingsudvalgets Forslag føres gennem S. Omme Østersogn (mellem Blaahøj og Filskov) paa Betingelse, at der anlægges en Bane fra Troldhede over S. Omme til Lunderskov eller Kolding, saa opfordrer Mødet S. Omme Sogneraad til at tilsige Anlæget af en Troldhede—S. Omme—Grindsted—Lunderskov- eller Kolding-Bane den pekuniære Støtte, der er nødvendig for Sagens Gennemførelse; i modsat Fald vil der herfra blive gjort, hvad der kan gøres for at faa Forslaget ført tilbage til Jernbanekommissionens om at føre den midtjydske Længdebane over S. Omme.

S. Omme, den 11. Marts 1908.

P. U. V.
K. Balle.

Det vedtoges med 7 Stemmer mod 1 (Ole Sørensen) at tilsige Anlæget af en Troldhede—S. Omme—Grindsted—Lunderskov- eller Kolding-Jernbane den pekuniære Støtte, der er nødvendig for Sagens Gennemførelse. Hans P. Møller stemte ikke.

S. Omme Sogneraad, den 19. Marts 1908.

Hans P. Møller. J. Moustgaard. Hans Pedersen. Ole Sørensen.

Kr. Egebjerg Sørensen. Mads N. Hvelplund. Jens Rahbæk Kristensen.

Morten Nielsen. O. C. Danielsen.

Afskriftens Rigtighed bekræftes.

Omvraa, 4. April 1908.

Hans P. Møller.
Fmd.

Bilag II.

Beskrivelse og Overslag til foreløbigt Projekt til Grindsted—Troldhede og Troldhede—Videbæk-Banen.

Grindsted—Troldhede-Banen

udgaar fra Grindsted i nordlig Retning; efter at have passeret Simmelbæk bøjer Banen mod Nordvest, skærer Landevejen fra S. Omme til Grindsted og gaar med samme Retning over S. Omme Aa, passerer Landevejen S. Omme—Tarm og fortsætter i nordvestlig Retning efter Sdr. Felding. Banen svinger lidt mod Nord, idet den gaar over Sdr. Felding Aa, men faar ud for Sdr. Felding By atter Retningen Nordvest og løber over Troldhede ind til Troldhede Station.

Paa medfølgende Pl. I og Pl. II er optegnet et Længdeprofil af Strækningen, og med rødt er indlagt Planum, Gennemløb, Broer og Stationer. Størst Stigning er sat til 1 : 100, Planumsbredden 16 Fod og Anlæget $1^1/_2$: 1. Miniminalgrøften er 1 Fod dyb og 1 Fod i Bunden.

Banen bygges normalsporet med en Sporvidde paa 1,435 Meter. Medfølgende Pl. 4 viser Linien (indlagt med rødt) og Stationerne, som foreslaas anlagte langs Strækningen, nemlig en Station i Grindsted, en Station i S. Omme, en Holdeplads paa Ilderhede, en Station i S. Felding og endelig Tilslutningen til Troldhede Station. Strækningen er 3,9 Mil lang.

Overslag.

Ekspropriation og Erstatninger	60,000 Kr.
Samlet Jordarbejde: 13,000 Kbfv. à 5 Kr. (deri Jordarbejdet paa Stationerne)	65,000 —
Gennemløb under Overkørsler	3,000 —
Overskæring med Vandløb og Veje	120,000 —
Vejanlæg	10,000 —
45 lbs. Skinner med Sveller og Tilbehør 1,023 × 360 Kr.	368,280 —
Ballastering 5,655 Kbfv. à 8 Kr.	45,240 —
Sporlægning og Justering 1,023 × 30 Kr.	30,690 —
Mærkesten, Telefon, Hegn og Ledde	50,000 —
Vandafledning, Perron- og Grusningsarbejder paa Stationer og Holdepladser	5,000 —
3 Stkr. Banevogterhuse à 4,000 Kr.	12,000 —
Grindsted Station	10,000 —
S. Omme —	10,000 —
Ilderhede Holdeplads	4,000 —
S. Felding Station	10,000 —
Tilslutning til Troldhede Station	5,000 —
Chaussering af samtlige Stationsveje og Pladser	12,000 —
Administration og uforudsete Udgifter	38,790 —
I alt	859,000 Kr.

Troldhede—Videbæk-Banen

udgaar fra Troldhede Station mod Nordvest, skærer Vondaa og svinger dernæst mod Nord løbende langs Vorgod Aa, hvorefter den i Sving mod Nordvest, Nord og Nordvest passerer forbi Vium, gaar over Vorgod Aa og ind til Videbæk.

Paa medfølgende Pl. II og Pl. III er optegnet et Længdeprofil af Strækningen, og med rødt er indlagt Planum, Gennemløb, Broer og Stationer. Største Stigning er 1 : 100, Planumsbredden 16 Fod og Anlæg $1^1/_2$: 1.

Minimalgrøften er 1 Fod dyb og 1 Fod i Bunden.

Banen bygges normalsporet (1,435 Meter).

Medfølgende Pl. 4 viser Linien (indlagt med rødt) og Stationerne, som tænkes anlagte langs Strækningen, nemlig Tilslutning til Troldhede Station, en Station i Vium, en Holdeplads ud for Vorgod og en Station i Videbæk. Strækningen er 1,83 Mil lang.

Overslag.

Ekspropriation og Erstatninger	30,000 Kr.
Samlet Jordarbejde: 15,000 Kbfv. à 5 Kr. (deri Jordarbejde paa Stationerne)	75,000 —
Gennemløb under Overkørsler	1,500 —
Overskæring med Veje og Vandløb	60,000 —
Vejanlæg	5,000 —
45 lbs. Skinner med Sveller og Tilbehør 48,400 × 3,60 Kr.	174,240 —
Ballastering 2,654 Kbfv. à 8 Kr.	21,232 —
Sporlægning og Justering 484 × 30 Kr.	14,520 —
Mærkesten, Telefon, Hegn og Ledde	25,000 —
Vandafledning, Perron- og Grusningsarbejder paa Stationer og Holdepladser	2,500 —
1 Stk. Banevogterhus	4,000 —
Tilslutning til Troldhede Station	5,000 —
Nørre Vium Station	10,000 —
Vorgod Holdeplads	4,000 —
Videbæk Station	10,000 —
Chaussering af samtlige Stationspladser og Veje	6,000 —
Administration og uforudsete Udgifter	22,008 —
I alt	470,000 Kr.

Viborg, i Januar 1908.

Kr. Thomsen,
Cand. polyt., Ingeniør.

Bilag III.

Det danske Hedeselskab

Viborg, den 9. Januar 1908.

Erklæring angaaende Anlæg af en Statsbane fra Videbæk over Troldhede, S. Felding—S. Omme til Grindsted.

Efter Anmodning fra et om denne Sag nedsat lokalt Udvalg, der til Regering og Rigsdag har indsendt Andragende (med 278 Underskrifter) om Sagens Fremme, tillader undertegnede Bestyrelse for det danske Hedeselskab sig herved at afgive efterfølgende Erklæring, der har til Forudsætning, at der ved den forestaaende Lovgivning om Jernbaneanlæg bliver vedtaget Anlæg af Statsbane Skive—Videbæk—Skern og Silkeborg—Grindsted og videre mod Sydvest.

De Egne, heromhandlede Baneanlæg eventuelt vil komme til at gennemskære, have Syd for Troldhede langt til Bane; Jorderne ere for en stor Del lave eller kunstigt vandede, saaledes at de danne et godt Grundlag for en Forbedring og Udvidelse af Agerbruget, men de mangle i afgørende Grad Mergel, hvilket vil kunne afhjælpes gennem heromhandlede Anlæg, der fører Egnen i Forbindelse med gode Mergellejer baade i Nord og Syd, saaledes at det med Sikkerhed kan ventes, at en Bane vil betegne et stort Fremskridt for Egnen, og at Banen vil faa meget at bestille.

Dertil kommer, at Banen synes at falde godt ind i de eksisterende og paatænkte Banelinier, og at der, saa vidt vides, ikke er andre Planer fremme om Afhjælpning af den i disse Egne eksisterende Jernbanemangel.

Om de i Andragendet nævnte Moser kan Selskabet udtale, at der ikke alene findes store Strækninger, der kun vente paa Mergel for at blive god Jord, men at der ogsaa findes store Arealer, der ere fortrinlig egnede til Tørveskær.

Bestyrelsen, der kun under ganske særlige Forhold tager Stilling til Jernbaneplaner, anbefaler paa det bedste, at der anlægges en Statsbane som anført uden i øvrigt at tage Stilling til Liniens Enkeltheder.

I Hedeselskabets Bestyrelse:

Lüttichau. Ludvig Schrøder. G. Lichtenberg.

6.

Til Landstinget!

Undertegnede valgte Repræsentanter for N. Omme, Vinding, Aulum og Hodsager Kommuner tillade os i al Ærbødighed at andrage det høje Landsting om at fremme det af Regeringen forelagte og af Folketinget vedtagne Lovforslag om en Jernbane fra Skern over Videbæk, N. Omme, Vinding ad Aulum til Skive.

Ved at vedtage dette Lovforslag vil den store Jernbanetrang, som findes mellem Vestbanen og Skern—Herning—Holstebro-Banen, blive afhjulpen, og denne Bane vil da blive af uvurderlig Betydning for vore Sogne, ligesom den ogsaa vil blive af stor Betydning for Sognene Nord for Holstebro—Herning-Banen, hvor der ogsaa hersker stor Jernbanetrang. — Der findes store Arealer af Heder og Moser, som egne sig fortrinlig til Opdyrkning, og som kun vente paa Banen for at kunne blive det. Vi tro, at nævnte Lovforslag, naar det bliver vedtaget, vil blive et stort nationaløkonomisk Foretagende, idet der da skabes Betingelser for, at der kan leve dobbelt saa mange Mennesker i de enkelte Sogne, som der nu kan. — Det foreliggende Lovforslag har vakt udelt Glæde og Tilfredshed blandt Egnens Befolkning, og det vil derfor vække megen stor Skuffelse, hvis Lovforslaget skulde strande, men vi nære det sikre Haab, at det høje Landsting vil se med Velvillie paa det for vor Egn saa værdifulde Lovforslag, saa det maa blive ophøjet til Lov.

N. Omme i Marts 1908.

Allerærbødigst

Paa N. Omme Sogns Vegne: Paa Vinding Sogns Vegne:

A. C. Soelberg. M. Ravnsbjerg. K. Grønbæk. P. Svendsen.

Paa Aulum-Hodsager Sogns Vegne:

P. K. Grønbæk.

7.

Til Landstinget!

Under Henvisning til det fra Holstebro Købstad til Regering og Rigsdag indsendte Andragende af Oktober 1907 tillade vi os herved i Ærbødighed at henvende os direkte til det høje Landsting angaaende Lovforslaget om en Skern—Skive-Bane.

Som det fremgaar af den Betænkning, Folketingets Jernbaneudvalg har afgivet, har et overvejende Flertal — nemlig 12 af Udvalgets 15 Medlemmer — stillet Forslag om, at Banen fra Skern føres over Videbæk, Nørre Omme og Vind til Holstebro, hvilket fuldt ud imødekommer vort ovennævnte Andragende.

Desværre blev dette Forslag, paa Grund af Ministerens absolut afvisende Holdning, taget tilbage, en Kendsgerning, som Formanden for Folketingets Jernbaneudvalg har karakteriseret som Jernbanelovforslagets „mørkeste Punkt".

Det er nemlig ubestrideligt, at hvis Forslaget i sin nuværende Skikkelse ophøjes til Lov, ville vore Nabobyer, Ringkøbing og Skive, i Kraft af denne Bane have opnaaet meget betydelige Fordele paa Holstebros Bekostning, idet vort sydlige Opland (Nørre Omme) føres til Ringkøbing og vort østlige Opland (Haderup-Feldborg) til Skive, uden at der ydes Holstebro Købstad nogen som helst Erstatning.

Endvidere tillade vi os at udtale, at Spørgsmaalet om ny Jernbaneanlæg i Vestjylland, saafremt vore Ønsker imødekommes, uden Tvivl vil være løst i en overskuelig Fremtid, uden at nogen Egn eller By derved begunstiges eller forurettes. Dette vil formentlig ikke kunne siges om det foreliggende Forslag, der vil medføre, at ca. $1^1/_2$ Kv.-Mil stort Areal mellem Holstebro—Skern-Vejen og Aulum-Vildbjerg forsynes med 5 Stationer, medens det store Terrain imellem Nørre Omme, Vemb og Holstobro fremdeles vil henligge jernbanetomt.

I Betragtning af det foran anførte tillade vi os ærbødigst at andrage det høje Landsting om af Retfærdighedshensyn at genoptage Forslaget om, at Banen fra Skern føres over Videbæk, Nørre Omme og Vind til Holstebro.

Holstebro Byraad, April 1908.

(Underskrifter).

8.

Til Landstingets Jernbaneudvalg.

Undertegnede Repræsentanter for Sognene i den lige Retning mellem Videbæk og Feldborg tillade sig ærbødigst at andrage Udvalget om en Forandring af Retningslinien for den foreslaaede Skive—Skern-Bane overensstemmende med de Ønsker, vi fremsatte i Marts 1907 og i Januar d. A. for Udvalget i Folketinget, og som gik ud paa, at Skive—Skern-Banens Krydsningspunkt mod Holstebro—Herning-Banen blev ved Vildbjerg Station i Stedet for ved Aulum, ved hvilken Forandring Banen bliver mere lige, kortere og følgelig mere betydningsfuld som gennemgaaende Trafikbane for Salling og Mors i Retning efter Esbjerg. Ogsaa Lokaltrafikken vil med denne Linie blive fuldt saa stor, da Sognene i denne Retning nemlig Ørre, Sinding, Vildbjerg, Nøvling, Timring og Vorgod ere nok saa tæt befolkede som de Sogne, Banen efter Regeringsforslaget berører, og det kan tillige fremhæves, at der midt mellem Videbæk og Vildbjerg i Skellet mellem Vorgod, Timring og Snejbjerg Sogne ligger en 2—300 Td. Land stor Mose, kaldet „Kirsebærmosen", hvis Overflødighed af ypperlige Tørv lettere kunde komme mere brændselsfattige Egne til gode, naar der var Station i Nærheden.

Fra Forkæmperne for Banen, som den er foreslaaet og nu vedtagen i Folketinget, lyder jo en stærk Fremhævelse af Nørre-Omme, og vi benægte ikke, at dette Sogn og i det hele Egnen mellem Ringkøbing og Holstebro have Krav paa Baneanlæg, men vi tro ikke, at Trangen i denne Egn paa naturlig og sund Maade afhjælpes ved Skive—Skern-Banens store Sving i Vest ud i Nørre-Omme, men snarere, som foreslaaet af et Mindretal i Folketingets Udvalg ved Anlæget af en lokal Bane mellem de nævnte Købstæder, som derved ogsaa ligestilles mere end efter det foreliggende Forslag, og Skive—Skern-Banens Betydning som gennemgaaende Bane vil i alle Tilfælde formindskes ved saa stor en Omvej. I Referatet af Landstingets Forhandlinger ved Jernbanelovforslagets første Behandling se vi, at flere Medlemmer have udtalt Betænkeligheder ved Skive—Skern-Banen, som den er foreslaaet, og vi bede derfor det høje Udvalg tage vort Andragende om Retningens Forandring under nøje og velvillig Overvejelse; kan dette ikke finde fornøden Tilslutningen, vilde Egnen, vi repræsentere, foretrække, at Jernbanekommissionens Forslag, der kun gik ud paa Anlæget af en Bane fra Skern til Videbæk, blev vedtaget fremfor det nu foreliggende; derved vilde Begyndelsen dog være gjort til Jernbaneanlæg ud i det tomme Rum Nord for Skern, og vi tro, at Udviklingen i de kommende Aar vil vise, at Banen bedst føres videre i den af os ønskede Retning.

P. T. Vildbjerg, den 4. April 1908.

J. Clausager.
Sogneraadsformand i Sinding.

Lars Korshøj.
Sogneraadsformand i Vildbjerg-Nøvling.

(Underskrifter).

9.

Idet undertegnede Kommunalraad og Tølløse Jernbaneudvalg andrage den høje Regering og Rigsdag om at lade den projekterede midtsjællandske Jernbane gaa fra Ringsted over Merløse og Tølløse til Frederikssund, tillade vi os at fremdrage de væsentlige store Fordele, denne Retning vil have fremfor Retningen over Hvalsø.

Fra Ringsted over Merløse til Tølløse vil Banen gaa igennem et rigt Opland og vil danne en naturlig Parallelbane til Sorø—Vedde Banen. En Bane fra Ringsted til Hvalsø vil derimod gaa gennem et mindre godt Opland og vil komme saa nær paa Vestbanen, at Banens Værdi for Beboerne bliver ret illusorisk.

Ved at lægge Banen over Tølløse undgaas det at danne et nyt Knudepunkt, idet Tølløse jo allerede er Knudepunkt (Høng—Tølløse Banen).

Ved at lægge Banen over Tølløse spares betydelige Summer, som ellers vilde medgaa til Udvidelse af Hvalsø Station, idet Tølløse Station ved sit store Baneterrain ser sig i Stand til at optage denne ny Bane uden Udvidelse.

Ved at lægge Banen over Tølløse vil Godstrafikken paa Vestbanen kunne lettes ganske betydeligt ved Benyttelse af Høng—Tølløse Banen.

Ved at lægge Banen over Tølløse imødekommer man i nogen Grad Holbæks Krav om ved ny Baneanlæg ikke at komme for langt fra Trafikcentrerne.

Og endelig undgaas det ved at lægge Banen over Tølløse at ødelægge nogen Handelsplads, idet Tølløse som Handelsplads ved Høng—Tølløse Banens Anlæg har faaet det Knæk, den overhovedet kan faa.

Idet vi fremsende dette vort Andragende, tillade vi os at henvise til nedenstaaende Erklæringer fra Holbæk Byraad og fra Høng—Tølløse Banens Bestyrelse.

Tølløse, i Marts 1908.

(Underskrifter).

Holbæk Byraad har indgivet Andragende og Projekt til en Jernbane fra Holbæk til et Punkt paa Hornsherredsbanen i Lighed med en Sidelinie, der er paatænkt til Roskilde.

Dette er sket for at bevare Holbæks fra gammel Tid betydelige Opland i Hornsherreds vestlige Del, og vi maa først og fremmest fastholde dette Andragende.

Men mener Lovgivningsmagten ikke at kunne give vort nævnte Andragende sin Tilslutning, anse vi Hornsherreds Længdebane ført over Tølløse Station for i nogen Grad tjenlig til Bevarelsen af vort nævnte Opland i Hornsherred, og maa da anbefale, at Hornsherreds Længdebanen føres over Tølløse Station i Stedet for over Hvalsø.

Holbæk, den 21. Februar 1908.

(Underskrifter).

Udskrift af Høng—Tølløse Banens Repræsentantskabs Forhandlingsprotokol for den 31. Januar 1908, Kl. 11 Fmd.

— —

Repræsentantskabet for Høng—Tølløse Jernbane udtaler paa given Foranledning, at det maa anse Hornsherred Banens Tilknytning ved Tølløse for i alle Maader heldigere end ved Hvalsø, og forudsætter at opnaa Indflydelse paa Spørgsmaalet om Baneliniens Fortsættelse sydpaa til Ringsted.

(Underskrifter).

10.

Til Landstingets Jernbaneudvalg.

Undertegnede Bestyrelse for A/S Slangerupbanen andrager herved gennem det nedsatte Jernbaneudvalg det høje Landsting om, at der paa Jernbaneforslaget maa blive genindsat:

„En Jernbane (uden Statstilskud) fra Slangerup til et Punkt paa Frederiksværkbanen“,

for hvilket Forslag der blev afgivet 38 Stemmer i Folketinget.

Da Slangerupbanen blev anlagt, blev den Mulighed aldeles ikke tagen med i Betragtning, at der kunde blive anlagt en Statsbane fra Frederikssund over Slangerup til Hillerød. Havde man tænkt sig en saadan Mulighed, var Slangerupbanen ikke blevet anlagt. Jernbanekommissionen har da heller ikke anbefalet denne Bane. Der behøves kun et Øjekast paa vedlagte Kort, paa hvilket den foreslaaede nye Statsbane saavel som Slangerupbanens projekterede Fortsættelse og den vedtagne Hundestedbane er afsat, for at se, at den nye Statsbane fratager Slangerupbanen ikke saa lidt af dens naturlige Opland, og at der fra hvert Punkt paa den nye Statsbane kun er kort Afstand til allerede bestaaende Baner. Det tilkommer imidlertid ikke Slangerupbanen at udtale sig nærmere om den foreslaaede nye Statsbane og navnlig om, hvorvidt den kan begrundes paa Transitgods. Men naar man endog som Motiv til at nægte Slangerupbanens Fortsættelse har faaet gjort gældende, at dette skulde stride imod Statsbanernes Interesse, da forekommer det unægtelig undertegnede Bestyrelse, at den maa have Ret til at udtale, at det tilsigtede synes en haard Uret imod den uden nogen Støtte fra det offentlige og til stor Opkomst for udstrakte Egne anlagte Slangerupbane. En Adgang til Banens Forlængelse synes dog i alt Fald rimelig og retfærdig og ikke stridende imod virkelig berettigede Interesser.

Idet man iøvrigt henviser til, hvad man har udtalt i Henvendelsen til Folketinget, skal man tilføje, at da den fra anden Side fremkomne Plan om at føre Statsbanen fra Frederikssund over Skævinge til Hillerød ikke har fundet Tilslutning, ønsker Slangerupbanen nu, at dens Fortsættelse skal udmunde etsteds i Nærheden af Stationen Ølsted eller her imellem og Frederiksværk, hvorved der ogsaa i det almenes Interesse aabnes en Mulighed for en direkte, hurtig Forbindelse mellem Frederiksværk og Hundested og København uden Omladning af Gods i Hillerød.

Efter indhentede Oplysninger nære Slangerupbanens Betyrelse den Tro, at naar Banen til Hundested gennemføres og kommer i direkte Forbindelse (uden Omladning af Fisk i Hillerød) med København og derigennem ogsaa det sydlige Udland, vil Hundested med sin selv i strenge Vintre isfri Havn næstefter Skagen blive Kattegattets største Fiskerihavn og det ikke alene for danske Fiskere. Det skyldes bevislig ene og alene Slangerupbanens Plan om Forlængelse over Frederiksværk til Hundested, at der paa Jernbaneloven i Folketinget er indsat en Bane fra Frederiksværk til Hundested. Tillader den nye Jernbanelov ikke Slangerupbanens Forlængelse, er en direkte Forbindelse som nævnt paa Forhaand udelukket for en lang Aarrække, hvorved skal tilføjes, at det selv med halvt Statstilskud vil være yderst vanskeligt at gennemføre Hundestedbanen, og at man ved at afskære Muligheden af Slangerupbanens

Forlængelse ogsaa paa Forhaand afskærer Muligheden af pekuniær Støtte fra denne til Hundestedbanen, hvorom der dog tænkelig kunde blive Tale under visse Forudsætninger. Naar henses til andre gennemførte Baner, og Baner som nu skulle gennemføres, synes det underligt netop imod Slangerupbanens Fortsættelse at anføre Hensyn til Statsbanerne. Hvad angaar Frederiksværkbanen synes Hensynet til den heller ikke under de foreliggende Omstændigheder at kunne motivere en Nægtelse af Slangerupbanens Andragende. Frederiksværkbanens Interesser berøres kun, for saa vidt angaar de Personer og det Gods, der nu fra Frederiksværk og Strækningen til Ølsted befordres til København via Hillerød. Frederiksværkbanen har intet berettiget Krav paa at tages forlods i Betragtning, naar Sagen drejer sig om Fiskebefordring fra Hundested, thi det skyldes bevislig aldeles udelukkende Slangerupbanens i Januar 1907 indsendte Andragende om Forlængelse til Hundested, at Frederiksværkbanen, opgivende sin tidligere Modstand, har andraget om en Bane fra Frederiksværk til Hundested, og det i omtrent sidste Øjeblik.

Bestyrelsen er til enhver Tid rede til at afgive mundtlig Forklaring i det ærede Udvalg.

Den 22. Marts 1908.

Ærbødigst

Bestyrelsen for A/S Slangerupbanen.

(Underskrifter).

11.

Af de Meddelelser, som vi have modtaget fra det om en Jernbane fra Holbæk til Ringsted, eventuelt Holbæk—Vedde, nedsatte Udvalg, have vi faaet det Indtryk, at det hidtil ikke er lykkedes at vinde det høje Jernbaneudvalg for nævnte Baneanlæg, og da vi tænke os den Mulighed, at Lovgivningsmagtens Arbejde med Jernbanespørgsmaalene snart vil resultere i Vedtagelsen af en Lov om Jernbaner, anse vi det som en uafviselig Pligt for os, paa hvem Ansvaret for Jernbanespørgsmaalets Løsning for denne Egns Vedkommende for Tiden hviler, at rette en indtrængende Henvendelse til det høje Jernbaneudvalg for at paavise, at en Bane efter en af de nævnte Planer har større saglig Berettigelse end nogen anden af de i Holbæk Amt projekterede Baner og tillige hviler paa det Retfærdighedshensyn, som Oplandet og Holbæk By efter vor Mening have berettiget Krav paa.

Ved Anlæget af Høng—Tølløse-Banen blev der intet Hensyn taget til det Opland, som vort Baneprojekt angaar, og Erhvervene i Holbæk By led en Del Skade derved, at noget af Byens hidtilværende Forretningsomraade blev ledet i en anden Retning. Sorø By, hvis Næringsliv ogsaa truedes ved Høng—Tølløse-Banen, fik i den Anledning Sorø—Vedde-Banen, medens der intet Hensyn blev taget til Holbæk. Noget lignende gælder den projekterede Frederikssund—Ringsted-Bane, der vil gennemskære Hornsherred. Uagtet Holbæk lige saa vel som Roskilde her har sit Opland, synes der ikke at herske Tvivl om, at en Sidebane til Roskilde vil blive optaget i Loven om de ny Jernbaner, medens der ikke synes at blive taget Hensyn til Andragendet herfra om en Sidebane til Holbæk. Det forekommer os, at man i saa Tilfælde har nægtet Holbæk, hvad man indrømmer andre Købstæder.

De nu projekterede ny Baner: Hørve-Værslev og Svinninge—Vedde tager heller intet Hensyn til vor Egn. Tværtimod! Hvis disse Anlæg foretrækkes, ville de isolere os paa en saadan Maade, at vi for bestandig afskæres fra at faa en Bane, der ligger naturligt for Oplandet, og for Holbæk Bys Vedkommende vil de virke som rene Rovbaner.

Vi bede derfor det høje Udvalg om at tage Hensyn til dette Forhold. Her staa betydelige Interesser i Fare. Interesser, der have den Berettigelse, som den historiske Udvikling har skabt, og som hvile paa det bestaaende Erhvervsliv. Vi bede om, at disse Interesser maa blive skaanede, og at de store Interesser, som ere fælles for det meget betydelige Opland, maa blive imødekomne med en Baneforbindelse med Holbæk.

Holbæk By med sin Havn er faktisk det Centrum for Oplandet, som der er gjort Rede for i Andragendet af 28. Februar 1907. Det forekommer os derfor unaturligt at lægge en Ring af Jernbaner med Endestationer ved Landsbyer, uden om og uden direkte Forbindelse med Havnen, der allerede er Stapelplads for hele det omliggende Opland. Den Omstændighed, at man ad Isefjorden fører de store Forbrugsartikler 4 - 5 Mil ind i Oplandet, gør det indlysende, at Holbæk i allerbedste Forstand egner sig som Udgangspunkt for Oplandsbaner; det maa være et samfundsøkonomisk Tab ikke at føre Banerne fra denne Egn direkte til dette Punkt.

Vi ønske ikke at argumentere imod Projekterne Hørve—Værslev eller Svinninge—Vedde, men for at værge de Interesser, som det uafviselig er vor Pligt at varetage, maa vi tillade os at pege paa, at der langt fra knytter sig saa store Interesser til disse Projekter som til det her fra fremsendte. Der er ingen bestaaende Interesser, som lide Afbræk. De Forbaabninger om ny Muligheder, der knyttes hertil, ville blive skuffede, thi disse Baners Betydning kan kun blive ringe, eftersom Omsætningen af Hovedartiklerne Smør, Flæsk, Majs og Foderstoffer væsentligst foregaar i Retningen til og fra København og ikke med Fordel kan lægges over Svinninge eller Vedde. En Svinninge—Vedde-Linie kan tage sig meget smukt ud paa et Kort; men en Undersøgelse af de lokale Forhold vil snart vise, at Varebevægelsen følger Linier, der gaa over de centrale Punkter, som Byerne ere i Retning af København.

Som Forbindelsesbane kan Anlæg efter disse Projekter heller ikke faa nævneværdig Betydning, da det indbyrdes Samkvem mellem de Egne, man tænker at forbinde, er overordentlig ringe (Befolkningen i Odsherred og omkring Svinninge har meget faa Forbindelser og Tilknytningpunkter til Egnen Mørkøv—Vedde), og saaledes vil det sandsynligvis vedblive at være. Befolkningen søger Stationspladserne hver paa sin Egn og drages til Byerne, hvor Hovedorganerne for det offentlige Liv (Administrationerne) have deres Sæde.

At dette i fuldt Maal gælder for det Opland, der samler sig om Holbæk, har har man et uomstødeligt Bevis for, naar man ser, hvad Trafik der foregaar mellem Byen og Stationerne i dens Opland i Tudse Herred. I Driftsaaret 1906—07 er der solgt

	Antal Rejsende i alt:	Heraf Rejsende til Holbæk:
Fra Regstrup Station.....	22,038	13,204
— Knabstrup —	16,370	7,681
— Mørkøv —	25,351	10,819
— Maarsø —	9,373	6,690
— Gislinge —	8,325	5,187
— Sandby —	7,533	5,612
— Svinninge —	14,196	7,203
	103,186	56,396

Det er utvivlsomt, at et lignende Forhold vilde gøre sig gældende ved en Bane gennem det mod Syd liggende Merløse Herred.

Som Forbindelsesbane med de fjernere liggende Egne synes disse Baner at være uden nævneværdig Betydning. Antallet af Rejsende for Fyn og Jylland fra de Egne, her er Tale om, er kun meget ringe, sikkert ikke ud over en Passager daglig i Gennemsnit, og af disse faa rejser en forholdsvis stor Del over Kalundborg, saa at de med den nuværende Toggang have Forbindelse med Jylland over Holbæk. At dette sidste forholder sig rigtigt, fremgaar af, at af de i Driftsaaret 1906—07 solgte Billetter til Jylland ere ca. 36,40 pCt. gaaede over Kalundborg. Desuden standse Iltogene som bekendt nu ved Roskilde, Tølløse, Holbæk og Jyderup; det er da lidet tænkeligt, at de tillige skulde standse ved Mørkøv og Værslev, og saa bliver saadanne Tværbaner uden nogen som helst Betydning som Forbindelsesbane.

Vi paastaa ingenlunde, at en Bane efter vor Projekt har stor Betydning som Forbindelsesbane for rejsende til eller fra fjernere Egne (det kan en Privatbane vel som Regel ikke faa). Disse rejsende komme hurtigst og mest sikkert frem fra den nærmeste Statsbanestation ad Statsbanelinierne, hvor Toggangen er indrettet med den gennemgaaende Trafik for Øje, men den store Persontrafik ved Holbæk Station, der for Driftsaaret 1906—07 var 95,655 rejsende, beviser dog, at en Bane efter vor Projekt i langt højere Grad vil virke som Forbindelsesbane for det indbyrdes Samkvem

Vi nære imidlertid ingen Ønsker i Retning af at hindre andre Baneprojekter, men anmode indtrængende om, at vore Interesser ikke maa blive tilsidesatte af Hensyn til andre Egne eller andre Byers Interesser, ej heller af mulige Ønsker i Retning af at hindre et Baneanlæg efter vor Plan.

Holbæk Byraad, i Januar 1908.

(Underskrifter).

Sdr. Jernløse-Søstrup Sogneraad, i Januar 1908.

(Underskrifter).

Ondløse-Søndersted Sogneraad, i Januar 1908.

(Underskrifter).

Asmindrup-Grandløse Sogneraad, i Januar 1908.

(Underskrifter).

Uggerløse Sogneraad, i Januar 1908.

(Underskrifter).

Nr. Jernløse-Kvandløse Sogneraad, i Januar 1908.

(Underskrift).

12.

Hasle Byraad.

Den 4. April 1908.

Til Landstingets Jernbaneudvalg.

I Anledning af den Jernbane, der paatænkes anlagt over Nordlandet paa Bornholm, har undertegnede Hasle Byraad fra Sagens første Fremkomst protesteret mod, at Banen føres fra Rønne over Nyker, Klemensker og derfra videre Nord paa til Allinge, idet et saadant Anlæg vilde virke i høj Grad til Skade for Hasle By, da det ikke alene vilde berøve Byen dens naturlige Opland, men ogsaa forringe Trafikken paa Byens Havn meget betydeligt. Vi have i Skrivelse af 13. November 1905 henvendt os til den af Rigsdagen nedsatte Jernbanekommission og i Skrivelse af 6. Marts f. A. til Folketingets Jernbaneudvalg og have i disse Skrivelser udviklet Grundene til, at Jernbaneanlæget, som det er forelagt Rigsdagen, vil blive til Skade for Hasle, og tillade vi os at henvise til Indholdet af disse tvende Skrivelser, hvoraf vi vedlægge Genparter. — For at modarbejde disse for Hasle By skadelige Følger have vi gentagende anført, at Banen over Bornholms Nordland bør føres fra Rønne over Nyker til Hasle og derfra videre over Klemensker, og anse vi det for utvivlsomt, at Rentabiliteten af Banen vil forøges betydeligt ved, at den føres om ad Hasle, da derved ikke alene denne By paa 12 à 1,300 Mennesker, men ogsaa en stor Del af det Nord for Hasle liggende Rutsker Sogn vil blive inddraget under Banens Opland. Vi have derhos i Skrivelse af 26. Marts f. A., hvoraf ligeledes Genpart medfølger, vedtaget at tegne en Garanti paa 50,000 Kr., for saa vidt den paatænkte Banelinie over Nordlandet føres fra Nyker om ad Hasle og derfra til Klemenker. Idet vi vedlægge et Kort over Bornholm, hvorpaa Banelinien, som vi ønske den, er afsat, anmode vi indtrængende det højtærede Udvalg om ikke at tillade, at Statens Midler anvendes til en Jernbane over Bornholms Nordland, medmindre den føres fra Rønne, Nyker om ad Hasle og derfra videre Nord paa.

J. Møller. S. Thomsen. A. C. Kuhre.

J. Julius Andersen. A. Petersen. Andreas Jørgensen.

Th. Kofoed.

Bilag 1.

Afskrift.

Hasle Byraad.

Den 26. Marts 1907.

Til Folketingets Jernbaneudvalg.

I Forbindelse med Skrivelse herfra af 6. d. M. tillader jeg mig herved at meddele, at Byraadet i sit ekstraordinære Møde den 23. d. M. vedtog at udtale, at Kommunen vil være villig til at tegne en Garantisum paa 50,000 Kr., for saa vidt den paatænkte Banelinie over Nordlandet paa Bornholm bliver ført fra Nyker om ad Hasle og derfra til Klemens Kirke.

P. B. V.

V. Baller.

Afskriftens Rigtighed bekræftes.

Borgmesterkontoret i Hasle, den 4. April 1908.

V. Baller.

Bilag 2.

Afskrift.

Hasle Byraad.

Den 13. November 1905.

Til den af den danske Rigsdag nedsatte Jernbanekommission.

I Anledning af, at der paatænkes anlagt en Jernbane over Nordlandet paa Bornholm udgaaende fra Rønne over Nyker, Klemensker, Rø og til Allinge, tillader undertegnede Hasle Byraad sig herved at henvende sig til den ærede Kommission, da bemeldte Baneanlæg i høj Grad vil skade Byens Interesser. Saavel Nyker som Klemensker ligge kun een Mil fra Hasle, og Stationer i Nyker og Klemensker, hvor der snart vil opstaa Stationsbyer, vil utvivlsomt drage Hasles nuværende Opland til sig og derved skade Byen, særlig dens handlende og Haandværkere. Den By, der vil høste Fordel af Banen, bliver Rønne, hvorfra Banen skal udgaa, og betegnende er det, at Rønne Havn og det i Rønne hjemmehørende Dampskibsselskab, der daglig har Forbindelse med København, har tegnet betydelige Garantisummer for Banens Anlæg. Men ikke blot ved at berøves sit nuhavende Opland vil Hasle By blive skadet; thi

Banen vil bevirke, at det østbornholmske Dampskibsselskab, der nu et Par Gange ugentlig anløber Kystbyerne Hasle, Allinge, Gudhjem, Svaneke og Neksø, vil miste megen Gods- og Persontrafik, og skulde dette Selskab blive tvunget til at ophøre med at sejle, bliver dette Tab for Hasle, dels fordi Byen i saa Fald ikke længere kan forsynes med Varer ad Søvejen, dels fordi Byens Havn vilde tabe en betydelig Indtægt.

Hasle Byraad maa derfor indtrængende anmode den ærede Kommission om at tage under Overvejelse, om den ikke skønner, at Anlæget af den projekterede Bane vil skade Hasle, Allinge, Sandvig, Gudhjem og Svaneke saa meget, at den ikke vil anbefale, at der gives Konsession paa Anlæget, idet derved en stor Del af disse Byers Kunder ville blive dragne til Rønne.

Skulde den ærede Kommission uagtet foranstaaende formene, at Banens Anlæg bør bevilges, turde Byraadet i saa Tilfælde andrage om, at Konsessionen kun anbefales til Meddelelse paa Vilkaar, at Banen lægges fra Rønne over Hasle gennem Rutsker Sogn til Allinge, hvorved den Skade, Banen vil tilføje Hasle, for en Del vil forringes, og er Byraadet for dette Tilfælde rede til at deltage i Omkostningerne ved Baneanlæget.

P. B. V.

V. Baller.

Afskriftens Rigtighed bekræftes.

Borgmesterkontoret i Hasle, den 4. April 1908.

V. Baller.

Bilag 3.

Afskrift.

Hasle Byraad.

Den 6. Marts 1907.

Til Folketingets Jernbaneudvalg.

Undertegnede Byraad for Hasle Købstad tillader sig herved at henvende sig til det højtærede Udvalg i Anledning af det til Udvalget indgivne Andragende om Koncession paa Anlæget af en Bane fra Rønne over Klemens Kirke til Allinge med ærbødig Anmodning om, at den ønskede Koncession ikke maa blive meddelt, medmindre det gøres til et Vilkaar, at Banen føres fra Rønne over Nyker til Hasle og derfra over Klemens Kirke til Allinge, idet Banen, som den nu er projekteret, vil blive anlagt ca. 1 Mil fra Hasle og blive til den største Skade for denne By. Vi skulle i saa Henseende tillade os at paapege, at en stor Del af Byens naturlige Opland vil blive den berøvet, at Værdierne i Byen ville blive forringede og særlig, at vor Havn vil komme til at lide ved et saadant Baneanlæg, idet en stor Del af det Gods, der er blevet ind- og udført over Hasle Havn, vil blive forsendt med Banen ind og ud over Rønne, og vil det blive denne By, der paa Bekostning af Hasle i første Række vil drage Fordel af Jernbaneanlæget. Endnu skulle vi kun bemærke, at det østbornholmske Dampskibsselskab, der hidtil har besørget Ind- og Udførselen af Varer over Havnen, sandsynligvis vil blive nødsaget til at holde op med at sejle.

Vi henvendte os under 11. f. M. til „det bornholmske Jernbaneudvalg“ med Anmodning om, at Banen maatte blive ført fra Rønne over Nyker til Hasle og derfra videre, og tilbød at tegne en efter Byens Størrelse forholdsvis Andel i Garantisummen, men modtog det i hosfølgende Skrivelse af 20. f. M. indeholdte Afslag paa enhver Forhandling.

Under Henvisning til foranstaaende og til, at et langt større Antal af Nordlandets Beboere vil drage Fordel af Banen, naar denne, som af os foreslaaet, kommer til at berøre Hasle, tillade vi os at rette en indtrængende Anmodning til det højtærede Udvalg om, at dette ikke vil samtykke i, at der gives Koncession paa Anlæget af en Bane over Nordlandet paa Bornholm eller bevilge Penge af Statens Midler i dette Øjemed, medmindre Banen bliver ført fra Rønne over Nyker til Hasle og derfra over Klemens Kirke videre Nord paa.

P. B. V.

V. Baller.

Afskriftens Rigtighed bekræftes.

Borgmesterkontoret i Hasle, den 4. April 1908.

V. Baller.

13.

Idet man fremsender hoslagte Adresse underskreven af saa godt som samtlige skatteydende Borgere i Svaneke, skal hertil føjes Byraadets ærbødige og indtrængende Andragende til det høje Landsting om at optage Forslaget om en Jernbane fra Østermarie til Svaneke, der i Folketinget blev forkastet med 47 Stemmer mod 47.

Saafremt den af Folketinget vedtagne Jernbane fra Almindingen over Østermarie til Gudhjem gennemføres, vil Svaneke være bragt i en saare uheldig Stilling. Svanekes Opland strækker sig mod Vest omtrent til Almindingen.

Den nævnte Bane vil altsaa for største Delen komme til at løbe gennem Svanekes Opland.

En Paavisning af, hvilken skadelig Indvirkning dette vil have for Næringslivet i Svaneke, er ufornødent, derimod skal man tillade sig at pege paa de deraf flydende Konsekvenser for Byens Havnetrafik.

Det kan anses for sikkert, at alt, hvad der kan hjemføres vognladningsvis, fra den Dag Gudhjembanen træder i Virksomhed, vil blive indført over Rønne Havn for hele den Strækning, der bliver denne Banes Opland.

Det Tab, der paa denne Maade vil blive tilført Svaneke Havn, er af Havneudvalget anslaaet til henimod Halvdelen af Havneindtægterne.

Under disse Forhold vil Havnen ikke kunne forrente de Laan, der hvile paa den, og dette er saa meget beklageligere, som der netop i indeværende Regnskabsaar er anvendt ca. 125,000 Kr. til Forbedring af Besejlingsforholdene.

De Forventninger, man har knyttet til denne Foranstaltning, der er truffen for at lette og fremme Havnens Trafik og for at kunne optage Konkurrencen med Øens andre Trafikhavne, ville ikke blot blive tilintetgjorte, men der vil blive paaført Kommunen en hidtil ukendt Byrde til Forrentning af Havnelaan, som Havnekassen under de ændrede Trafikforhold ikke — som hidtil — selv vil kunne bære.

Idet man hermed mener at have ført Bevis for, at den af Folketinget vedtagne bornholmske Østbane paa det alvorligste vil true Svaneke Bys Eksistens, skal man tillade sig at paapege nogle af de positive Fordele, en Bane til Svaneke vil byde Byen og dens nærmeste Omegn.

Fra Svaneke Havn drives et meget betydeligt Fiskeri, og ca. $^1/_4$ Mil Nord og Syd for Byen ligger Bornholms to største Fiskerlejer, Listed og Aarsdale, ligesom Fisketransporten fra Christiansø foregaar over Svaneke, med hvilken Øen staar i Postforbindelse.

Da Havnen ikke har daglig Dampskibsforbindelse med København, foregaar den overvejende Del af denne Fisketransport over Rønne.

Ved en Jernbaneforbindelse vilde der for denne Transport vindes baade Tid og Penge.

Behandlingen af Sommerens og Efteraarets store Masser af Sild kan som Regel ikke tilendebringes saa betids, at hele Beholdningen kan ekspederes til første Transport, Resten maa saa ligge en Dag over, hvorved Varen forringes meget betydeligt.

Den Vinding paa ca. et Par Timer, som en Jernbaneforbindelse fra Svaneke til Rønne vil byde, kunde paa denne Maade tilføre Byens og Egnens store Fiskerbefolkning en følelig og haardt fornøden Indtægtsforøgelse.

Foruden at der ogsaa vilde kunne paapeges adskillige andre Fordele, en Jernbane Svaneke—Østermarie vilde kunne byde Byen og dens Opland, skal man tillade sig at henlede Opmærksomheden paa, at Svaneke allerede i 1902 — førend nogen af de andre bornholmske Kommuner — har indgivet Andragende til Regering og Rigsdag om en Jernbane fra Almindingen over Østermarie til Svaneke.

Svaneke Byraad sætter derfor sin Lid til, at det høje Landsting med Velvillie vil optage dette vort ærbødige Andragende om ikke at blive udelukket fra en Forbindelse med de øvrige bornholmske Jernbaneanlæg.

Svaneke Byraad, den 18. Marts 1908.

(Underskrifter).

Bilag 1.

Medfølgende Adresse, der er forsynet med Underskrift af saa godt som samtlige skatteydende Borgere i Kommunen, tilstilles herved det ærede Byraad til Anbefaling og videre Besørgelse.

Svaneke, den 15. Marts 1908.

Paa Underskrivernes Vegne.

J. Skrøder. A. Gram. J. Chr. Hansen.

Til Byraadet i Svaneke.

Bilag 2.

Undertegnede Borgere i Svaneke tillade sig herved at rette en indtrængende Anmodning til det høje Landsting om at ophæve den Uret, der er begaaet mod Svanneke Købstad ved Folketingeis Vedtagelse af Jernbanen fra Almindingen over Østermarie til Gudhjem, uden at man har fundet sig beføjet til at imødekomme Svaneke Byraads Andragende om en Sidebane fra Østermarie til Svaneke, endskønt det maa staa klart for alle, at den vedtagne Jernbane vil paaføre Svaneke By og Havn saa stor Skade, at dens Eksistens som Købstad er alvorligt truet.

Vi ere uden al Forstaaelse af, at en Jernbanelinie Østermarie—Gudhjem byder nogen som helst Fordel for — eller afhjælper større Savn end en Linie Østermarie—Svaneke. Vejlængden er den samme, men Terrainforholdene heldigere for en Bane til Svaneke, og tilmed frembyder denne Linie den Fordel for Trafiken, at Banen vil kunne føres ned til Svaneke Havn, hvilket for Gudhjems Vedkommende maa betragtes som en Umulighed.

Vi kunne ikke se nogen sund Mening i, at et Fiskerleje paa denne Maade skal have Fortrinet fremfor en Købstad, og vi staa undrende overfor det Argument, at Staten har Raad til at yde Tilskud til en Bane til Gudhjem, men ikke til Svaneke til Trods for, at det er paavist, at den vedtagne Jernbane til Gudhjem vil afskære Halvdelen af Svanekes Opland til Fordel for Rønne og vil forringe Byens Havneindtægter til henimod Halvdelen af, hvad de nu udgøre, hvorved der vil blive paaført Kommunen en betydelig Byrde til Forrentning af Havnelaan samtidig med, at Forretningslivet i høj Grad indskrænkes og hemmes, og Borgernes Skatteevne derved forringes.

Vi tillade os derfor saa indstændigt som muligt at andrage det høje Landsting om at optage Forslaget om en Jernbane fra Østermarie til Svaneke.

(Underskrifter).

14.

Undertegnede Beboere af Fiskerlejet Listed, Ibsker Sogn, tillade sig herved at andrage det høje Landsting om at optage Forslaget om en Jernbane fra Østermarie til Svaneke, der vil have stor Betydning for Transporten af vore Fisk.

(Underskrifter.)

15.

Undertegnede Beboere af Østermarie Sogn, der anse Sognets Interesser bedre tjente ved en Jernbaneforbindelse Almindingen—Østermarie—Svaneke med Havnebane end ved en Bane over Østermarie til Gudhjem, tillade sig herved at andrage det høje Landsting om at ændre det af Folketinget vedtagne Forslag saaledes, at Gudhjem eventuelt faar sin Jernbaneforbindelse over Rø, medens Almindingsbanen forlænges over Østermarie til Svaneke.

(Underskrifter.)

16.

Udvalget
for
en Jernbane fra Odense til Middelfart med Sidebane til Bogense.

Den 22. Januar 1907.

Til Regering og Rigsdag!

Den 24. Oktober f. A. fremsendte Udvalget til den høje Regering et Andragende om en Jernbane fra Odense til Middelfart med Sidebane til Bogense, bilagt med et Andragende fra Middelfart Byraad af 26. s. M., og ved Skrivelse af 17. November f. A. tillod man sig at henlede den høje Rigsdags Opmærksomhed paa disse Andragender.

Der er herefter afholdt talrige Møder paa Egnen for at søge Spørgsmaalet løst i saa nøje Overensstemmelse med Befolkningens Interesser og Ønsker som muligt, og paa Grundlag af den stærke Stemning, som har givet sig til Kende paa disse Møder og tillige ved de sidst afholdte Sogneraadsvalg, har en sluttet Kæde af Landkommuner fra Odense til Middelfart med Tilslutning af Bogense og Middelfart Købstæder og forventet Tilslutning af Odense Købstad, som har stillet en passende Aktietegning i Udsigt, samlet sig om den Banelinie, som i Hovedtrækkene er vist paa det vedlagte Rids.

Banen vil faa en Længde af ca. 6 Mil for Hovedbanens Vedkommende og henimod 2 Mil for Sidebanens Vedkommende, og afset fra Odense, som vil blive betjent af alle Baner i Nordvestfyn, vil Banen komme til at betjene 12 Landkommuner og 2 Købstadkommuner med en Befolkning af over 26,000 Mennesker.

Paa Ridset ere de Kommuner, som hidtil helt ud have sluttet sig til og ere medtagne i Udvalgets Plan, betegnede med blaa Farve, medens de Kommuner, som ikke hidtil ere medtagne i Planen, ere betegnede med rød Farve.

Veflinge Kommune er paa Ridset skraveret med blaat.

Forholdet er nemlig for denne Kommunes Vedkommende det, at Kommunen vil blive betjent af den paa Ridset viste Bane, og at private i Kommunen have anmeldt en Aktietegning til Banen paa 33,000 Kr., hvorhos den umiddelbart Nord for beliggende Særslev Kommune dels ved Sogneraadet og dels ved private Bidrag har tegnet 100,000 Kr.

Tillige har Veflinge Sogneraad under Betingelse af Stationens Beliggenhed anmeldt en Aktietegning paa 80,000 Kr., og vil den af Sogneraadet stillede Betingelse blive Genstand for nærmere Forhandling imellem Udvalget og de interesserede.

Fjelsted-Harndrup Kommune er paa Ridset betegnet med rødt, uagtet Forholdet er det, at denne Kommune formentlig er tilfredsstillende betjent af Udvalgets Bane, at private Bidragydere i Kommunen have anmeldt en Aktietegning fra 30,000 til 45,000 Kr., og at det paa et Møde af Sognets Beboere er enstemmig vedtaget under en nærmere angiven Forudsætning at opfordre Sogneraadet til at søge Tilslutning til Udvalgets Plan og at anmelde en Aktietegning paa mindst 80,000 Kr.

Ejby Kommune er paa Ridset, uagtet den ikke er betjent af Udvalgets Bane, betegnet med blaat, fordi Kommunen anser sin Velfærd for stærkt truet ved Jernbanekommissionens Flertalsforslag, og fordi Sogneraadet har indgivet Andragende af 12. f. M. med Tilslutning i første Række til Udvalgets tidligere Andragende.

Man har ved Udvalgets Plan ogsaa taget Hensyn til, at den af Udvalget foreslaaede Banelinie for Hovedbanens Vedkommende er væsentlig fjernere fra Nordfynske Jernbane end den af Kommissionsflertallet foreslaaede Bane.

I Modsætning til Udvalgets Forslag søger Nordfynske Bane at gennemføre den af Jernbanekommissionens Flertal anbefalede Banelinie, saaledes at Sidelinien til Bogense ikke medtages, og at Banens vestlige Endepunkt bliver Landstationen Nørre-Aaby. Nordfynske Baneselskabs Plan vilde, foruden de 2 fornævnte Landkommuner, som betingelsesvis have anmeldt Tilslutning til Udvalgets Bane, kun betjene Kommunerne Søndersø, Allesø—Næsbyhovedbroby og Nørre-Aaby—Indslev. Af disse Kommuner ere imidlertid de 2 sidstnævnte forud fuldt betjente af de hidtil værende Baner, og Søndersø Kommune, som Udvalget gerne vilde have medtaget i sin Plan, hvis Forholdene havde tilladt det, er ret godt betjent af Nordfynske Bane og er en lille Kommune med kun ca. 1,200 Beboere, som formentlig ikke kunne gøre Krav paa at hindre en Plan, som i det hele og store varetager Befolkningens Interesser. Ved Udvalgets Plan vil derhos undgaas den tilsyneladende ret ubegrundede Banebugt, som Søndersølinien vilde medføre, og som vilde forlænge Banen med ca. $^1/_2$ Mil.

I øvrigt vil Nordfynske Jernbaneselskabs Plan rimeligvis bortfalde, idet, efter hvad der hidtil foreligger, i de Kommuner, som repræsentere nævnte Banes Aktionærer, ca. 80 pCt. af Skatteyderne have indgivet Adresse til Bestyrelsen om ikke at befatte sig med Banelinien til Nørre-Aaby.

Bekostningen ved den af Udvalget foreslaaede Banes Anlæg er efter foreliggende sagkyndige Oplysninger anslaaet til højst 400,000 Kr. pr. Banemil. Denne Ansættelse er formentlig rigelig, og til Sammenligning anføres, at Nordfynske Bane kun har anslaaet Udgiften ved det af samme støttede Baneanlæg paa Egnen til 275,000 Kr. pr. Banemil.

Efter det saaledes anførte vil det af Udvalget repræsenterede Baneanlæg i alt medføre en Bekostning af højst 3,200,000 Kr.

Idet man indtil videre gaar ud fra, at der fra Statens Side vil blive ydet sædvanligt Tilskud til Ekspropriationen, ca. 50,000 Kr. pr. Banemil, og idet man derhos forudsætter, at omtrent Halvdelen af den øvrige Bekostning ved Baneanlæget, som almindeligt er, tilvejebringes ved Laan, vil der økonomisk set til den af Udvalget repræsenterede Banes Gennemførelse kræves en Aktietegning paa ca. 1,400,000 Kr.

Af dette Beløb er allerede, afset fra de fornævnte betingelsesvist anmeldte Bidrag paa mindst 160,000 Kr., af Landkommunerne samt Middelfart og Bogense Købstadkommuner tegnet 1,137,000 Kr., og man tør forvente en passende Tegning fra Odense Købstadkommune samt Assens og Odense Amtskommuner. Det maa derhos efter den overvældende Tilslutning til Udvalgets Jernbaneplan, som har givet sig til Kende i Befolkningen, paaregnes, at ethvert som helst Beløb, som er nødvendigt for Planens Gennemførelse, med Lethed vil blive tegnet.

Nordvestfyn er en af de frugtbareste og stærkest befolkede Egne i Danmark, og i en Menneskealder har Spørgsmaalet om en Jernbane til Betjening af denne Egn været stærkt oppe i Befolkningen.

Det Forslag, som er fremkommet fra Jernbanekommissionens Flertal, løser imidlertid kun Sagen til Bedste for en ganske ringe Del af Befolkningen, skader berettigede Interesser i større Omfang end det imødekommer dem og lader for en stor Del af Befolkningen ikke blot Spørgsmaalet ligge uløst, men hindrer en fremtidig tilfredsstillende Løsning af Sagen.

Udvalgets Forslag imødekommer derimod i saa stort Omfang, som det efter Omstændighederne er muligt, Befolkningens Interesser og Ønsker.

Rigtigheden heraf vil formentlig klart fremgaa af den vedlagte Befolkningsstatistik, hvoraf vil ses, at afset fra Odense en Befolkning af 23,280 Mennesker helt ud slutter sig til Udvalgets Plan, og at en Befolkning paa ca. 3,195 Mennesker betingelsesvis vil slutte sig til Planen, medens kun en Befolkning paa 3,000—7,500 Mennesker slutter sig til det Forslag, som er anbefalet af Jernbanekommissionens Flertal. Ligeledes vil det ses af Statistikken, at en Befolkning paa mindst 13,964 Mennesker,

som altsaa er langt større end den Befolkning, der kunde faa Gavn af Kommissionsflertallets Forslag, vilde lide Skade paa sin Velfærd ved den Forrykkelse af de hidtil bestaaende Forhold, som Kommissionsflertallets Forslag vilde medføre.

Man tillader sig særlig at fremhæve, at baade Middelfart og Bogense anse deres Velfærd for stærkt truet ved Jernbanekommissionens Flertalsforslag, i hvilken Henseende man nærmere henviser til de nedennævnte Bilag.

Det er Udvalget bekendt, at der overfor den Banelinie, som Udvalget er Talsmand for, særlig er fremsat de Indvendinger: at Vejlby og Asperup-Roerslev Kommuner forud ere tilstrækkeligt betjente ved Statsbanen, at Udvalgets Bane vilde konkurrere med Statsbanen, og at den vilde være til Skade for Nordfynske Banes Interesser.

Man tør hertil bemærke, at de 2 fornævnte Landkommuner, der have en Befolkning paa ca. 4,500 Mennesker og ere stærkt producerende navnlig med Hensyn til Landbrugs- og Fiskeriprodukter, ikke anse sig tilstrækkeligt betjente ved Statsbanen, hvad Sogneraadene have vist ved at tegne Bidrag til Udvalgets Banelinie paa henholdsvis 80,000 Kr. og 100,000 Kr., og at særlig for disse Kommuners og Middelfarts Vedkommende den foran i al Almindelighed fremsatte Bemærkning gælder, at Bidragene kunne ventes forhøjede saa meget, som Sagens Gennemførelse maatte nødvendiggøre, at det turde være givet, at den foreslaaede ny Jernbanelinie i Nordfyn vil tilføre Statsbanen langt større Trafik, end den maatte berøve den, samt at Hensynet til Nordfynske Jernbanes Interesser formentlig ikke bør være afgørende overfor Befolkningens Interesser.

Idet man i øvrigt tillader sig at henvise til de 2 tidligere fremsendte og nu paa ny som Bilag 2 og 3 i Uddrag hoslagte Andragender med de Ændringer, som flyde af Udvalgets Plan, hvorom som alt berørt saa godt som hele Befolkningen i Nordvestfyn har samlet sig, tør man indtrængende bede den høje Regering og Rigsdag om at imødekomme Udvalgets, paa Befolkningens Interesser og Ønsker støttede Andragende.

(Underskrifter).

Bilag I.

Udvalget
for
en Jernbane fra Odense til Middelfart med Sidebane til Bogense.

Den 29. Januar 1907.

Til Regering og Rigsdag!

I Forbindelse med Andragende af 22. ds. tillader man sig at fremsende det deri ommeldte Oversigtskort og tillige et Omtryk af den tidligere fremsendte Statistik, hvorved en enkelt mindre Ændring er foretagen. I øvrigt henvises med Hensyn til Statistikken til sidste Folketælling og Oversigtskortet.

Paa Udvalgets Vegne:

Rich. Ekeroth,
Udvalgets Formand.

Bilag til Andragende af 22. Januar 1907 fra Udvalget for en Jernbane fra Odense til Middelfart med Sidebane til Bogense.

Statistik.

A. Betjening og Aktietegning.

Den Jernbaneplan, som Udvalget for en Bane fra Odense til Middelfart med Sidebane til Bogense er Talsmand for, vil, afset fra Odense, som vil blive betjent af enhver nordvestfynsk Bane, og som har stillet en passende Aktietegning til Udvalgets Bane i Udsigt, komme til at betjene de nedennævnte Kommuner med det nedenanførte Antal Beboere:

Vejlby Kommune med	2,369	Beboere.	Aktietegning:	80,000 Kr.
Asperup-Roerslev Kommune med	2,102	—	—	100,000 —
Brenderup Kommune med	1,796	—	—	151,000 —
Fjelsted-Harndrup Kommune med	1,743	—	—	30,000 —
Haarslev Kommune med	1,831	—	—	100,000 —
Særslev Kommune med	1,340	—	—	100,000 —
Veflinge Kommune med	1,452	—	—	33,000 —
Vigerslev Kommune med	1,508	—	—	125,000 —
Korup-Ubberud Kommune med	1,652	—	—	61,000 —
Paarup Kommune med	889	—	—	15,000 —
Skovby Kommune med	1,324	—	—	50,000 —
Ore Kommune med	649	—	—	40,000 —
Middelfart Købstad med Landdistr.	5,372	—	—	150,000 —
Bogense Købstad med	2,448	—	—	100,000 —
Hovedsum..... 14 Kommuner med	26,475	Beboere.	Aktietegning:	1,135,000 Kr.
			At overføre...	1,135,000 Kr.

Overført...	1,135,000 Kr.
Hertil lægges:	
Forventet Aktietegning fra Odense Kommune og Assens og Odense Amtskommuner, antagelig mindst	400,000 —
	1,535,000 Kr.
Hvortil kommer eventuel Aktietegning fra Sogneraadene i Veflinge og Fjelsted-Harndrup Kommuner	160,000 —
	1,695,000 Kr.

Som i Andragendet anført behøves kun en Aktietegning af ca. 1,400,000 Kr. Som ligeledes i Andragendet anført kan derhos ovenstaaende Aktietegning ventes forhøjet til ethvert som helst Beløb, som er nødvendigt til Sagens Gennemførelse.

Den af Jernbanekommissionens Flertal foreslaaede Banelinie, saaledes som Nordfynske Bane søger den gennemført, betjener derimod kun 5 Kommuner med i alt 7,600 Beboere og skader berettigede Interesser for 10 Landkommuner og 2 Købstadkommuner med en Befolkning af 23,280 Beboere, hvorhos den truer Kommuner med en Befolkning af ca. 9,000—14,000 Mennesker, herunder Balslev-Ejby Kommune, paa det stærkeste i deres Velfærd.

Som nærmere anført i Andragendet slutter 2 af disse 5 Kommuner, nemlig Veflinge og Fjelsted-Harndrup, sig under nærmere angiven Betingelse eller Forudsætning til Udvalgets Bane.

B. Tilslutning.

Udvalgets Bane helt ud	12	Kommuner med Befolkning	23,280
— — eventuelt	2	— — —	3,195
	14	Kommuner med Befolkning	26,475
Jernbanekommissionens Flertalsforslag, saaledes som Nordfynske Bane søger den gennemført	5	Kommuner med Befolkning	7,600
Heraf slutte sig under nærmere Betingelse eller Forudsætning til Udvalget Bane	2	— — —	3,195
Rest...	3	Kommuner med Befolkning	4,405

Af de tilbageblivende 3 Kommuner ere, som i Andragendet anført, Allesø-Næsbyhovedbroby og Nørre-Aaby-Indslev forud fuldt betjente af bestaaende Baner.

Udvalget for en Bane fra Odense til Middelfart med Sidebane til Bogense.

Paa Udvalgets Vegne:

Rich. Ekeroth,
Udvalgets Formand.

Andragende fra Udvalget for en Jernbane o. s. v. af 24. Oktober 1906.

Ifølge den nu foreliggende Betænkning fra Kommissionen angaaende Anlæg af ny Jernbaner har et Mindretal af Kommissionens Medlemmer ved Siden af et Dobbeltspor paa Statsbanestrækningerne Nyborg—Odense og Middelfart—Strib stillet Forslag om en enkeltsporet Statsbane fra Odense gennem Nordfyn over Søndersø til Middelfart, medens Kommissionens Flertal ved Siden af et Dobbeltspor paa Statsbanestrækningen Nyborg—Strib har anbefalet en privat Jernbane fra Odense eller et Punkt paa Nordfynske Bane over Søndersø til Nørre-Aaby, eventuelt med en Sidebane til Bogense.

For saa vidt ikke det høje Ministerium maatte bifalde det fornævnte Mindretalsforslag, og Spørgsmaalet om den fornævnte Privatbane fra Odense eller nordfynske Bane derved maatte bortfalde, tillade undertegnede som delegerede for de paagældende Kommuner sig at andrage om, at det nævnte Forslag, forinden det forelægges som Lovforslag, maa blive ændret derhen, at Banen i Stedet for til Nørre-Aaby føres gennem Asperup-Roerslev Kommune og Vejlby Kommune til Middelfart.

Til Støtte herfor tør man først anføre, at Befolkningen langs den projekterede Bane i første Række ønsker, at Banens Endepunkt bliver Middelfart, og at saadant ogsaa utvivlsomt er bedst stemmende med Befolkningens Interesser.

Middelfart er en By, der tiltager stærkt i Folkemængde (i det sidste Femaar, afset fra Sindssygeanstalten, ca. 20 pCt.). Den har en ny Havn med 24 Fod Vand, betydelige industrielle Virksomheder og en betydelig Import af og Handel med Landbrugets Nødvendighedsartikler, navnlig Kul og Foderstoffer, og de Forretninger, som virke i disse Brancher, have Afsætningskredse langt ud i Landet.

Paa den anden Side have de Landdistrikter, som den paatænkte Bane vil komme til at betjene, en stærk Produktion af Land- og Havebrugsartikler, for hvilke Middelfart baade vil være et godt Afsætningssted og en hensigtsmæssig Eksporthavn.

Det vil da være af stor Betydning for Befolkningen langs Banen at opnaa en direkte Jernbaneforbindelse med Middelfart.

Befolkningen i Vends Herred vil derhos have yderligere Interesse i en saadan Forbindelse, ikke blot fordi Middelfart er nærmeste Købstad, men ogsaa fordi Herredet har Jurisdiktionssted, Sessionssted og for største Delen ogsaa Folketingsvalgsted i Middelfart. Med Hensyn til, hvad Befolkningens Tarv tilsiger, tør man ogsaa henvise til Kommissionsmindretallets Motiver.

Man tør dernæst fremhæve, at det af Jernbanekommissionens Flertal stillede Forslag udelukker Asperup-Roerslev Kommune med 2,102 Beboere, Vejlby Kommune med 2,369 Beboere og Middelfart Købstad med 5,162 Beboere fra at nyde godt af den ny Jernbane, der tillige, hvis den faar Endepunkt i Nørre-Aaby, vil fratage Købstaden dens nærmeste Opland.

Det er formentlig et Retfærdighedskrav, at ikke saa betydelige Kommuner som de fornævnte tilsidesættes, naar en ny Jernbane anlægges, og end mere et Retfærdighedskrav, at Anlæget ikke forrykker de hidtilværende Forhold til allerstørste Skade for Købstaden.

Man ser dernæst ikke, hvilke Grunde der mod Befolkningens Ønsker og Tarv kunde føre til at foretrække Nørre-Aaby som Banens Endepunkt i Stedet for Middelfart.

Ganske vist vil Banestrækningen blive noget kortere, naar Endepunktet henlægges til Nørre-Aaby, og Anlægsudgifterne altsaa en Del mindre, men paa den anden Side vil man gaa Glip af de Tilskud til Anlæget, som, hvis Banen føres til Middelfart, ville blive ydede af Haarslev Kommune og de 3 fornævnte Kommuner, og disse Kommuner ere beredte paa at støtte Linien til Middelfart med et hvilket som helst nødvendigt Tilskud.

Hvad dernæst Trafikken paa de eventuelle Baner angaar, vil en eventuel Linie til Nørre-Aaby gaa Glip af 3 à 4 Stationer i en folkerig og stærkt producerende Egn.

Endelig vil formentlig heller ikke Statsbanens Interesser med Føje kunne anføres mod Linien til Middelfart, idet der i Sammenligning med Linien til Nørre-Aaby kun vil blive Spørgsmaal om en ringe Formindskelse af den forud ubetydelige Trafik til Statsbanen over Kauslunde Station. Man tør derhos trygt forudsætte, at for Statsbanedriftens Vedkommende Hensynet til Befolkningens og Trafikkens Tarv og ikke Hensynet til en eventuel yderst ringe Indtægtsformindskelse vil være afgørende.

Endvidere andrager man om, at den af Jernbanekommissionens Flertal som en Eventualitet anbefalede Sidebane fra Bogense til den ny Hovedbane maa blive godkendt til Anlæg i Forbindelse med Hovedbanen.

Man ser ikke rettere, end at en ny Jernbane i Nordvestfyn kun løser sin Opgave fyldestgørende, naar den kommer Befolkningen til Gavn i saa vidt Omfang som muligt. Banen bør da ogsaa komme de Landkommuner til gode, som ligge mellem Bogense og den ny Hovedbane, og det vil afgjort være Uret mod Bogense, om den ny Bane anlægges saaledes, at den skader Byens Interesser.

Ingen vil være i Tvivl om, at disse ville være stærkt faretruede, hvis en Banelinie føres ind i Bogense Købstads naturlige Opland, uden at der samtidig og som et Led af det ny Baneanlæg tilvejebringes direkte Forbindelse med denne By. Hvad der ovenfor er bemærket om Middelfart og Forholdet til denne Købstads Opland, vil paa tilsvarende Maade kunne gøres gældende med Hensyn til Bogense og dennes Opland. Hertil kommer, at Bogense og de denne By nærliggende Landkommuner ere daarligt stillede i Jernbaneforbindelsen med Omverdenen, idet nordfynske Jernbane kun i ringe Grad letter denne Egns Forbindelse med Jylland og det sydlige Udland. I saa Henseende skal blot bemærkes, at medens Landevejslængden mellem Middelfart (Strib) og Bogense er ca. 4 Mil, er den nuværende Jernbanelængde mellem Bogense-Middelfart over Odense ca. 11 Mil, et Forhold, der saavel for Person- som Godstrafikken medfører stor Bekostning og Tidsspilde, hvis Aarsag Jyllandstrafikken for Bogense-Egnen nu ligesom i gamle Dage delvis føres pr. Akse ad Landevejen. Ikke mindst af dette Hensyn vil det være af stor Betydning for denne Egn, at Bogense med nærliggende Landkommuner indlemmes i det ny Baneanlæg.

— — — — — — — — — — — — — — — — — — — —

Af Kommuner udelukker Jernbanekommissionens Forslag Middelfart, Vejlby og Asperup-Roerslev Kommuner med i alt 9,633 Beboere fra at nyde godt af den ny Jernbane, ligesom ogsaa Haarslev Kommune med 1,831 Beboere anser sine Interesser for tilsidesatte, og idet det alt bestaaende Jernbaneselskab „Nordfynske Jernbane" har under Overvejelse at søge Kommissionsflertallets Forslag gennemført og ikke vil medtage den eventuelt foreslaaede Sidebane til Bogense, udelukkes tillige Bogense, Skovby og Ore Kommuner med 4,421 Beboere fra at nyde godt af den ny Jernbane. En Jernbane, som udelukker de fornævnte Kommuner, forrykker derhos, som allerede fremhævet, det bestaaende Forhold for de to Købstadkommuner paa en saadan Maade, at det bliver ødelæggende for disse Kommuner.

Af det samlede Antal interesserede Kommuner har i alt 10 Kommuner, nemlig Middelfart, Vejlby, Asperup-Roerslev, Brenderup, Haarslev, Korup, Paarup, Bogense, Skovby og Ore med et Befolkningsantal af 19,087 sluttet sig til nærværende Andragende, for Korups og Paarups Vedkommende under Forudsætning af, at Banen føres direkte til Odense, og endvidere har, for saa vidt angaar Harndrup Sogn med 725 Beboere, Repræsentanten for private Bidragydere sluttet sig til Andragendet.

Derimod have efter det foreliggende kun 4 Kommuner, nemlig Vævlinge, Vigerslev, Søndersø og Næsbyhoved-Broby-Allesø med et Befolkningsantal af 5,404 sluttet sig til Nordfynske Jernbaneselskabs Plan, og saavidt vides er dette til Dels kun sket betingelsesvis. 2 af de nævnte 4 Kommuner have tidligere erklæret sig rede til Samarbejde med de vestlige Kommuner for en Jernbane til Middelfart, og man anser det for givet, at det kun er den Omstændighed, at de have formeut, at Kommissionsflertallets Forslag havde mest Udsigt til at gennemføres, der har afholdt dem fra at slutte sig til nærværende Andragende og bragt dem til at slutte sig til det Forslag om en Jernbane med Endepunkt i Nørre-Aaby, som Nordfynske Jernbane har under Overvejelse at søge gennemført som Led af denne Bane.

Naar Nørre-Aaby-Indslev Kommune ikke er medtaget ved foranstaaende Beregning, skyldes dette bl. a., at der ikke foreligger nogen Henvendelse fra denne Kommune om Jernbanen. Fra Nabokommunen Ejby kan formentlig forventes et Andragende mod, at Banen faar Endepunkt i Nørre-Aaby.

I Henhold til det anførte tillader man sig indtrængende at anbefale nærværende Andragende til det høje Ministeriums Velvillie.

Bilag II.

Andragende fra Middelfart Byraad af 26. Oktober 1906.

Ifølge den nu foreliggende Betænkning fra Kommissionen angaaende Anlæg af ny Jernbaner, har et Mindretal af Kommissionens Medlemmer ved Siden af et Dobbeltspor paa Statsbanestrækningerne Nyborg—Odense og Middelfart—Strib stillet Forslag om en enkeltsporet Statsbane fra Odense gennem Nordfyn over Søndersø til Middelfart, medens Kommissionens Flertal ved Siden af et Dobbeltspor paa Statsbanestrækningen Nyborg—Strib har anbefalet en privat Jernbane fra Odense eller et Punkt paa Nordfynske Bane over Søndersø til Nørre-Aaby.

For saa vidt ikke det høje Ministerium maatte bifalde det fornævnte Mindretalsforslag, og Spørgsmaalet om den fornævnte Privatbane tra Odense eller Nordfynske Bane derved maatte bortfalde, maa Byraadet paa det mest indtrængende andrage om, at det nævnte Flertalsforslag kun bifaldes af det høje Ministerium med den Ændring, at den paatænkte Jernbane faar Endepunkt i Middelfart, og om, at der i hvert Fald ikke bifaldes nogen ny Bane med Endepunkt i Nørre-Aaby eller andetsteds i Nærheden af Middelfart.

Idet man i øvrigt henviser til det i Aftryk vedlagte Fællesandragende, som er indgivet eller i den nærmeste Fremtid vil blive indgivet til Ministeriet af delegerede for Middelfart og Bogense Byraad og for 8 forskellige Sogneraad paa de paagældende Kommuners Vegne, skal man særlig for Middelfarts Vedkommende tillade sig at anføre:

Da den fynske Statsbane i sin Tid blev anlagt, blev Middelfart, skønt Byen fra Arilds Tid havde været Overfartssted mellem Jylland og Fyn, tilsidesat ved Valget af Banens Endepunkt, og blev saaledes berøvet de rige Udviklingsmuligheder, som vilde have været til Stede, hvis Byens gamle Stilling som Overfartssted var bleven bevaret, og samtidig led Købstaden ved de ny opstaaende Stationsbyer stor Skade paa sin Landhandel.

Byen har herefter søgt at udvikle sig som Havneby, og har i de sidste Aar med stor Bekostning ladet anlægge en ny Havn med 24 Fod Vand, vel egnet baade for Import og Eksport i større Stil. Paa Grundlag af Havnen har der da ogsaa i Byen udviklet sig store Fabriksvirksomheder med ca. 450 Arbejdere og betydelige Handelsforretninger med Import af Landbrugets Nødvendighedsartikler, navnlig Kul og Foderstoffer.

Byens Befolkning er under denne Udvikling stegen stærkt i Tal (i det sidste Femaar, afset fra Sindssygeanstalten, ca. 20 pCt.), og med sine ca. 5,200 Indbyggere er Byen nu et godt Afsætningssted for Omegnens Produkter.

Udviklingen af de økonomiske Ofre, som den har medført, har imidlertid paadraget Byen stor Gæld (ca. 530,000 Kr. for Kommunens Vedkommedde og ca. 280,000 Kr. for Havnens Vedkommende) og en betydelig Skattebyrde (efter sidste Ligning 9 pCt., og saavel Gælden som Skattebyrden maa paaregnes ogsaa fremtidig at ville stige.

Naar der nu er Spørgsmaal om Anlæget af en ny Jernbane, som paa en Strækning af flere Mil fører gennem Byens Opland og gennem den Landjurisdiktion, som har Tingsted i Byen, er det formentlig et Retfærdighedskrav, at Købstaden ikke atter tilsidesættes ved Bestemmelsen af Banens Endepunkt, men i saa vidt Omfang som mulig faar direkte Jernbaneforbindelse med Oplandet og Jurisdiktionen, og dette Krav har formentlig saa meget større Vægt, fordi det, som i Fælles-Andragendet nærmere paavist, falder sammen med de Interesser og Ønsker, som Landbefolkningen har langs den allerstørste Del af Banelinien.

Men dernæst maa man stærkt fremhæve, at man anser det for en Velfærdssag for Middelfart, at der ikke, ved at Banen faar Endepunkt i Nørre-Aaby, skabes en konkurrerende By i Købstadens umiddelbare Nærhed.

Nørre-Aaby ligger mindre end $1^1/_2$ Mil fra Middelfart og hører for Tiden under Købstadens Læbælte, men det maa jo forudses, at den Beskyttelse, som Lovgivningen hidtil har ydet Købstæderne i saa Henseende, i en nær Fremtid vil bortfalde.

Naar der da maatte blive et Jernbaneknudepunkt i Nørre-Aaby, er det udenfor al Tvivl, at der dèr vil opstaa en Forretningsby, som har de bedste Betingelser for at drage Oplandet til sig fra alle Sider.

Resultatet af den af Kommissionsflertallet foreslaaede ny Bane vil da for Middelfarts Vedkommende blive, at Købstaden saa godt som fuldstændig mister sit Opland, at de Forhold, hvorunder Byen har udviklet sig, ganske forrykkes til Ødelæggelse for Byen, og at Byen ved den under Udviklingsbestræbelserne paadragne store Gæld og Skattebyrde, naar den begyndte Udvikling vilkaarlig afskæres, kommer i en saa alvorlig økonomisk Situation, at Byen vanskelig vil kunne bære den.

Idet man nu tilføjer, at Købstaden er rede til at bringe et hvilket som helst økonomisk Offer, som maatte være nødvendigt for, at den paatænkte ny Bane kan faa Endepunkt i Middelfart i Stedet for i Nørre-Aaby, tillader man sig paa ny indtrængende at anbefale dette Andragende til det høje Ministeriums Velvillie.

17.

Til Landstingets Udvalg for Jernbaneloven!

Undertegnede Bestyrelse for „Borgerforeningen for Nørre Aaby og Omegn" tillader os herved paa nævnte Forenings Vegne allerærbødigst at andrage det højtærede Udvalg om, at den i Jernbanelovforslaget foreslaaede Bane fra Odense eller et Punkt paa den nordfynske Bane gennem Nordfyn maa faa Endepunkt i Nørre Aaby, som Jernbanekommissionens Betænkning og Trafikministerens Forslag er paa.

Vi tillade os i Anledning af dette vort Andragende at anføre:

1. Banen vil med Endepunkt i Nørre Aaby skaffe hele Oplandet, som da gennemskæres, den hurtigste og billigste Forbindelse med Jylland og det sydlige Udland.
2. Banen vil med Endepunkt i Middelfart paa de sidste $1^1/_2$ Mil komme til at løbe i en Afstand fra Statsbanen af $^1/_2$ Mil og derunder og derved bortskære alt Opland fra Nørre Aaby og Kauslunde Stationer, idet den vil komme til at gaa igennem de eneste Byer, som ligge mellem Statsbanen og Kysten, i hvilken Henseende det bemærkes, at Afstanden fra Nørre Aaby og Kauslunde Stationer til Kysten ikke er over 9,000 Alen.
3. Det sidst anførte vil medføre stort økonomisk Tab, om ikke fuldstændig Ruin for alle de næringsdrivende ved Nørre Aaby Station, som have bosat sig her af Hensyn til det nuværende Opland, hvorimod Banen med Endepunkt i Nørre Aaby ikke i mindste Maade vil berøre Middelfart Opland.
4. Nørre Aaby og Indslev Kommune har i Erkendelse heraf tegnet sig for et Aktiebeløb af 60,000 Kr.; endvidere er der privat i Nørre Aaby Stationsby tegnet et Aktiebeløb af 25,000 Kr., alt paa Betingelse af, at Banen faar Endepunkt i Nørre Aaby.
5. Vi tillade os at anføre, at Banen, hvis den faar Endepunkt i Nørre Aaby, ogsaa vil kunne blive til Gavn for Sognene Syd for Nørre Aaby, idet disse derved ville faa Jernbaneforbindelse til Nordfyn.
6. Endelig tro vi at turde paastaa, at en Bane som den af os ønskede i Virkeligheden vil tilfredsstille langt den overvejende Del af Beboerne i det Opland, den vil berøre, idet vi formene, at den Stemning, der findes for at føre Banen til Middelfart, kun er tilvejebragt ved ihærdig Agitation fra Middelfart Købstad og saaledes er ganske unaturlig, særlig naar henses til, at den sidste $1^1/_2$ Mil til Middelfart paa Grund af Terrainforholdene vil blive ganske uforholdsmæssig dyr at anlægge.

Nørre Aaby Station, den 5. April 1908.

(Underskrifter.)

18.

I Vendsyssel ligger mellem Statsbanen Nørresundby—Hjørring—Frederikshavn og Privatbanen Nørresundby—Sæby—Frederikshavn et stort jernbanetomt Rum, og blandt Beboerne i denne Egn er Ønsket om at faa den samme lette Adgang til Forbindelse med Omverdenen, som er bleven Beboerne i den Egn, der gennemskæres af de eksisterende Baner, til Del, blevet stærkere og stærkere, efterhaanden som Udviklingen langs Banerne er skreden frem.

For at afhjælpe Trangen til Baner ere forskellige Projekter fremsatte. Først kom Projektet om en Bane fra Hjørring til Hørby, til hvilken Bane allerede de fornødne Bidrag ere tilsagte under Forventning af, at Staten yder Halvdelen.

Senere fremkom Projekter om en Bane fra Frederikshavn over Øster-Vraa til Brønderslev og om en Bane fra Vodskov over Hjallerup til Dybvad. Udsigten for disse Baners Anlæg er imidlertid kun ringe, og Grunden hertil maa sikkert søges i, at den samlede Længde af dem, mellem 13 og 14 Mil, bliver uforholdsmæssig lang, og der bliver for store Dele af dem, som løbe i Egne, der alt nu maa siges at være betjente af Baner.

Fælles for begge Baner var, at de berørte Hellum Kommune, som ligger lige i Hjertet af Vendsyssel. Hos Beboerne langs den vestlige Del af den projekterede Vodskov—Dybvad-Linie opstod da ret naturlig den Tanke at søge den ønskede Jernbaneforbindelse opnaaet ved en Samvirken mellem de 2 Jernbaneprojekter, saaledes at vi fik en Bane fra Vodskov over Hjallerup, Hellevad og Hellum til Øster-Vraa paa Hjørring—Hørby-Banen, idet vi maatte betragte dens Forsættelse mod Nord som en Sag, der rettest burde løses af de derboende.

Denne Linie vilde for os afhjælpe Savnet, hvad den lokale Trafik angaar, i samme Grad som en Bane fra Vodskov til Dybvad, idet den væsentligt gaar imod Aalborg, og den vilde ved Tilslutningen i Øster-Vraa yde en bekvem Forbindelse med Hjørring og over Hørby lige saa let en Adgang til Frederikshavn, som hvis den blev ført til Dybvad. Den eneste Del af Vendsyssel, der ikke vilde faa den samme lette Adgang til Banen, som hvis den førtes til Dybvad, var Egnen omkring Flauenskjold, altsaa den nordvestlige Del af Voer Sogn, men herfra haves kun ca. $^1/_2$ Mil til Dybvad og Præstbro Stationer. En stor Del af det nord for Flauenskjold liggende Skæve Sogn, som i Agitationen for Vodskov—Dybvad-Banen henregnes til Flauenskjolds Opland, vil, naar Stationen i Hellum anlægges ved Jerslev—Dybvad-Vejen, naturnødvendig benytte denne Station, hvad enten Banen føres til Dybvad eller Øster-Vraa.

Vi indgave da i August Maaned Andragende til Ministeren for offentlige Arbejder om, at der til Lovforslaget om en Bane fra Vodskov til Dybvad maatte blive føjet: „eller Øster-Vraa", og have vi forsøgt at samle de fornødne Tilskud til en saadan Bane.

Disse Arbejder ere endnu ikke tilendebragte, men der foreligger dog allerede nu Tilsagn fra Hjørring Amtsraad om at yde et Tilskud paa 60,000 Kr. pr. Mil, og da Beslutningen er vedtagen med 7 Stemmer mod 3, ligger heri et talende Bevis for, at Amtsraadet, der tidligere havde nægtet Tilskud til Vodskov—Dybvad-Banen, anser den af os nu fremsatte Løsning som den naturligste.

Vi skulle tillade os at bemærke, at Komiteen for Tilvejebringelsen af en Bane fra Frederikshavn til Brønderslev nu definitivt har opløst sig, og at det er os bekendt, at Beboerne langs den nordre Del af denne nu vil arbejde for en Linie fra Frederikshavn til Øster-Vraa med Tilslutning der til vor Linie.

Men vi formene, at dette Spørgsmaal bør løses for sig selv, ihvorvel vi anerkende Betydningen af Banens videre Gennemførelse mod Nord ogsaa for os, og tillade vi os at anmode den høje Rigsdag om med Velvillie at modtage vort Andragende.

Paa det nedsatte Udvalgs Vegne:

Holst Hansen,
Korslund,
pr. Brønderslev.

19.

Underskrevne Beboere paa det nordøstlige Mors tillade sig herved allerærbødigst at andrage den høje Regering og Rigsdag om, at den eventuelle Bane paa Mors maa blive ført til Vildsund. Naar dette sker, vil hele denne Egn faa ganske anderledes Fordel af Banen, da vi saa paa en nem og billig Maade kunne skaffe os Varer tilførte direkte ad Søvejen fra København, Aalborg og andre Pladser. I det hele taget vil Øst Vildsund, naar Banen føres dertil, blive en betydelig Plads, der vil kunne faa stor Betydning baade for Thy og Mors. Vi finde det ogsaa ganske meningsløst, at Banen kører rundt paa Øen uden at skaffe Forbindelse ad Søvejen uden gennem Øens eneste Købstad.

Det er vort Haab, at den høje Regering og Rigsdag gunstigst ville tage Hensyn til vort Andragende.

Allerærbødigst

(Underskrifter).

Ovenstaaende tiltrædes, da man maa anse det nu projekterede Baneanlæg for uhensigtsmæssigt, da vi maa antage, at Banen, naar den føres til Vildsund, maa blive mere rentabel og tillige derved, naar den føres til Vildsund, skaffe bedre Post- og Passagerforbindelse med Thy og navnlig med Thisted By.

Solbjerg—Sundby Sogneraad, den 6. Februar 1908.

P. S. V.

Jens Johan Pedersen,
Formand.

20.

Da det af Folketingets Forhandlinger angaaende Jernbaneloven fremgaar, at den projekterede Tregaffelbane paa Mors er optagen paa Regeringsforslaget blandt de Privatbaner, som man mener at burde give Koncession, og da Loven nu er vedtagen i Folketinget ved to Behandlinger, finde vi det at være paa høje Tid at henlede den høje Regering og Rigsdags Opmærksomhed paa, at det her paatænkte Baneanlæg i den foreslaaede Skikkelse synes lidet tilfredsstillende.

Det maa nemlig forekomme ganske urimeligt, at der med Statens Støtte anlægges Baner paa Mors, som ikke paa noget Punkt bringe Øen i nærmere Forbindelse med det øvrige Land og som unddrage sig enhver Trafik med den Del af Amtet, der ligger paa den anden Side af Limfjorden. Det er slet ikke til at forstaa, at Banen ikke er foreslaaet ført til noget af Sundstederne, og navnlig forekommer det os ubegribeligt, at den ikke skal føres til Vildsund. Hvis dette skete, vilde den derved være sikret en betydelig større Trafik, end den ellers vil kunne faa, da mange Thyboere i saa Fald, naar de skulde til Skive o. s. v., vilde lægge Vejen over Mors. En daglig Dampbaadsforbindelse mellem Thisted og Ø. Vildsund vilde, naar Banen blev ført derned, komme af sig selv, og man vilde dermed have opnaaet den længe ønskede og tilstræbte forbedrede Forbindelse mellem Thisted og Nykøbing, hvad der vilde komme saavel Postbefordringen som Passagertrafikken i høj Grad til gode.

Det er os da ogsaa bekendt, at der blandt Beboerne paa det nordvestlige Mors er stærke Ønsker oppe om at faa Banen ført til Vildsund, og det er tillige klart, at dette vilde kunne faa Betydning for store Dele af Øen. Man vil jo nu til at ofre 4,000 Kr. paa den gamle Færgebro, saaledes at denne fremtidig kan anvendes til almindelig Ind- og Udskibning, hvortil dens Beliggenhed er særdeles heldig. Men hvor langt større Betydning vilde denne udmærkede Søforbindelse ikke kunne faa for hele Egnen, naar Banen blev ført til Vildsund? Det forenede Dampskibsselskabs Skibe, som nu sætte Passagerer til Vildsund i Land i Baad, vilde let kunne formaas til at anløbe Pladsen, og i det hele taget vilde der herfra kunne tilføres Banen en stærkt forøget Trafik.

Vi mene af de her angivne Grunde, at det projekterede Jernbaneanlæg paa Mors ikke bør fremmes ved Statens Støtte, forinden Spørgsmaalet om Banens Forængelse til Vildsund har været underkastet en grundig Overvejelse.

Thisted, den 2. Marts 1908.

Thisted Handelsforening.	Thisted Haandværkerforening.	Landboforeningen „Nordthy“.
F. C. Leerhøj,	C. K. Bunch,	N. Neergaard,
Formand.	Formand.	Formand.

Thisted Byraad.

Bloch,
Formand.

21.

Til den høje Regering og Rigsdag.

Underskevne Sogneraad paa Mors og Hannæs tillade sig herved allerærbødigst at andrage den høje Regering og Rigsdag om, at den paatænkte Bane fra Nykøking til Sejerslev paa Mors bliver forlænget og ført til Fæggesund, saa der derved aabnes Udsigt til i en nær Fremtid — ved en Bane paa det sydlige Hannæs til Vesløv Station — at komme i Forbindelse med Thisted—Aalborg-Banen. Forlængelsen til Fæggesund Syd vil blive ca. 1 Mil, og det Stykke Bane, der vil blive nødvendigt at anlægge paa Hannæs, vil fra den ny Anlægsbro ved Amtoft blive ca. $^1/_2$ Mil. — Som Grund til dette vort allerærbødigste Andragende tillade vi os at anføre følgende:

Det nordlige Mors og Hannæs — ja en Del af Hanherred med — har i mange Aar ført en meget betydelig Samhandel med Heste, Kvæg, Faar og Lam, hvilken Samhandel ved Anlæget af en Bane yderligere vil kunne udvikles og formeres til Gavn for Landbruget og Egnens Befolkning. —

Desuden lever der paa det nordlige Mors og Hannæs en ikke saa lille Fiskerbefolkning, der vil faa betydelige Fordele af en saadan Bane. —

Befolkningen paa det nordlige Mors faar en Mængde Bygningsmateriale og Foderstoffer m. m. fra Fæggesund, hvor det bliver oplosset ved den derværende Anløbsbro, og dersom der var en direkte Baneforbindelse med Aalborg, hvorfra de fleste Varer komme, vilde det gavne det nordlige Mors meget betydeligt. —

Endelig tillade vi os at anføre, at en saadan Bane vil lette Samfærdselen og særlig Persontrafikken meget, naar man skal i Forbindelse med den sydlige og østlige Del af Jylland eller Øerne. —

Man haaber de af os fremførte Grunde ere saa vægtige, at den høje Regering og Rigsdag ville finde, at Forlængelsen af Nykøbing—Sejerslev-Banen til Fæggesund ikke alene er ganske naturligt, men ogsaa af saa stor Betydning for Egnens Fremgang og Udvikling, at den bliver bevilget i denne Rigsdagssamling. —

Marts 1908.

Sejerslev Ejerslev Jørdsby Sogneraad.
(Underskrifter.)

Øsløs Vesløs Arup Sogneraad.
(Underskrifter.)

Tømmerby Lild Sogneraad.
(Underskrifter.)

Flade S. Draaby Sogneraad.
(Underskrifter.)

Alsted Bjergby Sogneraad.
(Underskrifter.)

22.

I Tilslutning til et i Rigsdagen behandlet Lovforslag om en Bane fra Onsild til Mariager og eventuelt videre til Cementfabrikkerne, tillade undertegnede sig efter Beslutning paa et i Hadsund den 8. dennes afholdt stærkt besøgt Møde at andrage den høje Regering og Rigsdag om, at denne Bane maa blive fortsat ca. 5,000 Alen til Aamølle, hvorved der faas Forbindelse med Randers—Hadsund-Jernbane og derved, over Statens Jernbanebro ved Hadsund, med Hadsund N. og de nordjydske Privatbaner.

Den Forlængelse, vi andrage om, udgør som bemærket kun nogle faa Tusinde Alen, idet Aamølle ligger ved Fjorden i absolut Nærhed ved de tre Cementfabrikker og er det første Stoppested paa Randers—Hadsund-Jernbane. Det er en Selvfølge, at det projekterede Baneanlæg ved at faa Forbindelse med de andre Baner og et godt Opland vil blive mere rentabelt, og at det i langt højere Grad vil kunne tilfredsstille de Fordringer, som der med Rette stilles til en saadan Bane. Thi ved at faa Forbindelse med Havnebyen Hadsund og de forenede Privatbaner vil der blive tilført Banen en saa forøget Trafik, baade af Personer og Gods, at dette langt vil opveje det i Forhold til Anlæget ubetydelige Beløb, som Forlængelsen vil koste.

Saafremt Banen faar sit Endepunkt ved Cementfabrikkerne eller Mariager, vil den komme til at ende blindt uden nogen østlig Forbindelse, og vi tro, at det vil være i alles Interesse at faa vort Forslag gennemført.

Vi andrage den høje Regering og Rigsdag om velvillig Behandling af denne Sag.

Hadsund, den 9. Marts 1908.

Ærbødigst

Det paa Mødet nedsatte Udvalg:

(Underskrifter).

Ovenstaaende Andragende anbefales paa det bedste til Lovgivningsmagtens velvillige Behandling.

Bestyrelsen for Hadsund og Omegns Landboforening:

(Underskrifter).

Ovenstaaende Andragende anbefales paa det bedste af undertegnede Sogneraad.

Skelund Visborg Sogneraad, den 12 Marts 1908.

(Underskrifter).

Fornævnte Andragende anbefales paa det bedste.

Vim Sogneraad, den 17. Marts 1908.

(Underskrifter).

Foranstaaende Andragende anbefales paa det bedste.

Als Sogneraad, den 18. Marts 1908.

(Underskrifter).

23.

Herved tillade undertegnede sig i Anledning af den projekterede elektriske Kaløvigbane at nedlægge Indsigelse imod den uheldige Retning af Banen paa Linien Ugelbøile—Hornslet, da det maa anses for langt mere fordelagtigt, saavel for Beboerne som for Banen, at denne føres over Ugelbølle—Mørke-Station — en Retning, der ogsaa vil lette eventuel Videreførelse af Banen til et Tilknytningspunkt til den projekterede elektriske Randers—Aarhus-Bane – hvilket vi herved tillade os at andrage om.

Mørke Station, den 6. Februar 1908.

(Underskrifter.)

24.

Undertegnede Sogneraad og et af Sognebeboere udnævnt Udvalg, der have bemærket, at Folketinget har vedtaget den ny Jernbanelov saaledes, at Horsens—Tørring-Jernbane skal forlænges til Thyrgod over Tinnet og Vesterlund, tillade sig ærbødigst at andrage om, at Banen maa blive ført paa en mere central Maade gennem Nykirke Sogn f. Eks. over Vonge-Nørre Kollemorten, saa at den kan komme det store Flertal af Sognets Beboere til gode. — Til Horsens—Tørring-Banen har Kommunen Garanti for ca. 12,000 Kr., og til Forlængelsen vil der selvfølgelig blive gjort Krav om fornyet Garanti, hvorfor man til Gengæld forventer, at Banen anlægges saa centralt i Kommunen, at der ikke fra Boboernes Side rejses Uvillie mod at yde fornyet Garanti til Forlængelsen. — Man tillader sig derfor at andrage om, at Bestemmelsen, hvorefter Banen skal gaa over Tinnet og Vesterlund, udgaar af Loven, saaledes at det som i det oprindelige Lovforslag bliver Sognets Bebore, der komme til at træffe Afgørelse om Banens Retning.

Ærbødigst

Nykirke Sogneraad og ovennævnte Udvalg, den 23. Marts 1908.

(Underskrifter.)

25.

Til Ministeriet for offentlige Arbejder, København.

I December Maaned 1906 androge undertegnede af de interesserede Kommuner nedsatte Udvalg for Gennemførelsen af en Jernbane fra Viborg til Onsild Station den af Rigsdagen nedsatte Jernbanekommission om, at den i sit Forslag til Rigsdagen vilde optage Anlæget af en Statsbane fra Viborg over Brunshaab, Tapdrup, Vejrumbro, Ørum, Vorning, Kvarning, Hammershøj til Onsild Station, eventuelt i Forbindelse med en Linie til Mariager.

I Andragendet var nærmere paavist den store Trang, som Befolkningen i Terrainet mellem Aalestrup og Langaabanen og den jydske Længdebane og Viborg føler til ved en Bane at komme i bekvem Forbindelse med det øvrige Land, ligesom dens Retningslinie var kortlagt og kalkulatorisk beregnet af Hr. Amtsvejinspektør Dalberg i Viborg, hvilke Kort og Beregninger vare medsendte vort Andragende.

Siden dette vort Andragende indgaves til Rigsdagen, blev der i Egnen rejst en Stemning for Anlæg af en elektrisk Bane fra Randers til Viborg. Og da en saadan antoges at kunne tilfredsstille den store Trang til Kommunikationsmidler for nogle af de i en Onsild—Viborg-Bane interesserede Kommuner, saa deltes Stemningen i den interesserede Egn. Da tilmed de Mænd, som rejste Stemningen for en elektrisk Bane, fremførte som en given Sag, at en saadan Bane kunde gennemføres meget hurtigt og ikke fordrede noget Tilskud fra Kommuner, bleve disse enkelte Kommuner enige om at slutte sig til Ønsket om Anlæg af en elektrisk Bane, og Onsild-Viborg Udvalget besluttede sig til at stille sig afventende. De samme Kommuner, der sluttede sig til den elektriske Bane, have dog nu indtrængende opfordret Onsild-Viborg Udvalget til at søge denne Bane gennemført. Befolkningen er nemlig nu klar over, at selv om der nu kunde erhverves en Koncession paa Anlæg af en elektrisk Bane Randers—Viborg, og Anlæget havde Udsigt til at kunne gennemføres, saa vilde de interesserede Kommuner dog ikke kunne bære de økonomiske Byrder, som Anlæget og Driften vilde medføre. Endvidere vilde en elektrisk Bane fra Randers til Viborg, selv om den i nogen Maade kunde erstatte Mangelen paa Kommunikationsmidler, kun blive af Betydning for den sydligste Del af det jernbanetomme Terrain, vi repræsentere, og saaledes ikke tilfredsstille den hele Egn. Af disse og andre Grunde har den rejste Bevægelse for Anlæg af en elektrisk Bane Randers—Viborg lagt sig, og de af os repræsenterede og i Anlæget interesserede Kommuner have med Styrke forlangt af vort Udvalg, at vi paa ny, ved Henvendelse til Statsmyndighederne, andrage om at faa vort Krav om en Jernbane optaget til Undersøgelse og Fremme.

Vi tillade os derfor ærbødigst at andrage om, at den af Folketinget under Nr. 35 vedtagne elektriske Bane fra Randers til Viborg maa faa den Tilføjelse, at hvis Koncession paa Banen og Sikkerhed for dens Gennemførelse ikke er fuldt i Orden inden 1. Januar 1912, at der da anlægges en Statsbane fra Onsild til Viborg.

En Linie Mariager—Faarup—Viborg, som ogsaa er omtalt under Folketingets Forhandlinger, er af de anførte Grunde ikke tilfredsstillende for alle de interesserede Kommuner, men ingen af dem har dog — under Hensyn til Trangen til at faa en Bane — ønsket at tage absolut Afstand fra den, hvis statslige Interesser maatte fordre, at den vælges.

TEKNISK BIBLIOTEK
Danmarks Tekniske Højskole

I ca. 20 Aar er der arbejdet for den ansøgte Linie, hvis Anlæg saa stærkt tiltrænges; et Blik paa Kortet vil formentlig ogsaa straks vise dens Berettigelse. Vi tillade os derfor at udtale det Haab, at de høje Autoriteter ville modtage dette vort fornyede Andragende med Velvillie og lade det nyde hurtig Fremme.

p. t. Viborg, den 11. April 1908.

Ærbødigst

Viborg Byraads Jernbaneudvalg.

Forretningsudvalget for Anlæg af en Viborg—Onsild-Bane.

Ørum-Viskum-Vejrum Sogneraad. Vorning-Kvarning-Hammershøj Sogneraad.

26.

Beboerne af Lyhne, Østergaard og Foersum tillade sig herved at andrage om, at Retningen for den projekterede Bane fra N. Nebel over Bork, S. Vium, Hemmet og Lønborg til Tarm maa ændres saaledes, at den fra Bork gaar over Hemmet, S. Vium, Lyhne, Østergaard og Foersum til Tarm, og vi skulle i denne Henseende tillade os at fremsætte følgende:

Vi formene ikke, at Banen ad denne Vej vil blive nævneværdig længere eller i Anlæget dyrere, og vi føle os overbeviste om, at Banen ved at følge den af os foreslaaede Retning vil blive betydelig mere rentabel, idet den kommer til at løbe gennem betydelige Strækninger med store Udviklingsmuligheder ved Opdyrkning. Der findes ved Østergaard i Lyhne Sogn ret betydelige Tørvemoser og et meget godt Mergelleje — undersøgt og godkendt af Hedeselskabet —. Særlig skal ogsaa fremhæves det store Teglværk ved Foersum, hvis Produkter ere berømte og søgte over en stor Del af Vestjylland, og som ejer ubegrænsede Masser af fortrinligt Ler. Dette Teglværk fragter allerede nu mellem 200 og 300 Jernbanevogne aarlig, og det ser sig i Stand til, saasnart Trafikforholdene ved Anlæget af nævnte Bane bleve bedre og og med en nærliggende Station, at fordoble Produktionen.

Vi skulle sluttelig pointere, at vi i ingen Henseende ønske at skade de Egne, hvorigennem Banen efter den tidligere Plan skulde gaa, og som virkelig har Trang for en Bane; men vi ønske kun at drage et stort og godt Omraade ind under den, og det særlig, da Sandsynligheden for Banens Rentabilitet derved, efter vor Mening, i høj Grad forøges.

Vi haabe, at den højtærede Jernbanekommission vil finde disse vore Udtalelser stemmende med Virkeligheden, og vi haabe, at den høje Regering og Rigsdag ville tage gunstigt Hensyn til dette vort Andragende.

Lyhne Sogneraad, den 21. Marts 1908.

(Underskrifter).

27.

Til Regering og Rigsdag!

Da man her erfarer, at der fremdeles i Landstinget gøres store Anstrengelser for at føre Vande[1]—Grindsted-Banens Forlængelse til Thistrup i Stedet for til Varde, skal man, forinden Udvalgets Betænkning over Jernbaneforslaget afgives, dog endnu en Gang tillade sig i al Ærbødighed at henlede dets Opmærksomhed paa det herværende Forretningsudvalgs Skrivelse af 15de Marts 1907 samt de nærmest interesserede Landkommuners sig dertil sluttende Erklæring af Marts dette Aar, som alt vil være i Udvalgets og Landstingets Besiddelse. Man kan her ikke gøre sig fortrolig med den Tanke, at et Jernbaneforslag, der er vedtaget af to Kommissioner og nu i indeværende Samling med stor Majoritet af Folketinget, skulde blive slaaet ned i Landstinget blot af den Hovedgrund, at Thistrup-Linien er en Del kortere og altsaa vil kunne bygges en Del billigere, — om den overhovedet kan bygges. Vi maa fremdeles fastholde, at særlig en privat Bane bør bygges for at gavne den Egn, hvorigennem den føres, hvad enten den saa koster lidt mere eller lidt mindre.

Thistrup-Linien gør i Hovedsagen ingen Nytte i saa Henseende, hvorimod Ansager—Øse—Næsbjerg-Linien af alle erkendes at tilfredsstille enhver billig Fordring og afvæbner ethvert fremtidigt Ønske om nye Baner i disse Egne. Dertil kommer Hensynet til den sjældne Enighed, hvormed saavel Land- som By- og Amtskommunerne staa samlede i denne Sag, medens det vel nok tør siges, at en Thistrup-Linie ligger helt ude i det blaa, hvilket yderligere bestyrkes ved, at store Dele af Hodde-Thistrup Sogne, jvf. Adressen til Landstinget af 27. Marts dette Aar, modsatte sig noget større Tilskud dertil.

Vi, der nu i en Aarrække have haabet at se det fornævnte Jernbanespørgsmaal løst paa en for By og Land heldbringende Maade, tillade os derfor endnu en Gang at rette en indtrængende Anmodning til de høje Statsmyndigheder om at bibeholde Forslaget i den af Folketinget vedtagne Form, saavel hvad Statstilskud som særlig hvad Retningslinien angaar.

Varde Byraad, 6te Maj 1908.

Schørring. A. Harck. H. J. Christensen. Skov.
Kjelst. Th. Schmidt. J. Christensen. Lassen. Justesen.
H. Nielsen. D. Madsen. H. F. Hansen.

Bestyrelsen for Varde Haandværkerforening.

Ad. S. Nissen. J. Christensen. C. Mecklenborg.
P. K. M. Korsholm. Sv. Sørensen.

I Bestyrelsen for Varde Handelsforening

Harald Nielsen. H. Jacobsen. Julius Lange.

Hans Nielsen. J. Sørensen.

For „De samvirkende Fagforeninger i Varde"

Marius Hansen, Murer,

p. t. Formand.

For Øse-Næsbjerg Kommune

S. Sørensen, Sogneraadsformand.

For Ansager Sogn

R. Rasmussen, Medlem af Forretningsudvalget.

28.

Undertegnede Sogneraad for Hodde-Tistrup Kommune tillader sig herved at fremkomme med Andragende om, at den foreslaaede ny Privatbane fra Grindsted til Varde maa faa en forandret Retning, saaledes, at den kommer til at støde til Vestbanen ved Tistrup i Stedet for Varde.

Til Begrundelse heraf tillader Sogneraadet sig at anføre følgende:

Banestrækningen Vejle—Vandel—Grindsted bør ubetinget have sin Forbindelse med Vestbanen over Tistrup, da herved opnaas den korteste, billigste og bekvemmeste Befordring. Hvis derimod Banen føres til Varde, ville Statsbanerne Nord for denne By faa en alt for urimelig lang og kostbar Forbindelse mod Øst.

En Varde—Grindsted-Bane vil blive en Rovbane, da den kommer til at gaa imellem to Statsbaner i en Afstand, der udgør fra ca. $^3/_4$ Mil til højst $1^1/_2$ Mil og derfor i hele sin Længde vil berøve disse Statsbaner Opland.

Varde By mister intet af sit Opland og faar lige saa god og billig Forbindelse med Grindsted, naar Banen gaar til Tistrup, og da denne Bane kun er halv saa lang, bliver Anlægsomkostningerne kun halv saa store.

Staten vil altsaa herved foruden at undgaa en Rovbane tillige spare et betydeligt Beløb i Tilskud.

Det drejer sig i Virkeligheden kun om Anlæg af $^3/_4$ Mil Jernban fra Skovlund til Tistrup i Stedet for af ca. $3^1/_2$ Mil fra Skovlund til Varde, naar Strækningen Skovlund—Grindsted bliver bibeholdt.

Og Terrainforholdene paa de $^3/_4$ Mil til Tistrup ere tilmed gunstige, medens der netop er ugunstige Terrainforhold paa de $3^1/_2$ Mil til Varde, hvor Banen skal over flere Enge og 4 større og 1 mindre Vandløb.

Da de anførte Fordele for en Bane Grindsted—Tistrup ere saa iøjnefaldende, nære vi det Haab, at vort Andragende maa blive imødekommet, og tillader Sogneraadet sig til Slutning at udtale, at det nærer ingen Tvivl om, at Tilskuddene med Lethed ville blive tilvejebragte, naar det her fremsatte Forslag maatte blive lovfæstet

Hodde-Tistrup Sogneraad, Tistrup, den 4. Marts 1908.

Jens Christiansen, Formand. J. H. Christensen. Søren Lauridsen.

K. Thomsen. A. P. Lauridsen. S. Hansen. J. N. Møller.

Niels M. Pedersen. Jens Henriksen.

Foranstaaende Andragende tiltrædes.

Tistrup Borgerforening, den 6. Marts 1908.

H. E. Windeballe, Formand. Chr. Pedersen. H. P. Christensen. J. Hegtmann.

Alfred Jepsen.

Tistrup Haandværkerforening, den 6. Marts 1908.

J. H. Christensen, Formand. H. C. Rasmussen. L. Jensen. A. Jepsen.

C. Jensen.

29.

Til Regering og Rigsdag!

I Januar Maaned 1903 blev der af Varde Byraad og Sogneraadene for Øse-Næsbjerg, Starup, Ansager samt Grindsted-Grene Kommuner til Regering og Rigsdag indgivet et Andragende om Anlæg af en Bane fra Varde til Grindsted som et Led i en Tværbane fra Vejle til Varde.

Spørgsmaalet om en saadan Tværbane kan føres lige tilbage til den Tid, da den syd- og vestjydske Bane samt Esbjerg Havn skulde bygges, idet der allerede da var Tanke om at anlægge en saadan fra Vejle til Varde i Stedet for langs Grænsen, og selv hos Regeringen var Tanken om en Statsbane gennem disse Egne ikke fremmed i 1898, da den jydske Jernbanekommission nedsattes.

I denne Kommission, der skulde fremsætte Forslag til at afhjælpe Banetrangen i Syd- og Midtjylland, kom man imidlertid hurtig bort fra denne Bane som Statsbane, efter at Tanken om en Længdebane fra Silkeborg til Bramminge var traadt i Forgrunden. Vejle—Vandel-Banens Forlængelse over Grindsted til Varde som Privatbane ansaas dog lige fuldt nødvendig, da den foruden at ophjælpe de magre og fattige Egne i det store jernbanetomme Rum — vinde Land efter Dalgas' Tanke — tillige vilde kunne danne et naturligt Forbindelsesled mellem Øst- og Vestjylland og saaledes dele Trafikken for den overtrafikerede Del af Østbanen, særlig paa Strækningen Fredericia—Vejle. Banens Opland vil derhos have en let og hurtig Forbindelse med Udførselshavnen ved Esbjerg.

Dens Nødvendighed blev end yderligere klar ved Etableringen af Varde—Nørre Nebel-Banen, der paa en vis Maade kunde betragtes som et Led af Tværbanen, delvis drives sammen med denne som Privatbane og derved yderligere bidrage til et gunstigt Driftsresultat saavel for disse Baner som for de anløbende Statsbaner, der som bekendt for en væsentlig Del modtage deres Næring fra Privatbanerne.

Forskellige af de af den jydske Jernbanekommission foreslaaede Baner ere dels fuldførte og dels paabegyndte, men mærkeligt nok alle i Midt- og Nordjylland, medens man for det sydlige Jylland, hvor Banetrangen uimodsigelig turde være størst, endnu kun befinde sig paa Overvejelsernes Stadium.

Dertil maa selvfølgelig Statsmagterne have haft deres gyldige og gode Grunde, og vi kunne kun udtale vor Tak for og Paaskønnelse af, at den sidste Jernbanekommission ogsaa for vort Vedkommende har optaget den første Kommissions Forslag om Vejle—Vandel-Banens Forlængelse til Grindsted og derfra videre som et selvstændigt Led over Ansager, Øse og Næsbjerg til Varde.

Naar derimod denne Kommission i Modstrid med, hvad der er foreslaaet af den jydske Kommission og af Regeringen i Samlingen 1903—04 overfor Rigsdagen, kun har villet anbefale at bevilge Halvdelen af Udgifterne til Banens Anlægskapital m. v., da er Befolkningen derved bleven i høj Grad skuffet, idet man ikke forstaar, at den Velvillie, der er vist overfor andre Egne af Landet, dels ved Bygning af Statsbaner og dels ved større Tilskud til Privatbaner, ikke ogsaa skulde blive overført paa

os, der dog uimodsigelig have mindst Evne, have maattet vente længst og trænge haardest.

Naar Banen gennemføres, er der ikke Tvivl om, at der vil foregaa et mægtigt Opsving, særlig i det langstrakte Grindsted og tilgrænsende Sogne, hvor Hedeselskabet har en af sine største Virksomheder; men ogsaa Ansager, Øse og Næsbjerg Sogne have store Udviklingsmuligheder, hvad bl. a. fremgaar af, at der allerede nu for Ind- og Udførsel til to Byer i Ansager i 1906 er betalt en Vognfragt af ca. 13,000 Kr., medens nogle Forretninger i de to sidstnævnte Sogne have haft en Omsætning i grovere Varer af 278 Vognladninger à 20,000 Pd. til en Vognfragt af ca. 20 Kr. pr. Vognladning. At Staten ved Banens Etablering vil kunne inddrage de kørende Poster fra Varde til Grindsted og fra Varde til Øse m. v., hvorved vil kunne spares ca. 6,000 Kr. aarlig, skal her kun i Forbigaaende nævnes.

Ville imidlertid Regeringen og Rigsdagen fastholde det af Kommissionen foreslaaede Statstilskud af kun Halvdelen, kunne vi allerede nu erklære, at Banens Gennemførelse sikkert vil volde uovervindelige Vanskeligheder, idet saavel Amtskommunen som Varde By og Sognekommune med deres forholdsvis ringe Evne ere stærkt økonomisk belastede i Forvejen. Gaar derimod Statskassen ind paa at bevilge de tre Fjerdedele af Anlægskapitalen, vil Resten sikkert i Henhold til tidligere Tegninger og Tilsagn kunne være disponibel straks, saa snart Loven er vedtagen, saaledes at den arbejdsomme, tarvelige og nøjsomme Befolkning i den projekterede Banes Opland snarest kan se sit længe nærede Haab opfyldt.

Undertegnede Forretningsudvalg for nævnte Bane, der fuldt ud vil kunne tilfredsstille Banetrangen i disse Egne, tillader sig derfor herved ærbødigst at andrage den høje Regering og Rigsdag om efter alt, hvad foran er anført, og hvad der i øvrigt foreligger, at vedtage nævnte Bane saaledes som den, hvad Retningen angaar, er foreslaaet af Kommissionen, men i Overensstemmelse med den jydske Kommission og med Regeringens Forslag i 1903 forhøje Statskassens Bidrag til 75 pCt. af Anlægskapitalen, derunder indbefattet Ekspropriationsudgifter og Driftsmateriel.

Udvalget for Fremme af en Jernbane fra Varde til Grindsted,
den 15. Marts 1907.

(Underskrifter.)

Bilag.

Undertegnede Sogneraad samt Beboere i Ansager og Øse-Næsbjerg Kommuner tiltræde fuldt ud, hvad Forretningsudvalget for en Grindsted—Varde-Bane ovenstaaende under 15. Marts 1907 har fremført overfor den høje Regering og Rigsdag. Vi havde haabet, at Lovgivningsmagten vilde have bevilget de 75 pCt. Tilskud af Statskassen i Henhold til tidligere fremkomne Forslag. Resten er nu forlængst tegnet af de interesserede Kommuner: Grindsted-Grene, Ansager, Starup, Øse-Næsbjerg, Varde Købstad og Amtskommunen med henholdsvis 22,750 Kr., 40,625 Kr., 10,835 Kr., 40,623 Kr., 80,167 Kr., 130,000 Kr., samt med Antydning af, at man eventuelt vilde gaa endnu noget højere op, om det maatte forlanges, for at føre denne vigtige Sag, der er af uberegnelig Interesse for vore Kommuner til en heldig Afslutning. Vi formene det derfor heller ikke nu umuligt at faa tilvejebragt de to Femtedele af Anlægskapitalen, og vi tillade os derfor at andrage det høje Landsting om, at nævnte Bane gennemføres i denne Samling i den af Folketinget angivne Retning og med det der vedtagne Tilskud af tre Femtedele af Statskassen, idet vi saa rimeligvis i Løbet af kort Tid ville staa rede til at andrage om Koncession.

Af en Bane fra Grindsted til Tistrup, der formentlig kun har ganske lokal Interesse for den lille Stationsby dersteds, idet Statsbanen gennemskærer Kommunen, have vi saavel som de øvrige Landkommuner kun liden eller ingen Interesse, idet Varde er vor Jurisdiktionsby og den Plads, hvor vi hovedsagelig gøre vore Forretninger. Da der til dette Baneprojekt, som er fremkommet i Landstinget under første Behandling, ogsaa kun er tegnet et ganske forsvindende Beløb, og det saaledes neppe kan gennemføres, idet der af de øvrige Kommuner neppe kan ventes noget Tilskud, synes det kun at være fremkommet for at lægge den af Regeringen og de to Jernbanekommissioner foreslaaede samt gentagne Gange af Folketinget vedtagne Plan Hindringer i Vejen.

Gennemføres Forslaget om en Grindsted—Varde-Bane ikke, vil vort Haab om at faa en heldig Forbindelse med vor Jurisdiktionsby og med Trafikhavnen ved Esbjerg rimeligvis være bristet for bestandig.

Vi kunne derfor heller ikke slippe Haabet om, at det høje Landsting i denne Sag vil slutte sig til Folketinget.

(559 Underskrifter.)

30.

Til Landstingets Jernbaneudvalg!

Ved Jernbanelovens 3die Behandling i Folketinget blev det ved 1ste og 2den Behandling vedtagne Forslag til en Bane fra Grindsted til Vejen og Kolding ændret saaledes, at man foruden at knytte en Bane fra Grindsted til Troldhede til denne Bane tillige alternativt foreslog at føre Banens ene Gren til Lunderskov i Stedet for til Kolding.

Idet undertegnede Repræsentanter for Kolding Købstad og nogle af de Kolding nærmest liggende Landkommuner anmode de Herrer Medlemmer af Landstingets Jernbaneudvalg om at tage Stilling til Gunst for, at Forslaget føres tilbage til den Form, hvori det var vedtaget ved 1ste og 2den Behandling i Folketinget, skulle vi tillade os at anføre nogle af de Hovedpunkter, hvorpaa vi begrunde denne vor Anmodning.

Banens Formaal maa jo selvfølgelig være at etablere den bekvemmeste, hurtigste og billigste Forbindelse mellem de Landdistrikter, Banen kan komme til at berøre, og den eller de Byer og Handelspladser, til hvis Opland disse Egne naturligt høre.

Billig Fragt. Det er vel klart, at den By, som Banens østlige Gren har til Opgave at sætte Banens Opland i Forbindelse med, er Kolding og ikke Lunderskov. — Vejlængden fra de fjernere liggende Kommuner til Kolding bliver ganske vist ikke kortere ad den projekterede Linie til Kolding end ad den projekterede Linie til Lunderskov, men selv om der ikke tages Hensyn til alle de Kommuner, som den førstnævnte Linie kommer til gode, saa medfører Omskiftningen fra Privatbane til Statsbane en Fordyrelse af alle Fragttakster, som er af afgørende Betydning. — Vi tillade os angaaende dette Forhold at henvise til vedlagte af Hr. Driftsbestyrer Berg udarbejdede Fragttabel, hvoraf det fremgaar, at den gennemsnitlige Fragtfordyrelse for samtlige Varer og Stationen andrager ca. 32 pCt.

Hurtig Ekspedition. Foruden Fordyrelsen af alle Fragter medfører Omskiftningen desuden betydelige Forsinkelser og andre Ulemper. Banestrækningen mellem Kolding og Lunderskov er den stærkest trafikerede Banestrækning udenfor Sjælland, hvoraf følger, at det til Tider kan være vanskeligt at faa Omrangering og Omekspedition besørget uden Forsinkelser. Hvad Betydning det har saavel for Afsender som Modtager at vide, at naar Godset er indladet, afgaar det med et Tog, hvis Afgangs- og Ankomsttid man kender, direkte til Bestemmelsesstedet i Stedet for maaske at henstaa flere Dage paa en Mellemstation, behøver neppe at omtales.

Banens Anlægssum. Som en Hindring for Gaffelbanens Gennemførelse er af Lunderskov-Liniens Tilhængere blevet fremhævet den større Anlægssum for Banen til Kolding i Sammenligning med Banen til Lunderskov. Denne Forhøjelse berører imidlertid ikke de nordlige Kommuner, da den fuldt ud bæres af de Kommuner, som den sydlige Del af Banen kommer til gode.

Banens Rentabilitet. Det er ligeledes blevet gjort gældende, at Banen til Kolding vilde blive mindre rentabel end Banen til Lunderskov. Dette er imidlertid blot en Paastand, som hverken kan bevises eller modbevises. Vi kunne dog ikke tro andet, end at den Bane, som etablerer den bedste og den billigste Forbindelse, og som drager de fleste Kommuner ind under sit Omraade, ogsaa har de bedste Udsigter til at forrente sig.

For hvis Skyld anlægges Banen? Der siges, at det er de Kommuner (fra Grindsted til Veerst), der staa samlede om Lunderskov-Linien, for hvis Skyld Banen skal anlægges, og at det derfor maa være disse Kommuners Ønsker og ikke Byernes, der skal tages Hensyn til.

Vi maa gøre en bestemt Indsigelse imod denne ensidige Opfattelse. — At de paagældende Kommuner have et i høj Grad berettiget Krav paa at komme i Jernbaneforbindelse med Omverdenen, skulle vi være de sidste til at bestride, og vi indrømme dem ligeledes den fuldeste Ret til at udøve den væsentligste Indflydelse paa Banens Retning, Stationernes Beliggenhed etc. indenfor disse Kommuners egne Grænser. Derimod maa vi hævde, at Banelinierne ogsaa etableres for Byernes Skyld, at Byerne og de dem nærmest liggende Kommuner have lige saa store og vigtige Interesser at varetage som de fjernere Landkommuner, og at det maa være Byen og dens nærmeste Omegn, der have Hovedindflydelsen paa Banens Anlæg og Retning, hvor den føres ind til Byen.

Hvilke Interesser veje mest? Naar der skal tegnes Bidrag til Banerne, blive Byerne som Regel ikke forbigaaede. I det foreliggende Tilfælde er det jo tilmed ikke en enkelt Bys Interesser og Ønsker, der skulle afvejes imod samtlige interesserede Landkommuners. Vi møde her som Repræsentanter ikke alene for Kolding Købstad, men for en ikke uvæsentlig Del af de Landkommuner, som ere interesserede i Banespørgsmaalet, og som Banen ikke vil komme til gode, hvis dens østlige Gren føres til Lunderskov i Stedet for til Kolding, og vi have endvidere Tilslutning af Repræsentanter fra Vejen; og hvis Størrelsen af de Bidrag, sem frivilligt ydes til et Baneanlæg, i nogen Grad er Maalestok for de Interesser, som staa paa Spil, kan det dog vel have nogen Betydning, at vi repræsentere over Halvdelen (nærmere $^2/_3$) af de Bidrag, som der vil blive Tale om, naar Banen skal anlægges.

Kolding Købstads særlige Interesser. Foruden den almindelige Interesse, Kolding har af gode Oplandsforbindelser, har Byen tillige, som en ikke helt ubetydelig Havne- og Handelsplads, en særlig Interesse i at komme i den bedst mulige Forbindelse med hele Jernbanenettet paa saadan Maade, at andre Havnebyer (f. Eks. Vejle og Esbjerg) ikke blive begunstigede paa Koldings Bekostning. Vejle og Esbjerg have Udsigt til, ved Jernbanelovens Gennemførelse, at opnaa langt bedre Forbindelse med det midtjydske Banenet end Kolding, og vi vilde betragte det som en enestaaende Tilsidesættelse af Koldings Interesser, hvis vore her fremsatte meget beskedne Ønsker bleve afviste.

Da det muligvis ikke er alle de Herrer bekendt, hvilken Betydning Kolding har som Havne- og Handelsplads, tillade vi os at henvise til vedlagte Henvendelse fra Kolding Handelsforening til Kolding Byraad, hvori findes statistiske Oplysninger om Trafikken paa Kolding, sammenlignet med andre Byer.

Til Slutning skulle vi kun fremhæve, hvad der allerede ved Sagens tidligere Behandling er gjort gældende, at da Banen for en stor Del kommer til at gaa igennem fattige og tyndt befolkede Egne, vil den vanskeligt kunne gennemføres med mindre Statstilskud end $^3/_4$ af Anlægssummen.

Marts 1908.

(Underskrifter.)

Bilag.

Til Kolding Byraad!

Den i Aaret 1898 nedsatte midtjydske Jernbanekommission var af Indenrigsministeriet instrueret om at gøre sine Indstillinger efter Regler, der førte Oplandet i en bekvem Forbindelse med de nærmeste Afsætningspladser, Købstæder eller Udførselshavne, at Retningslinierne for Banerne endvidere bestemmes saaledes, at de saa vidt muligt kunne blive til Nytte ogsaa for den gennemgaaende Trafik, og at det endelig bør søges undgaaet, at de ny Baner mere end nødvendigt fremkalde Omlægning af de eksisterende Ejendomsværdier og gribe forstyrrende ind i den nuværende Fordeling af Oplandet mellem Byerne.

Idet man gaar ud fra, at Lovgivningsmagten fremdeles godkender disse Grundbetragtninger, tillader man sig at gøre opmærksom paa, at der i det Rigsdagen forelagte Forslag til ny Baneanlæg ikke er taget Hensyn til den Udvikling, der er foregaaet i Kolding siden 1898.

Foreningen tillader sig ved nogle Tal at oplyse om Omsætningslivet her.

Der ekspederedes med Banen herigennem, ifølge Statsbanernes Beretning for Finansaaret 1905—06, af de deri nævnte 15 Varegrupper:

75,731 Tons Gods.

Overfor de Byer, der have Statsbaner i Oplandet, eller for hvilke saadanne projekteres, stiller Forholdet sig saaledes:

Esbjerg har for Godsbefordring haft en Indtægt af	1,788,086	Kr.
Aarhus	1,682,853	—
Aalborg	855,755	—
Kolding	741,476	—
Randers	675,254	—
Horsens	547,513	—
Vejle	479,180	—
Holstebro	315,864	—
Viborg	298,287	—

Der tilførtes Kolding Kreaturmarked i Aaret 1906 af stort Hornkvæg	59,595	Stkr.,
og der slagtedes her af Markedskvæg	2,800	—
	62,403	Stkr.
Andelsslagteriet slagtede af Svin	77,113	Stkr.

Af Trælast tilførtes ad Søvejen: 25,550 Tons og 3,523 Cubikf., og der befordredes med Jernbanen 12,900 Tons.

For denne Artikels Vedkommende er Kolding Nr. 2 i Jylland.

Der tilførtes

af Kul	28,800	Tons
af Korn fra Udlandet ca.	60	Mill. Pd.
af Foderstoffer	46	—
af Frø til Udsæd	4	—

Til denne Varemængde af Handelsartiklerne svarer Omsætningsmængden i alle andre Forbrugsartikler.

Naar man har nævnt disse Talstørrelser, er der formentlig gjort tilstrækkelig Rede for, at Kolding er en Handelsplads af Betydning, der tager en væsentlig Del i saa vel den gennemgaaende Trafik som Oplandshandelen, og man har herved til Hensigt at paavise, at det er nødvendigt, at denne store Trafik faar Lejlighed til saavel den hurtigste som den billigste Vej til alle Hovedbaner og disses Knudepunkter.

Under Forhandlingerne i 1898 blev der gjort trafikale Vanskeligheder for en Forbindelse Kolding—Grindsted.

Indstillingen kom — dog med en Bemærkning af Repræsentanterne fra Kolding om, at de vilde foretrække en Bane Kolding—Grindsted til at lyde paa Lunderskov—Grindsted.

Naar Kommissionsbetænkningen nu foreslaar en Kolding—Grindsted-Bane, kan man kun være taknemmelig derfor, idet man dog, naar Sol og Vind skulle deles lige, maa holde paa, at denne Bane bliver optagen som Statsbane.

Lovudkastet foreslaar:

Under Nr. 4: En Bane Vejle—Give—Brande—Herning som Statsbane mod et Tilskud fra Distrikterne af Kr. 25,000 — pr. Banemil.
— - 5: En Bane Silkeborg—Funder—Bramminge paa samme Vilkaar.
— - 6: En Bane Skive—Vedebæk } paa samme Vilkaar.
— - 6a: En Bane Skive—Skern }
Hvorimod Nr. 30: Kolding—Bramdrup—Grindsted foreslaas som Privatbane med 50 pCt. Statstilskud.

Naar man vil drage den mindste Sammenligning mellem Forslag Nr. 4 og Nr. 30, vil det straks falde i Øjnene, at man ikke har taget Hensyn til Koldings Betydning, og at Forholdene ville blive i høj Grad ulige saavel med Hensyn til den gennemgaaende som Oplandstrafikken, og at der bliver gjort et Indgreb i Oplandsforholdene.

Foreningen tillader sig at anmode det højtærede Byraad om, paa Grundlag af den foranstaaende Fremstilling at støtte vort Ønske om, at Kolding By kommer i saa hurtig og bekvem Forbindelse med det ny Knudepunkt Grindsted som muligt.

Endnu turde man anmode Byraadet om at drage Omsorg for, at den ny Bane til Kolding bliver anlagt samtidig med de projekterede konkurrerende Baner.

Kolding Handelsforening, den 1. Februar 1907.

Bestyrelsen.

31.

Undertegnede Beboere af Houen og Grindsted Sogne tillader sig herved ærbødigst at andrage den høje Regering og Rigsdag om, at den af Folketinget vedtagne Bane fra Troldhede, Grindsted maa blive forandret saaledes, at den føres fra Troldhede over S. Felding, Houen, Paabøl, Urup og til Grindsted, i Stedet for over S. Omme. Som Grund eller Støtte for dette vort Andragende anføres følgende.

Vi anse det for, at den af os foreslaaede Linie vil komme til at løbe omtrent midt imellem Vestbanen og den i Folketinget vedtagne midtjydske Længdebane, hvad der langt fra bliver Tilfældet, naar Banen løber over S. Omme. Vi antage, at den af os foreslaaede Retning ikke vil konkurrere med Statsbanen i den Grad, som den af Folketinget vedtagne Linie.

Endvidere anføres, at vi anse det for, at Udviklingsmuligheden er meget større, naar Banen føres over Houen, Paabøl og Urup. Paa denne Linie ligger store uopdyrkede Arealer, som egne sig udmærket til Opdyrkning og som ville kunne føde mange Gange saa mange Mennesker, som de nu gøre. Endvidere findes store Tørvemoser baade i Houen og Urup. Tillige vil Banen komme i Nærheden af nogle af Hedeselskabets ældste Plantager, nemlig Paabøl, Hejbøl, Hejmdal, S. Grene og Haarkjær, som tilsammen indeholde imellem 2 og 3,000 Td. Land, og hvorfra der allerede nu afsendes mange Vognladninger Trækul, Tjære, Træstammer, Hegnspæl, Stoletræ og Favnebrænde.

I Houen Sogn findes en ikke saa lille Brugsforening og et af Egnens største Andelsmejerier; i Houen By er der Kvindehøjskole, der er en stor ældre Købmandsforretning, hvortil der daglig tilkøres flere Fragtlæs, der er saa godt som alle Slags Haandværkere. Til Bevis for, at Byen er i Fremkomst, anføres, at der er anlagt Elektricitetsværk, som forsyner hele Byen med Lys og Kraft.

Det er vor Overbevisning, at denne Bane vil komme til at svare sig længe før den over S. Omme; vi synes for øvrigt ikke, at S. Omme bliver forurettet, ved at Banen flyttes til Houen, da der ved Længdebanen sikkert vil blive 2 Stationer i Sognet og maaske en Station paa den af os foreslaaede Banelinie i Nærheden af Sogneskellet.

Hermed overgive vi vort Andragende til den høje Regering og Rigsdagen med Haab om, at ovenstaaende maa blive taget under velvillig Behandling.

Houen og Grindsted i Marts 1908.

(Underskrifter.)

32.

Om de med Realisationen af en direkte Bane fra Grindsted over Bramdrup til Kolding forbundne økonomiske Fordele for Kolding—Egtved-Banen.

Anlæget af en Kolding—Grindsted Bane, der paa Strækningen Kolding Statsbanestation—Nordbanegaarden—Bramdrup følger Kolding—Egtved-Banens Spor, vil i Henhold til nedenanførte Kalkulation, der formentlig kommer Virkeligheden temmelig nær, medføre en aarlig Besparelse for sidstnævnte Bane af 10,500 Kr., saafremt Kravet om en normalsporet Bane og et heraf resulterende 4-strenget Spor paa ovennævnte Strækning fastholdes, og af 13,500 Kr., hvis man bestemmer sig for en metersporet Grindsted-Bane, i hvilket Tilfælde det nuværende Spor mellem Bramdrup og Statsbanestationen over Nordbanegaarden kan trafikeres vekselvis af begge Baners Tog, der selvfølgelig i alle Tilfælde skulle korrespondere direkte med Kolding Statsbanestation og tillige om fornødent med Kolding Havn, hvad Gods i hele Vognladninger angaar. Da Kolding—Egtved-Banens aarlige Indtægtstab ved Anlæget af den paatænkte Bane: Kolding—Bramdrup—Grindsted og Veerst—Vejen helst maa sættes til 2,000 Kr. for helt ud at være paa den sikre Side, ville begge Baners Fællesskab i Anlæg og Administration paa Strækningen Bramdrup—Nordbanegaarden—Statsbanen for Kolding - Egtved-Banens Vedkommende altsaa medføre en aarlig Nettobesparelse i Anlægsforrentning og Drift af 10,205 ÷ 2,000 = 8,205 Kr. i første og 13,285 ÷ 2,000 = 11,285 Kr. i sidste Tilfælde.

Til nærmere Belysning af ovennævnte Indtægtstab tjener følgende:

Man har fra en vis Side, for at forpurre Anlæget af en direkte Bane til Kolding, fremsat den Paastand, at Kolding—Egtved-Banen ved dette Anlæg vilde lide et stort Skaar i sine Indtægter. Dette er der heldigvis slet ikke Tale om. En ret minutiøs Undersøgelse for 4 Aar siden af dette Forhold for Egtved Stations Vedkommende, en Undersøgelse, der dels var baseret paa indhentede Oplysninger hos Købmænd og andre næringsdrivende paa Pladsen og dels paa Egtved Stations egne Noteringer, gav til Resultat, at en Grindsted—Jordrup—Bramdrup—Kolding Bane kun vilde have paaført Egtved Station et Tab i det nævnte Aar af 454 Kr. 20 Øre (jfr. nedenanførte Opgørelse), svarende til 13,5 pCt. af Stationens samlede Indtægt af Kreaturer og Gods, der i det paagældende Driftsaar udgjorde 3,364 Kr. 80 Øre. Billetsalget paa eller til Egtved Station er for Byerne Knudsbøl, Jordrup og Veersts Vedkommende som Indtægtspost betragtet ganske nominel og kan derfor lades helt ude af Betragtning. Naar undtages en pludselig og uanet Tilgang for et Par Aar siden af Slagterisvin fra de nævnte Byer paa Grund af en Konflikt med Kolding Svineslagteri om Leveringsmaaden og en i alt Fald midlertidig heraf flydende Merindtægt paa ca. 470 Kr. aarlig, kan der neppe paavises nogen Fremgang i Vare- og Kreaturtransporten mellem Egtved og de nævnte Byer udover den, der skyldes den almindelige Opgang i Konjunkturerne i de forløbne 4 Aar, og som for Egtved Stations Vedkommende har givet sig Udslag i en forøget Indtægt af Gods og Kreaturer fra 3,364 Kr. 80 Øre i Driftsaaret 1901—1902 til 5,342 Kr. 93 Øre i Driftsaaret 1905—1906 med Fradrag af ovennævnte Indtægt paa 470 Kr., der som anført skyldes særlige Omstændigheder.

For Mellemstationernes Vedkommende er Tabet, som Kolding—Egtved-Banen lider ved Anlæget af en Grindsted—Bramdrup—Kolding Bane, uden videre Betydning. Byerne Bølling, Brakker og Aagaard ere som Følge af Beliggenheden fremdeles som hidtil henviste til at benytte Egtvedbanen, og hvad Byerne V. Nebel og Dons angaa, er Indtægtstabet, som Anlæget af den projekterede Bane vil paaføre Egtvedbanen, ganske ringe, idet Frekvensen mellem disse Byer og Banen saa godt som indskrænker sig til Levering af Slagterisvin, der aarlig i Fragt kun indbringer ca. 114 Kr.

Bramdrup Holdeplads indtager som fremtidig Krydsningsstation en Særstilling, der paakræver en Overenskomst, hvorved Egtvedbanen sikres samme Overskudsindtægt som hidtil af denne Holdeplads. Grindstedbanen vil altsaa formentlig, foruden at udrede Differencen mellem en Ekspeditrices og en Stationsmesters Løn, komme til at refundere Egtvedbanen de af en ligelig Fordeling af rejsende mellem begge Baners Tog flydende Indtægtstab af ca. 500 Kr. aarlig. Godsforsendelser etc. mellem Kolding og Bramdrup kunne som hidtil dirigeres med Egtvedbanen, og Ordningen af dette Anliggende vil altsaa ingen Vanskeligheder frembyde.

At jeg ikke staar ene med min Opfattelse af Egtvedbanens Stilling til den af mig projekterede direkte Bane mellem Kolding og Grindsted over Bramdrup, men tværtimod kan glæde mig ved en usædvanlig enstemmig og stedse stigende Tilslutning til denne over hele Linien, med Undtagelse af Egtved (hvor man mærkværdig nok, særlig i Egtved By, hvor Banens Endestation er beliggende, foretrækker en Forlængelse af Egtvedbanen), giver sig blandt andet klart til Kende saavel ved Tilsagn om Støtte til den ny Bane fra 2 Land- og 1 Købstadkommune, der tilsammen ere interesserede i Egtvedbanen ved en Aktiekapital af 320,773 Kr. 4 Øre, som ved nedenanførte Svarskrivelse fra Egtvedbanens Bestyrelse til Egtvedudvalget.

Kolding, den 16. Juni 1906.

P. V. P. Berg,
Driftsbestyrer.

I Driftsaaret 1901—02 er udgaaet fra Egtved Station, indleveret fra Knudsbøl, Jordrup og Veerst:

473 Stkr. Svin à 32,5 Øre	ca. 153 Kr. 70 Ø.
20 Stkr. Kvæg à 166,0 Øre	- 33 — „ —
10 Vognl. Tørv à 6 Kr. (kalkulatorisk)	- 60 — „ —
Af det til Egtved indgaaede Gods er solgt til ovennævnte Byer:	
Ca. 50 Vognl. Foderstoffer à 8 Kr. 30 Øre	- 207 — 50 Ø.
I alt	ca. 454 Kr. 20 Ø.

Kalkulation

over Kolding—Egtved-Banens Indtægtsforøgelse ved Etableringen af det paa Strækningen Bramdrup—Nordbanegaarden—Statsbanen med Grindstedbanen paatænkte Samarbejde paa Basis af, at de med Forrentningen af den samlede Anlægskapital for denne Strækning og Lokaladministration af begge Privatbanestationer i Kolding forbundne Udgifter, inklusive Værkstedmesterens Løn, udredes af enhver af de nævnte Baner i Forhold til deres procentvise Andel i den halverede Indtægt af Person-, Gods-, Frimærkepakke- og Kreaturbefordring fra og til Kolding Privatbanestationer.

Anlægsudgifterne paa Banestrækningen Bramdrup—Nordbanegaarden—Statsbanen, Længde 0,88 Mil, anslaas:

for Kolding—Egtved-Banen til	400,000 Kr.
for en normalsporet Grindsted-Bane til	320,000 —
og for en smalsporet Grindsted-Bane til	100,000 —

Af den samlede Indtægt paa begge Privatbanestationer i Kolding anslaaas:

Kolding—Egtved-Banens til	35 pCt.
og Grindsted-Banens til	65 —
Ialt	100 pCt.

Den samlede Anlægsudgift andrager i første Tilfælde 400,000 + 320,000 Kr. = 720,000 Kr., der, forrentet med 4 pCt. p. a., svarer til en aarlig Rente af 28,800 Kr., og i sidste Tilfælde til 500,000 Kr., svarende til en aarlig Rente af 20,000 Kr. Af disse Rentebeløb udgør Kolding—Egtved-Banens Anpart (35 pCt.) henholdsvis 10,080 Kr. og 7,000 Kr. og medfører altsaa en aarlig Rentebesparelse for denne Bane af henholdsvis 5,920 Kr. og 9,000 Kr. eller respektive ca. $^1/_2$ og $^3/_4$ pCt. af dens samlede Anlægsudgift.

Fortegnelse over Lønningerne til Funktionærerne ved Privatbanestationerne i Kolding.

Egtved-Banens Funktionærers Maksimumsløn i Henhold til Lønningsreglementet, men ikke til den Løn, der for Tiden udredes, og som er en Del lavere:

1 Værkfører	2,100 Kr.
1 Stationsforstander	2,100 —
2 Assistenter	2,400 —
2 Portører	1,800 —
En Elev	400 —
I alt	8,800 Kr.

Maksimumsløn for de Funktionærer, som begge Baners daglige Drift paa Privatbanestationerne i Kolding udkræver:

1 Værkfører	2,500 Kr.
1 Stationsforstander	2,500 —
3 Assistenter	3,600 —
4 Portører	3,600 —
2 Elever	700 —
I alt	12,900 Kr.

Af ovenanførte 12,900 Kr. udreder Grindsted-Banen 65 pCt. eller 8,385 Kr. og Egtved-Banen 35 pCt. eller 4,515 Kr. Kolding—Egtved-Banens Driftsbesparelse i Kolding andrager altsaa 8,800 ÷ 4,515 Kr. = 4,285 Kr. aarlig.

Det økonomiske Resultat for Egtved-Banen ved Etableringen af et Samarbejde med Grindsted-Banen paa den ovenfor omhandlede Maade er, at Egtved-Banen, saafremt Grindsted-Banen anlægges normalsporet, opnaar en Anlægsrentebesparelse af 5,920 Kr. og en Driftsbesparelse af 4,285 Kr., tilsammen 10,205 Kr., der med Fradrag af et Indtægtstab paa 2,000 Kr. udgør aarlig 8,205 Kr.

Anlægges Grindsted-Banen smalsporet, er Egtved-Banens Fortjeneste 9,000 + 4,285 ÷ 2,000 Kr. = aarlig 11,285 Kr.

Kolding-Egtved Jernbane.

Bestyrelsen.

I Anledning af den fra det ærede Udvalg modtagne, af Egtved Sogneraad under 4. Januar d. A. tiltraadte Skrivelse, hvori andrages om en Udtalelse fra Kolding—Egtved-Banens Bestyrelse til Støtte for Udvalgets Arbejde for en Forlængelse af denne Bane over Vorbasse til Grindsted, undlader man ikke herved at meddele, at man —bl. a. under Hensyn til den af Hr. Driftsbestyrer Berg projekterede Plan til en Forbindelsesbane over Bramdrupdam og Veerst til Grindsted — ikke ser sig i Stand til at give Udvalgets Arbejde den ønskede Tilslutning, idet sidstnævnte Plan efter Bestyrelsens Formening vil være den gunstigste for Kolding—Egtved-Jernbanen, ligesom den efter Forlydende vil have god Udsigt til at blive vedtagen i den af Regeringen nedsatte Jernbanekommission.

Kolding, den 20. Marts 1906.

P. B. V.:
C. Olsen.

Til Jernbaneudvalget i Egtved.

33.

Til Regering og Rigsdag.

Undertegnede Komite for Anlæg af en Jernbane fra Grindsted til Lunderskov tillader sig herved at gentage sine tidligere Andragender om, at der maa blive bevilget Statstilskud til denne Bane.

I Andragender af 7. Marts 1900, 29. Oktober 1900 og 11. Februar 1904 have vi blandt andet anført følgende:

1) Den stærke Trang til en Jernbane i vistnok det største jernbanetomme Rum i Landet og vore uafviselige Krav om at komme i Forbindelse med Omverdenen have altid været anerkendte.

2) Allerede i 1894 var en Jernbane fra Vorbasse til Lunderskov projekteret, men Andragendet indkom for sent til, at Banen kunde komme med paa den store Jernbanelov. Ved denne Lov fik de Egne, der laa nærmest Købstaden, Baner, hvorimod de længst bortliggende Sogne, de, der trængte mest, Grindsted, Heinsvig, Vorbasse, Bække og flere, ingen fik.

3) Lige siden har der været arbejdet ihærdigt for Banen, men trods megen udtalt Sympati og Velvillie er det desværre endnu ikke lykkedes at opnaa noget Resultat.

4) Den af Regeringen i 1898 nedsatte Kommission angaaende Jernbaner i Midt- og Sydjylland har enstemmig gjort Indstilling om Banens Anlæg med et Statstilskud af $^3/_4$. Ligesaa har Hedeselskabets Bestyrelse paa det bedste anbefalet Andragendet om Banen.

5) Et Lovforslag om en Jernbane fra Grindsted til Lunderskov er vedtaget 3 Gange af Folketinget, ligesom det ogsaa har fundet velvillig Modtagelse saavel i det høje Landsting som hos den høje Regering.

6) Der er forlængst tegnet Tilskud til Baneanlæget fra Sognene, fra Ribe Amtsraad og fra Kolding Byraad; alle de Kommuner, hvorigennem Banen løber, have hele Tiden staaet samlede og enige i Banespørgsmaalet, og saavel Sogneraadene som Amtsraadet have nægtet Tilskud til nogen anden Linie.

7) Naar der har været nogen Modstand mod Banen, da er den fremkommen ude fra, alene fordi Kolding og Vejen have ønsket at drage Banens Endepunkt til sig. Ønsket fra Kolding By om en direkte Linie dertil have Sognene ikke troet at kunne imødekomme, navnlig af Hensyn til Bekostningen og Vanskelighederne ved samme. Og Vejenlinien maa Sognene modsætte sig, da det ikke er til Vejen, at Beboerne ville, idet de ikke have videre at komme der efter.

8) Af sidstnævnte Grund ønsker Komiteen heller ikke en Sidebane fra Gjesten til Vejen, idet den daglige Drift utvivlsomt ikke vil kunne betale sig, men vil paaføre en Grindsted—Lunderskov-Bane betydelige Tab.

Fra første Færd vandt Planen om en Bane fra Grindsted til Lunderskov Tilslutning fra alle Sider, og Kolding Byraad valgte delegerede til at tiltræde den nedsatte Komite. Sagen var derfor i god Gænge, indtil Doktrinen om en direkte Linies Fortrin fremfor Lunderskov-Banen fremsattes i Byraadet. Fra det Tidspunkt blev

Lunderskov-Banen mere eller mindre stærkt modarbejdet af Kolding Byraad. Da Striden om Lunderskov eller Kolding som Tilknytningspunkt til Statsbanen blussede op, mente Vejen, at der var Lejlighed til at fiske i rørt Vande, og den fremkom med sit Krav. Siden da har Kolding Byraad søgt at drage Banens Endepunkt til Kolding, og Vejen har arbejdet paa at faa Endepunktet dertil i Stedet for til Lunderskov. Sognene derimod have stadig fastholdt Lunderskovlinien.

Som bekendt udtaler den sidste Jernbanekommissions Flertal (12 Medlemmer) i sin Betænkning, at en virkelig Betjening af det paagældende store jernbanetomme Rum kun faas ved, at der føres en Bane fra Grindsted direkte til Lunderskov eller Kolding, men da en saadan Bane vil gaa igennem en Del af Vejens Opland og saaledes være til Skade for denne opblomstrende By, anser man en Gaffelbane Grindsted—$\frac{\text{Bramdrup—Kolding}}{\text{Vejen}}$ for en naturlig Løsning af dette vanskelige Spørgsmaal, medens et Mindretal (7 Medlemmer) anser Gaffelbanen for en meget uheldig Løsning.

I Henhold til denne Betænkning fremsatte Regeringen derefter i Jernbaneloven Forslag om den nævnte Gaffelbane.

Imidlertid blev heller ikke dette Forslag vedtaget af Folketinget, hvorimod dette Ting vedtog et ganske nyt Projekt, nemlig en Bane fra Troldhede over Sønder Omme, Grindsted til Lunderskov eller Kolding med en Sidebane til Vejen. Dette Forslag indeholder i Virkelighedeu 3 Baner nemlig: en Bane fra Grindsted til Lunderskov, en Bane fra Grindsted til Troldhede og en Bane fra Bække eller deromkring til Vejen.

Hvis det ikke tillader, at enhver af disse 3 Baner maa blive anlagt for sig, naar de nødvendige Midler kunne skaffes til Veje, men de derimod sammenkobles saaledes, at den ene Bane ikke maa blive anlagt, medmindre de andre samtidig kunne blive anlagte, vil det medføre, at der overhovedet ingen Bane kommer. Der har heller ikke tidligere været forhandlet om en Sammenkobling med Baner Nord for Grindsted.

At Beboerne paa Strækningen fra Grindsted til Lunderskov skulle vente med at faa en Bane, indtil Beboerne fra Grindsted op til Troldhede ogsaa kunne faa en Bane eller omvendt, synes ubilligt og at tvinge Interessenterne i Grindsted—Lunderskov-Banen til ogsaa at anlægge og drive en Sidebane til Vejen, en Bane, som de ikke ønske, ikke have Brug for, tilmed er unødvendig, og som ingen andre ønske end Vejen By, synes os ganske urimeligt for ikke at sige uretfærdigt.

En Gaffelbane Grindsted—Bramdrup—Kolding og Grindsted—Vejen tør vi ikke gaa med til. Bekostningen ved dette Anlæg vil blive saa stor, at vi ikke kunne skaffe de nødvendige Midler dertil, og Banens Drift vil medføre et saa betydeligt Underskud, at Sognene og Amtet heller ikke tør udsætte sig derfor. Udgifterne til Lunderskov-Banens Anlæg ere kalkulerede til 39,000 Kr. pr. Kilometer eller 1,722,000 Kr., og Udgifterne til Gaffelbanen ligeledes til 39,000 Kr. pr. Kilometer eller 2,730,000 Kr. Gaffelbanen vil dog neppe kunne anlægges for samme Sum pr. Kilometer som Lunderskov-Banen. Med de nuværende Priser maa de kalkulerede Beløb formentlig forhøjes med 15 à 20 pCt.

Ved en Forhøjelse med 17 pCt. ville Udgifterne blive henholdsvis 2,014.740 Kr. og 3,194,900 Kr. eller med runde Tal 2,000,000 Kr. og 3,200,000 Kr. Med et Statstilskud af 75 pCt. bliver det Tilskud, Amt og Kommune skulle udrede, respektive 500,000 Kr. og 800,000 Kr. eller 300,000 mere for Gaffelbanen. Ribe Amtsraad og Sogneraadene have som fremhævet tilbudt et Tilskud af 25 pCt. til Lunderskov-Banen, men gentagende nægtet Tilskud til Gaffelbanen.

Ved Lunderskovlinien forurettes Vejen ikke; vi formene, at den deler Sol og Vind lige mellem Kolding og Vejen. Fra Lunderskov er der jo ikke længere til Vejen end til Kolding, og fra Lunderskov er der udmærket Forbindelse mod Vest over Vejen til Esbjerg, mod Syd over Vamdrup til Tyskland og mod Øst over Kolding og videre.

Som Transitbane har Lunderskov-Banen saaledes store Muligheder, og disse forøges, naar en Bane fra Grindsted til Troldhede bliver anlagt.

Vi nære det Haab, at Staten ikke vil bevilge Midler til en Jernbane, som vi ikke ville kunne magte at gennemføre, som Ribe Amtsraad og Sogneraadene have nægtet at give Tilskud til, som Kommissionens Mindretal erklærer at være en uheldig Løsning, som vil paaføre Staten en Merudgift af henimod en Million, som vil paaføre

Staten og Kommunerne en betydelig aarlig Udgift til Banens Driftsunderskud, som formentlig vil skade Egtved-Banen, som ligeledes paa et Stykke bliver en Konkurrent til Statsbanen, som vil forrykke Forholdene i Lunderskov og skade denne By osv., alt af Hensyn til Vejen, der efter vor Mening ikke bliver forurettet ved Lunderskov-Banen.

Endnu skulle vi fremhæve, at det ikke hidtil har været Komiteen muligt at opnaa større Tilskud til Banen fra Amtsraadet og Sogneraadene end 25 pCt. Til Lunderskovbanen bliver det som anført alligevel en Kapital paa ca. 500,000 Kr.; hvis der skal skaffes et Tilskud af $33^1/_3$ pCt., vil det blive ca. 666,000 Kr., et Beløb, vi ikke tro at kunne tilvejebringe.

Til en Gaffelbane ville de tilsvarende Beløb blive ca. 800,000 Kr. og 1,066,000 Kr., som det vil være os aldeles umuligt at faa bevilget hos Sogneraadene og Amtsraadet. Vi skulle her oplyse, at Kolding Byraad har tegnet et Bidrag til Lunderskov-Banen af ca. 48,000 Kr. Til Gaffelbanen har Byraadet bevilget et Tilskud af ca. 78,000 Kr. og Vejen 60,000 Kr.

Statens Udgift vil ved et Tilskud af 75 pCt. blive: til Lunderskov-Banen ca. 1,500,000 Kr., til Gaffelbanen 2,400,000 Kr. og med et Tilskud af $66^2/_3$ pCt.: til Lunderskov-Banen 1,333,000 Kr. og til Gaffelbanen 2,133,000 Kr.

Altsaa vil et Tilskud fra Statskassen af 75 pCt. til Lunderskov-Banen blive over 600,000 Kr. mindre end et Tilskud af $66^2/_3$ til Gaffelbanen.

Et Tilskud af 75 pCt. til en Bane i disse fattige Hedeegne er jo forholdsmæssig langt mindre end et Tilskud af 50 pCt. i gode Egne. Tage vi f. Eks. de to Baner Syd for Kolding, hvor der er givet et Tilsagn om Halvdelen, da er deres teoretisk sandsynlige Opland beregnet saaledes pr. Kilometer:

Ejendomsskyld.	Antal Td. Htk.	Indbyggerantal.
700,000 Kr.	62	328

medens Lunderskov-Banen er beregnet til kun:

135,000 Kr.	18	111

Da en Gaffelbane ikke kan blive gennemført, da det af Folketinget vedtagne ny Forslag heller ikke kan gennemføres, da vi nu samfulde 14 Aar have virket og arbejdet for en Bane til Lunderskov, da det vil være økonomisk ødelæggende for os ingen Bane at faa, da det vil være en bitter Skuffelse for alle Beboerne i hele det paagældende store jernbanetomme Terrain, hvis vi atter i Aar forgæves skulle have banket paa Rigsdagens Dør, og da saa mange vægtige gode saglige Grunde tale for Lunderskov-Banen, bede vi saa indtrængende, som det er os muligt, om, at vort Aar efter Aar gentagne Andragende om at faa en Jernbane fra Grindsted til Lunderskov maa blive bevilget i indeværende Samling.

I Komiteen for Anlæg af en Jernbane fra Grindsted til Lunderskov, den 2. April 1908.

(Underskrifter).

34.

Kolding—Grindsted-Banen.

Til Overvejelse for alle dem, der ønske Banespørgsmaalet løst paa den heldigste Maade for Land og By og gerne ville danne sig en selvstændig Mening om Sagen, har jeg udarbejdet Tabeller, der med uigendrivelige Tal, bedre end Ord, slaa alle Argumenter for Lunderskovlinien til Jorden.

Den uforholdsmæssig store Fragtfordyrelse, der følger af at have med to Jernbaneselskaber at gøre paa en saa kort Strækning som 4 til 7 Mil (30 til 56 Km.) og til hver af disse Selskaber at betale en Konstant af 6 Øre pr. 100 Kg. i Stedet for at lade Grindstedbanen udmunde i Kolding og slippe med at betale Konstanten en Gang, er baade i og for sig og i Forhold til den samlede Fragt saa kolossal, at enhver, der der vil se, ikke kan undgaa at faa Øje paa det for de paagældende Kommuner meningsløse og selvmodsigende i at modarbejde en direkte Bane med direkte Tog mellem Kolding og Grindsted.

Jeg skal ikke ved denne Lejlighed komme ind paa en nærmere Omtale af de Ulemper, som Omekspeditionen, Omstigningen, Omlæsningen af Stykgods, Frimærkepakker, Rejsegods, Postsager etc., Tidsspilden, Afhængigheden af Statsbanernes Toggang og Køreplan medfører for den private Bane ved at lade denne udmunde i Lunderskov, men ved Fragtberegningen blot fastslaa, hvad det egentlig er, Lunderskovbanens Talsmænd byde Landkommunerne mellem Grindsted og Gjesten samt Kolding By i Retning af Fragtfordyrelse og en heraf resulterende Lammelse af den Handel og Omsætning, som det er Banens Hovedopgave at fremme, og som Kolding Handelsstand ikke er mindst interesseret i, og hvor mangelfuld Kendskabet til og Forstaaelsen af Banesagens allervigtigste Anliggende: Forsendelsesudgifterne, have været.

Man maa haabe, at den med Lunderskovlinien forbundne Fragtfordyrelse maa bidrage til at klare Begreberne i saa Henseende og foranledige Skatteyderne i Gjesten, Veerst—Bække, Vorbasse—Heinsvig og Grindsted—Grene Kommuner til grundig at undersøge, om mine i Tabellerne angivne Fragtdifferencer og Fragtberegninger holde Stik og i bekræftende Fald slutte sig, mens Tid er, til det af Regeringen i Folketinget indbragte Forslag til Kolding—Bramdrup—Grindsted-Banen med Sidebane til Vejen.

35.

Til Regering og Rigsdag.

Allerede i lang Tid har der her paa Egnen været næret Ønsker om, at der ved Anlæget af en Jernbane maatte blive raadet Bod paa de temmelig daarlige Kommunikationsforhold i det vestlige Himmerland. Der blev i Fjor efter et Møde i Ranum nedsat en Komité til at foretage Undersøgelser og træffe Forberedelser i saa Henseende, og er Resultatet heraf blevet Planen om en Jernbane fra Løgstør over Ranum til Farsø.

Idet undertegnede af de i Anlæget interesserede Kommuner nedsatte Komité herved i Ærbødighed tillader sig at forelægge for den høje Regering og Rigsdag den af Ingeniør S. Winkel, København, udarbejdede Plan over Banen, der efter samme vil faa en Længde af 4,23 Mil og — efter det udarbejdede Overslag — til en Bekostning af 1,200,000 Kr. og i det hele tør henvise til de medfølgende Tegninger, Overslag og Beskrivelse, tillade vi os at andrage om, at der maa blive givet et Statsbidrag til Anlæget og Etablering af denne Bane, om muligt — paa Grund af de interesserede Kommuners stærke Bebyrdelse — indtil $^3/_5$ à $^3/_4$ af Anlægssummen, og at Anlæget maa blive medoptaget paa det Rigsdagen forelagte Forslag.

Vi skulle til Støtte for dette vort ærbødige Andragende tillade os at anføre, at Hobro—Løgstør-Jernbanen, der i sin Tid blev anlagt for at afbøde den Afsondrethed, hvori Vest-Himmerland indtil da havde henligget, fik en saa østlig Beliggenhed, at den er uden afgørende Betydning for den store Del af Himmerland, som ligger mellem Banen og Limfjorden, og som baade er vel befolket og fra Naturens Haand meget vel udstyret. Beliggenheden i denne Del af Landet af flere større Gaarde, der i fortrinlig Grad egne sig for Udstykning og derved for at give Brød til mange flere Munde, og Fiskeriet i denne fiskerige Arm af Fjorden, der fra Løgstør drejer mod Syd, skulde synes at pege paa rige Udviklingsmuligheder og vil i Forbindelse med de foranstaaende, særlig fra et landøkonomisk Stade hentede, Betragtninger, i høj Grad tale for, at der nu ved Anlæget af den ønskede Bane skaffes Kommunikationsmidler til Veje, der kunne fremme Liv og Trivsel ogsaa for vor Del af Landet.

I denne Sammenhæng skulle vi ikke undlade at nævne ogsaa den Betydning, Baneanlæget særlig vil faa for det Staten tilhørende Seminarium i Ranum, til hvilket der nu kun er tarvelig Forbindelse, og som kan antages ved at komme i Berøring med Jernbanen at ville udvikle sig betydeligt.

Endelig skulle vi tillade os at anføre den Betydning, som Baneanlæget tør forventes at ville have for Løgstør By. Denne lille og tidligere velstillede Kommune blev allerede ved Anlæget af Aalborg—Thisted-Banen berøvet en stor Del af det Opland i Han Herred, der fra ældgammel Tid havde søgt til denne By, og Anlæget af Aars—Hvalpsund-Banen vil uden Tvivl berøve Byen en saa stor Del af dens naturlige mod Syd beliggende Opland, til hvilket den nu alene er henvist, at dens Erhvervsbetingelser ville blive Genstand for en Forringelse, som dog i nogen Maade tør ventes hævet ved det her projekterede Anlæg af en Jernbane ud i Byens Opland.

Vi tillade os endelig at tilføje, at vi nære en sikker Overbevisning om ved Bidrag fra de interesserede Kommuner og fra private at kunne skaffe den Del af Overslagssummen, som ikke kan udredes af det forventede Statsbidrag.

Løgstør, den 17. Marts 1908.

Strandby-Farsø, Bjørnholm-Malle, Vilsted-Vindblæs, Vester Hornum-Hylleberg-Flejsborg og Løgstør Kommune.

Bilag I.

Løgstør—Farsø-Jernbane.

Banen foreslaas bygget normalsporet med 45 lbs. Overbygning som de øvrige Østhimmerlands Baner og i det hele efter samme tekniske Progam som Aars—Svenstrup-Banen, uhegnet og som Regel uden Bevogtning af Overkørselerne. Max. Stigning er som ved de øvrige Ø. Himmerlands Baner 1,280 og skarpeste Kurveradius 1,200'. Banelængden er 4.23 Mil = 31.8 Kilometer.

Banen udgaar fra Løgstør Statsbanestation, følger Statsbanen paa dennes sydvestre Side til Mjellerup, gaar derfra mod Syd, tæt Nord om Meilmosegaard, i sydvestlig og derefter sydlig Retning gennem Ranum, svinger mod Sydost over Bjørnsholms Enge, Nord om Lundgaard, Vest om Overlade, i sydlig Retning over Ruinen af gammel Gunderupgaard, Øst om Myrhøj og videre i østlig Retning til den projekterede Farsø Station paa den paatænkte Bane Aars—Hvalpsund.

Foruden de Anlæg, der ville være at gøre paa Løgstør Statsbanestation og Farsø Station, bygges en Station ved Ranum, Holdepladser ved Banens Skæring med Strandby—Sjørupgaards-Vejen, ved Vejskæringen Gunderupgaard—Vadgaard, ved Overlade og Nord for Vilsted. Ved Sjørupgaarde lægges et Trinbræt.

Ved Løgstør Station tænkes den forhaandenværende Station benyttet efter Overenskomst med Statsbanerne, en Mellemperron anlægges, en Remise med Kulgaard til 1 Maskine bygges, og de nødvendige Spor lægges. Ved den kommende Farsø Station vil der ventelig kræves nogle Udvidelser af Stationens Bygninger, en Mellemperron, en Remise til 3 Maskiner, en Drejeskive, Vandforsyning, Kulgaard og de nødvendige Spor. Eventuelt bygges her kun Remise til 1 Maskine og i saa Fald til 3 i Løgstør.

Banen faar en lille Stationsbygning, Varehus af Træ og Udhus, omtrent som Aars—Svenstrup-Banens Stationer, Holdepladsene faa de samme Bygninger, Hovedbygningen dog noget mindre; og ved Trinbrættet lægges en lille Ventesalsbygning. Alle Steder anlægges Perroner og de fornødne Veje, Svinefolde, hvor det behøves, og Læssespor undtagen ved Trinbrættet. En Mellemstation gives Omløbsspor og Vandforsyning.

Banen forsynes med Telefon, Skelpæle, Kilometersten o. s. v.

Af Materiel anskaffes:

3 Lokomotiver,
4 Personvogne,
1 Post- og Bagagevogn,
1 Pakvogn,
8 lukkede Godsvogne,
10 aabne Godsvogne,
1 Sneplov og det fornødne Inventar.

Man vil for øvrigt ret vel kunne nøjes med 2 Lokomotiver, da der er let Adgang til Leje af Reservelokomotiv, naar dette undtagelsesvis kræves, og man vil da kunne forøge Vognmateriellet for det sparede Beløb. Naar henses til Landbrugets stedse voksende Benyttelse af Banen, tør man vente, at Indtægterne ville kunne dække Udgifterne ved en billig Drift.

København, 1. Marts 1908.

S. Winkel.

Bilag II.

Overslag over Udgifterne ved Anlæget af en Jernbane fra Løgstør til Farsø.

Længde: 4,23 Mil. Sporvidde: 1,435 Meter.

			Kr.	Kr.
A. Ekspropriation.				
1. Erstatning for bestandig afstaaet Areal m. v.:				
0,73 Mil à 25,000 Kr.			18,250	
3,5 — - 35,000 —			122,500	
2. Kommissionsforretninger, ledende Landinspektør, Forarbejder:				
4,23 Mil à 7,000 Kr.			29,610	
				170,360
B. Anlæget.				
1. Erstatning for midlertidigt og tilfældigt Tab:				
4,23 Mil à 2,000 Kr.			8,460	
2. Fremstilling af Planum:				
Jordarbejde inkl. Sikrings- og Beklædningsarbejder 25,000 Kbfv. à 5 Kr.		125,000 Kr.		
Tillæg for Kalk ved Løgstør		5,000 —		
			130,000	
3. Overskæring med Vandløb og Veje:				
Til Rør, Stenkister m. m. anslaas.		25,000 Kr.		
- Broer anslaas		30,000 —		
- Vejoverskæringer og Vejanlæg.		30,000 —		
			85,000	
4. Overbygning (Skinner):				
Hovedspor	4,23 Mil			
Sidespor	0,33 —			
i alt.	4,56 Mil à 82,000 Kr.		373,920	
5. Telegraf (Telefon), Mærkesten, Faldvisere m. v:				
4,23 Mil à 2,000 Kr.			8,460	
6. Formandshuse:				
2 Stkr. à 4,000 Kr.			8,000	
7. Stationer og Stationsindretninger:				
4 Holdepladser à 12,000 Kr.		48,000 Kr.		
1 Station à 16,000 Kr.		16,000 —		
1 Trinbræt à 2,000 Kr.		2,000 —		
Vandforsyning paa 1 Station		4,000 —		
Udvidelse af Løgstør og Farsø Stationer		115,000 —		
			185,000	
				798,840
At overføre...				

		Kr.
	Overført ..	
C.	Driftsmateriel og Inventar. Hertil beregnes.....	160,000
D.	Administration og tilfældige Udgifter. Hertil beregnes ca. $7^1/_2$ pCt. af de under Post B. og C. opførte Beløb eller af 958,840 Kr.....	70,840
E.	Omkostninger ved Anlægskapitalens Tilvejebringelse og Forrentning under Arbejdets Udførelse. Hertil beregnes intet, da disse Udgifter antages afholdte af Bidragyderne hver for sig.	
	I alt...	1,200,000

eller ca. 284,000 Kr. pr. Banemil.

København, den 1. Marts 1908.

S. Winkel.

36.

Til det af Landstinget angaaende Forslag til Lov om ny Jernbaneanlæg m. v. nedsatte Udvalg.

I Tilslutning til tidligere Henvendelse til Lovgivningsmagten mod Indførelse af Grundværdistigningsskat tillader undertegnede Bestyrelse for Frederiksberg Grundejerforening, da de af os i Forbindelse med andre Grundejerorganisationer specielt mod Afsnit C. i det ovennævnte Forslag fremsatte Indvendinger desværre ikke have fundet Paaagtning i Folketinget, overfor det højtærede Udvalg at fremkomme med følgende motiverede Henvendelse, der, uanset at Jernbaneforslaget ikke omfatter Frederiksberg, formentlig vil befindes at have Berettigelse fra vor Side derved, at den første Lovgivning om en Grundværdistigningsskat i et specielt Tilfælde maa antages at ville blive tagen til Mønster ved en senere Gennemførelse af en almindelig Grundværdistigningsskat, hvorfor der jo allerede har hævet sig stærke Røster, og som bl. a. Magistraten i Frederiksberg store Nabokommune allerede har gjort sig til Talsmand for.

Overfor den fremsatte Paastand om det urimelige i, at enkelte Borgere uden at bringe noget Offer skulle høste Fordel af en bestemt offentlig Foranstaltning, f. Eks. et Jernbaneanlæg, maa vi fremhæve som vor Opfattelse, at en ved Lov paalagt Grundværdistigningsafgift, særlig naar den som i Jernbaneforslaget ikke fremtræder som en virkelig Skat, men som en Ekspropriation, er i den bestemteste Strid med hele Ejendomsrettens Begreb, saaledes som denne er nedarvet til os gennem Aarhundreder. Ligesom i ethvert Samfund de enkelte Medlemmer i det hele paa mangfoldige Punkter forudsætte og ere afhængige af hinanden, saaledes gælder det ogsaa om deres økonomiske Forhold; det enkelte Medlems økonomiske Forhold kan ikke skilles ud af Samfundet, men alle dettes Foranstaltninger influere derpaa. Dette gælder ogsaa om de enkelte Samfundsmedlemmers Grundejendomme; disses Værdi er bestemt ved Forholdene i det Samfund, hvori de forefindes, og deres Værdi paavirkes i op- eller nedadgaaende Svingninger af Samfundets Foranstaltninger. Paa dette Grundlag hviler Ejendomsretten, hvis Ukrænkelighed er fastslaaet i Grundloven § 82. At ekspropriere en Ejendom uden at give Erstatning er i Strid med Grundloven; men saa længe man ikke — paa Basis af en almindelig anerkendt forandret Opfattelse af Ejendomsrettens Begreb — er naaet saa vidt, at det offentlige gennemfører det Princip som almindeligt at tage en Broderpert af enhver Værdistigning af Borgernes Ejendele eller økonomiske Status, der er fremkommen ved Lovgivnings- eller andre offentlige Foranstaltninger, saa længe kan man neppe hævde, at den Erstatning, som Staten ved et Jernbaneanlæg giver enkelte Borgere som Vederlag for, at den gennem en Grundværdistigningsskat tager en Del af deres Ejendom, nemlig en ved Jernbaneanlægget bevirket Værdiforøgelse af Ejendommen er „Erstatning“ i Grundlovens Forstand.

En Grundværdistigningsskat — isoleret taget — stiller ikke Borgerne lige for Loven. Da man anlagde de nu i Gang værende Jernbaner, respekterede man Ejen-

domsretten og paalagde ingen Grundværdistigningsskat. Er det da nu retfærdigt og Lighed for Loven at paalægge visse Grundejere i de Egne, hvor de ny Baner tænkes anlagte, en saadan „Skat"? Vi finde det ikke. Jernbaneforslaget lægger den første Vurdering til Ejendomsskyld til Grund og tenderer henimod at betragte enhver Værdistigning, der er sket derefter, som en Følge af Jernbaneanlæget. Det umaadelig betænkelige ved denne Bestemmelse vil for Landejendommenes Vedkommende formentlig ligge lige for, naar man erindrer, at disse den Gang vare nede i en af de økonomiske Bølgedale, og at Priserne gennemgaaende ere stegne betydeligt siden dette Tidspunkt. Men denne Betænkelighed, at man saaledes vælger Udgangspunktet ganske forkert, vokser betydelig, naar ogsaa det andet Kardinalpunkt formentlig er fejlagtigt. Dette andet Kardinalpunkt er Fastsættelsen af Værdistigningen gennem Skøn af en enevældig Kommission, hvor end ikke de paagældende Grundejere ere repræsenterede, i Stedet for den eneste praktiske Værdimaaler: stedfindende Salg eller Overdragelse af Brugsret over Ejendommen, hvilken sidste Fremgangsmaade da ogsaa er gennemført i andre Lande, hvor man har indført en saadan Skat. At lægge Kommissionsskønnet til Grund som Værdimaaler er formentlig at bygge paa fiktive Værdier og tvinger let den private Ejer ind paa uheldige Grundspekulationer, som han ikke kan magte, i Stedet for, at han ellers rolig kunde blive ved at bo paa eller dyrke sin Ejendom; men særlig med de nuværende økonomiske Forhold, der mulig kunne vedvare i en Aarrække, for Øje skulde Staten dog ikke gerne gaa med til sligt.

Man har paaberaabt sig den tyske Lovgivning som Mønster, men intetsteds er man i Tyskland gaaet med til en Værdistigningsskat af den Størrelse som her foreslaaet.

Som Eksempel kan anføres et Forslag fra Magistraten i Berlin, som nylig blev fremsat for den Berlinske Borgerrepræsentation, der endda forkastede det.

Dette Forslag gik ud paa, at der ved Siden af en Omsætningsskat ved Salg af faste Ejendomme — Ejerskifte ved Arv og lignende var undtaget — skulde svares følgende Grundværdistigningsskat ud over en Værdistigning af 10 pCt. (de første 10 pCt. Værdistigning skulde være fri):

5	pCt.	af en	Værdistigning	mellem	10	og	20	pCt.
6	—	—	—	—	20	-	30	—
7	—	—	—	—	30	-	40	—
8	—	—	—	—	40	-	50	—
9	—	—	—	—	50	-	60	—,

og saa fremdeles, indtil der var naaet en Værdistigningsskat af 20 pCt. af Værdistigningen, hvilket var det højeste, der kunde tages.

Endvidere var der i det tyske Forslag gjort følgende særdeles praktiske Modifikation:

For bebyggede Grunde komme de nævnte Satser kun til Anvendelse, naar der imellem de to Ejerskifter er forløbet højst 5 Aar. Udgør det mellemliggende Tidsrum over 5, men ikke over 10 Aar, bliver Skatten kun $^2/_3$ af den ovenanførte, og er det mellemliggende Tidsrum over 10 Aar, bliver Skatten nedsat til $^1/_2$.

For ubebyggede Grunde gælder det samme, dog med den Modifikation, at Skatten først nedsættes til $^2/_3$, naar der er forløbet over 10 Aar mellem Ejerskifterne, og først til $^1/_3$, naar der er gaaet over 20 Aar.

Man sammenligne hermed det danske Jernbaneforslag, der paalægger den samme Afgift, enten Værdistigningen er større eller mindre, og som lægger Beslag paa Værdistigningen hele 40 Aar ud i Fremtiden — ret som om nogen nok saa oplyst Kommission 30—40 Aar efter et Jernbaneanlæg skulde kunne udrede, hvilken Del af Værdistigningen der hidrørte fra Jernbanen, og hvad fra andre Ting.

Hvis man helt vil omkalfatre Ejendomsrettens Begreb og indføre en Grundværdistigningsskat (Ekspropriation), er den absolut nødvendige Konsekvens deraf formentlig, at Staten ogsaa maa erstatte Værdiforringelser, paaførte private Ejendomme ved dens Foranstaltninger. Man tænke sig denne Konsekvens gennemført overfor Esbjerg, hvis Vestprojektet bliver fastslaaet!

Og vil man ikke i Tilfælde som det sidstnævnte tage denne Konsekvens, men paa den anden Side gaa med til Bestemmelsen i Lovforslaget om Esbjerg Havns Udvidelse, hvorved der gives Indenrigsministeren og Byraadet en enevældig Myndighed

til at ligne en Værdistigningsskat paa de derværende Grundejere, aabnes der derved et mindre hyggeligt Perspektiv for Grundejerstanden i Fremtiden.

Man paaberaaber sig som Mønster for Jernbaneforslaget den Grundværdistigningsskat, der er lagt paa Ejendomme ved Slangerup-Banen. Men der er jo en meget betydelig Forskel paa de to Metoder. Værdistigningsskatten ved Slangerup-Banen var en frivillig Overenskomst. Den der trufne Ordning tog paa alle Punkter praktiske og rimelige Hensyn. Den ramte saaledes ikke Agerjords Stigning som saadan, men kun den Stigning, som fandt Sted ved dens Udnyttelse til Byggegrunde. Den indkasserede Værdistigningsafgiften i samme Valuta, som Ejeren oppebar den i (Kontanter, Obligationer osv.); den respekterede de bestaaende Prioriteter og gav endog Rum for fornuftig Omprioritering. Men Jernbaneforslaget er ganske anderledes. Det krænker paa ny Ejendomsrettens Begreb overfor de alt eksisterende Prioriteter ved at skyde Staten ind foran disse – uden Spor af rimelige Hensyn til den for Landet saa vigtige Realkredit.

I Henhold til disse Betragtninger tillade vi os herved indtrængende at anmode det højtærede Udvalg om at underkaste dette Forslag til en Grundværdistigningsskat, der indeholdes i Jernbaneforslaget, en grundig Overvejelse.

Frederiksberg, i Marts 1908.

I Ærbødighed

Bestyrelsen for Frederiksberg Grundejerforening.

37.

Til Landstingets Udvalg ang. Jernbaneloven.

Fællesudvalget for de danske Grundejerforeninger har i en tidligere Henvendelse, af November 1907, til den høje Regering og Rigsdag udtalt sig i Anledning af Bestemmelserne om Værdistigningsskat i Afsnit C i Lovforslaget om forskellige Jernbaneanlæg. I Anledning af disse Bestemmelser have Fællesforeningen af jydske Grundejerforeninger, Fællesforeningen af fynske Grundejerforeninger, Fællesforeningen af Grundejerforeninger paa Sjælland og Lolland-Falster og Fællesrepræsentationen for de københavnske Grundejerforeninger vedtaget følgende Udtalelse:

„Det af Trafikministeren forelagte Jernbanelovforslag, som kræver ca. Halvparten af den eventuelle Værdiforøgelse sikret Staten gennem en Prioritet forud for alle andre eller ved kontant Udbetaling, maa der fra et Ejendomsbesidderstandpunkt nedlægges en bestemt Protest imod, fordi det er et Indgreb i den private Ejendomsret. Og Købstadgrundejerne maa protestere imod, at der i nogen som helst Anledning gives Kommunerne Ret til at paalægge Værdistigningsskat, da en saadan kun vil være det første Skridt hen imod Indførelsen af en almindelig Grundværdirente, en Beskatningsform, som utvivlsomt vil blive til Ruin for en Mængde af de nuværende Grundejere og medføre en ødelæggende Omvæltning og Utryghed i Ejendomsforholdene her i Landet".

Denne Udtalelse har Fællesudvalget ligeledes tiltraadt, og vi fremhævede i vor tidligere Henvendelse, at vi ved den ikke alene ønskede at varetage Grundejendommens Interesser, men at vi tillige havde Blikket henvendt paa de store og almindelige økonomiske Interesser, der ere udsatte for at blive ramte, hvis vor Realkredit svækkes ved, at Lovgivningen betræder den ved forannævnte Forslag anviste Vej.

Efter at Sagen nu har været behandlet i begge Ting og er henvist til det af Landstinget nedsatte Udvalg, tillade vi os herved overfor det højtærede Udvalg yderligere at fremhæve, at Værdistigningsafgiften eller Skatten har den Ejendommelighed, at den foreslaas paalagt en enkelt Del af Befolkningen, medens den Foranstaltning, den skal blive til Fordel for, kommer den hele Befolkning til gode. Det foreslaas at paalægge Grundejerne en helt ny Skat af en forventet Gevinst, der, om den virkelig kommer til at foreligge, vil blive beskattet gennem forud bestaaende Skattebestemmelser, Ejendomsskyld, Formueskat, Indkomstskat. Det foreslaas at lægge en Særskat paa Grundejendommen, uden at der samtidig stilles Forslag om at beskatte den Ikke-Grundejere tilfaldende Gevinst, der kan skønnes at være fremkaldt ved den offentlige Foranstaltning, som motiverer Skatten. Det foreslaas ikke samtidig med at den særlige Byrde lægges paa Grundejendommen, da at lette denne for andre, allerede bestaaende Skatter og Afgifter. Den Lov, der gennemføres paa Grundlag af de foreliggende Forslag, bliver følgelig en Undtagelseslov for Grundejendommen og tilmed en Undtagelseslov, der i mange Tilfælde vil ramme meget haardt og vil kunne komme til at virke i høj Grad uretfærdigt.

Fællesudvalget maa derfor fastholde det af Grundejerne i alle Landsdele overfor Forslaget indtagne Standpunkt. Udvalget maa tilraade, at Afsnit C i Jernbanelovforslaget udstemmes, men det kan anbefale de fremkomne Henstillinger om Nedsæt-

telsen af en Kommission til Spørgsmaalets Behandling, idet Udvalget forventer og indtrængende tilraader, at Kommissionen tager Hensyn til Grundejendommens stærkt truede Interesser og til den alvorlige Fare, Værdistigningsskatten vil blive for vor Realkredit, i hvilken Henseende vi henvise til de fremkomne Udtalelser fra Kredit- og Hypotekforeningerne. En Svækkelse af vor Realkredit vil let faa saa skadelige Følger, at de Fordele, Statskassen vil opnaa ved Værdistigningsskatten, blive altfor dyrt betalte.

Fællesudvalget for de danske Grundejerforeninger i April 1908.

Edv. Lau, Fællesudvalgets Formand. K. Andersen. W. Juul. Lund.

L. Just-Nielsen.

38.

Københavns Grundejerforening.
Admiralgade 25.

Til det af Landstinget angaaende Forslag til Lov om nye Jernbaneanlæg m. v. nedsatte Udvalg.

I Tilslutning til vor tidligere Henvendelse til Lovgivningsmagten mod Indførelse af Grundværdistigningsskat tillader Bestyrelsen for Københavns Grundejerforening sig at anmode den ærede Forsamling om at underkaste det Forslag til en Grundværdistigningsskat, der indeholdes i Jernbaneforslaget, en grundig Overvejelse.

Til Støtte for dette vort Andragende tillade vi os at bemærke følgende:

Naar man saa ofte fremsætter den Paastand, at det er urimeligt, at enkelte Borgere, uden at bringe noget Offer, skulde høste Fordel af en offentlig Foranstaltning, f. Eks. et Jernbaneanlæg, maa vi hævde, at denne Paastand i hvert Fald kun har sin Berettigelse, saa længe den af det offentlige fordrede Afgift fremtræder som en Skat, men ophører at have Gyldighed, naar denne Afgift bærer Præg af en Ekspropriation. I sidste Fald maa den nemlig betragtes som grundlovstridig; thi at ekspropriere en Mands Ejendom, uden at give ham Erstatning, er absolut i Strid med Grundlovens Ord i § 82. Ejendomsretten er ukrænkelig.

I det hele formene vi, at Grundværdistigningsskatten ikke stiller Borgerne lige for Loven. Thi da man anlagde de nu i Gang værende Jernbaner, paalagdes der ingen Grundværdistigningsskat. Hvorfor da paalægge den nu?

Særligt rette vi vor Indvending mod Fastsættelse af Værdistigningen ved Skøn af en enevældig Kommission, hvor ikke en Gang de paagældende Grundejere ere repræsenterede, i Stedet for den eneste praktiske Værdimaaler: det stedfundne Salg eller Overdragelse af Brugsret over Ejendommen, hvilken Fremgangsmaade er gennemført i andre Lande, hvor man har indført en saadan Skat.

Naar man har paaberaabt sig den tyske Lovgivning som Mønster, maa hertil bemærkes, at det af den berlinske Magistrat fremsatte Forslag, som endog forkastedes af Borgerrepræsentationen, var langt mere moderat.

Forslaget gik i korte Træk ud paa, at der ved Siden af en Omsætningsskat ved Salg af faste Ejendomme skulde svares en Grundværdistigningsskat ud over en Værdistigning af 10 pCt. Værdistigningsskatten gaar fra 5 pCt. til 20 pCt. af Værdien.

Der er endvidere i det tyske Forslag gjort visse praktiske Modifikationer.

For bebyggede Grunde komme de nævnte Satser nemlig kun til Anvendelse, naar der mellem de to Ejerskifter er forløbet højst 5 Aar. Udgør det mellemliggende Tidsrum over 5, men ikke over 10 Aar, bliver Skatten kun $^2/_3$ af den ovennævnte, og er det mellemliggende Tidsrum over 10 Aar, bliver Skatten nedsat til $^1/_3$.

For ubebyggede Grunde gælder det samme, dog med den Modifikation, at Skatten først nedsættes til $^2/_3$, naar der er forløbet 10 Aar mellem Ejerskifterne, og først til $^1/_3$, naar der er gaaet over 20 Aar.

Man sammenligne dette moderate Forslag med det danske, der paalægger samme Afgift, enten Værdistigningen er stor eller lille.

Naar man endelig som Mønster for Loven paaberaaber sig den Grundværdistigningsskat, der er lagt paa Ejendomme ved Slangerupbanen, maa man her huske, at denne beror paa en frivillig Overenskomst og kun rammer den Stigning, der fandt Sted ved Udnyttelse af Byggegrunde, ikke Stigning af Agerjord.

I Henhold til foranstaaende skal man med Beklagelse over, at der ved Folketingets Behandling af de i Regeringsforslaget om nye Jernbaneanlæg indeholdte Regler om Grundværdistigningsskat intet Hensyn er taget til de fra samtlige organiserede Bygrundejere fremkomne Andragende, henstille til den høje Lovgivningsmagt at tage de her fremsatte Bemærkninger til Lovforslaget om nye Jernbaneanlæg under Overvejelse.

København den 21. April 1908.

Københavns Grundejerforening.

P. B. V.
Ærbødigst
Jørgen Jurckmann.
Formand.

39.

Tunnel under Store Bælt og Bæltforbindelserne.

Af *H. Ohrt.*

Den strænge Vinter i 1892—93 medførte ved sine Ishindringer i Kattegattet og i Bælterne saa store Tab baade for de Handlende og for Producenterne, navnlig af saadanne Varer, der ikke kunne taale lang Lagring (Smør f. Eks.), at der i den Anledning blev sammenkaldt til et Møde her i Byen af Landets og Byens mest fremragende Mænd.

Paa dette Møde udtaltes Ønsket om, at Regeringen, for at hindre en Gentagelse af det passerede, skulde anskaffe kraftige Isbrydere, som kunde assistere Dampskibe op gennem Sundet og gennem Kattegattet til aabent Vand i Skagerak, saaledes at der derved kunde vedligeholdes en regelmæssig Trafik paa England under alle Isforhold.

Da en saadan Isbrydertanke endnu spøger i enkelte Hjerner og derved muligvis kunde skade Anlæget af en Tunnel under Store Bælt, som jeg ved nærværende Artikel gør mig til Talsmand for, saa vil jeg tillade mig at fremsætte nogle Indvendinger mod Isbryderne.

Disse Indvendinger ere dog ikke alle af mig selv, men de fleste bleve i 1893 — efter oven omtalte Møde — fremsatte af en af vore største, dygtigste og mest berejste Skibsredere. Se, „En Henstilling til Overvejelse", Marts 1893.

Han sagde:

„Issejlads er Chancesejlads, dette turde være almindelig bekendt og indrømmet; men lige saa ubestrideligt er det, at Skibets Form, Styrke og Hestekraft samt Førerens Mod og Dygtighed spiller en overvejende Rolle, og lige saa ubestrideligt er det endvidere, at der gives Isforhold, som menneskelig Magt ikke er i Stand til at besejre.

Man udsætter sig altsaa for, at, naar man har anskaffet 3—4 Isbrydere til flere Millioner Kroner og muligvis haft dem liggende ørkesløse i 4—5 Aar, fordi der ikke har været Brug for dem, men med store daglige Udgifter til Rentetab, Pasning og Vedligeholdelse, saa kommer der i det 5te eller 6te Aar saadanne Isforhold, at de Intet kunne udrette i det tilsigtede Øjemed, fordi Isen enten er saa stærk i Kattegattet, at de ikke selv kunne komme frem, eller den skruer saa stærkt, at de dem med meget kostbare Ladninger følgende Dampere af almindelig Konstruktion ikke kunne taale Trykket, men gaa til Bunds.

Kommer en saadan Skruning paa om Natten — og man vil i de fleste Tilfælde være mindst 2 Nætter i Isen — saa nytter det kun lidt, at der er en Isbryder i Følge med Lastdamperen, især dersom Isbryderen samtidig skal betjene flere Lastdampere. Der hører ikke mange Øjeblikke til, for at Isen skal skrue en Damper i Sænk.

Overhovedet har man saa godt som ingen Erfaring for, hvad en Isbryder formaar med Hensyn til at hjælpe en Kammerat i Isbesæt, navnlig under Forhold, hvor ned muligvis har ondt nok ved at bjærge sig selv."

De fleste af os have sandsynligvis set, hvor overordentlig hurtig en brudt Vaage, endogsaa under gunstige Forhold, kan lukke sig og blive ufremkommelig, efter at et Skib er passeret; og Skibsrederen nærede derfor den allerstørste Mistillid til, at Isbryderen som Regel vilde kunne præstere det, som man da syntes at vente sig af den i Retning af, at bane Vej for andre Skibe paa en saa lang Tur.

Naar Tjenesten: København—Helsingør—Skagerak skal passes forsvarligt, saa kan man vist neppe klare sig med 3 Brydere; thi man maa erindre, at Rejsen gennem Kattegattet, hvor man paa Grund af de lange Nætters Mørke, og den under slige Forhold saa overordentlig ofte herskende Taage, der i lange Tider forhindrer ethvert Arbejde (man huske, at „Bryderen" har været indtil 26 Timer under Vejs fra Malmø til København), især naar 2 eller flere Skibe skulle arbejde sammen, at Rejsen saa ikke kan paaregnes gjort i mindre end 3 à 4 Døgn.

I ethvert Fald maa den Bryder, der er kommen igennem syd fra, enten i Frederikshavn, i Skagens Havn eller muligvis endogsaa i aaben Sø afvente den fra England returnerende Smørdamper, for atter at eskortere denne til København. Det vil derfor blive nødvendigt, at holde tre Isbrydere i regelmæssig Fart; og til en saa farlig Tjeneste kan man ikke nøjes med mindre end een i Reserve.

Det vil altsaa ses, at Isbrydersagen er et vanskeligt, kostbart og, hvad der er det værste, meget tvivlsomt Foretagende.

Fra Statens Side er der en Omstændighed endnu, som kommer i Betragtning, den nemlig, at Foranstaltningen udelukkende vil være til Fordel for Sjælland og Smaaøerne, medens Fyen og Jylland ikke have den ringeste Interesse deri, eller Fordel deraf, og derfor nok kunde blive misfornøjede, saafremt Udgiften blev paabyrdet Statskassen uden Særbidrag fra Sjælland.

Hele Isbrydertanken opstod vistnok af den gode Nytte, som Bryderne gjorde i den forudgaaende Vinter baade i Sundet og i Store Bælt, og fremkaldte Troen paa den Art Skibes Uovervindelighed.

Men dette turde dog være en Illusion.

Vil man paa Sjælland være sikker paa, under de strengeste Isvintre og under alle Forhold, at have en uhindret Forbindelse med England (via Esbjerg), saa er der kun en Vej at gaa, nemlig at bygge en

Tunnel under Store Bælt

mellem Halskov og Knudshoved. (Se Fig. 1). Afstanden mellem disse Punkter, maalt i lige Linie, og Tunnelen kan være retliniet helt igennem, er fra Kyst til Kyst $17^1/_2$ Km. Hertil komme Stykkerne i Land, inden man kan gaa over til aaben Indskæring, paa ca. 1 Km., saa at hele Tunnelens Længde bliver ca. $18^1/_2$ Km. Nu er det saa heldigt, at Sprogø netop ligger lige i Midten af Bæltet, idet der mod Øst til Sjælland er $7^3/_4$ Km. og mod Vest til Fyen $8^1/_2$ Km., medens Øen selv i Tunnelretningen er $1^1/_4$ Km. lang.

Naturforholdene stille sig altsaa saa heldige som vel muligt, saa heldige, som om de vare lavede med en Tunnel for Øje. Ved paa Sprogø at føre en Skakt ned og derfra gaa ud med Tunnelarbejdet til begge Sider, faar man 4 Arbejdssteder og kan derved forkorte Byggetiden til det halve.

Paa Sjælland bliver den aabne Indskæring $3^1/_2$ Km. lang. Den begynder som Tangent til den sjællandske Banes 1,600 Meters Bue sydvest for Gaarden Svendstrup, $3^1/_2$ Km. Øst for Korsør. Paa de første $2^3/_4$ Km. falder den 1,200 og har derefter et horizontalt Stykke paa $^3/_4$ Km. indtil Tunnelportalen ved Km. $20^1/_2$ maalt fra Nyborg Station.

Tunnelportalen paa Fyn ligger ved Km. 2 fra Nyborg Station, tæt Vest for Jernbanen og Landevejen til Knudshoved, der begge forblive uberørte, da de ligge ovenover Tunnelen.

Rampen har her en Stigning af 1 : 100. Denne Stigning fortsættes, indtil man $^3/_4$ Km. fra Nyborg Station har dennes Planumshøjde og kan fortsætte horisontalt til denne Station, hvortil man kommer ind gennem en 600 Meters Kurve, den eneste, der findes paa hele den 24 Km. lange Strækning.

Det medfølgende Længdeprofil (se Fig. 2) er optegnet efter de detaillerede

Søkort, og der kan ikke tillægges det den Nøjagtighed, som maa stilles til de endelige Forarbejder for et saadant Anlæg.

Disse maa udføres af Regeringen og ikke alene omfatte meget detaillerede Dybdeundersøgelser, men ogsaa meget indgaaende og talrige Boringer i Bunden. Det er jo den, man skal igennem, og dens Beskaffenhed spiller en overordentlig væsentlig Rolle ved Detailleudarbejdelsen af Projektet og ved Bekostningsoverslaget.

Efter Søkortene har man den største Dybde, 31 Favne (ca. 60 Meter), omtrent midt i Øster Renden.

For at komme under denne, maa man fra den sjællandske Tunnelportal falde nedad med 1 : 60, eller 16,7 pro mille.

Dette har dog mindre at sige, dels fordi Togdriften genem Tunnelen selvfølgelig bliver elektrisk, og dels fordi baade denne og langt stejlere Stigninger erfaringsmæssig benyttes og med Lethed overvindes paa Udlandets Baner. Saaledes stiger Sct. Gotthard Banen 1 : $37^1/_2$ eller $26._6$ pro mille og drives dog med Damplokomotiver. Ved den for nylig aabnede Simplon Bane er Stigningen 1 : 40 eller 25 pro mille. For øvrigt kan man ved en Forlængelse af Tunnelen med $^1/_2$ Km. forbedre Stigningen til 1 : 70 = $14._3$ pro mille.

Af Hensyn til Sikkerheden mod Indtrængen af Vand og mod eventuel Ødelæggelse ved Dynamitsprængninger ude fra, har jeg lagt Tunnelbunden ca. 20 Meter under Havbunden. Om dette er for meget eller for lidt, det maa de endelige Undersøgelser afgøre. Nærværende fremkommer ikke og kan paa Grund af Forholdene ikke fremtræde som andet end som et løst Projekt og som en Spore til Eftertanke og til mulig Optagelse af Planen, saa meget mere, som der er Rimelighed for, at der i indeværende Rigsdagssamling vil søges Bemyndigelse for Trafikministeren til at lade de nøjagtige Forarbejder og Projekter udføre.

Det kan og skal altsaa ikke her afgøres om Tunnelen, der selvfølgelig skal være dobbeltsporet, skal have begge sine Spor i eet muret Rør, eller om den skal bygges med 2 Rør, et til hvert Spor. Det første er noget billigere og giver nogen større Højde, hvilket kan have sin Interesse saavel overfor Luftmodstanden og Ventilationen som overfor Gennemførelsen af større Krigsmateriel (Torpedobaade) o. a. l.; men 2. Rør lette selve Bygningen og have andre Fordele.

Tunnelen — hermed menes hele Banestrækningen fra Svenstrup til Nyborg Station — er forudsat drevet elektrisk. Og Elektricitet vil man i alt Fald have Brug for til Tunnelens Belysning, Ventilation, Vandlænsning m. m. Men skulde man, selv kun midlertidigt, ville bruge Dampdrift, saa maa man være forberedt paa at skaffe Ventilation. Vel har man ikke her, saaledes som ved Sct. Gotthard og ved Simplon den store Varme at kæmpe imod, tværtimod, her vil snarere være koldt, idet Temperaturen vist vil holde sig konstant paa ca. 7° Celsius hele Aaret rundt; men Strækningen er dog for lang til, at Luften skulde kunne holde sig tilstrækkelig frisk ved Dampdrift.

I 1905—06 gik alle Færgerne mellem Korsør og Nyborg over med et dagligt Middeltal af $23._2$ Enkelture DB*). I 1906—07 med $25._5$ Ture. Naar Tunnelen blev bygget, saa vilde Togenes Tal selvfølgelig vokse. Og selv om man forudsætter en Kørehastighed af kun en Km. i Minuttet, saa vilde man dog ofte have 2 Tog samtidig i Tunnelen i hver Retning, altsaa 4 Tog, hvis Damplokomotiver hurtigt vilde forpeste Luften, som derfor alene af den Grund maatte fornys. En saadan Fornyelse maatte formentlig bedst ske gennem Skakten paa Sprogø. Ved elektrisk Drift kunde Udgiften til Ventilation spares.

Af Hensyn til Tjenestens Sikring og af Hensyn til selve Sprogø maatte der i Tunnelen under Øen lægges Undvigespor for begge Hovedsporene og altsaa ogsaa foretages de fornødne Udvidelser af Tunnelen paa en Strækning af ca. $^1/_2$ klm.

Om Tunnelen skal befæstes eller ikke, det er et Spørgsmaal, hvis Besvarelse ikke henhører her.

Skulde den befæstes, saa maatte der vel lægges et Batteri ved Højklint (16 Meter høj) paa Sjælland, et større do. paa Sprogø og et paa Fyn ved Tunnelportalen der. I ethvert Fald maatte et Stykke af Tunnelen ved enhver af Portalerne samt under Sprogø være forsynet med flere Sprængsikringer, hvoraf man hvert Sted kunde

*) Ved DB henvises her og senere til Statsbanernes Driftsberetning.

tænde en eller flere, eftersom det blev nødvendigt, og hvoraf enhver kunde gøre Tunnelen ubrugelig for kortere eller længere Tid.

En aldeles sikker Afbrydelse vilde det være at lede Havvandet ind i Tunnelen, selv om man derved kun fyldte denne paa 2 klm.s Længde paa det laveste Sted — klm. 15 til klm. 17.

Om Beskaffenheden af de Jordlag, som Tunnelen skal igennem, kan selvfølgelig intet bestemt siges. Jeg har herom søgt Oplysninger paa mineralogisk Institut og i „Danmarks geologiske Undersøgelser" af Statsgeolog Milthers. Resultatet var overordentlig heldigt for en Tunnel. Ved „Taarnborg" ved Korsør har der nemlig været foretaget en Boring, der angav:

Moræneler fra 0 til 35 Meters Dybde.
Sand og Grus fra 35 til 50 Meters Dybde.
Stenfrit, tæt skifret Mergel fra 50 til 94 Meters Dybde.
Kalksten med Flint fra 94 til 104 Meters Dybde.

Ved Nyborg — nærmest Land — naar Liimstenen, der dér er af samme Beskaffenhed som Kridtstenen ved Stevns, saa højt op, at Tunnelen vil blive lagt deri. I denne Liimsten kan der findes Flintlag, og disse Flintlag kunne føre Vand, men det antages dog, at man vil slippe for Vand baade her og paa Sjællandssiden. Der menes ogsaa, at denne Liimsten her kun danner en Ø, hvis Grænser hurtigt sænke sig ned og møde de heldigere Jordlag fra Sjælland. Men herom kunne kun de endelige Boringer give Vished. Af disse vil det ogsaa afhænge, om man skal bruge Skjoldet eller ganske ligefrem kan grave sig igennem.

De fleste af disse Spørgsmaal ville imidlertid temmelig nøje kunne afgøres ved omhyggelige Forarbejder.

Som det vil være almindelig bekendt, paatænkes der anlagt et stort Elektricitetsværk i Aamosen, ca. 23 klm. Nord for Slagelse. Mosen er saa stor, at dens Tørv — ifølge Angivelse fra de Herrer Ingeniørerne Schmith & Walter, der arbejde med dette Projekt — ville kunne producere Elektricitet ikke alene til de nærmeste Byer: Nykøbing S., Kalundborg, Holbæk og Slagelse med omliggende Land, men ogsaa til elektrisk Drift af Tunnelen i over 100 Aar.

Staten vil altsaa kunne undgaa Anlæget af et eget Elektricitetsværk, men kan nøjes med at bekoste den ca. 40 klm. lange Traad til Tunnelen og et Pufferbatteri ved Portalen eller — om det maatte foretrækkes — i Korsør. De elektriske Ledninger i Tunnelen maatte den jo i hvert Fald selv betale, ligesom det ogsaa vil være nødvendigt paa begge disse Steder at opføre interimistiske Anlæg til Produktion af Ventilationsluft, Lys og Trækkekraft under Tunnelbygningen samt til Maskinværkstederne m. m.

Paa Sprogø og paa Fyn behøves intet permanent elektrisk Anlæg.

Tunnelen skal naturligvis udmures i sin hele Længde. Hertil kan benyttes enten Granit, armeret Beton eller haardbrændte, stærke Mursten (Klinker).

Mod Graniten, som selvfølgelig vilde være det bedste Materiale, har jeg den Indvending, først at den er for dyr, og dernæst og ikke mindst, at de fleste af Pengene ville gaa til Udlandet.

Mod den armerede Beton gælder den sidste Indvending til Dels ogsaa; først og ubetinget for Jernets Vedkommende, men ogsaa for en stor Del for Cementens, fordi vore Cementfabrikker ikke kunne præstere den fornødne Cement. Om den armerede Betons Anvendelse i Tunneler haves kun faa Erfaringer. Derimod ville vore danske Teglværker kunne levere det fornødne Kvantum Klinker, selv om dette løber op til ca. 250 Millioner Stykker eller ca. 15 Gange saa meget, som ere medgaaede til det ny Raadhus i København. Pengene ville alle forblive her i Landet, og der vilde blive Ekstraarbejde til en Mængde Mennesker.

Hvor mange Mennesker, der ville blive Brug for ved selve Tunnelen, er det vanskeligt at opgive, forinden de detaillerede og fuldstændige Forarbejder foreligge. Ved Simplon-Tunnelen, der er ca. $1^1/_2$ klm. længere, end denne vil blive, gik Maksimums-Arbejdsstyrken op til 3000 Mand. Og dog var der dér kun 2 Arbejdsfronter, medens der her vil blive 4. Forholdene vare jo imidlertid saa overordentlig forskellige dér fra, hvad de ville blive her. Naar man derfor her anslaar Styrken til 1500 Mand, saa gaar man vist ikke meget for lavt.

Men allerede dette, at skaffe fast Arbejde til 1500 Mand gennem flere Aar, det er et Moment, som man ikke bør se bort fra i disse arbejdsløse Tider.

Man maa endvidere erindre, at da alt Arbejdet inde i en Tunnel ikke paavirkes af Dag og Nat, eller af Frost og Tø, saa kan og skal det fortsættes uafbrudt gennem alle Døgnets 24 Timer med 3 Skiftehold à 8 Timer. Og alle disse Daglønspenge blive ligeledes her i Landet.

Det er en Selvfølge, at der baade ved Halskov, ved Knudshoved og paa Sprogø maa opføres interimistiske Boliger, saavel for Arbejderne som for Formænd, Maskinister, Ingeniører og Læger.

Den til Anlæget fornødne interimistiske Maskinkraft skal producere Luft til Ventilationen og Elektricitet til Lys, den skal transportere de løsgravede Jordmasser ud af og Afstivningstømmer samt Mursten ind i Tunnelen. Ogsaa Arbejderne skulle køres ind i og ud af Tunnelen, naar Stollefronterne rykke længere frem. Desuden ville de fornødne Værksteder ogsaa behøve en Del Kraft. Hertil maa paaregnes 500 à 600 HK paa Sjælland, ligesaa mange paa Fyn samt 800 à 1000 HK paa Sprogø.

Ved Simplon-Tunnelen havde man i alt 3000 Hestes Kraft til Disposition; men her skulde man ogsaa drive meget kraftige Ventilatorer samt Stenboremaskinerne.

Alle disse Anlæg kunne dog som sagt være midlertidige.

Overfor en Angivelse af, hvilken Tid der vil medgaa til det hele Anlæg, staar man fuldstændig værgeløs, forinden Forarbejderne foreligge.

Sct. Gotthard-Tunnelen, der var 15 klm. lang, tog $7^1/_2$ Aar, Simplon-Tunnelen, der var ca. 20 klm. lang, tog 7 Aar; men begge disse Tunneler skulde hugges gennem den faste Klippe og havde hver kun 2 Angrebspunkter, medens Store Belt-Tunnelen skal gennem Jordarter, der formentlig kunne graves ud, og tilmed kan den faa 4 Angrebspunkter. Man burde altsaa kunne komme igennem paa $3^1/_2$ à 4 Aar, saafremt ingen særlige Vanskeligheder støde til. Men af Hensyn til disse, og af Hensyn til den i et lille Land som Danmark mulige Skorten paa Arbejdskraft og fornødne Materialier, bør der sættes 4 à 5 Aar.

Om den til hele Anlæget fornødne Kapital er det uhyre vanskeligt at udtale sig. Vi have jo intet Precedens her til Lands at støtte os til, og Priserne for de udenlandske Tunneler variere efter de forskellige Forhold og Lande saa overordentlig meget, at man heller ikke her faar nogen Norm for et kalkulatorisk Overslag.

Og tilmed støder man jo igen her paa Mangelen af Forarbejderne. At ananlægge Sct. Gotthard og Simplon som Maalestok vilde jo være temmelig urimeligt. Tages Middeltallet af Bekostningen ved Anlæget af 30 tyske Tunneler, der rigtignok ere sprængte gennem Klipper og derefter udmurede, faas 930 Kr. pr. løbende Meter, som for Sikkerheds og for Nemheds Skyld her sættes til 1,000 Kr. pr. løbende Meter. Dette giver $18^1/_2$ Mill. Kr. for selve Tunnelen. I Land bliver der at bygge:

a) en Station ved Svendstrup, hvor de rejsende til og fra Korsør og Kielerdamperne kunne slutte til eller gaa fra
b) en $3^1/_2$ klm. lang Jernbane paa Sjælland,
c) en 2 klm. lang do. paa Fyen,
d) Udvidelser og Omlægninger af Spor paa Nyborg Station,
e) en Nedgangsskakt paa Sprogø og
f) elektriske Anlæg.

Sættes disse Arbejder, samt Kurstab og den langt vigtigere Post: „uforudseelige og tilfældige Udgifter" til $6^1/_2$ Mill. Kroner, saa ses den fornødne Kapital at være i alt ca. 25 Mill. Kroner, hvoraf den allervæsentligste Del forbliver her i Landet, hvad ikke for ofte kan fremhæves.

Da vi her i Landet hverken have Ingeniører eller Entreprenører, der ere kendte med Tunnelanlæg, saa maa man, for at faa en paalidelig Dom over Anlægsudgiften, gaa til Udlandet; dog ikke til England, da man der som Norm vil anlægge engelske Tunnelpriser, og disse ere alle betydeligt højere end de tyske og schweiziske. En paalidelig Dom kan først fældes, efter at Forarbejderne ere foretagne.

Under Forudsætning af, at de 25 Mill. Kr. ville kunne dække samtlige Anlægsudgifter, skal der gøres en Sammenligning mellem de aarlige Udgifter ved den nuværende Færgeforbindelse og ved Tunnelforbindelsen.

Færgeforbindelsen. Til Besørgelsen af denne havdes i 1901 ifølge forhv. Skibsinspektør, Premierløjtnant Tegners Artikel „Om Færgevæsenet i Danmark" i Tidsskrift for Søvæsen for 1902 4 Dampfærger, 3 Skruedampskibe og 62 Isbaade.

Dette Materiel (med Undtagelse af Isbaadene) har ifølge T.s Angivelse kostet Staten 4,540,000 Kr., hvortil kommer en i Aar paabegyndt ny Færge til 1 Mill. Kr. I alt altsaa 5,540,000 Kr. foruden Isbaade og Færgelejer. Dette Materiels Istandsættelse og Vedligeholdelse koster, ligeledes efter T. (Side 307), $6^1/_2$ pCt. aarligt. Renten sættes til $3^1/_2$ pCt., Amortisation og Assurance til 10 pCt. I alt 20 pCt., eller 1,108,000 Kr. aarligt. Endvidere bevilger Staten aarligt 11,600 Kr. til Isbaadenes Vedligeholdelse.

Udgiften til Kul og Olie er, ifølge Statsbanernes Driftsberetning for Aaret 1906—07 341,000 Kr. Udgiften til Betjeningen har det været vanskelig at faa for denne Overfart alene, men efter de Oplysninger, som jeg har indhentet, er den lavt anslaaet ved at ansættes til 300,000 Kr. aarligt. Hertil maa lægges for Kul og Betjening til den sidste Færge ca. 140,000 Kr. I alt altsaa 1,900,600 Kr.

Tunnelforbindelsen. Da Staten let kan skaffe de anslaaede 25 Mill. Kr. til Tunnelen til $3^1/_2$ pCt., altsaa til samme Rente som den, der er anslaaet for Færgerne, saa andrager den aarlige Renteudgift her 875,000 Kr. Vedligeholdelsen vil, naar Tunnelen er udført forsvarligt, ikke koste noget, der er værd at regne, men skal dog sættes til $^1/_2$ pCt.; og dens Anlægssum skal ligesaa lidt amortiseres som de alt eksisterende Baners.

Den fornødne Elektricitet til Togenes Drift, til Belysning og til Pumpning vil højest koste 150,000 Kr. for en Trafik som den, der nu haves.

Til Opsyn med Tunnelen og til Ekstralønninger og Ekstrapersonale ville 200,000 Kr. være rigeligt anslaaet.

Forholdet stiller sig altsaa saaledes.

I.

Færgeforbindelsen.

a) Forrentning, Reparationer, Amortisation og Assurance	1,108,000 Kr.
d) Kul og Olie (D. B.)	341,000 —
c) Betjening	300,000 —
d) Kul og Betjening til den nye Færge	140,000 —
e) Isbaadene (T)	11,600 —
I alt...	1,900,600 Kr.

II.

Tunnelforbindelsen.

a) Forrentning og Vedligeholdelse	1,000,000 Kr.
b) Elektrisk Drivkraft	150,000 —
c) Betjening	200,000 —
I alt aarligt...	1,350,000 Kr.

Tunnelanlæget medføre altsaa en aarlig Besparelse for Staten af rundt 550,000 Kr. Dette er dog en Post, som man maa tage Hensyn til, da den repræsenterer Renten af ca. 16 Mill. Kr. til $3^1/_2$ pCt. Der er altsaa et betydeligt Beløb at løbe paa, saafremt den raat kalkulerede Sum af 25 Mill. skulde blive overskreden.

Men Besparelsen er dog forsvindende mod den Gevinst, som det vil være for den sjællandske Landbostand og for de sjællandske handlende til enhver Tid at kunne faa Varerne førte over. Det Tab, som disse lede i Vinteren 1892—93, er af kyndige Folk — jeg indestaar ikke for Tallet — kalkuleret til næsten lige saa stort et Beløb som det, Tunnelen vil koste at anlægge. Og dette var dog kun et eneste Aar, og det et Aar, som kan gentage sig.

At Fynboerne sikkert kunne komme her over, vil ogsaa være en Behagelighed baade for dem og for os.

Tidsbesparelsen. Nu tager Overfarten med Færgerne normalt efter Rejseplanen fra 1 Time 10 Min. til 1 Time 20 Min., foruden de 12 à 24 Min., der medgaa fra Nyborg Færgehalle til Nyborg St. Og endvidere spares den Tid, de $3^1/_2$ Min., som det koster at tilbagelægge de $3^1/_2$ klm. fra Svendstrup til Korsør.

Køres der nu gennem Tunnelen med den jevne Fart af 60 klm. i Timen — der køres ofte i Udlandet med op til 100 klm. i Timen — saa tage de 24 klm. fra Svendstrup til Nyborg Station altsaa 24 Min., over for hvilke staa Færgeforbindelsens 80 Min + 18 + $3^1/_2$ eller $101^1/_2$ Min. Besparelsen i Tid bliver altsaa $77^1/_2$ Min. eller rundt $1^1/_4$ Time.

At Tunnelen har en stor Fordel over for søsvage Naturer behøves kun nævnt.

Transportevnen. I 1905—06 sejledes der efter Rejseplanerne 8 Færgeture daglig i hver Retning i Forbindelse med Tog og uden Togforbindelse endvidere 3,6 Ture eller i alt med et Middeltal 11,6 Dobbeltture, hvilket Tal i 1906—07 er vokset til 12,8. Og mere kunne de forhaandenværende Færger vanskelig præstere. Men er dette ikke tilstrækkeligt, saa maa der anskaffes flere Færger og mere Færgelejeplads; medens Tunnelens Kapacitet næsten er ubegrændset. Thi forsynes denne med et automatisk virkende, elektrisk Bloksignalsystem, der selv melder tilbage, om alt er i Orden, saa er der intet til Hinder for at ekspedere Tog i hver Retning hver 12 Minut, eller endog endnu hyppigere; ja saa hyppigt, som Endestationerne Svendstrup og Nyborg kunne modtage dem, og saa hyppigt, som det rullende Materiels Masse tillader det.

Men det vilde jo kun være glædeligt, om Hindringerne skulle ligge paa de sidstnævnte Punkter; thi disse ere jo let afhjulpne, og de ere et Tegn paa en stærkt udviklet Trafik.

Tunnelen kan kort og godt modtage og besørge det, som Jernbanerne, selv med intensiv Drift, kunne tilføre den.

Et Tog hvert 12te Minut giver, blot regnet i Døgnets 12 Dagtimer, 60 Dobbeltture om Dagen mod Færgernes nuværende 12,8 daglige Dobbeltture.

At Trafikken vil vokse enormt, er en Selvfølge, selv om det vil vare en Stund, inden den stiger til det 5- à 6-dobbelte af det, som den nu er.

Fra Svendstrup til Korsør er der $3^1/_2$ klm., Færgerouttens Længde er beregnet til 26 klm., og mellem Nyborg Færgehalle og Station er der $^1/_2$ klm.; ialt 30 klm., medens Tunnelrouten fra Svendstrup til Nyborg Station kun er 24 klm. Naar Jernbanerne dog vedblivende, efter at Tunnelen er aabnet, med Hensyn til Taksterne beregnede Længden til 30 klm., saa vilde her jo ligge en yderligere Gevinst.

At Tunnelen i Krigstilfælde vil være af overordentlig stor Nytte for Landet, er selvindlysende.

De nuværende Færger samt Isbaadsmateriellet kunne sælges eller anvendes andetsteds. Vi have jo her i Landet 6 à 7 Dampfærgeforbindelser foruden denne over Store Bælt.

De to smaa Stumper Jernbane: Korsør—Halskov (efter DB 3,8 klm.) og Nyborg—Knudshoved (ligeledes efter DB 4,1 klm.) i alt 7,9 klm., eller godt een dansk Mil, kunne nedlægges.

Desværre kan man hverken sælge eller flytte Dampfærgelejerne, men man maa se at faa anden Anvendelse for dem.

Ifølge Opgivelser fra Statsbanernes Generaldirektion staa Store Bælts Færgelejerne nu Staten i 2,280,000 Kr.

Hvor stærkt Trafikken er vokset siden Færgefartens Aabning i 1883, fremgaar af Tegners ofte citere Artikel og af D. B. Den besørgede:

	1883 (T)	1901 (T)	1905—06 (DB)	1906—07 (DB)
Personer	132,500	496,000	570,000	608,000
Tons Gods	14,800	280,700	350,000	382,000

Altsaa en Stigning i det sidste Aar

for Personer af ..... $6^3/_4$ pCt.
- Gods - ..... $9^1/_4$ -

en Stigning, som har holdt sig konstant fra Aar til Aar, og som, blot ansat til 6 pCt. aarligt, giver en Fordobling af Trafikken hvert 12te Aar, altsaa en Firdobling efter 24 Aars Forløb.

Sættes nu Store Bælts Færgefartens aarlige Udgifter til 2 Millioner Kroner,

hvad nok skal passe, naar Renten og Vedligeholdelsen af Færgelejerne medtages, saa staa vi om 24 Aar overfor en aarlig Udgift til Færgevæsenet af 8 Millioner Kroner, medens Tunnelen til den Tid højest vil koste 2 Millioner Kroner aarlig.

Have vi Raad til det?

Og at vi da ville staa over for et „Stop", er der ingen fornuftig Grund til at tro. Tværtimod. Vi maa, for blot nogenlunde at kunne besørge Trafikken, stadig anskaffe flere Færger (à 1 Million Kroner) og flere Færgelejer (à ca $^1/_2$ Million Kroner) med forøgede aarlige Udgifter paa ca. 350,000 Kr. og ville endda stadigt være i Betryk, medens Tunnelen ved intensiv Drift vil kunne besørge Trafikken i en uoverskuelig Fremtid, uden Hensyn til Taage, Storm og Is; og indbefattet den betydelige Udvikling, som Tunnelen selv, i Kraft af sin Karakter, vil fremkalde.

Den Tid maa komme og vil uvægerligen komme, da vi staa overfor en Umulighed med Hensyn til Dampfærgetrafikkens nødvendige Udvidelser med Færger og Færgelejer à la Redekam paa begge Sider af Bæltet; medens Tunnelens Kapacitet saa at sige er ubegrænset.

Jeg har for begge Trafikarters Vedkommende sat Renten til $3^1/_2$ pCt., fordi Staten let kan skaffe Penge til denne Rente, om ikke i Dag eller i Morgen saa dog ad Aare. Men maatte man nødig ville ud med saa stor en Kapital, saa kan man jo bortgive hele Anlæget i Koncession og garantere Koncessionshaveren enten $3^1/_2$ pCt. af den anvendte Kapital eller betale ham aarligt det Beløb, som Færgetrafikken nu koster. Her er mange Veje at gaa. Den bedste er selv at lade Anlæget udføre.

Jeg vil nu slutte min Omtale af Store Bælts Trafikken med en oftere gentagen Anmodning: Lad os faa udført nøjagtige, fuldstændige og paalidelige Forarbejder.

For ikke at synes ubeskeden i mine Fordringer til Statskassen — mine Fordringer indskrænke sig dog foreløbig kun til Udførelsen af Forarbejderne — vilde jeg helst have afsluttet min Artikel her.

Men da Dobbeltsporet gennem Fyn nu er under Arbejde, og da Dobbeltsporet gennem Østjylland op til Aarhus er foreslaaet, saa bliver jeg nødt til kort at omtale Trafikken over Lille Bælt. Her sejledes der i 1900—1901 (T) godt 3 Gange saa mange Ture som over Store Bælt, og der befordredes:

	(T) 1883	(T) 1901	(DB) 1905—06	(DB) 1906—07
Personer	160,000	500,000	570,000	600,000
Tons Gods	92,000	287,000	370,000	400,000

altsaa næsten ligesaa mange Personer og 18,000 Tons mere Gods mere end over Store Bælt. I 1901—01 overførtes her godt 11,000 flere Vogne end over Store Bælt.

At Turenes Antal var mere end det tredobbelte forklares ved, at Færgerne her ere meget mindre. Vejlængderne ere henholdsvis 2,5 og 26,0 klm.

Ogsaa her staa vi snart overfor Umuligheden af yderligere Udvidelser.

At dette Tidspunkt vilde indtræffe, indsaa fhv. Generaldirektør Tegner for mange Aar siden, og han udarbejdede — saa vidt jeg mindes i 1884—86 — en Plan til en Broforbindelse over Bæltet.

Her ligger en Tunnel ikke saa lige for. Thi for det første bygger man hellere en Bro, hvor dette er muligt, hvad det ikke er ved Store Bælt, og for det andet gaaer man med en Jernbane nødigt ned i en Dal og op igjen paa den anden Side, eller op over en Bakke og ned igen, hvor man kan køre horisontalt. Og da Landet paa den jydske Side af Lille Bælt er højt og ikke lavt paa Fyen, saa førtes Tanken direkte hen imod en Bro. En Tunnel vilde ogsaa, netop paa Grund af Landets Højde og Bæltets store Dybde — over 120 Fod = ca. 40 Meter — blive forholdsvis meget lang.

Generaldirektør Tegners Plan blev i Halvfemserne omarbejdet af Statsbaneanlægene, men da den findes udførligt beskreven i „Ingeniøren" for 1899 Pag. 339 og flg., skal jeg ikke komme nærmere ind paa den her.

En Plan om Baneforbindelserne findes gengiven paa Fig. 3, af Hængebroen paa Plan 4 og af Cantileverbroen paa Fig. 5.

Kun skal jeg i Korthed nævne:

at Broen, af Hensyn til Dybdeforholdene, skulde lægges 3 à 400 Meter vest for Kongebroen paa Fyens Side og Snoghøj Færgegaard paa Jyllands Side,

at det samlede Overslag for Broen og for den 16 km. ny Jernbane med Stationer, som for Tilslutningens Skyld blive at bygge, er:

for en Hængebro ..... 15,600,000 Kr.

— Cantileverbro ..... 15,300,000 —

hvilke paa Grund af de siden da meget faldende Staalpriser højt regnet kan anslaas til 15 Mill. Kr., hvoraf de $3^1/_2$ Mill. Kr. falde paa Tilslutningerne i Land,

at Broen selvfølgelig er tænkt dobbelsporet, og

at dens frie Højde over dagligt Vandstand er foreslaaet til 105 Fod (ca. 33 Meter), for at Skibe frit skal kunne passere under den.

Sammenligningen mellem de aarlige Udgifter ved Bro og ved Færge stiller sig saaledes, idet jeg, for ikke at regne for stærkt i Broens Favør, medtager de $3^1/_2$ Mill. Kr., som Tilslutningerne i Land koste, uagtet disse egentlig ligesaa lidt skulde medtages, som Færgelejerne foran ere medtagne.

Renten sættes som foran til $3^1/_2$ pCt.

Vedligeholdelsen kan højt regnet sættes til $^1/_2$ pCt.

Om Amortisation kan der ligesaa lidt være Tale her som ved vore Statsbaner og

selve Driften bliver selvfølgelig langt billigere.

Den aarlige Udgift, som Broanlægget vil medføre, beløber sig altsaa til 600,000 Kr.

Færgeforbindelsens 4 Skibe staa nu Staten i 1,665,000 Kr. Desuden 16 Isbaade og Færgelejerne, hvilke sidste ikke medregnes, men iøvrigt nu staa Staten i 1,120,000 Kr. Jeg holder mig altsaa til de 1,665,000 Kr., hvoraf 20 pCt. — regnet som ved Store Bælt Færgerne — andrager 333,000 Kr. Kulforbruget har (if. DB.) i 1906—07 andraget ca. 56,000 Kr. og Olieforbruget ca. 2,000 Kr., i alt 58,000 Kr., Betjeningen anslaas til 240,000 Kr., eller tilsammen aarligt 631,000 Kr. Der bliver altsaa et aarligt Overskud i Favør af Broen paa 31,000 Kr., der dog yderligere forøges, naar de $3^1/_2$ Mill. Kr. til Broens Landtilslutninger fraregnes, hvad de retteligen burde, ligesom de gøres for Færgelejernes Vedkommende.

Staten vil altsaa direkte gøre en god Forretning ved at bygge baade Tunnel og Bro, men den vil gøre en endnu bedre Forretning ved den forøgede og sikre Trafik, som disse ville skabe, og den undgaar stadig at øse Penge ud til nye Færger og Færgelejer for dog, om ikke mange Aar, at staa overfor Umuligheden af at kunne besørge Trafikken.

40.

Statens Tilsyn med private Baners Bygning.

Danske Privatbaner.

Repræsentationen.

Den 2. April 1908.

Under 28. Oktober 1905 rettede Fællesrepræsentationen for de danske Privatbaner en ærbødig Henvendelse til det høje Landsting i Anledning af Forslaget til Lov om Kommissarier ved Jernbaner, og fremsatte deri Ønsket om at Privatbanerne i alle Henseender maatte blive stillede uafhængig af Statsbaneledelsen, hvilken Henvendelse, saavidt Repræsentationen bekendt, er billiget af saavel Regering som Rigsdag.

Da der nu fra Folketinget er oversendt et Forslag til Lov om Anlæg af ny Jernbaner, og dette foruden Statsbaner tillige omfatter en stor Mængde Privatbaner, fordelte over hele Landet, formener Fællesrepræsentationen at turde henlede det ærede Udvalgs Opmærksomhed paa at Anlæg og Drift af disse Jernbaner ville kræve et ret omfattende teknisk Tilsyn fra Statens Side, og da Anlæg af ny Statsbaner nu er underlagt Statsbanestyrelsen og den tekniske Kontrol med største Parten af de i Drift værende Privatbaner udøves af Ingeniører, ansatte ved Statsbanestyrelsen, formener Fællesrepræsentationen, at der ikke bør fortsættes paa samme Maade, men at det vil være ønskeligt, at der i Loven om ny Privatbaneanlæg optages Bestemmelse om, at Statens Tilsyn med disse Baners Bygning sker væsentlig i Overensstemmelse med de i medfølgende Forslags Bilag I. fremsatte Regler, og tillader man sig at henstille til det ærede Udvalg at tage denne Sag op til velvillig Behandling.

P. R. V.

O. Neumann.

Til Landstingets Udvalg for Anlæg af ny Baner.

Bilag.

Da enhver Omordning af Tilsynet med Privatbaner selvfølgelig er af stor Interesse for disse, har undertegnede Repræsentation for de Danske Privatbaner afholdt et Møde for at forhandle om det Landstinget forelagte Forslag til Lov om Kommissarier ved Jernbanerne, og vel var der ikke fuld Samstemning om den bedste Maade for en fremtidig Ordning, men alle Medlemmerne vare enige om at rette en Henvendelse til Lovgivningsmagten gaaende ud paa, at man stærkt ønskede at betone, naar en ny Ordning skulde indføres, at denne da skete ud fra det Hensyn, at Privatbanerne stilledes saa frit som muligt og med saa meget Selvstyre, som er foreneligt med det Tilsyn, som findes nødvendigt til Driftens Sikring, og at navnlig Privatbanerne, hvis samlede Længde er $^2/_3$ af Statsbanerne, ikke paa nogen Maade kom ind under Statsbanerne, men behandledes som en med disse ligestillet Institution, og vilde man sætte Pris paa, at dette Synspunkt kunde finde direkte Udtryk i Lovens Bestemmelse.

Kun ved at dette Hensyn tages i Loven, vil man kunne naa en heldig, for Fremtiden betryggende Ordning.

Hvad Lovens enkelte Bestemmelser i øvrigt angaar, finder Repræsentationen ikke Anledning til at udtale nogen Mening, men skal kun bemærke, at efter det store Kendskab, som man sidder inde med vedrørende Anlæg af Baner, vil det ikke være heldigt, at der for hvert enkelt nyt Anlæg beskikkes en særlig Leder — Kommissarius — for dette, men derimod, at en eller flere af Staten fast ansatte Mænd lede alle saadanne Anlæg.

Danske Privatbaners Repræsentation, den 28. Oktober 1905.

P. R. V.

O. Neumann,
p. T. Formand.

Til det af Landstinget nedsatte Udvalg om forelagt Forslag til Lov om Kommissarier.

41.

Til Rigsdagen!

Under 11. Januar d. A. indsendte undertegnede, Landboforeningen „Nordthy", Det thylandske landøkonomiske Selskab, Handelsforeningen i Thisted og Haandværkerforeningen sammesteds, følgende Andragende til Ministeren for offentlige Arbejder:

I November Maaned forrige Aar blev der af Bestyrelserne for forskellige Landbo- og Handelsforeninger — deriblandt Landboforeningen „Nordthy", Det thylandske landøkonomiske Selskab og Handelsforeningen i Thisted — indgivet Andragende til det høje Ministerium om forskellige Forbedringer af Toggangen paa Statsbanerne i det nordvestlige Jylland. For Thybanens Vedkommende gik Andragendet ud paa, at der paa denne Bane etableres 2 ny Tog, det ene fra Thisted til Struer Kl. 4 Morgen i Forbindelse med det gennemgaaende Morgentog Vest om, og det andet fra Struer til Thisted Kl. ca. 10½ Aften i Forbindelse med et Aften-Eksprestog fra Langaa til Struer. For den væsentligste Del er dette Andragende ikke blevet imødekommet, og paa Thybanen er kun sket den Forandring, at Aftentoget fra Struer til Thisted har faaet Forbindelse med et Aften-Eksprestog fra Langaa til Struer. Denne Forandring er vel en lille Forbedring; i hvilken Grad dette er Tilfældet, er der delte Meninger om, idet den er sket paa Bekostning paa, at Aftentoget først ankommer til Thisted Kl. 12½ Nat i Stedet for som tidligere Kl. 11. Derimod er der kun en Mening om, at Forandringen for Thybanens Vedkommende ikke tilfredsstiller de rimelige Ønsker, der næres om en tidssvarende Jernbaneforbindelse med Omverdenen. Vi have dog fuld Forstaaelse af, at en saadan overhovedet ikke lader sig etablere uden ved en hurtigere Kørsel paa denne Bane. Men hurtigere Kørsel end for Tiden med Persontogene lader sig efter de gældende Regler ikke iværksætte, saa længe Banen er uindhegnet, og vi tillade os derfor ærbødigst at andrage om, at det høje Ministerium vil træffe Foranstaltning til Thybanens Indhegning i Forbindelse med den som Følge heraf nødvendige Bevogtning af Overkørslerne ved de offentlige Veje, der støde til Banen. Ved den hurtigere Kørsel vil der formentlig kunne indvindes allermindst 1 Time paa Strækningen fra Struer til Thisted. Det nuværende Morgentog Kl. 5 vil da kunne komme i Forbindelse med det gennemgaaende Morgentog fra Struer Vest om (og hvis der, som det vel tør haabes, bliver etableret et senere gennemgaaende Tog Øst om, da tillige med dette), ligesom Aftentoget, der nu først naar til Thisted Kl. 12½ Nat, vil kunne ankomme dertil omtrent ligesom forhen, ved Ellevetiden.

Thybanen har nu eksisteret i over 25 Aar, saa det forekommer os ikke at være ubetimelig, at der etableres lignende Kørselshurtighed som paa Statsbanerne i Almindelighed.

Vi ere ganske paa det rene med, at en hurtigere Kørsel paa Thybanen er en absolut nødvendig Betingelse for en tidsmæssig Jernbaneforbindelse med Omverdenen, og at alle Forandringer og Forbedringer i Togplanen uden saadan vil være utilfredsstillende. Vi haabe derfor, at det høje Ministerium vil vise Befolkningen i den afsides Egn denne Imødekommenhed.

Idet vi tillade os at anholde om den høje Rigsdags Medvirken til dette Andragendes Opfyldelse, skulle vi yderligere oplyse:

at Thybanen i Henhold til Loven af 16. Juni 1879 er bygget efter et lettere Anlægssystem, uden Indhegning samt uden Ledde og Bevogtning ved Vejoverkørslerne (hvorfor der kun maa køres med den ringe Hastighed af højst 45 Kilometer i Timen),

at Egnen desuagtet maatte yde et ekstraordinært højt Tilskud af 80,000 Kr. pr. Banemil til Anlægsudgifterne (der ifølge nævnte Lov ikke maatte overstige 220,000 Kr. pr. Banemil, foruden Ekspropriationsudgifter),

at Banen nu, efter at Privatbanerne mellem Thisted og Aalborg ere anlagte, danner et Led i Forbindelsen mellem de to jydske Statslængdebaner, Vestbanen og Østbanen,

at det ikke vil være muligt for Thyland paa anden Maade end ved hurtigere Kørsel med Persontogene paa Banen at komme i taalelig Forbindelse med Omverdenen, idet vi se bort fra Etablering af ny Tog, der ikke vil kunne betale sig,

samt *at* Bekostningen ved Banens Indhegning og ved Tilvejebringelse af de fornødne Vogterhuse er anslaaet til ca. 370,000 Kr.

I April 1908.

Landboforeningen „Nordthy":
N. Neergaard,
Formand.

Det thylandske landøkonomiske Selskab:
L. K. Kristensen,
Formand.

Thisted Handelsforening:
Fred. Chr. Leerburg,
Formand.

Thisted Haandværkerforening:
U. N. Bunch,
Formand.

Bilag. Afskrift.

De danske Statsbaner.
Generaldirektionen.

København, den 25. Marts 1908.

Hoslagt tilbagesendes det med Ministeriets Skrivelse af 21. Januar dette Aar — J. Nr. 2513 — til Udtalelse modtagne Andragende om Indhegning af Thybanen samt derefter om hurtigere Kørsel paa denne Linie, og Generaldirektionen skal hertil bemærke følgende:

Indhegningen samt Tilvejebringelsen af de fornødne Vogterhuse vilde medføre en øjeblikkelig Udgift paa ca. 370,000 Kr., medens den efter Indhegningen nødvendige Bevogtning af Overkørslerne ved Banen vilde til en Begyndelse fremkalde en aarlig Udgiftsstigning paa 6,000 Kr. og maa ventes at ville stige betydeligt i Tidens Løb.

Man skal imidlertid fremhæve, at der ved Thybanen, netop paa Grund af dens Anlæg som uindhegnet Bane, findes et forholdsvis stort Antal Overkørsler. Bevogtningen af disse maatte forudsættes at ske ved Kvindeposter, det vil sige, normalt ved Banearbejderes eller Baneformænds Hustruer, men da Antallet af Overkørsler vilde blive langt større end Antallet af det fornødne faste Mandskab i Banekolonnerne, maatte Ekstrapersonale i stort Omfang anvendes til Bevogtningen.

Det er imidlertid højst tvivlsomt, om det vil være muligt at skaffe saadant Ekstrapersonale i de forholdsvis tyndt befolkede Egne, som Banen gennemskærer, og man mener derfor, at den omhandlede Indhegning overhovedet ikke kunde finde Sted, uden at Antallet af Overkørsler i væsentlig Grad formindskes.

Hvad dernæst angaar den forventede Følge af Indhegningen, skal det anføres, at den højeste Forøgelse af Kørehastigheden, der vil blive mulig *alene* ved Indhegning af Banen, andrager ca. 30 Minutter, men at denne største Hastighed kun er anvendelig for de 2 à 3 af Strækningens Tog, hvis godsbefordrende Egenskab er mindre fremtrædende.

Skulde man, som i Andragendet udtalt, naa en Tidsgevinst af ca. 1 Time, vilde det alene kunne ske ved at indskrænke Opholdene for disse Tog til 1 Minut paa alle Mellemstationer, men herved vilde man berøve Togene deres Evne til at befordre Kreaturer samt letfordærvelige Varer og derfor være nødsaget til at etablere særlige Tog til disse Forsendelser, hvilket vilde medføre en meget væsentlig Forøgelse af de aarlige Driftsudgifter.

Som opnaaelig Tidsvinding kan derfor kun regnes med forangivne ca. 30 Minutter.

Efter Generaldirektionens Opfattelse vilde saaledes Indhegningen af Banen ikke for Publikum bevirke Fordele, der stode i et blot tilnærmelsesvis passende Forhold til de særdeles store Udgifter ved denne Foranstaltning, og man er derfor ikke i Tvivl om, at Iværksættelsen af denne Reform vilde fremkalde yderligere Krav om Forøgelse af Kørehastigheden, Krav, hvis Opnaaelse da vilde nødvendiggøre Anvendelsen af sværere Maskiner og derigennem foraarsage yderligere, betydelige Udgifter til Omlægning af Strækningens Spor med 32 kg Skinner, Indretning af større Lokomotivdrejeskiver, samt af Sikkerhedshensyn paa Grund af den større Toghastighed Stationernes Forsyning med Sikringsanlæg.

Sluttelig skal man oplyse, at Thybanen i Rækken af Statsbanelinierne — opstillet efter Indtægt pr. Kilometer — er den fjerde daarligste, kun Løgstørbanen, Viborg—Herning og Holstebro—Herning ere endnu ringere.

Under Hensyn til det anførte kan Generaldirektionen derfor ikke tilraade, at nærværende Andragende tages til Følge.

Denne Sag har været behandlet i Fællesmødet den 24. Marts 1908 under Nr. 489.

Ambt.

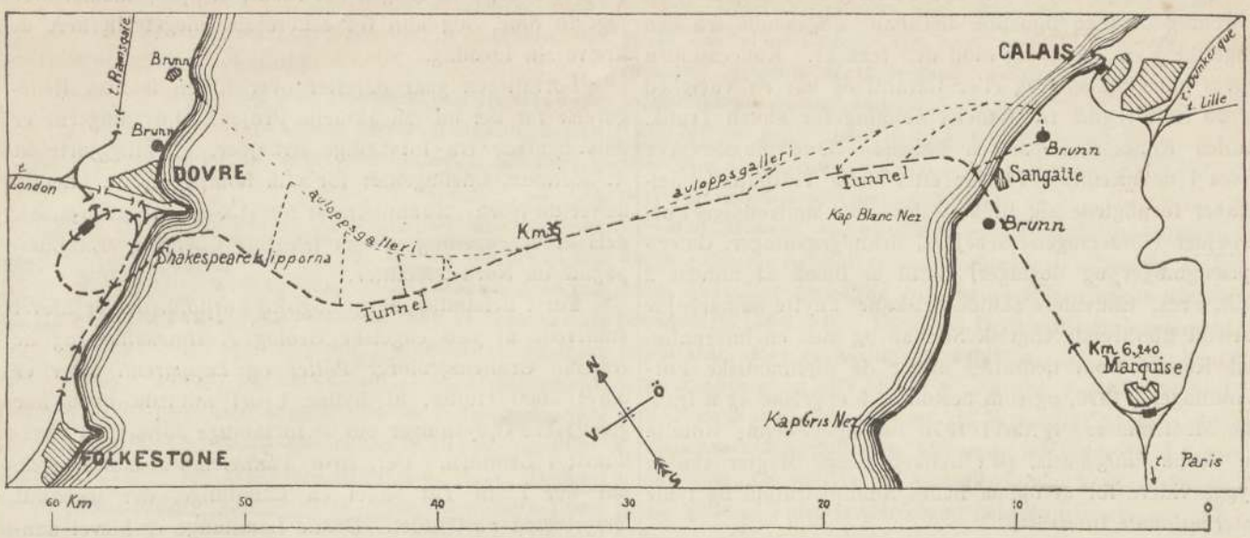
C. Hurup.

Til Ministeriet for offentlige Arbejder.

8
TEKNISK BIBLIOTEK
Danmarks tekniske Højskole

TEKNISK BIBLIOTEK
Danmarks tekniske Højskole

Tunnelen under Kanalen mellem England og Frankrig.



A. Dumas meddeler i »Le Génie Civil« Nr. 17 for 1916 en interessant Redegørelse for Udviklingen af Arbejderne for en Forbindelse mellem England og Fastlandet. Forfatteren peger først paa, at den nuværende Krig maa tjene til at paaskynde Bygningen af en Tunnel under Kanalen. Under tidligere Krige paa Fastlandet har England stedse glædet sig ved sin isolerede Beliggenhed, som holdt Krigens Ødelæggelse borte fra Landets Grænser, men Zeppelinerne, Flyvemaskinerne og Undervandsbaadene har ogsaa her virket revolutionerende, og denne Isolering har medført mange ubehagelige Følger for Ørigets Indbyggere. Den store Handelstonnage, som U-Baadene har ødelagt, og Ødelæggelsen, som under den skærpede Blokade, i den sidste Tid har taget saa stort Omfang, viser den Risiko, som Proviantering af de britiske Øer er udsat for. Man kan forstaa dette, naar man blot nævner som et enkelt Eksempel, at England i 1911 importerede 8 Mill. Tons Sæd og Majs. Muligheden af en Blokade, og selv af en partiel Blokade, vakte derfor ogsaa straks ved Krigens Udbrud Uro i store Kredse i England. Allerede i 1913 blev Regeringschefen, *Asquith,* opfordret til at lade de i 1882 afbrudte Arbejder paa Bygning af en Tunnel genoptage. I Spidsen herfor stod Parlamentsmedlem, Præsident for Tunnelkomiteen, *A. Fell.* Noget afgørende foretoges dog ikke, og da i August 1914 Krigen udbrød, maatte Spørgsmaalet om Tunnelbygning vige for mere aktuelle Spørgsmaal.

Det viste sig snart, at Ententen vilde have haft meget store Fordele af en fuldt ud sikker Forbindelse over Kanalen, og den 28de Juni 1916 førtes Spørsmaalet atter frem af ovennævnte *A. Fell,* hvorpaa *Asquith* udtalte en Forsikring om, at Tunnelspørgsmaalet skulde blive et af de første Spørgsmaal, Kabinettet vilde behandle. Tiden er derfor, synes Forfatteren, belejlig til at fremkomme med en Del historiske og tekniske Data vedrørende de forskellige Forslag, som er fremkomne i dette Spørgsmaal. Af det ret vidtløftige Arbejde skal meddeles nogle Detailler af almindelig Interesse.

Den første Idé til en Vej, der forener Frankrig med England, synes at være fremkommet allerede i 1802, da en Ingeniør *Mathieu* fremlagde et Forslag for *Bonaparte* om at anlægge en »Route de poste constamment éclairée«. Efter ham er flere svævende og ubestemte Planer fremkomne fra lidet kendte Personer. Først Aar 1834 fremkom det første virkelige Forslag til Anlæg af en Tunnel under Kanalen. Det var den franske Ingeniør *T. de Gaumond,* som i Aarene 1834—1866 forelagde ikke mindre end 6 forskellige Forslag. De første af disse, som angik dels Pladejærnsrør hvilende paa Havbunden, dels Broer eller Broer og Færgefart, viste sig dog uudførlige, navnlig med de Hjælpemidler, som Tiden dengang raadede over. De to sidste Forslag, fra 1856 og 1866, var derimod virkelige Tunnelforslag, og det sidste kan betragtes som Grundlaget for det nu foreliggende Forslag.

I 1869 nedsattes en blandet fransk-engelsk Komité med den Opgave at ordne de forberedende Arbejder, og om end næsten alle de oprindelige Medlemmer af Komiteen er gaaet bort, saa eksisterer den endnu den Dag i Dag. Forslaget fra 1866 gaar ud paa en Tunnel fra Folkestone til Gris Nez med en aaben Schakt paa Banc de Varne omtrent midt i Kanalen. Paa denne Grund skulde der af det udgravede Materiale fremstilles en kunstig Ø, hvor Togene gennem Spiralbaner skulde gaa op til en international Banegaard og Havn. Allerede Krigen i 1870 aabnede Øjnene for Saarbarheden paa et saadant Punkt, og *Gaumond* opgav denne Tanke. Efter Samraad med Komiteen blev det derfor besluttet, at Tunnelen skulde være aaben i de 2 Endepunkter og forlægges til Dover—Calais.

Man beregnede, at Udgravningen og Konstruktionen af Tunnelen vilde tage 4 à 5 Aar og koste ca. 200 Mill. Frcs. Allerede Aar 1869 regnede *Gaumond* med en Nettoindtægt af Personer og Gods paa 20 Mill. Frcs om Aaret. Drivkraften skulde være komprimeret Luft, og Kraften skulde faas ved Flod og Ebbe. Ogsaa i denne Sag var *Gaumond* ikke saa lidt før sin Tid.

Da *Gaumond* døde i 1875, 68 Aar gammel, kunde han skimte Virkeliggørelsen af sine Planer, idet der var dannet finansielle Sammenslutninger baade i England og i Frankrig.

Det var nemlig den 1ste Februar s. A., at den franske Sammenslutning dannedes med en Kapital paa 2 Mill Frcs., fordelt med Halvdelen paa »La Compagnie du Nord, $^1/_4$ paa Huset Rothschild og $^1/_4$ paa forskellige Hænder. Den

2den August s. A. opnaaede man Koncession paa en Jærnbane, udgaaende fra et Punkt paa Linien Boulogne—Calais nedsprængt under Havet i Retning mod England, til Forening med en lignende Jærnbane udgaaende fra den engelske Kyst i Retning mod den franske. Koncessionen gaves uden Statsbidrag eller Garanti og har en Varighed af 99 Aar, regnet fra Banens Aabning for almen Trafik. Anden Koncession paa en lignende Bane maatte ikke gives i de nærmeste 13 Aar efter dette Tidspunkt. Selskabet forpligtede sig til at udføre alle nødvendige Forarbejder (Undersøgelsesarbejder, Brøndgravninger, Galerisprængninger og Boringer) indtil et Beløb af mindst 2 Mill. Frcs. Endvidere skulde Selskabet knytte Samarbejde med et tilsvarende engelsk Selskab og med en international Komité, som nedsattes under de diplomatiske Forhandlinger i 1870, og som bestod af 3 engelske og 3 franske Medlemmer. I Aaret 1876 forelagde denne Komité en Forhandlingsbasis, paa hvilken begge Magter skulde bygge videre for at opnaa fælles Administration og tjene internationale Interesser.

»La Compagnie Française de Tunnel« har udgivet mere end 2 Millioner Frcs. paa Forarbejderne, bl. a. til et 1839 m langt Galeri under Havet, og vedbliver stadig at betale de fastsatte Kontrolafgifter til Staten. De udførte Værker vedligeholdes stadig, og Arbejdet kan genoptages naar som helst.

Medens saaledes det finansielle Spørgsmaal blev ordnet hurtigt og sikkert paa fransk Side, har det derimod haft store Vanskeligheder paa engelsk Side, idet Englænderens Konservatisme og Mistro mod Tunnelens virkelige strategiske Betydning har spillet en ikke uvæsentlig Rolle. 3 forskellige Sammenslutninger har i England beskæftiget sig med Tunnelspørgsmaalet. I 1872 dannedes »Channel Tunnel Company«, der imidlertid ikke kom til noget Resultat; bedre lykkedes det næste »South Eastern Railway Company«, som gennem Lov af 16de Juli 1874 fik 1 Mill. Frcs. til Udførelse af Forarbejder, og som paabegyndte et Samarbejde med »La Société Française«.

I 1882 dannedes »Submarine Railway Company«. Dette fortsatte de paabegyndte Arbejder, der bestod i Udsprængning af 2 Galerier udgaaende fra Shakespeareklipperne nær ved Dover. Det ene Galeri var 1852 m langt, det andet kun 805 m. De er blevet holdt aabne i lang Tid, og der har vist sig meget ringe Indsivning af Vand i de Lag, som udsprængtes.

Borearbejderne maatte dog afbrydes i Juli 1882 paa Grund af en stærk Opposition, som dengang opstod i England, og som gav sig til Kende i Avisartikler. Eksempelvis blev der skrevet: »Dover blev indtaget en smuk Nat af et Selskab af Turister, som med den mest fredsvenlige Optræden om Natten i Hemmelighed listede sig til Havnen, hvor de forsynede sig med Vaaben, der var tilført af 2 Dampere. Dover blev taget, Garnisonen ødelagt, Tunnelen udspyede Tropper uden Ophold, London blev taget og England erobret paa nogle Timer.« Oppositionen bestod af de konservative med Englands første Mænd i Spidsen.

I 1883, 1887 og 1906 fremkom Forslag om atter at optage Arbejderne, men uden Resultat. De 3 nævnte forskellige Selskaber dannede nu et fælles Selskab, »Channel Tunnel Co. Ltd.«, hvis Formaal er at bevare alle nødvendige Fuldmagter og betale forfaldne Afgifter, og dette Selskab venter blot paa saadanne Forhold, at Arbejderne atter kan optages. Som foran nævnt syntes det at lysne i Aaret 1913, men Krigen bevirkede, at Spørgsmaalet blev lagt til Side, dog kun for senere saa meget stærkere at kræve sin Løsning.

Forfatteren gaar derefter over til en teknisk Redegørelse for det nu saa aktuelle Projekt; Oplysningerne er dels hentede fra forskellige Arbejder, offentliggjorte af *A. Sartiaux*, Chefingeniør for »La Compagnie du Chemin de fer du Nord«, Administrator for »La Société Française«, dels af et Foredrag af den tekniske Chef for »La Compagnie du Nord«, *Moutier*.

Først behandles de geologiske Forhold, der er blevet studerede af den engelske Geolog *J. Hawkshaw* og de franske Grubeingeniører *Potier* og *Lapparent*. Der er boret 7000 Huller, af hvilke i det mindste 5000 har givet sikre Oplysninger om de forskellige Jordarters Forekomst i Grunden. Dèr, hvor Tunnelen nu skal bygges, har der i sin Tid været en Landtunge, der forbandt Øriget med Fastlandet. Denne Landtunge er blevet dannet, da det sydøstlige England hævede sig op af Havet under den yngre Kridtperiode, hvilken Hævelse fortsattes i Tertiærtiden. Derefter blev denne Landtunge bearbejdet af Havet fra begge Sider, og endnu vidner Kridtklipperne ved Dover og Blanc Nez om denne Tunge. Det er et kendt Faktum, at Kanalen bliver 40 m bredere hvert Aarhundrede, og det har saaledes krævet 80 000 Aar at frembringe den 33 km brede Kanal. Sikkert er det dog gaaet hurtigere, thi da Sundet var smallere, var Strømmen ogsaa heftigere. De ovennævnte Kridtklipper viser fuld Overensstemmelse i Strukturen, begyndende med Juraformationer og efter et Overgangslag til Kridtsystemets forskellige Lag med Tertiærformationer foroven. Det er et leret, fast og homogent, 60 m tykt Lag. Leret gør Laget uigennemtrængeligt; det er let at arbejde i, men ogsaa tilstrækkeligt modstandskraftigt til at forhindre Nedstyrtning. *Sartiaux*'s Forslag gaar ud paa at følge dette Lags Hældninger og Bøjninger, saaledes at man hele Tiden holder sig inden for det, altsaa en overordentlig Fordel fremfor de almindelige Forhold ved Tunnelbygninger over Vandet. Forslaget gaar endvidere ud paa at lade Tunnelen grave fra begge Bredder mod Kanalens Midte. I denne Anledning skal der først bygges Afløbsgalerier, der hælder fra Midten af Kanalen mod Brønde paa begge Bredder. Disse Galerier skal dels tjene til Afløb for indsivende Vand, dels til Transport af den udgravede Masse; fra disse Galerier paabegyndes Tunnelen paa flere Punkter gennem Schakter.

Paa Grund af den engelske Opposition i 80'erne var Franskmændene gaaet ind paa en Fordring om, at Jærnbanen, før den traadte ind i Tunnelen paa fransk Side, skulde gaa langs med Kysten paa en Viadukt, saaledes at den let kunde ødelægges af Engelskmændene fra Søsiden; men Tiden og Forholdene har forandret sig; nu indser man ogsaa i England, at hvis nogen skulde have Grund til at sætte Banen ud af Funktion, saa var det snarere Englands Fjender end England selv. Tunnelen skal derfor begynde 11 km fra Kysten paa et Punkt, Marquise, paa Linien Paris—Boulogne—Calais, hvor Toldstationen indrettes; herfra gaar Banen direkte mod Sangatte (17 km) og derfra i V.N.V. (37 km) omtrent til Midten af Kanalen, hvorfra den bugter sig noget mere for at kunne

følge Kridtlaget, og naar Land lidt syd for Dover, gaar derfra i Sløjfe op til Niveau og naar dette i en Længde af 54,5 km. Toldstationen anlægges S.O. for Dover, hvorefter Banen kommer ind paa Linierne til London via Canterbury og via Folkestone.

Den største Hældning faar Tunnelen paa engelsk Side eller ca. 18 ‰; paa fransk Side bliver Hældningen kun 10 ‰. Under Kanalen bliver Hældningen almindelig 2 ‰.

Midt i Kanalen kommer Tunnelen til at ligge ca. 50 m under Havbunden eller ca. 100 m under daglig Vande. Man regner med en indsivende Vandmængde paa 100 m³ pr. Minut, en Indsivning, der ikke er usædvanlig ved Gruber og ikke er foruroligende. Afløbsgalerierne faar cirkelformet Tværsnit, og deres Størrelse bestemmes af Vognenes Størrelse. De lægges næsten horisontalt paa Midten, hvorefter Hældningen forøges til 10 ‰ eller mere, om nødvendigt, hen imod Brøndene. Selve Tunnelen, som skal bygges dobbeltsporet, deles i 2 mindre Tunneler med 5 à 6 m Diameter og 15 m indbyrdes Afstand, idet en enkelt stor Tunnel paa 9 à 10 m vilde blive underkastet for store Paavirkninger af det overliggende Lag, som kan taale et Tryk af 15 à 20 kg/cm². For hver 100 m bygges Forbindelsesschakt. Arbejdet med Afløbsgalerier og Vertikalschakter antages at skride 6 km frem om Aaret, hvorved man efter 3 Aars Arbejde naar det Punkt, hvor Galeriet gaar op i Tunnelen. Efter yderligere 1 à 2 Aar paaregnes hele Tunnelen at være udgravet. Til Arbejdet skal anvendes en Boremaskine af *Beaumont* (tidligere beskrevet i »Le Génie Civil« 1882, for den 1ste Juni) med 2,15 m Diameter, 2 à 3 Omdrejninger pr. Minut og 7 mm Fremdrift pr. Omdrejning. Drivkraften bliver komprimeret Luft. Materialet bortføres paa elektrisk Bane med Sporvidde 0,50 m, som skal transportere 4000 Tons i Døgnet samt ca. 1200 Arbejdere til og fra Arbejdspladserne. Ventileringen tænkes at kunne udføres af Togene selv, hvorfor der findes særlige Klapanordninger i Forbindelsesgangene, dels mellem begge Tunnelerne, dels til Afløbsgaleriet. Som Sikkerhed bygges dog store Ventilatorer paa Land.

Omkostningerne anslaas til 400 Mill. Frcs. eller 7 Mill. Frcs. pr. Kilometer, et Tal, som endnu ikke er opnaaet ved nogen Tunnelbygning. I Modsætning til Tunnelbygning over Vand kan man regne med en Temperatur paa 4—15 Grader, og man haaber sikkert paa ikke at møde saadanne Vandkilder som f. Eks. ved Simplon, Mont d'Or og Løtschberg. Paa den anden Side maa man erindre Tunnelens Længde, der er omtrent 3 Gange saa stor som ved Simplon, samt de lange Transporter af de store Udgravningsmasser. Der skal saaledes transporteres ca. 3 600 000 m³ gennemsnitlig 15 km til Endepunkterne; derefter skal Udgravningsmassen løftes i Brøndene og transporteres videre fra Arbejdspladsen.

Med Hensyn til Foretagendets Rentabilitet anfører Forfatteren en Artikel af *E. d'Erlanger* i »Evening Standard« 1916, for den 29de Juli, hvori de aarlige Indtægter beregnes til 38 875 000 Frcs. og Driftsomkostningerne til 10 500 000, eller et aarligt Overskud af 28 375 000 Frcs. paa en Kapital af 400 Mill. Frcs., altsaa 7 pCt. Til Slut bemærker Forfatteren, at det er barnagtigt at fastholde Fordringen om øjeblikkelig at kunne ødelægge hele Konstruktionen, da man med mange Midler kan ødelægge Indgangene til Tunnelen, hvorved hele Konstruktionen kan forblive uskadt, selv i det Tilfælde, at den sættes under Vand. Forfatteren sammenligner Oppositionen fra engelsk Side med de mærkelige Stemninger, som foraarsager Englændernes Modstand mod alle nye Reformer, og nævner som Eksempel Metersystemet.

Selv om Tunnelen ikke skulde være den gode Kapitalanbringelse, som ventes, ligger det dog saavel i Englands som i Frankrigs Interesse at faa Arbejdet udført saa snart som muligt, og Forfatteren minder om *Moltke*'s Ord: »Man maa forhindre Tunnelens Udførelse, da den ikke vil kunne tjene til at angribe England, men vil blive meget ulykkebringende for Tyskland i Tilfælde af Konflikt«. Til Slut omtales ogsaa en Artikel af *Conan Doyle* i »Fortnightly Review«, hvori det siges, at selv om en Landgang skulde blive forsøgt, hvor usandsynligt det end er, og Landets egne Kræfter ikke var tilstrækkelige, vil Forstærkninger kunne hentes fra Fastlandet. *Doyle* slutter med Ordene: »Tyskland har bygget Kielerkanalen, idet det forudsaa Krigen. Vort Svar maa blive Tunnelen under Kanalen, som skal give os en Fordel fremfor Fjenden.« I »Paris Midi« (for 15de Oktober 1916) har *M. de Waleffe* foreslaaet, at man skulde anvende tyske Krigsfanger til Tunnelarbejdet.

(»Teknisk Tidskrift«, »Väg- och Vattenbyggnadskonst«, Nr. 7 for Juli 1917).

„Ingeniør".

Det er af ikke ringe Interesse, at »Der mitteleuropäische Verband akademischer Ingenieurvereine« nu i Sommer er naaet frem til Formulering af et Forslag om Regler for den retmæssige Brug af Ingeniørnavnet i Tyskland. Forslaget, der er Resultatet af et nedsat Udvalgs lange Arbejde, er i 10 Paragraffer; her skal ikke gaas ind paa de enkelte Paragraffers Indhold, som for en Del skyldes specielt tyske Forhold. Hovedsagen for os er Tendensen i Forslaget, som gaar ud paa at beskytte Betegnelsen »Ingeniør«, saaledes at denne kun skulde tilkomme dem, der har gennemgaaet en teknisk Højskoles Undervisning med en afsluttende Eksamen, samt visse andre, som ikke er saa langt fra at kunne svare til § 5-Medlemmer i Dansk Ingeniørforening.

I Østrig er en lignende Beskyttelse allerede traadt i Kraft i Aar ifølge en kejserlig Forordning af 14. Marts d. A., og dette er naturligvis den egentlige Anledning til, at Bestræbelserne for at faa indført en saadan Ordning i Tyskland er komne saa vidt, som Tilfældet er.

Det er dog langt fra, at der i Tyskland er Enighed om denne Sag. Bestyrelsen for »Verein deutscher Ingenieure« har til Foreningens Medlemmer udsendt en Erklæring, som gaar ud paa, at saadanne Beskyttelsesforanstaltninger hverken er heldige eller tidssvarende; Ingeniører med afsluttet Højskoleuddannelse har — efter denne Erklæring — allerede nu tilstrækkelig Beskyttelse; nu om Stunder bør alle Statsborgere mere end nogen Sinde før arbejde paa Udjævnelsen af alle Klasseforskelle. Vejen

for enhver Dygtighed maa ligge aaben, og man skal ikke uden tvingende Grund indlade sig paa at skabe nye Privilegier, bygge nye Skranker. De foreslaaede Forholdsregler vil ogsaa kunne virke direkte skadeligt, idet den tekniske Udvikling, som har udrettet saa stort et Arbejde, vilde blive hemmet, hvis man forandrede et i fri Konkurrence fremadskridende Fag til et af Privilegier omhegnet Lav. — Derimod blev Beskyttelsen af den nu stærkt misbrugte Ingeniørtitel kraftig anbefalet af Patentagent, Dr. *Lang* paa et Medlemsmøde i »Verband deutscher Diplom-Ingenieure«. Det er nu formodentlig kun et Tidsspørgsmaal, naar Beskyttelsen bliver indført i Tyskland; og saa snart den foreslaaede Ordning bliver til Virkelighed, vil det tilsvarende Problem her i Landet være kommet sin Løsning et stort Skridt nærmere; Vanskelighederne for en retfærdig Ordning af Sagen er sikkert større i Tyskland — bl. a. paa Grund af de mere komplicerede Uddannelsesforhold — end her. Dansk Ingeniørforenings Bestyrelse har gentagne Gange paa Generalforsamlinger maattet besvare Forespørgsler, om der ikke var noget at gøre med Hensyn til at komme Misbrug af Ingeniørnavnet til Livs, og har maattet svare benægtende; det kan nu være, at det kommer til at lysne lidt paa dette Punkt.

I Tyskland har det ikke hidtil været helt uden Risiko for en Mand at kalde sig Ingeniør uden at have de nødvendige Kvalifikationer; det er hændt, at en uberettiget Tilegnelse af Navnet er blevet paadømt af en Handelsret som en Krænkelse af god Forretningsskik (illoyal Konkurrence); en saadan Dom har været refereret i »Ingeniøren«.

Naar en Beskyttelse som den i Tyskland foreslaaede indføres i nogle store Lande, vil der være andre Lande, som omtrent vil være tvungne til at følge efter, og at det vilde være overordentlig heldigt, om der her i Landet blev truffet en lignende Ordning, vil Ingeniørforeningens Medlemmer vistnok være meget villige til at indrømme. Det fortjener maaske nærmere Overvejelse og Undersøgelse, om det ikke vilde være praktisk at søge Samarbejde med Sverrig og Norge, saaledes at Reglerne i de 3 Lande blev ensartede og indførtes samtidigt.

H. C. Nielsen,
M. Ing. F.

Ringkøbing Fjord („Hvide Sande").

»Ingeniøren« har (i Aar, pag. 245 og 259) indeholdt Meddelelse om to Indlæg i »Hvide Sande« Sagen, som findes optagne i »Teknisk Tidsskrift« henholdsvis fra mig (pag. 88) og fra Ingeniør *Munch-Petersen* (pag. 95). I Fortsættelse deraf tillader jeg mig at oplyse, at dette sidste er besvaret af mig i »Tekn. Tidsskr.« i to Indlæg, resp. pag. 109 og 151, af hvilke det sidstnævnte bestaar af et Referat af Erklæring om Sagen, fremsendt af Ringkøbing Fjord Kommissionen til Ministeriet for offentlige Arbejder og trykt i »Teknisk Tidsskrift« med Trafikministerens dertil givne Tilladelse.

A. Poulsen,
Ingeniør, Overklitfoged, M. Ing. F.

Mindre Meddelelser.

Verdens-Petroleumsproduktionen i 1916.

I 1916 blev der i hele Verden produceret 58 Mill. Tons Petroleum, medens der i 1915 kun blev produceret 57 Mill. Tons og i 1914 kun 53 Mill. Tons.

Fra De Forenede Stater kom 67 pCt. af den hele Produktionsmængde, nemlig 39 Mill. Tons, fra Rusland kom 15 pCt. eller $8^3/_4$ Mill. Tons, Mexiko leverede 4 Mill. Tons og Rumænien i Løbet af 8 Maaneder 1 Mill. Tons.

(»Teknisk Ukeblad«, Nr. 37 for 14. Sept. 1917.)

Foreningsmeddelelser.

Møde med Foredrag.

Møde Onsdag den 3. Oktober 1917 Kl. $7^1/_2$ Eftm. i Dansk Ingeniørforenings Lokaler, Amaliegade 38.

Foredrag af Docent *E. Thaulow:* »Hovedtræk i Maskinarbejdets Historie«.

Efter Mødet serveres Smørrebrød med Øl og Snaps, Kaffe, Whisky m. m.

Prisen er 2 Kr. for dem, der har meldt sig rettidig, og 3 Kr. for dem, som ikke har meldt sig.

Samtidig med Betalingen for Aftensmaaltidet maa afleveres Brødkort for 125 g Rugbrød og 50 g Franskbrød.

Om Tegning til Aftensmaaltidet se nedenfor.

Møde med Foredrag.

Møde Onsdag den 10de Oktober 1917 Kl. $7^1/_2$ Efterm. i Dansk Ingeniørforenings Lokaler, Amaliegade 38.

Foredrag af Professor, Dr. med. *Holger Mygind:* »De hygiejniske Forhold i Pompeji«.

Derefter Aftensmaaltid.

Prisen for Deltagelse i Aftensmaaltid m. m. ved Foreningens Møder er 3 Kr.

De Medlemmer, der forinden hvert Møde, enten pr. Brevkort eller pr. Telefon senest Mødedagen Kl. 11 Form. har underrettet Foreningens Kontor om, at de ønsker at deltage i Aftensmaaltidet, betaler kun 2 Kr.

Ved Betalingen for Aftensmaaltidet maa afleveres Brødkort for 125 g Rugbrød og 50 g Franskbrød.

Hvis Foreningens Telefoner 3397 og 11 397 er optagne, modtager Reservetelefonen Indtegning til Aftensmaaltidet, dog kun til Kl. 11 Fm.

TEKNISK TIDSSKRIFT

UDGIVET AF

DEN TEKNISKE FORENING OG ELEKTROTEKNISK FORENING

KØBENHAVN

1918. Nr. 23

REDAKTØR: INGENIØR CAND. POLYT. H. K. HOLM

REDAKTØR: AFD.-ING. DOCENT E. v. HOLSTEIN-RATHLOU

42. Aarg. DEN TEKNISKE FORENINGS TIDSSKRIFT. 5. Juni 1918.

Den tekniske Forening. — Jernbanebro eller Tunnel mellem Masnedø og Falster. Foredrag, holdt i Den tekniske Forening den 14. Marts 1918 af Overingeniør H. Flensborg. — Mindre Meddelelser: Stort Skibsfartskanal-Projekt i Skotland. — Patenttidende.

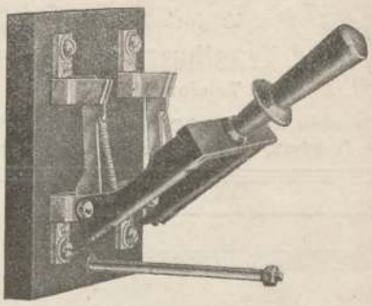
I Hovedkommission hos kgl. Hof-Boghandler Vilhelm Prior, Købmagergade 52, København.

Laur. Knudsen.
Mekanisk Etablissement, A/S.

Fabrik for elektriske Apparater.
Gl. Kongevej 3-5.

Tlf.: Central 1002.
Omstilling
til samtl. Afdelinger.

Telegr.-Adr.:
„Laurknudsen",
København.



Knivafbrydere.
15—2000 Amp.

TEKNISK BIBLIOTEK
Danmarks tekniske Højskole

KR. KRONSTRØM
MARMOR-INDUSTRI
MARMOR OG SKIFER
til elektrisk og industrielt Brug.
Grundl. 1868. I alle Dimensioner. Telf. 1431.

P. G. MUNCK A/S
JÆRN OG STAAL

FITTINGS + GF +
Indregistreret Varemærke.
Originale + G F + Randfittings, Jernrør
Alle tekniske Maskinartikler.
P. E. EHRHARDT
Tlf. Central 1793 (5 Linier). Studiestræde 7.

Prof. Ramsings Kontor
ved cand. polyt. J. P. Danstrup.
Raadgivende Ingeniør.
Tordenskjoldsgade 11, 2. Sal. Telefon Central 4626.
Opvarmn. & Ventilation, Sanitære Anlæg, Elekt. Belysning og øvrige Husinst.
Projektering, Tilsyn med Anlæg og Drift.

Patent-Bureau
10 Amagertorv · Kbhvn. · Telf. C. 610
Cand. polyt. · Ingenieurer · M. Ing. F.
Lehmann & Rée

DANSK FABRIKAT I KVALITET UOVERTRUFFEN

VIKING

Danske Viking Metalsavblade

fremstillet specielt for Louis Poulsen & Co., København.

Fabrikeret af fineste Wolframstaal hærdet med blød Kerne

DANSK AFVULKANISERINGSFABRIK KØGE

TEKNISKE GUMMIVARER.

= Luftværktøj og = Luftkompressorer

fra **Chicago Peunmatic Tool Co.**

Mest økonomiske og mest holdbare.

Eneforhandler:

Kay Dyhr, Kvæsthusgade 1, København

Telefon 6885.

Desuden **Pumper** for industrielle Øjemed, **Olier, Tvist, Værktøj, Lagermetaller** m. m.

Verdens bedste, hurtigste og billigste

Metal-Savblad

Phønix

GENERALAGENTUR

A/S A. M. JENSEN & Co.

Stampesgade 5. Tlf. C. 2710. København B.

J. P. SPANGENBERG,

cand. polyt., Raadgivende Ingeniør, M. I. F.

Kedel-, Maskin- og Køleanlæg, Elektriske Anlæg.

KØBENHAVN, RAADHUSPLADS 77, 4. TELF. 8025

A/S PETERSEN & WRAAE

Høj- & Lavtryks Dampkedler

Beholdere — Transmissioner

Centralopvarmning

Alt Autogensvejsning udføres.

Tlf. Central 8874 — 10874.

Faas hos alle Værktøjshandlere eller

Nørregade 15 (Hovedkontoret). Telf 960—4026—2686.

Sparefyringsanlæget „SVEA".

Garanti: Minimumsbesparelse 20 pCt.

Anvendelig for Dampkedler og Varmeanlæg

Fabrikation af Dampturbineblæsere til kunstigt Træk samt af Centrifugalblæsere og Exhaustorer m. m.

Fabrikstelefon: Central 9840.
Fabrik: Peter Andersensvej 19.

Kontoret Vesterbrogade 91.
Telefon Vester 4662.

A/S VULKAN-EXPORT.

Telegram-Adr.: „Moniander". **MONIES & ANDERSEN** Telefon 1325.

Ingeniører.

Raadhusstræde 4. Kjøbenhavn B.

Centralvarme- og Ventilationsanlæg

efter alle Systemer.

Badeanlæg, Vaskerier, Tørreanlæg, Dampkøkkener, Vandforsyningsanlæg for koldt og varmt Vand etc.

projekteres og udføres.

Isolerdug

CHR. MØLLER A/S

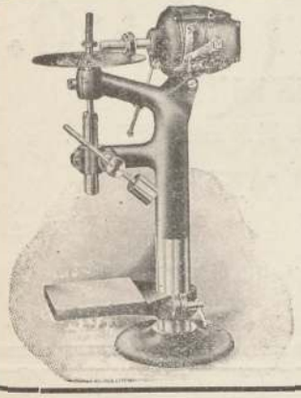
Etableret 1855.

Kontor & Fabrik:

Vanløse, Telf. Vanløse 11.

Detailudsalg:

Amaliegade 43, Telf. Centr. 687.



Elektriske Søjleboremaskiner

med Friktionsudveksling.

10 Hastigheder.

Haandboremaskiner & Slibemaskiner.

Forlang Katalog.

FISKER & NIELSEN

Peter Bangsvej 30

København F. — Telf. 9650.

SVENSKA AKTIEBOLAGET MONO STOCKHOLM

Brændselsbesparelse

uden Ombygning af Kedelanlæget opnaas ved Indførelse af

Mono-Systemet.

Forlang Oplysninger og Tilbud fra **Johs. Thornam, Gl. Mønt 12.** Telefoner 782 & 783.

Runde Dampskorstene

saavel murede som af **Jærnbeton.**

Emanuel Jensen & H. Schumacher A/S

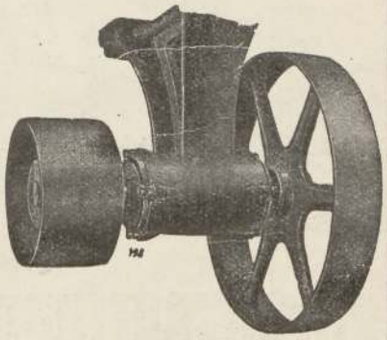
Godthaabsvej 90. — Telef. 968.

KØBENHAVN F.

TITAN

Transmissioner

Maskinformede Remskiver



Forlagstøj med Kuglelejer.

Lejer og Aksler

REMSPÆNDEAPPARATET

:: „LENIX" ::

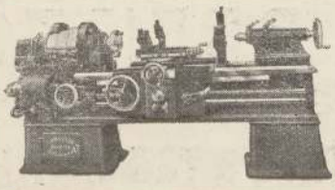
Aktieselskabet **TITAN** København L.

Aktieselskabet Præcision

Værktøjsmaskinfabrik.

Eget Jernstøberi.

Moderne Hurtig Drejebænke



Moderne Revolver Maskiner.

Julius Blomsgade 20. Telf. 284 og 12276.

Københavns Metaltraadvare-Fabrik

Tlf. Byen 909 y. ***M. Ziegler's Eftf.*** Grundlagt 1870.

Kompagnistræde 9, ligefor Badstuestræde.

Alt Arbejde i Gittere, Lampeskærme, Stativer, Fuglebure etc. etc.

AALBORG PORTLAND-CEMENT-FABRIK, A/S

Største Cementfabrik i Skandinavien.

—

Aarlig Produktion 1,200,000 Tønder prima Portland-Cement.

AALBORG PORTLAND-CEMENT-FABRIK A/S

Postadresse: **Aalborg Portland-Cement-Fabrik pr. Aalborg.**

Telegramadresse: **Cementfab, Aalborg.**

Aalborg-Telefon Nr 2173.

Statstelefon **Nr. 10.**

Forhandlere i saa godt som alle Byer og Havnepladser i Danmark.

M. J. GRØNBECH & SØNNER

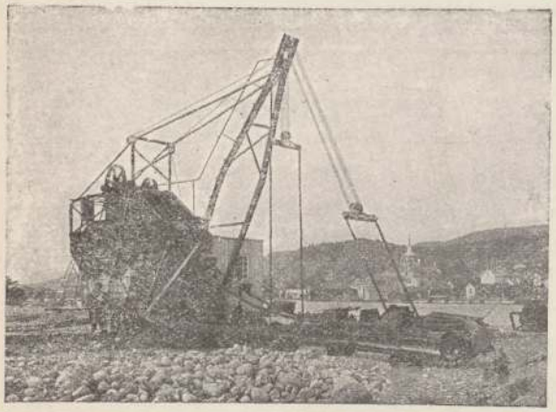
Amaliegade 9. Telefon 342.

Sømløse Rør fra Storfors Bruk.

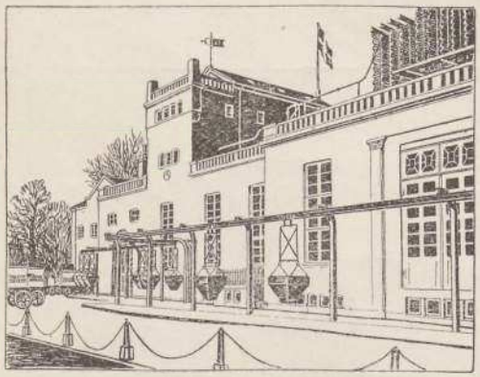
Jern Staal Plader m. m.

CARL SEIFERT.
Smed,
Badstuestræde 18. Tlf. Centr. 1242.

AKTIESELSKABET
DEN ANKERSKE MARMORFORRETNING
STENHUGGERI
FRIHAVNEN — KØBENHAVN — TELF. 8331



F. L. SMIDTH & Co.
INGENIØRER & MASKINFABRIKANTER
VESTERGADE 33 ▪ KJØBENHAVN B.
GRAVEMASKINER
Til Gravning af Ler, Sand, Mergel, Grus, Singels m. m. med forskellig Ydeevne.
Leveres ogsaa kombineret med Vadske- og Sortereanlæg.
Egen Konstruktion ▪ Eget Fabrikat ▪ Forlang Katalog.



Kultransportbaner
Kulvogne. Kulknusere.
Elevatorer. Automatiske Vægte.
Slaggetransport.
Aktieselskabet
Smith, Mygind & Hüttemeier
Kjøbenhavn N.

Aktieselskabet
Christiansholms Fabriker
anbefaler
Støbericinders og knuste Cinders
til Støberier, Centralvarmeapparater etc.
Nyhavn 4 · København K.

P. BREITTON
GOTHERSGADE 158
JERN STAAL & TRÆLAST EN GROS
TELF. 12606. STATSTELF. 392.
TELEGR.-ADR.: TRÆBREITTON

Tlf. 5660. Brud paa Maskinen. Amg. 42 v.
Alt itubrudt Motor- og Maskingods saavel af Støbegods som Bronce, Aluminium og Staal kan repareres af
Dansk Autogen Svejseanstalt,
Kalvebod Brygge, København B.
Eneste prisbelønnede Specialist i Danmark.

Bolværksbolte, Laskebolte, Skinnespiger
samt alle Arter af
Kjedelnagler, Skruebolte og Møttriker
leveres fra
Brødrene Henzes Skruebolte- og Møttrikfabrik,
Bragesgade 8, København L.

Den tekniske Forening.

Torsdag den 14. Marts Kl. 8 afholdt Den tekniske Forening Foredrag paa Den polytekniske Læreanstalt, hvor Hr. Overingeniør *H. Flensborg* holdt et med talrige Lysbilleder ledsaget Foredrag om Bro eller Tunnel mellem Masnedø og Falster. Til at overvære Foredraget var indbudt Repræsentanter for Rigsdagen og Industriraadet samt Medlemmer af de Foreninger, Den tekniske Forening i Vinter havde aftalt Fællesmøder med, nemlig *Konstruktørforeningen*, *Maskinmestrenes Forening* og *Foreningen af Værkstedsfunktionærer i Jernindustrien i Danmark*. Det udmærkede Foredrag blev paahørt med overordentlig Interesse af den talrige Forsamling, som havde fyldt Læreanstalten til sidste Plads. Foredraget og den efterfølgende Diskussion findes refereret nedenfor.

Jernbanebro eller Tunnel mellem Masnedø og Falster.

Foredrag, holdt i Den tekniske Forening den 14. Marts 1918 af Overingeniør *H. Flensborg*.

Mine Herrer!

Jeg skal i Aften have den Ære her i Deres Forening at give en Fremstilling af de forskellige Forslag til en Jernbanebro eller Tunnel mellem Sjælland og Falster eller rettere mellem Falster og den lille Ø — Masnedø —, der ligger Syd for Sjælland. Mellem Sjælland og Masnedø er der nemlig allerede i Aaret 1884 tilvejebragt en Broforbindelse, saaledes at den sjællandske Sydbane nu ender paa Masnedø. Jernbaneforbindelsen herfra og over til Falster sker for Tiden med Dampfærger, hvilket som bekendt ikke blot giver en dyr Drift, men ogsaa giver Anledning til Ulemper, der bliver stadig større jo mere Trafikken tiltager. I hvilken Grad dette er sket, vil fremgaa af hosstaaende grafiske Fremstilling (Fig. 1). Det vil af denne ses, at Trafiken — som ventelig var — tiltog meget stærkt ved Aabningen af Dampfærgeforbindelsen, Gjedser—Warnemünde, og Trafiken har været i stadig Stigen siden, selv om Tilvæksten i Godstrafiken udeblev i nogen Tid umiddelbart efter Aabningen af Færgeruten, Trälleborg—Sassnitz, i 1909. Der har derfor i mange Aar været Ønsker fremme om Forbedring af Ruten, og det ikke blot fra Statsbaneadministrationens Side, men ogsaa fra de interesserede Kredse af Befolkningen. Der har saaledes fra de samvirkende Byerhvervs Organisationer, fra den danske Handelsstands Fællesrepræsentation, og den danske Turistforening været fremsat Andragender, hvori det stærkt fremhæves, hvor meget det vil betyde for Danmarks Handel og Omsætning med Udlandet, at denne vor hurtigste Forbindelse for den gennemgaaende Trafik til Mellemeuropa bliver sat i Stand til at fyldestgøre de Krav, som en saadan Hovedrute stiller saavel til Personbefordringen som til Godstrafiken.

En Forøgelse af den nuværende Færgeforbindelses Ydeevne vilde kræve Anskaffelse af nye Færger, der tillader Overførelse af flere Jernbanevogne ad Gangen end de nuværende kun enkeltsporede Fær-

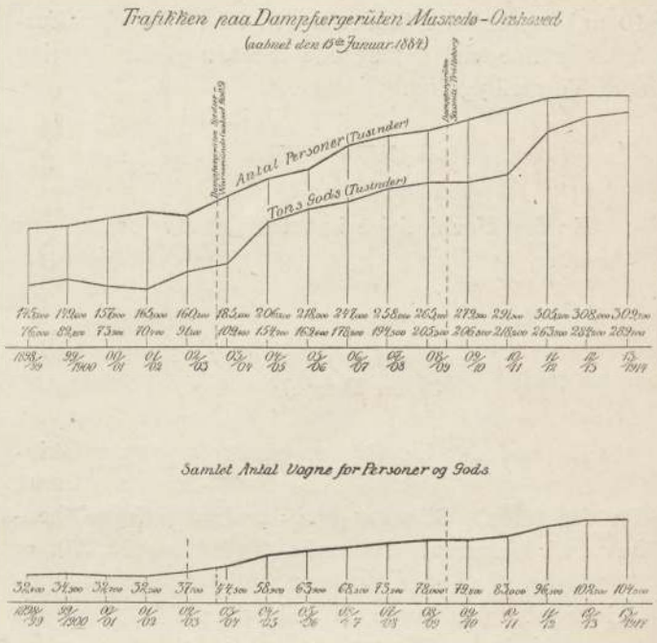


Fig. 1.

ger, hvilket vilde medføre store Bekostninger saavel til Færgernes Anskaffelse som til Ombygning af de nuværende Færgehavne, uden at der dog derved — trods den dyrere Drift — vilde opnaas nogen virkelig trafikal Forbedring. Den til Færgefarten knyttede Hovedulempe, at Toggangen mellem Sjælland og Falster ikke kan drives gennemgaaende, vilde vedblive at bestaa. Dette, at Togene fra Sjælland ikke kan føres igennem over Falster, bevirker først og

fremmest et Tidstab, som for Il- og Ekspresstogenes Vedkommende kan anslaas til ca. $^1/_2$ Time, giver dernæst en meget uøkonomisk Udnyttelse af Lokomotiv- og Vognmateriellet og medfører endelig betydelige Udgifter til Rangering paa Færgestationerne.

Endvidere vilde man ved Bibeholdelse af Færgefarten fremdeles lide under den Ulempe, at Togenes Overførelse i visse Perioder kan være meget vanskelig eller endog helt kan svigte. Farvandet mellem Masnedø og Falster er nemlig meget udsat for at lægge til i Isvintre, og der var, navnlig i tidlige Aar, ikke faa Dage, hvor Farten enten helt maatte standse eller kun kunde foregaa med Isbaad.

En rationel Forbedring af Ruten, der sikrer dennes Opretholdelse under alle Forhold, kan derfor kun naas ved Tilvejebringelse af en fast Forbindelse mellem Masnedø og Falster.

En saadan synes ikke økonomisk uoverkommelig, skønt Afstanden mellem de to Kystlinier er ca. 3,8 km. Dybden i Farvandet er gennemgaaende ca. 10 m, dog enkelte Steder op til 20 m, og Bundforholdene har vist sig egnede for saavel Brobygning som Tunnelbygning.

En fast Forbindelse kan tænkes tilvejebragt paa 3 Maader, nemlig ved Bygning af

1) en lav Bro,
2) en høj Bro eller
3) en Tunnel.

En saakaldt lav Bro er en Bro, hvorpaa Skinnerne ligger omtrent i samme Højde som paa Land. Da den største Stigning paa Jernbanen fra København til Masnedsund fremtidig vil blive 1 : 200, er Stigningen paa Broen ligeledes tænkt gjort 1 : 200, og Skinnekoten paa Broen vil da blive ca. 5,2 m, medens Broens Underkant ligger ca. 4 m over daglig Vande. En saadan Bro vilde fuldstændig spærre for al Sejlads, hvis den ikke forsynedes med et bevægeligt Parti. Da der i Farvandet mellem Masnedø og Falster foregaar en ret betydelig Sejlads, maatte en lav Bro paa dette Sted forsynes med et bevægeligt Fag i Sejlløbet, det være sig en Klapbro, Svingbro eller Løftebro. Selv forsynet hermed vil en lav Bro dog altid være en Hindring for den fri Sejlads.

Det vilde derfor set alene fra Skibsfartens Side være at foretrække, om Bropillerne var saa høje, at Sejladsen kunde foregaa frit under Broen, om ikke i dennes hele Længde saa dog i hvert Fald under en Del af den. Dette vil i det foreliggende Tilfælde kunne naas, naar Broens Underkant ligger ca. 33 m over daglig Vande. Man har andre Steder Højbroer med endnu større Højder, f. Eks. bygges Broerne over Kielerkanalen nu med en fri Højde af 42 m, men efter Samraad med de maritime Autoriteter, tør en Højde paa 33 m over Storstrømmen antages at være fuldt ud fyldestgørende.

Imidlertid, selv med en saadan høj Bro, vil der dog være Bropiller i Strømmen, og disse vil altid være nogen Hindring for Sejladsen. Bedst for denne vilde det være, om Farvandet kunde lades helt frit, hvilket vilde blive Tilfældet ved et Tunnelanlæg.

Jeg skal nu gaa over til nærmere at beskrive de 3 forskellige Maader, paa hvilke den faste Forbindelse kan tilvejebringes, og jeg skal behandle dem i den anførte Orden, lav Bro, høj Bro og Tunnel.

Lav Bro.

Allerede i 1887 begyndte Statsbanernes Ingeniører Projekteringerne vedrørende en Bro mellem Masnedø og Falster. Farvandet her deles af Øen Kalven og Grunden Vedby Hage i 3 Løb, nemlig: Kalvstrømmen mellem Masnedø og Kalven, Storstrømmen mellem Kalven og Vedby Hage og Orehovedløbet mellem Vedby Hage og Falster. Efter Projektet fra 1887 skulde man bygge en lav Bro, udgaaende 800 m Vest for Masnedø Havn, føre en Dæmning over Kalven og Kalvgrunden og derefter føre en Bro skraas over Storstrømmen til et Punkt ca. 300 m Øst for Orehoved Havn. Man vilde herved dels passere Sejlløbet skraat, hvad der maa anses for mindre heldigt, og dels faa de to Havne, Masnedø og Orehoved, liggende paa hver sin Side af Broen, hvad der under dennes Bygning vilde være uheldigt for Færgefartens Opretholdelse. Saavel Broens Overbygning som Pillerne var kun tænkt udført for eet Spor. Broen var i Sejlløbet tænkt forsynet med en Svingbro paa 2 Fag à 22 m fri Vidde. Overbygningen var tænkt udført af Gitterdragere. Overslaget var ca. 7,5 Mill. Kr.

I 1898 genoptoges dette Projekt, men Pillerne tænkes nu straks udførte for Dobbeltspor. Dette er utvivlsomt en overmaade rigtig Foranstaltning. Forøgelsen i Pris ved straks at udføre Pillerne for Dobbeltspor er nemlig forholdsvis ringe (ca. 20 pCt.), da

det alligevel af Hensyn til den stærke Strøm og Isgang vil være nødvendigt at gøre dem meget vægtige for Enkeltspor alene, medens en senere Udvidelse til Dobbeltspor vilde blive meget bekostelig. Overbygningen tænkes nu udført med 2 Charnierbuer med Trækstang. Med denne Forandring anslaas Udgiften ved Broanlæget til ca. 8,4 Mill. Kr.

Projektet blev fremsendt til Indenrigsministeriet, men der kom ikke mere ud af Sagen, og den døde hen til der endelig af Ministeren for offentlige Arbejder den 17. December 1908 i Folketinget blev fremsat Forslag til Lov om Anlæg af en Jernbanebro mellem Masnedø og Falster.

Dette Forslag gik ogsaa ud paa at bygge en lav Bro, men i en ny Brolinie, den saakaldte vestlige (se Fig. 11 paa Side 110), hvorefter begge Havnene — Masnedø og Orehoved — ligger Øst for Broen. Denne begynder med at fortsætte Masnedsundbroens Retning tværs over Masnedø og Kalvstrømmen, passerer Kalvgrunden Vest for Kalven, idet den gennemløber en flad Kurve og antager en lidt sydligere Retning, føres over Storstrømmen — omtrent vinkelret paa Strømretningen —, gaar over Vedby Hage og Orehovedløbet, hvorefter den naar Orehoved Havns Vestmole og slutter sig til Orehoved Station. Idet Overgangen over Kalvgrunden og Vedby Hage sker paa Dæmninger, fremkommer der i Virkeligheden 3 Broer, nemlig en over Kalvstrømmen paa ca. 330 m, en over Storstrømmen paa ca. 1755 m og en over Orehovedløbet paa ca. 123 m. Længden af Broer og Dæmninger fra Kyst til Kyst

er ca. ..... 3860 m,
og da de nye tilsluttende Banelinier i Land
til tilsammen ..... ca. 1180 m,
bliver den hele Forbindelseslængde ca. 5040 m.

Alle Dæmninger og Bropiller tænkes udførte for Dobbeltspor. Overbygningen tænkes stadig udført for Enkeltspor, dog med Undtagelse af selve Svingbroen, der nu straks tænkes bygget for Dobbeltspor. Endvidere er Vidden af de 2 Gennemsejlingsaabninger i dette Projekt forøget — fra 22 m — til 44 m fri Vidde. Svingbroen lægges indenfor Midtfarvandsvinklen i Bogøs hvide Fyr. Svingpillerne og Anlægspillerne forsynes med fornødne Lede- og Friholderværker for at lede Skibsfarten og skaane Broen mod Paasejlinger.

Den normale Pilleafstand er 82 m og er bestemt saaledes, at Anlægsudgiften bliver saa lav som muligt. Det vilde have været ca. 800 000 Kr. billigere, hvis man i Stedet for de to Broer over Orehovedløbet og Kalvstrømmen havde passeret disse Løb med Dæmninger. Lukning af dise Løb maa imidlertid befrygtes at ville bevirke en Tilsanding af Havnene ved Masnedø og Orehoved, af hvilke i hvert Fald den sidste ogsaa efter Broanlæget kan antages at ville faa Betydning, og da den Formindskelse af Gennemstrømningsarealet som Dæmningerne vil medføre, maa antages at ville faa en uheldig Indflydelse paa Strømtages at ville faa en uheldig Indflydelse paa Strømforholdene, har man ment at maatte bortse fra denne Løsning.

Fig. 2 viser Broen over Storstrømmen og de forskellige Pilletyper. Med Undtagelse af Svingpillen, som er cirkulær, har alle de øvrige Piller rektangulært Tværsnit, hvis Ender for Fundamenternes Vedkommende afsluttes med Halvcirkler og for selve Pillernes med Spidsbuer.

Landpillerne funderes paa Pæle i tørlagt Grube og opføres af Beton med Granitbeklædning fra 1 m under daglig Vande og opefter. Broen over Storstrømmen er tænkt afsluttet med Taarne og Portalbuer.

Strømpillerne tænkes fremstillede ved, at en Staalcylinder nedsænkes paa en i Lerlaget tilvejebragt ren og horizontal Bundflade ca. 1 m nede i Lerlaget. I Staalcylinderen udstøbes Beton under Vand til en saadan Højde, at Cylinderen kan afstives indvendig og pumpes læns uden at flyde op. Samtidig med Betonstøbningen fyldes Hullet uden om Cylinderen for at modvirke Underskylning og støtte Pillen — forneden med Singels, foroven med store Sten, der danner Skraaninger fra 1 m under Fundamentets Overkant og ud til alle Sider. Naar Cylinderen er pumpet læns, opføres den egentlige Pille inde i Cylinderen af Beton med Granitbeklædning. idet Pillen paa hvert Led gøres 1 m mindre end Fundamentet. Den øverste Del af Cylinderen over Fundamentet kan da fjernes efter Pillens Fuldførelse.

Svingpillen er en cirkulær Cylinder med 12,5 m Diameter. Den gennemsnitlige Bredde af Mellempillerne er ca. 4,5 m og for Anlægspillerne ca. 7 m.

I den øverste Del af Svingpillen udspares et Rum til Anbringelse af Bevægelsesmekanisme og Motorer.

Underkant af Broen ligger 4 m over daglig Vande og Skinnekoten ca. 5,2 m.

Svingbroen indrettes som fornævnt straks for Dobbeltspor og har 4 Hoveddragere, 2 for hvert Spor.

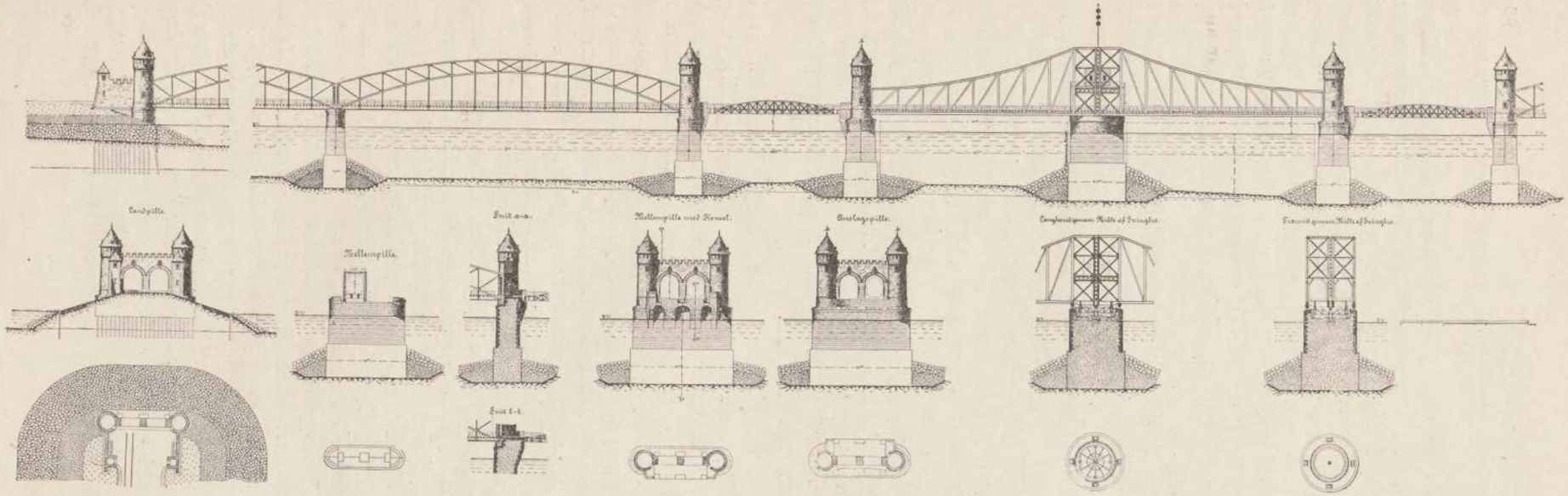


Fig. 2. Lav Bro (Svingbro) i vestre Brolinie.

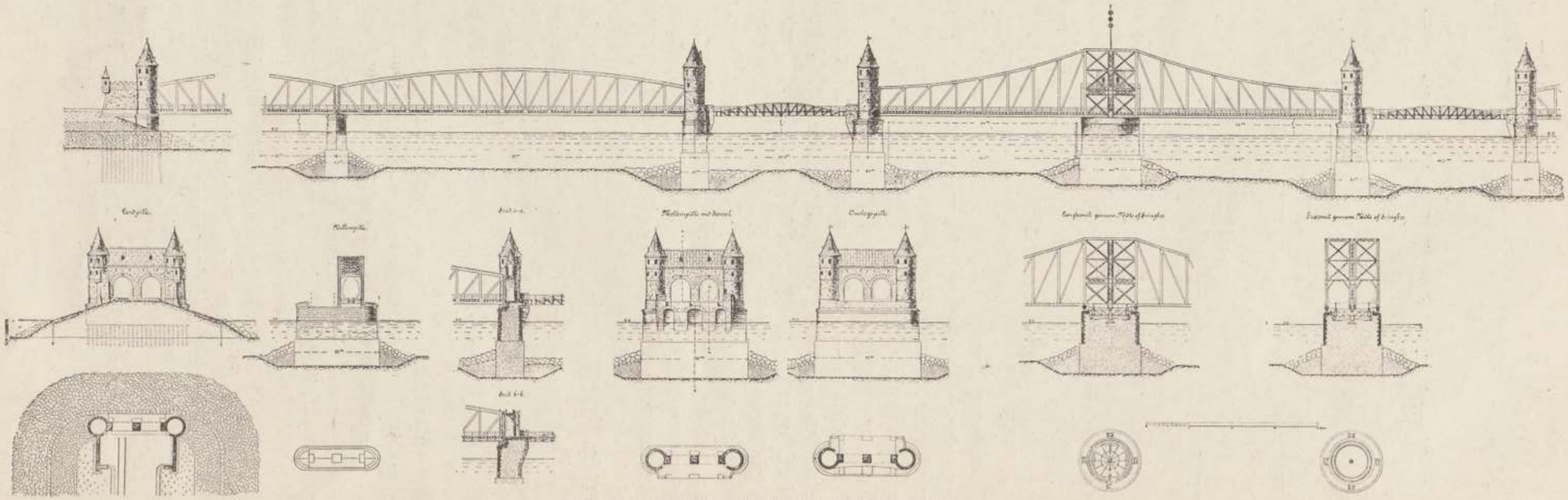


Fig. 4. Lav Bro (Svingbro) i østre Brolinie.

Dens teoretiske Spændvidde er 107 m. Hoveddragerne er Gitre med vandret Underdel, medens Overdelen kun paa Midten har et kort horizontalt Parti, men ellers er parabelformet. De to udvendige Hoveddragere har en indbyrdes Afstand af ca. 11 m fra Midte til Midte. Højden paa Midten er ca. 16 m, ved Enderne ca. 6,5 m. Hoveddragerne er indbyrdes afstivede baade i Hoved og Fod og ved lodrette Tværafstivninger saavidt det frie Profil tillader. Broen har alm. Pladejernstværdragere og Skinnedragere. Drejningen er tænkt at foregaa ved Elektricitet.

Paa Broen findes en Signalmast for Skibe, hvorhos Broen er forsynet med et elektrisk Blok- og Signalsystem for Jernbanetrafikken.

Alle de øvrige Brospand har hver to Hoveddragere med 5 m indbyrdes Afstand og er konstruerede som Gitterbuer med vandret Trækbaand forneden til Optagelse af Horizontaltrykket. For Orehovedløbet er den teoretiske Spændvidde ca. 120 m, og Dragerhøjden paa Midten ca. 18 m, ved Enderne ca. 8 m. For de normale Brospand er Spændvidden ca. 81 m, Højden paa Midten ca. 12,5 m og ved Enderne ca. 6,5 m. Trækbaandet bæres af Hængestænger. Dragerne er afstivede mod hinanden dels ved 2 Vindgitre, et krumt foroven og et vandret forneden mellem Trækbaandene, dels ved lodrette Tværafstivninger mellem hvert Vertikalpar i Gitterbuen. Der findes sædvanlige Tværdragere og Skinnedragere.

Brodækket bæres overalt af Skinnedragere, hvortil fastboltes Tværsveller af Heltømmer. Derpaa anbringes Skinner og Kontraskinner med mellemliggende Riffelplader og udenfor Skinnerne Plankedæk.

Dæmningsskraaninger gives over Vand et Anlæg 1 : 3 og beklædes med Stenglacis til 2 m over daglig Vande. Glaciset støttes forneden af en Spunsvæg. Foden af Dæmningen beskyttes ved en Stenkastning.

Overslagssummen for dette Broanlæg var ca. 9,500,000 Kr. Idet der nu ved Broanlæget spares Udgifter til ellers nødvendige Færgeanskaffelser m. m. til Beløb af ca. 1 Mill. Kr. og frigøres Materiel til Anvendelse andetsteds til Beløb af ca. 1½ Mill. Kr., kunde den egentlige Udgift anslaas til ca. 7 Mill. Kr. Da den aarlige Udgift til Færgedriften i 1908 maatte anslaas til ca. 360,000 Kr., medens Udgiften ved Broforbindelsens Vedligeholdelse og Drift blev anslaaet til ca. 75,000 Kr., fremkom der altsaa ved Broanlæget en aarlig Driftsbesparelse paa ca. 285,000 Kr. Den egentlige Anlægskapital, ca. 7 Mill. Kr., vilde altsaa allerede i 1908 kunde forrentes med 4 pCt. aarlig. Med den som Følge af Trafikstigningen uundgaaelige Stigning af den aarlige Færgedrift vilde Anlæget i Virkeligheden blive stadig mere rentabelt.

Under Sagens Behandling i det af Folketinget nedsatte Udvalg blev der udtalt Ønske om, af Hensyn til Skibsfarten, at give Broen en mere østlig Retning og om at træffe andre Foranstaltninger, Moleanlæg o. l. til Betryggelse for Skibsfarten, hvorhos der ønskedes undersøgt Muligheden for Anlæg af en Tunnel i Stedet for en Bro. Forslag herom var allerede i 1908 fremsat af Firmaet Saabye & Lerche. I Overensstemmelse med Udvalgets Indstilling blev der vedtaget en Lov — stadfæstet den 14. Maj 1909 —, hvorved Regeringen blev bemyndiget til at anvende et Beløb af indtil 100,000 Kr. til nærmere Undersøgelser og Forarbejder vedrørende de nævnte Forhold.

I Løbet af Sommeren 1909 blev de i Loven paabudte Undersøgelser udførte ved Statsbanernes Foranstaltning, og der blev ved denne Lejlighed foretaget omfattende Pejlinger og Boringer i Farvandet mellem Masnedø og Falster.

Man begyndte med Udstikning af den vestre Brolinie, som foran er omtalt. Derefter afsattes en østre Brolinie — udgaaende fra den sydøstlige Spids af Masnedø, og derfra ført vinkelret over Storstrømmen til et Punkt paa Falsters Kyst ca. 600 m Vest for Gaabense —, og endelig udstak man den af Firmaet Saabye & Lerche foreslaaede Tunnellinie. I denne viste der sig imidlertid udfor Vedby Hage saa betydelige Mudderlag, at man maatte undersøge andre Tunnellinier, indtil man endelig blev staaende ved en nogenlunde mudderfri Linie, der ved Masnedø Kyst omtrent faldt sammen med den oprindelige Tunnellinie, men som ved Falsters Kyst var beliggende ca. 200 m. østligere end denne. Den endelige Tunnellinie udgaar 300 m Vest for Masnedø Havns Vestmole og naar Falsters Kyst ca. 400 m Øst for Østmolen ved Orehoved Havn (se Fig. 11 paa Side 110).

Til den nøjagtige Bestemmelse af Længdemaaling af disse Linier blev der tilvejebragt et fuldstændigt Triangulationsnet.

Pejlingerne udførtes ved 2 Isbaade hver med en Pejlrulle med 300 m Linie og en mindre Linie for Dybvandsloddet samt et Dræg. Dybvandsloddet anvendes ved Dybder over 6—7 m, Pejlstage ved mindre Dybde. Den største pejlede Vanddybde var 17 m i den vestre Brolinie, 20 m i den østre Brolinie og 15 m i Tunnellinien.

Der gennempejledes for hver Brolinie, Midtlinien og paa hver Side af denne en Linie i Afstanden 25 m, 50 m og 100 m, ialt 7 Linier dækkede en 200 m bred

Stribe. Ved Tunnellinien pejledes kun selve Midtlinien, men da der undersøgtes flere Linier i ringe indbyrdes Afstand, har man i Virkeligheden udført en Fladepejling ogsaa der. I samtlige Linier er Dybden maalt for hver 20 m.

Til Brug ved Boringerne blev der lejet det fornødne Materiel.

Boretøjet var indrettet saavel til Skylleboring som til Skrueboring. Skylleboring brugtes i løsere Jordlag, hvor man hurtigere kunde trænge igennem paa denne Maade, medens der i fastere Lag, samt til Optagning af Prøver brugtes Skruebor. Bunden var mange Steder saa haard, at der maatte bruges Mejsel.

Ved Boringerne viste det sig, at man de fleste Steder hurtigt kommer ned i bæredygtigt Lag, sædvanlig *fast Moræneler* med vekslende Sten- og Sandindhold. Navnlig i den nordlige Del af den østre Brolinie viste Leret sig at være saa stivt og stenrigt, at det ofte var forbundet med største Besvær at trænge ned deri, saaledes at der nogle Gange maatte anvendes Sprængning med Dynamit.

og Klæg paa Vedby Hage Grunden. Laget strakte sig langs Falster Kyst i nogen Afstand derfra og havde saaledes i den oprindelige Tunnellinie en Mægtighed af 13—14 m og i den endelige Tunnellinie af indtil 5—6 m; i den østlige Brolinie var den største Mægtighed af det bløde Lag dog kun ca. 3 m.

Kridtet er de fleste Steder fundet i en Dybde af 20—25 m under daglig Vande, midt i Brolinierne dog først i en Dybde af godt 40 m. I den nordlige Del af Tunnellinien udfor Kalven træffes det allerede i Kote ÷ 16,5 m.

Bundforholdene i den østre Brolinie fremgaar af hosstaaende Længdeprofil, Fig. 3.

Som Helhed kan det siges, at Bundforholdene viste sig særdeles gunstige saavel for Fundering af Bropiller som for Tunnelanlæg, naar et saadant udføres som en Rørledning, der lægges i en gravet Rende i Søbunden. Derimod vilde den sædvanlige Tunneleringsmetode med Fremføring af Stoller og Anvendelse af Skjold sandsynligvis møde store Vanskeligheder, da der hyppigt i Moræneleret findes Sten- og Sandlag, ligesom Leret ofte indeholder meget Sand, saa

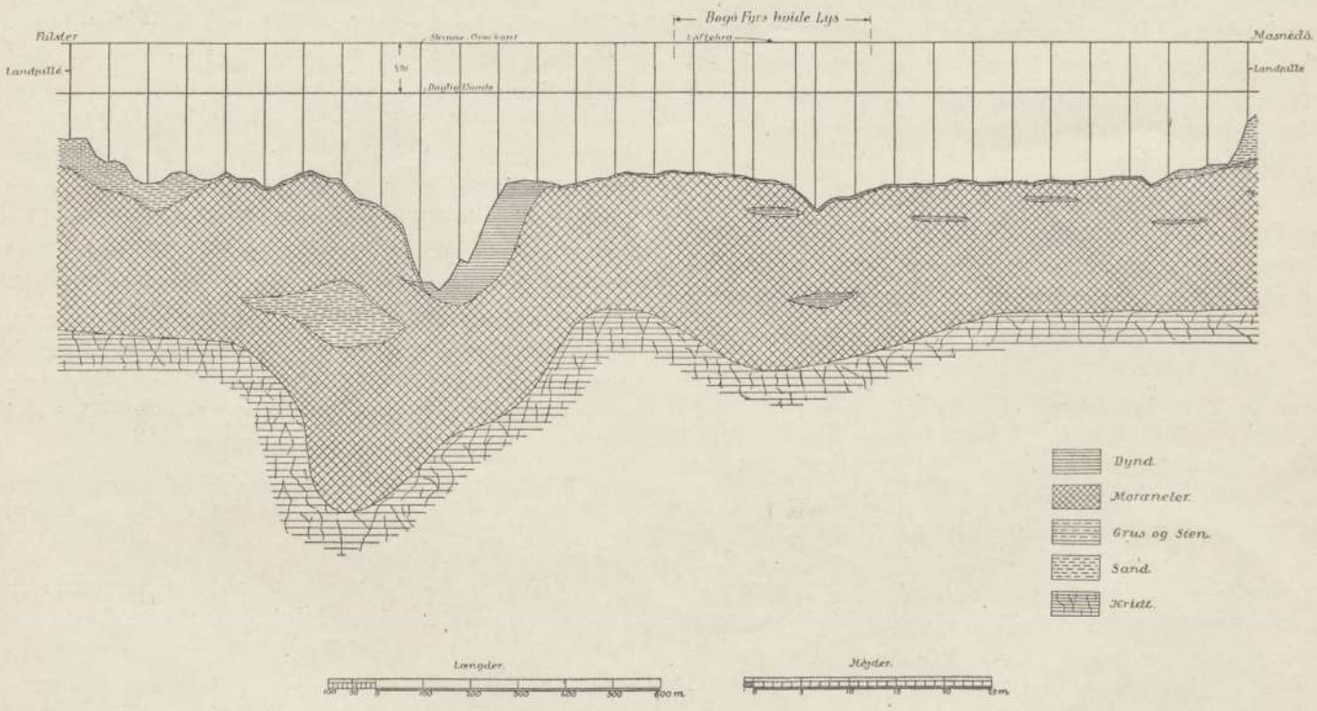


Fig. 3. Længdeprofil i østre Brolinie.

Bundforholdene har gennemgaaende vist sig gunstigst i den nordlige Side af Farvandet. I den sydlige Side stødte man ud for Orehoved Havn i den vestre Brolinie paa et indtil 7 m tykt Lag Mudder man maa frygte at støde paa stærkt vandførende Lag. Hertil kommer, at man bl. a. paa Grund af Bundens Ujævnheder og pletvis forekommende bløde Overflade maatte lægge en saadan Tunnel dybere end nød-

vendigt, naar Rendegravning anvendes, og altsaa vilde faa forøget Længden af Tunnelen.

De daglige Vandstandsvariationer er ringe (0,2—0,3 m). De almindeligere forekommende Højvande naar sjældent mere end ca. 1 m over daglig Vande, men skal undtagelsesvis være maalt til 1,5 à 2 m.

Strømhastigheden er maalt til ca. 2 m i Sekundet (4 Miles Fart); Strømvending kan ofte foregaa pludselig.

Der blev i Juni, Juli og August foretaget en Optælling af samtlige Fartøjer, der passerede Storstrømmen. Det største Antal Skibe, der i 1 Døgn passerede, var 123 Stk., det mindste Antal 12 Stk. Det daglige Antal var kun 11 Gange over 60 Stk., og kun 6 Gange under 20. Det samlede Antal var ialt 3952 Stk., hvilket — i Betragtning af, at Skibsfarten i Vintermaanederne delvis er indstillet — vil svare til et aarligt Antal paa 10—12,000 Stk., hvoraf knap Halvdelen er større Sejlskibe.

Ogsaa efter at disse Undersøgelser var afsluttede, mente Statsbanerne det tidligere omtalte Projekt til en lav Bro i den vestlige Brolinie fremdeles maatte foretrækkes, set alene fra Jernbanetrafikkens Standpunkt, og foreslog det eventuelt suppleret med en Læmole paa Dyrefod Flak, hvor der vilde kunne skaffes Dækning for Skibe under Storme fra Vest til Nordvest.

Statsbanerne udarbejdede dog samtidig et Forslag til en lav Bro i den østlige Brolinie, hvilken Linie havde den Fordel, at østgaaende Fartøjer under stærk Storm fra Vest vilde kunne anløbe Masnedø og Orehoved Havne eller søge Ly under Kalven. Denne Brolinie medfører dog den mindre Ulempe, at Orehoved Station maatte bortfalde og en ny Station lægges noget sydligere. Linien passerer ikke — saaledes som den vestlige — Grunde med saa ringe Vanddybde, at Anvendelse af faste Dæmninger er fordelagtig, og Overgangen over Farvandet falder derfor kun i 2 Dele, nemlig den egentlige Bro, hvis Længde er ca. ..... ca. 2600 m
og de to tilsluttende Dæmninger paa .... ca. 1100 m

hele Længden fra Kyst til Kyst bliver altsaa ..... ca. 3700 m
Længden af de nye Banelinier i Land er ca. 3600 m

saaledes at hele Forbindelseslængde bliver ..... ca. 7300 m

I Hovedsagen indrettes Broen, der er vist paa Fig. 4, omtrent som den tidligere beskrevne Bro i den vestlige Linie. Paa Grund af den større Vanddybde og de daarlige Bundforhold er der 3 Piller, der maa føres ned til ca. 24 m Dybde, saaledes at der mulig maa anvendes fortættet Luft ved Funderingen.

De tidligere foreslaaede smukkere Buedragere er nu tænkt erstattet med Parabeldragere. Udgiften anslaas til c a. 10½ M i l l. K r.

Da Ministeriet i 1909 havde modtaget disse Forslag, mente man, det var rigtigst, inden Sagen paany blev forelagt Rigsdagen, at der blev afholdt en Licitation over Arbejdets Udførelse, enten efter Statsbanernes Forslag eller efter Projekter, udarbejdede af vedkommende Firmaer selv. Ved denne Licitation, der blev afholdt i Februar 1910, og som kun omfattede den østlige Brolinie, blev Firmaet Monberg & Burmeister & Wain i Forbindelse med Gutehoffningshütte lavestbydende for et Projekt i Hovedsagen som Statsbanernes, dog at det alternativt var foreslaaet at udføre det bevægelige Fag ikke som et Svingbrofag, men som et Løftebrofag. Tilbudet var saa billigt, at man med det som Basis kunde foreslaa en Bevilling paa 8¼ M i l l. K r. til en lav Bro — dog med Svingbrofag — i den østre Brolinie, saaledes at der samtidig med Broanlæget tilvejebragtes en Mole ved Kalvflakket og en Ankerplads Vest for Brolinien i Læ af Molen. Det var derhos Tanken at yde Skibene fornøden Bugserhjælp gennem Broen, hvorfor der var foreslaaet anskaffet 2 Bugserbaade. Under Forudsætning af Tilvejebringelsen af de nævnte Foranstaltninger til Hjælp for Skibsfarten havde Fællesrepræsentationen for Dansk Skibsfart givet Projektet sin Tilslutning. Forslaget til dette Broanlæg blev ikke vedtaget, idet en Afstemning i Folketinget den 8. April 1910 kun gav 49 Stemmer for og lige saa mange mod Forslaget.

Sagen hvilede da, indtil der af Ministeren for offentlige Arbejder i Rigsdagssamlingen 1916—17 for 3. Gang blev forelagt Folketinget et Forslag til Bygning af en lav Bro. Dette Forslag var i alt væsentlig det samme som det tidligere Forslag til en lav Bro i den østlige Brolinie, dog at man nu for at lette Skibsfarten saa meget som muligt havde forladt Planen om et Svingbrofag og i Stedet for foreslog et L ø f t e b r o f a g i Gennemsejlingsaabningen (se Fig. 5). Dette Brofag var tænkt givet 75 m fri Vidde og 33 m fri Højde. Endelig havde man udeladt Taarnene paa Endepillerne. Udgiften ved Overbygning for Enkeltspor og Piller for Dobbeltspor var med Priser for 1914 anslaaet til ca. 10,9 Mill. Kr. incl. Moleanlæg og Bugserbaade. En senere Udvidelse af Broen til Dobbeltspor kan anslaas at ville medføre en Udgift af ca.

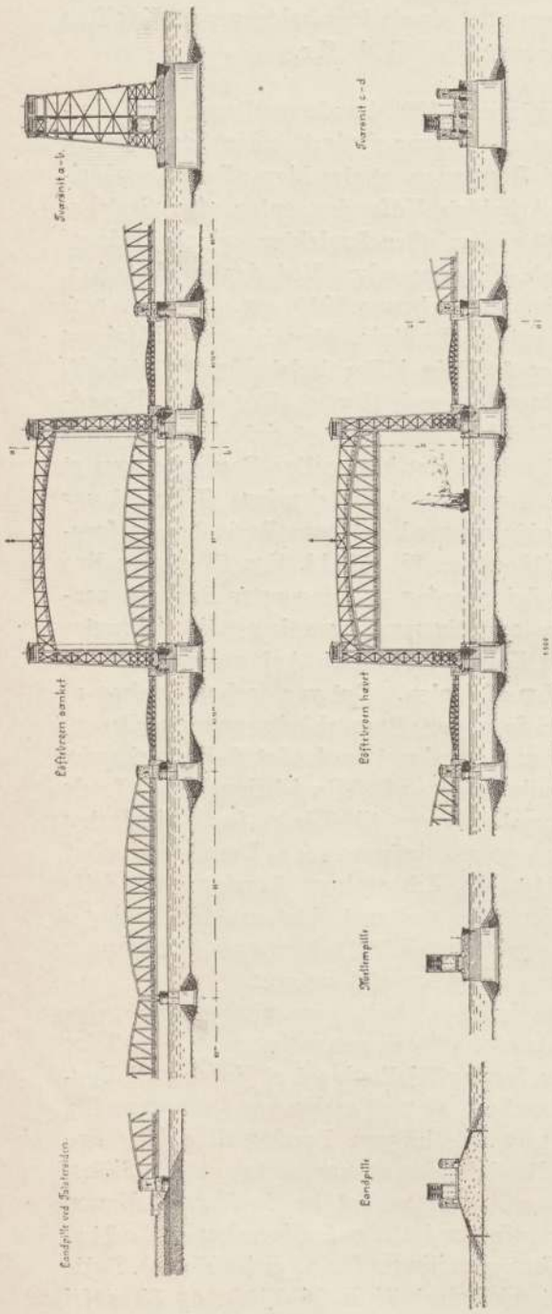


Fig. 5. Lav Bro (Løftebro) i østre Brolinie.

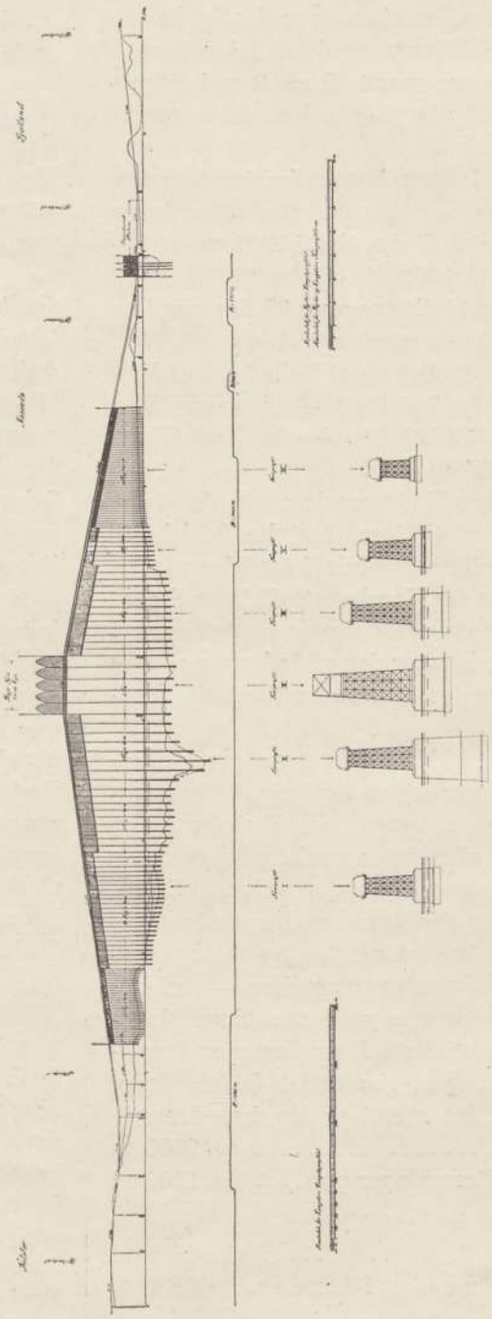


Fig. 6. Længdeprofil af Højbro i østre Brolinie.

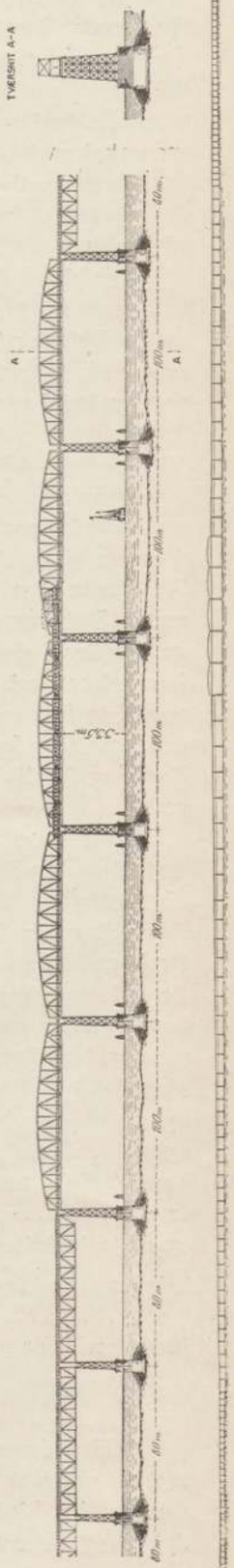


Fig 7. Parti af Højbro i østre Brolinie.

5 Mill. Kr. Heller ikke dette Forslag blev gennemført, men Folketinget vedtog et Højbroanlæg, som nærmere omtalt nedenfor. Under Sagens Behandling blev der af Christiani & Nielsen fremsat en Række Forslag til Bygning af en lav Bro af Jernbeton, dog med et Løftebrofag af Jern. Overslagssummerne varierer fra 7—8 Mill. Kr. til $10^1/_2$ Mill. Kr., men medtager ikke Moleanlæg, Bugserbaade, Administrationsudgifter o. l.

Højbroen.

Samtidig med at Statsbanerne i 1909 undersøgte Spørgsmaalet om en lav Bro i den østlige Brolinie, blev der ogsaa udarbejdet Skitseforslag til en høj Bro i denne Brolinie. Naar man skal bevare Masnedsundbroen og i det tilstedeværende Sejlløb tilvejebringe en fri Højde af 33 m, kan man fra Sjællandssiden ikke faa gunstigere Stigning end 1 : 100, medens mod Falster kan faas 1 : 150 eller en endnu bedre Stigning.

Efter det i 1909 udarbejdede Forslag, der kun skulde tjene som Basis for et Skøn over Udgifterne ved Bygning af en Højbro, var der ikke tænkt foretaget nogen Forandring ved Sejlløbet. Skal Højbroforslaget imidlertid gennemføres, maa man søge at forbedre Stigningen fra Sjællandssiden i hvert Fald til 1 : 125, hvilket vil kunne ske, naar Sejlløbet flyttes noget mod Syd. Dete kræver en Flytning af Bogø Fyr, hvad Marineministeriet dog har meddelt, der ikke vil være noget til Hinder for.

Efter Forslaget af 1909 (se Fig. 6 og 7) er der i Sejlløbet forudsat tilvejebragt 5 store Fag med 100 m teoretisk Spændvidde, saaledes at hvert har en fri Vidde af 90 m. Broen er tænkt udført som en Jernbro med mindre Piller, der foroven bærer Gittertaarne af Jern. Over de 5 Fag i Sejlløbet er Dragerne Parabeldragere med vandret Fod, og Brobanen beliggende ved Dragerfoden. I de øvrige Fag er anvendt Parabeldragere med Brobanen beliggende foroven. Spændvidden er her varierende saaledes, at Udgiften bliver saa ringe som muligt. Pillerne for Højbroen er tænkt funderede ligesom ved Statsbanernes Forslag til den lave Bro.

Bropillerne og Gittertaarnene maa af Hensyn til Stabiliteten og de store Bekostninger ved en eventuel senere Udvidelse til Dobbeltspor straks udføres for Dobbeltspor. Af Hensyn til Stabiliteten imod Vindtryk har man ment det nødvendigt straks at udføre Overbygningen for de 5 store Fag for Dobbeltspor og i de tilgrænsende Fag med 60 og 80 m Spændvidde at anbringe 3 af de for en dobbeltsporet Overbygning nødvendige 4 Dragere.

Broens Længde bliver	ca. 5500 m
og da Dæmningernes Længde ialt er ..	ca. 2100 m
bliver den samlede Længde af hele Forbindelsen	ca. 7600 m

Udgiften ved hele Broanlæget var i 1909 rent skønsmæssigt anslaaet til ca. 25,5 Mill. Kr.

Senere indvundne Erfaringer har imidlertid vist, at der i den oprindelige Overslagssum var regnet med rigelig høje Enhedspriser. Udgiften ved Broanlæget anslaas nu med Priser fra 1914 til ca. $20^1/_2$ Mill. Kr.; at udvide den til Dobbeltspor vil medføre en Udgift af ca. $4^1/_2$ Mill. Kr., saaledes at den samlede Udgift til en dobbeltsporet Højbro af Jern kan anslaas til ca. 25 Mill. Kr.

Foruden dette Forslag foreligger der forskellige af Firmaet Christiani & Nielsen udarbejdede Projekter til en Højbro af Jernbeton. Forslagene adskiller sig indbyrdes dels ved de anvendte Stigningsforhold og dels ved den valgte Beliggenhed af Brolinien. For 2 af Forslagenes Vedkommende er nemlig foreslaaet en endnu østligere Linie, end den af Statsbanerne angivne. Dette er gjort for at forlænge Linien og derved forbedre Stigningen fra Sjællandssiden, men disse Forslag medfører saa store Udgifter, at de formentlig maa lades ude af Betragtning. Forslagene forudsætter alle Anvendelse af Buebjælker (se

Fig. 8. Christiani & Nielsens Forslag til Højbro til Jernbeton.

Fig. 8), medens Pillerne tænkes funderede paa Jernbetonsænkekasser. Tager man det af Forslagene, der kommer Statsbanernes Højbro nærmest, opgiver Firmaet Overslagssummen for en enkeltsporet Bro med Piller for Dobbeltspor til ca. 16,5 Mill. Kr., og Udgiften til Broens senere Udvidelse til Dobbeltspor til ca. 6,5 Mill. Kr. Den samlede Udgift for en Jernbetonbro bygget enkeltsporet og senere udvidet for Dobbeltspor bliver da ca. 23 Mill. Kr. mod ca. 25 Mill. Kr. for en Jernbro. Helt sammenligne disse Summer kan man dog ikke, thi den valgte Bueform, der jo er ganske særlig økonomisk for Jernbetonkonstruktioner, vilde ogsaa være fordelagtigere for Jernkonstruktion. Naar Statsbanerne allerede ikke har bestemt sig for denne, men har valgt Dragere med vandret Underdel, skyldes dette, at man vilde skaffe Skibsfarten saa gunstige Forhold som muligt og derfor i hvert Fag skaffer 90 m fri Vidde. Den af Firmaet Christiani & Nielsen valgte Bueform giver i Virkeligheden kun ca. 68 m fri Vidde i den krævede største Højde, der tilmed er nedsat fra 33,5 m til 33 m. Endelig er der ikke 5 store Sejlfag, men kun 3. Det synes ikke helt uden Betænkelighed, at have en saa stærk Indskrænkning foroven i den frie Bredde.

En ubestridt Fordel vilde Jernbeton medføre, nemlig at Sporets Ballastlag kunde føres med over Broen. Dette vilde ikke kunne opnaas ved Jernbroen uden betydelige Merudgifter. Desuden er Jernbetonbroer væsentlig billigere at vedligeholde end Jernbroer, der kræver store aarlige Udgifter til Maling.

Hvad angaar Spørgsmaalet om Anvendelse af Jern eller Jernbeton til Byggematerialier i Broen, har Statsbanerne ment, at dette bør lades aabent til Bevillingen foreligger, saaledes at man ud fra det Prisniveau, der findes, naar Broen skal bygges, kan afgøre hvilken Besparelse, der vil kunne opnaas ved Anvendelse af Jernbeton. Man vil da til den Tid, dels herhjemme og dels i Udlandet have indvundet yderligere Erfaringer med Hensyn til dette Byggematerials Anvendelse, saaledes at man da bedre vil være i Stand til at afgøre, om det kan anses for forsvarligt at anvende Jernbeton i et saa udsat Bygningsværk, som en Højbro over Storstrømmen vilde blive.

Foruden Forslaget til en Højbro i den østlige Brolinie har Firmaet Christiani & Nielsen fremsat den Tanke, at man ikke skal føle sig bunden af den gamle Jernbanesvingbro over Masnedsund, men begynde Stigningen op til Højbroen helt oppe fra Vordingborg. Man behøver da ikke at søge helt ud i Statsbanernes østlige Brolinie for at opnaa en passende Stigning paa Sjællandssiden, men kan blive i den tidligere vestlige Linie og endda opnaa en Stigning af 1 : 150, altsaa bedre Forhold end i den østlige Linie. Det medfører ganske vist, at man enten maa indbygge en Løftebro over Masnedsund eller spærre dette Farvand for alle Skibe med Mastehøjde over 20 m. Da Løbet for Tiden danner den eneste Adgang til Masnedsund, Vordingborg og Stege Havn, maatte der da ved Uddybning Øst for Masnedø tilvejebringes et nyt Sejlløb til disse Havne.

Ved denne Ordning, der i og for sig er meget tiltalende, vilde Udgiften til Broanlæget imidlertid forøges med ca. 4—5 Mill. Kr. Hele dette Beløb kan dog ikke betegnes som Merudgift, da man maa være forberedt paa, før eller senere at maatte skride til at erstatte den gamle enkeltsporede Masnedsundbro med en dobbeltsporet.

Som jeg ovenfor nævnte blev Forslaget om en lav Bro ikke vedtaget i Folketinget, men dette vedtog et Højbroanlæg i Statsbanernes østlige Brolinie, og i Overensstemmelse med Statsbanernes Ønske blev Spørgsmaalet om Byggematerialet holdt aabent.

Forslaget synes dog ikke at skulle blive gennemført i Landstinget.

Tunnelen.

Som jeg nævnte før, kan der ikke ret vel blive Tale om at tilvejbringe en almindelig Boretunnel under det her omhandlede Farvand, dels fordi en saadan Tunnel maatte være meget dybtliggende og derfor meget lang, og dels fordi den vilde passere stærkt vandførende Lag, saa der vilde kunne fremkomme uberegnelige Vanskeligheder. Udgiften til en saadan Boretunnel vilde i hvert Fald blive urimelig stor.

Derimod er saavel Dybdeforholdene som Bundforholdene gode for Anbringelse i den paa Fig. 11, Side 110 viste Tunnellinie af en saakaldt Sænketunnel bygget efter den Metode, der første Gang er anvendt ved et Tunnelanlæg under Detroitriver i Nordamerika. Efter denne Metode fremstiller man Tunnelstrækningen under Søen ved Sænkning fra oven af lange Jerncylindre, der lægges i en i Søbunden udgravet Rende og derefter omstøbes med Beton.

Paa Fig. 9 er vist Statsbanernes Projekt til en saadan Tunnel, bygget enkeltsporet og med største Stigninger 1 : 125 til begge Sider. Skinnekoten paa den midterste Strækning er ca. ÷ 19 m. Tunnelen

kan da næsten paa hele Strækningen holdes under Søbunden. De ganske korte Strækninger, hvor den naar op over Bunden, indsnævrer kun Gennemstrømningsprofilet meget lidt og ligger paa saa dybt Vand, at de ikke frembyder nogen Fare for Beskadigelse af Tunnelen under Isgang eller ved Vrag, Ankre eller lignende.

Tunnelen er projekteret enkeltsporet med cirkulært Tværsnit (se Fig. 10). Paa Strækningen under Søen udføres den som et cirkulært Jernrør, der er forsynet med Afstivningsrammer af Plader og Profiljern. Den omgives med en Betonkappe, udstøbt mellem Rammerne, og fores indvendig med en 20 cm Ring af Jernbeton.

Bygningen er tænkt udført paa følgende Maade: Først uddybes en 7 m bred Bundrende. Rørene, der gøres ca. 80 m lange, bygges paa Land og lukkes for Enderne med vandtætte Træskodder. Hele Konstruktionen løber af Stablen og bugseres hen til det Sted, hvor Røret skal ligge. Sænkningen sker ved Aabningen af et Par Ventiler i Endeskodderne. Før Nedsænkningen maa der paa de Steder, hvor Rørene støder sammen, tilvejebringes Fundamenter i nøjagtig Højde. Disse Fundamenter dannes af Jernrammer, udstøbte med Beton. Naar Røret er sænket paa Plads, skal det forbindes med det efterfølgende Rør, hvorfor det ene Rør er forsynet med Centreringsbolt, det andet med en Øsken, hvori Bolten gaar ind. Begge Rør er forsynet med Staalkraver, hvorimellem lægges Gummipakninger, og Forbindelsen sikres nu ved Sammenspænding af Bolte.

Naar Røret er i rigtig Stilling, omstøbes det ved

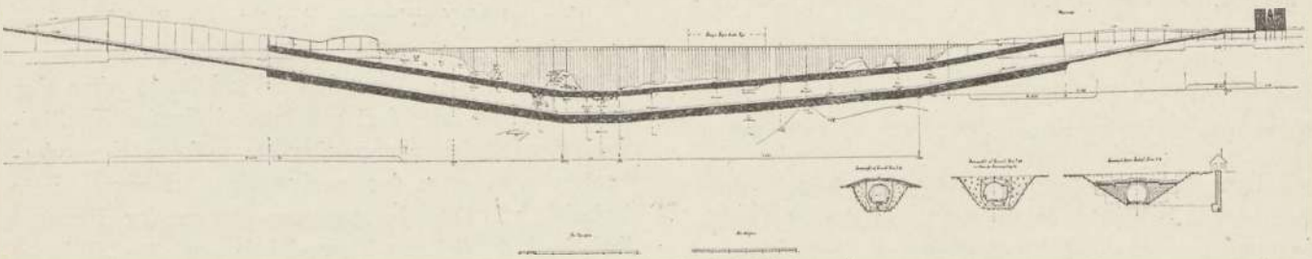


Fig. 9. Længdeprofil af Sænketunnel.

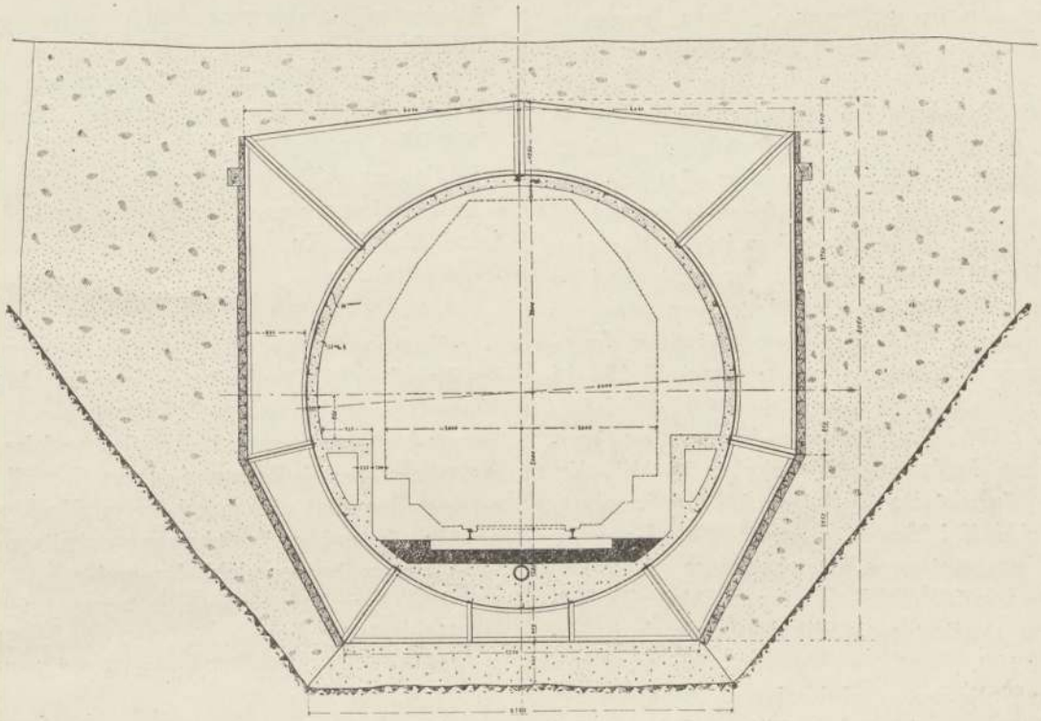


Fig. 10. Tunneltværsnit.

Beton indenfor den Plankeklædning, der i samme Øjemed er anbragt paa Afstivningsrammerne. Renden tilfyldes nu. Naar Betonen er hærdnet, udpumpes Vandet, og den indvendige Jernbetonklædning udstøbes.

Tunnelens Længde vil blive ..... ca. 4800 m
og Ramperne tilsammen ..... ca. 2600 m
saa at hele Længden bliver..... ca. 7400 m

Tunnelen maa forsynes med fornødent Pumpeanlæg for at holde den fri for det Vand, der altid fremkommer fra smaa Utætheder og fra Fortætning af Dampen paa Tunnelvæggene. Saafremt man ikke gaar over til elektrisk Drift, maa den forsynes med et Ventilationsanlæg.

Efter Statsbanernes Overslag skulde Udgiften ved en enkeltsporet Tunnel kunde anslaas til 16,1 Mill. Kr.

Foruden dette Projekt er der af flere, baade inden- og udenlandske Firmaer, fremsat Projekter til en Tunnel:

1) Det første fremkom fra Ingeniørerne Saabye & Lerche, der allerede i 1908 foreslog bygget en Tunnel af 31 m lange Rørstykker af Jernbeton, der støbes helt færdige i Dok og svømmes ud til Byggestedet, hvor de sænkes i en i Forvejen gravet Rende. Tunnelen var forudsat givet en Stigning af 1 : 100, og Overslaget var paa godt 9 Mill. Kr. I 1914 blev Forslaget atter fremsendt; men Udgiften var nu anslaaet til 13—14 Mill. Kr. Forudsætter man Stigning 1 : 125 i Stedet for 1 : 100 bliver Tunnelen længere, og Overslaget maa da forøges til omkring 16 Mill. Kr.
2) Ved den føromtalte Licitation i 1910 fremkom Ingeniør Hoff i New York med Tilbud paa en Tunnel omtrent som Statsbanernes. Tilbudssummen var $16^1/_2$ Mill. Kr., men ikke alle Udgifter var medtagne og Stigningen var kun forudsat 1 : 100.
3) Ingeniør Holtermann, København, fremkom og saa i 1910 med et Forslag til Tunnel fremstillet af Rørstykker af Jernbeton kun 25 m lange.
4) Et tysk Firma (Grün & Bilfinger) kom med Forslag til en dobbeltsporet Tunnel, men med Stigninger af 1 : 40 eller 1 : 60.
5) Endelig har Firmaet Christiani & Nielsen i 1917 udarbejdet forskellige Projekter til Tunnelanlæg, der alle forudsætter Jernbetonrør, men er indbyrdes forskellige ved de anvendte Stigningsforhold.

Disse Forslag adskiller sig ikke fra Firmaet Saaby & Lerches Forslag eller Ingeniør Holtermanns Forslag ved væsentlig andet end, at Rørstykkerne er gjort meget lange, ca. 200 m.

For det af Forslagene, der ligesom Statsbanernes har Stigninger 1 : 125, er Firmaets Overslagssum godt 13 Mill. Kr. Tunnelen er imidlertid efter Firmaets Forslag ikke ført saa langt indenfor Kystlinierne, som Statsbanerne efter de udførte Forundersøgelser maa anse for nødvendigt. Ændres dette Forhold, vil Overslagssummen ogsaa for Firmaet Christiani & Nielsens Tunnel blive ca. 16 Millioner Kroner. Skinnekoten ligger imidlertid efter dette Forslag ca. 3 m højere end efter Statsbanernes Forslag, saaledes at Tunnelen paa længere Strækninger kommer højere end Bunden, hvilket maa anses for lidet heldigt. En Ændring af dette Forhold vil gøre Tunnelen længere og bringe Overslagssummen op over den af Statsbanerne angivne Overslagssum, 16,1 Mill. Kr.

Man bør da efter alt foreliggende gaa ud fra, at dette Beløb for en enkeltsporet Tunnel i hvert Fald ikke er angivet for højt.

For en dobbeltsporet Tunnel udført som 2 Rør, kan Overslagssummen herefter antagelig sættes til op imod 32 Mill. Kr.

Naar man nu vil overveje Spørgsmaalet om, hvilke af de 3 Løsninger — lav Bro, høj Bro eller Tunnel — der bør foretrækkes, vil Spørgsmaalet ikke kunne besvares, uden at den økonomiske Del af Sagen tages med i Betragtning, og det vil da derved være nødvendigt at gaa ud fra, at Forbindelsen selv om den foreløbig tilvejebringes enkeltsporet dog senere maa udbygges dobbeltsporet.

Den lave Bro maa da antages at ville medføre
en Udgift af ..... 16 Mill. Kr.
Højbroen ..... ca. 23 à 25 Mill. Kr.
og Tunnelen ..... ca. 32 Mill. Kr.

Den lave Bro er i jernbaneteknisk Henseende fordelagtigst, fordi den kan gennemføres med en Stigning af ikke over 1 : 200, medens Højbroen eller Tunnelen kræver Stigninger af 1 : 125, eller i bedste Fald 1 : 150. Dette vil sige, at Godstogene fra Sjælland eller Falster kun over den lave Bro vil kunne gennemføres i deres fulde Længde uden særlige Hjælpemidler. Ved Højbroen eller Tunnelen maa Godstogene enten deles eller forsynes med Hjælpelokomotiv, hvilket i hvert Fald medfører en betyde-

lig aarlig Udgiftsforøgelse. Der kan saa mod den lave Bro indvendes, at den kræver Udgifter til Løftebrofagets Betjening. Denne Udgift andrager dog ikke over 8—10 000 Kr. aarlig og opvejes ved det forøgede Kulforbrug, der udkræves for at slæbe Togene over det Bjerg, som maa tilvejebringes for Højbroen, eller ned gennem Tunnelen. (For Højbroen maa Merudgiften til Kulforbruget anslaas til ca. 16 000 Kr. aarlig.) Saa kan der anføres, at den lave Bro kræver store aarlige Udgifter til Bugserhjælp; ja, det gør den. Udgiften herved anslaas til 45 à 50 000 Kr. aarlig. Men den lave Bro er kun halv saa langt som den høje Bro. Hvis Broerne bygges af Jern, kan den aarlige Udgift til Vedligeholdelsen af den lave Bro anslaas til ca. 50 000 Kr., medens Udgiften til Vedligeholdelsen af Højbroen maa anslas til ca. 100 000 Kr. Vedligeholdelsesudgiften for Tunnelen kan næppe anslaas synderlig lavere end for Højbroen. Det vil altsaa ses, at den lave Bro er langt den billigste baade i Anlæg og Drift. Den er derhos at foretrække i jernbaneteknisk Henseende. Endelig har Fællesrepræsentationen for Dansk Skibsfart i 1910 givet den sin Tilslutning, naar der tilvejbringes en Læmole og Bugserhjælp, hvad jo tilsigtes. Den store Modstand, der nu er rejst mod den, virker derfor noget overraskende.

Skulde man ikke desto mindre vilde forlade Tanken om en lav Bro, staar Valget altsaa mellem Højbroen og Tunnelen. Den sidste maa da antages at være henimod 10 Mill. Kr. dyrere end Højbroen. Men det maa herved erindres, at medens Overslaget for en Bro hviler paa en lang Række Erfaringer, og saaledes maa anses for at være ret sikkert, foreligger der næsten ingen Erfaringer for Bygning af en undersøisk Tunnel paa den Maade, hvorpaa den heromhandlede maa bygges. Det er jo som fornævnt en Sænketunnel, der nedlægges i en gravet Rende, men ingen Boretunnel, af hvilke der er udført mange. Som Forbillede haves egentlig kun Tunnelen under Detroitriver, altsaa en Tunnel kun halv saa lang som den her omhandlede og bygget under en Flod, medens denne skal bygges under helt andre Forhold, nemlig under en aaben Havarm i et ret udsat Farvand. Overslaget for Tunnelen er derfor langt fra saa sikkert som for Broen. Erfaringer fra andre Tunnelanlæg viser, at man hyppigt har haft Skuffelser med Hensyn til Overslag for den Slags Arbejder.

Alene det at grave den dybe Rende i den haarde Bund er ikke let, men kræver særlige Maskiner. Men saa skal Renden i den Tid, den ligger aaben, holdes fri for Sand og lign. Naar saa Røret er lagt og skal understøbes med Beton, gælder det om at holde Renden fri for Slam. Det maa ske ved Dykkere, men er et yderst vanskelig Arbejde. Blander Slammen sig med Beton, opstaar der Mulighed for, at Røret ikke bliver understøttet, men svæver frit paa saa store Strækninger, at det knækker under Togbelastningen.

Man hører ikke sjældent anført, at naar Tunnelen først er tilvejebragt, da kræver den ingen eller saa at sige ingen Vedligeholdelse. Dette er dog ikke helt rigtigt. Det vil i allerhøjeste Grad være afhængigt af, hvor godt og fuldstændigt det lykkes at faa Rørene understøbt, og det maa huskes, at dette nødvendigvis maa ske under Vand.

En Svaghed i Betonen mulig i Forbindelse med en ringe Sætning af Bunden vil kunne give Anledning til Revner eller Utætheder i Rørene. Hel tæt maa man under alle Omstændigheder ikke vente at faa Tunnelen. De mange Samlinger mellem Rørstykkerne, hvis Tætning skal udføres under Vand, er og bliver svage Steder. Selv med den pinligste Omhu vil det næppe undgaas, at der dannes Ridser ved Samlingerne, om ikke paa anden Maade, saa ved de uundgaaelige Spændinger, der opstaar i Betonen (Hærdespændinger eller Temperaturspændinger). Og saa er der den meget store Ulempe ved Tunnelen, at Tilsynet med dens Tilstand er meget vanskelig, ja umulig for Yderdelens Vedkommende, hvor alt er dækket, i Modsætning til en Bro, hvor man kan føre Tilsyn med hver enkelt Del. En eventuel Beskadigelse af Tunnelen ses ikke før Gennemslag af Vand er sket.

Endelig kommer hertil Røgulempen, hvis man da ikke gaar til den dyre Foranstaltning at trafikere Tunnelen elektrisk. Røgen angriber som bekendt ikke blot i høj Grad Jernkonstruktioner, men ogsaa Beton. Der opstaar fine Ridser, hvori Røgen kan trænge ind og angribe det indenfor liggende Jern. Det vil derfor være nødvendigt at føre nøje Tilsyn med Rørets Tilstand og øjeblikkelig tætne mulig opstaaede Ridser.

Foruden Udgifterne til de egentlige Vedligeholdelsesarbejder kommer Udgiften til Pumpning for at holde Tunnelen tør og Udgifterne til Ventilation; disse Udgifter maa regnes at blive ret betydelige. De vilde kun kunne undgaas, hvis man gik over til elektrisk Drift af Tunnelen, men i saa Fald vilde de aarlige Driftsudgifter blive overordentlig stærkt forøgede, foruden at man ved Maskinskiftningen vilde

tabe en af de Hovedfordele — nemlig Besparelse i Tid —, som man tilsigter ved hele Anlæget.

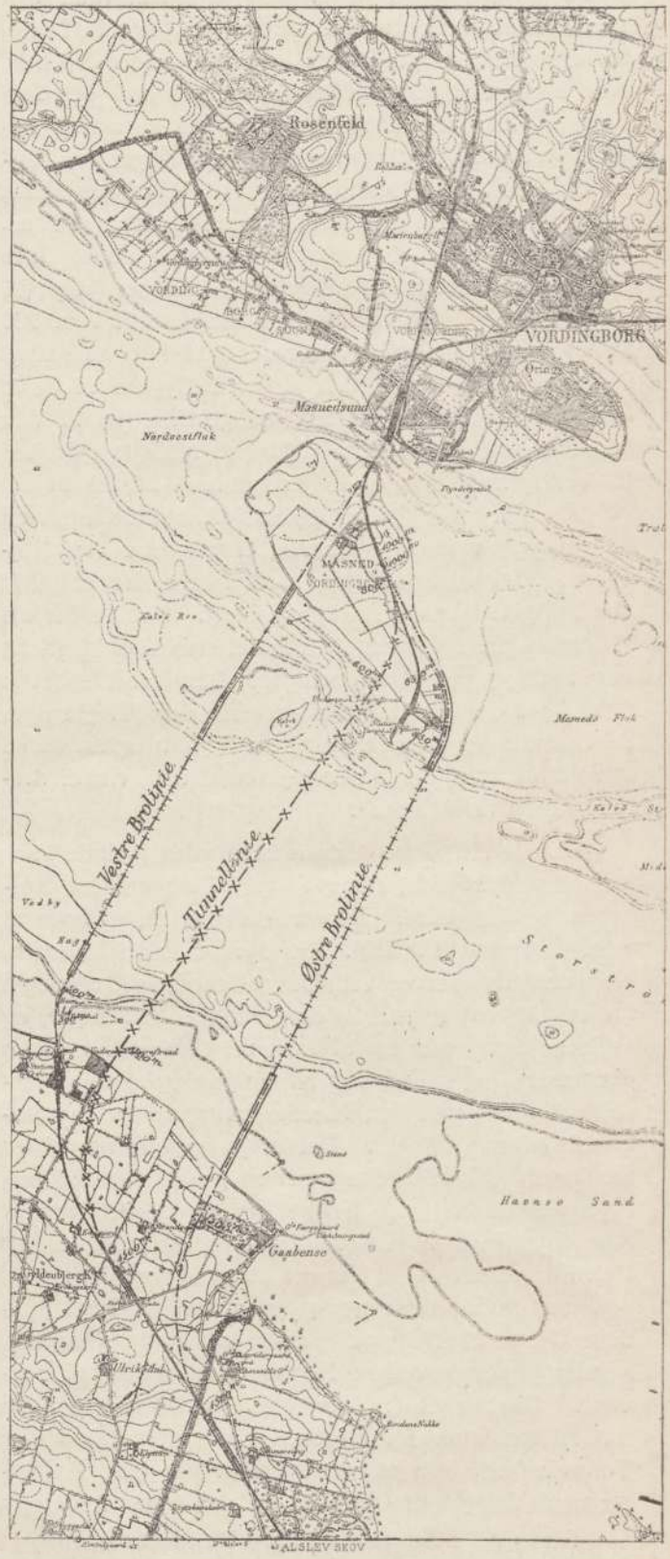
Tunnelen er altsaa i Forhold til Højbroen baade langt dyrere i Anlæg og dyrere i Drift. Men hertil kommer, at selv om den, som Forslagene forudsætter, bygges med samme Stigninger — 1 : 125 — som Højbroen, byder den ikke i driftsmæssig Henseende det samme. Erfaringsmæssigt er der nemlig fugtigt i alle Tunneler; men naar Skinnerne er fugtige, formindskes Adhæsionen mellem Lokomotivets Drivhjul og Skinnerne, eller med andre Ord: Lokomotivet kan ikke trække saa langt et Tog gennem Tunnelen som over Broen. Dels af Hensyn hertil og dels paa Grund af den i det smalle Tunnelprofil fremkommende Luftmodstand bør Stigningen i Tunnelen gøres svagere end paa en Bro f. Eks. 1 : 150 i Stedet for 1 : 125, men Tunnelanlæget vil da blive yderligere meget dyrere end Højbroen.

Da denne som det fremgaar af det foranførte er billigere end Tunnelen baade i Anlæg og Drift, er den fra Statsbanernes Side bleven foretrukket for Tunnelanlæget, og man vil saa meget bedre kunne gøre dette, som Marineministeriet i 1917 har meddelt Statsbanerne, at et Højbroprojekt, som det foreliggende, næppe kan antages at ville berede Skibsfarten større Vanskeligheder.

Forholdet er da i Korthed saaledes:

1) en lav Bro, der i driftsmæssig Henseende er den fordelagtigste Løsning, kan bygges for en saadan Sum ca. 16 Mill. Kr., at der vil kunne opnaas en efter Jernbaneforhold rimelig Forrentning af Anlægskapitalen.
2) en Højbro, der i driftsmæssig Henseende er noget ringere end den lave Bro, vil medføre omtrent $1^1/_2$ Gang saa store Anlægsudgifter; der vil endnu kunne opnaas en, om end ringere Forrentning af Aktiekapitalen,
3) en Tunnel vil medføre omtrent dobbelt saa store Anlægsudgifter, som den lave Bro og vil i driftsmæssig Henseende give den mindst gunstige Løsning. Den vil derhos til Vedligeholdelse, Pumpning, Ventilation eller eventuel elektrisk Drift medføre saa store Udgifter, at der næppe vi kunne blive nogen nævneværdig Forrentning af den til Anlæget medgaaende betydelige Kapital.

I mere end 30 Aar har denne Sag beskæftiget Statsbanerne; i 20 Aar har den været Genstand for offentlig Drøftelse, og det er nu snart 10 Aar siden,



at det første Lovforslag om en fast Forbindelse mellem Masnedø og Falster blev forelagt Rigsdagen. Ialt er der forelagt 4 Lovforslag om et Broanlæg mellem Masnedø og Falster. Endelig i Fjor vedtog Folketinget, at Spørgsmaalet skulde løses ved Bygning af en høj Bro over Farvandet. Lovforslaget har derefter i Vinter været til Behandling i Landstinget, og det Udvalg, hvortil Sagen var henvist, har i de allersidste Dage afgivet Betænkning, hvorefter der ikke synes at være Stemning for nogen Bro, knap nok for en Tunnel. I hvert Fald mener Udvalget det rigtigt, at Spørgsmaalet om Færgefartens Udvidelse paany tages op til Drøftelse, uanset at der derved ikke kan tilvejebringes nogen rationel Forbedring af den paagældende Hovedrute, men i det højeste — ved Anvendelse af flere Millioner til Færger samt Havne- og Stationsanlæg — kan opnaas at udskyde Spørgsmaalet om et Bro- eller Tunnelanlæg i en Del Aar. Vi staar da i Virkeligheden paa omtrent det samme Standpunkt, hvor man stod i 1887, de forløbne 30 Aar synes ikke at have bragt Sagen ret mange Skridt videre.

Skibsfarten har ganske vist ikke mange Repræsentanter i Rigsdagen, men de faa, der er, synes til Gengæld at være indflydelsesrige og at vurdere Ulemperne ved en Broforbindelse — selv om det er en Højbro — meget højt.

Diskussion.

Ingeniør *Christiani* udtalte, at hans Firma i de sidste Aar havde beskæftiget sig meget med Spørgsmaalet, undersøgt de forskellige Løsninger og gennemarbejdet nogle og tyve Forslag. Hele Sagen var bleven meget grundigt forelagt af Overingeniøren, kun var det ikke omtalt, at det ikke var let senere at gøre Højbroen dobbeltsporet, eller rettere Tallene vilde stille sig lidt anderledes, hvis man lavede Broen dobbeltsporet. I Henhold til de af Overingeniøren anførte Tal var Udgifterne til Tunnelen ansat til 16 Mill. enkeltsporet og Højbanen til c. 20 Mill. Der er her i begge Tilfælde regnet med en Stigning paa 1 : 125, men han vilde anse det for rigtigt paa Grund af Fugtigheden i Tunnelen at regne med 1 : 150 for denne i Sammenligning med 1 : 125 for Højbroen. Herved vilde Udgifterne for Tunnelen mindst komme op paa 18 Mill. eller op i Nærheden af Højbroen. Han vilde gerne høre nogle Udtalelser om Generne for Skibsfarten fra den Sagkundskab, som han saa var saa stærkt repræsenteret ved dette Møde, idet han ikke kunde indse andet, end at Højbroen i baneteknisk Henseende maatte være at foretrække, idet Trafikken ved den lave blev hindret, hver Gang Broen blev aabnet.

Ing. *Voigt* udtalte, at for ham spillede Skønhedsmomentet en stor Rolle. Han syntes, at det foreliggende Projekt fra Christiani og Nielsen opfyldte disse Krav. Dog burde det midterste Tag sikkert gøres lidt større end de 100 m, ligesom Pillerne ikke burde være mere end $^1/_5$ af Buens Længde.

Oberstløjtnant *Rambusch* udtalte, at han ikke var Medlem af Udvalget i Landstinget, men vilde gerne stille et Spørgsmaal til Foredragsholderen, nemlig angaaende Isgangen. Hvorledes var det muligt at beregne det Tryk, som Isen kan komme til at udøve paa Pillerne ved en Opskruning i Forbindelse med en Vandstandsvariation?

Ligeledes var Strømmen meget stærk. Han havde selv flere Gange iagttaget den paa Stedet. Endelig forstod han ikke rigtigt det med de fugtige Skinner i Tunnelen; var det ikke noget, man havde regnet sig til, i alt Fald var det da sikkert, at man ikke ved Broerne kunde undgaa, at Skinnerne blev fugtige, naar det regnede.

Vi har søgt Forbindelse med Skibsfarten, som ganske frit stillet nærer Betænkeligheder ved Højbroen. Dog troede han, at Sagen i Øjeblikket var meget nær ved sin Løsning.

Docent *Munch Petersen* udtalte, at det havde været ham en stor Skuffelse at læse Landbrugets Betænkning. Spørgsmaalet havde to Faser, Bro eller Tunnel. For 10 Aar siden spurgte man Skibsfarten, som udtalte, at man maatte have en Løftebro. Saa udarbejdede man Løftebro; men saa vilde man have Højbro. Da man dernæst fik projekteret Højbroen, blev der lavet en Adresse imod denne, fordi den, som enhver anden Bro, havde Piller, som kunde genere den frie Skibsfart. Naturligvis vil Fiskerne helst være fri for Pillerne, og det kan man let faa dem til at skrive under paa. Der var talt om den rivende Strøm, men den var dog ikke mere end c. 2—3 Knob, og det havde man jo mange Steder haft med at gøre før.

Arbejdsudvalget mente, at man ikke kunde faa Arbejdet udført paa Grund af Vanskeligheder ved Materialernes Fremskaffelse, men der var dog et Jordarbejde paa flere Millioner Kubikmeter, som dog kunde paabegyndes. Han oplyste endelig med en

Række Tal, hvorledes Forholdet stillede sig imellem Trafikken over Gedser i Sammenligning med Trelleborg og udtalte, at det var et overordentligt vigtigt Spørgsmaal for Landet at komme til et Resultat, hvis man endnu ret længe blev staaende ved de nuværende Tilstande, vilde Gedserruten, som ikke var bleven forbedret siden 1903, snart blive fuldstændigt konkurreret ud af Trelleborg-Ruten.

Ingeniør *Marstrand*, mente, at Statsbanerne saa noget ensidig paa Spørgsmaalet, naar de kun betragtede det ud fra et baneteknisk Standpunkt. Overingeniøren havde anslaaet Tallene ved Lavbro, Højbro og Tunnel til henholdsvis 16, 24 og 32 Mill. Kr., men efter hans Mening fik man ikke det samme for Pengene ved disse tre Forslag. Det vilde sikkert ikke være nødvendigt at bygge dobbeltsporet straks, og Statsbanerne saa meget pessimistisk paa en Tunnel.

Ingeniør *Ohrt* syntes, at Billedet af Højbroen var overordentlig smukt, men han troede, at Isen vilde tage alle Pillerne. Der var talt om Fugtigheden paa Skinnerne i Tunnelen, men paa Broen og den frie Skinnestrækning havde man dog baade Sne og Regn, som jo ogsaa fremkaldte Fugtighed her. Han mente nu, at Vedligeholdelsen ved en Tunnel blev langt billigere end ved en Bro. Man havde desværre herhjemme en vis Animositet imod Tunneler.

Ingeniør *Christiani* udtalte, at han havde forelagt Spørgsmaalet om enkelt eller dobbelt Spor i en Tunnel for det norske Trafikdirektorat og herfra modtaget det Svar, at man aldrig i Norge vilde bygge en enkeltsporet Tunnel paa en dobbeltsporet Bane. Hvis man gik til Tunnel, kunde imidlertid de to Tunneler bygges ganske uafhængigt af hinanden, men Udgifterne blev jo sikkert større en for en Højbro.

Foredragsholderen, Overingeniør *Flensburg*, skulde til de forskellige Bemærkninger anføre, at Priserne jo ikke var rene Overslagspriser men Tal, der støttede sig paa reelle Tilbud, som var indhentet ved de forskellige Licitationer. Angaaende Pillernes Stabilitet vilde han indrømme, at selv om man ikke kunde beregne dem rigtigt, saa vilde man naturligvis gaa den Vej at se, hvad man havde anvendt andre Steder under lignende Forhold og saa drage sine Slutninger heraf. Det var jo rigtigt, at man ogsaa havde Fugtighed paa Skinnerne paa Broen, men man maatte ikke glemme, at man i en Tunnel ingen Blæst havde til at tørre Skinnerne igen. Til Ingeniør Voigt skulde han endelig bemærke, at Pillernes Tykkelse netop svarede til det af ham opgivne Maal.

Formanden, Fabrikant *Aage Hassel*, udtalte endelig en Tak baade til Foredragsholderen for det udmærkede Foredrag og til de Herrer, som ved at deltage i Diskussionen havde bidraget deres til at gøre denne Aften saa interessant. Han vilde slutte med at udtale Haabet om, at dette vigtige Spørgsmaal snart maatte blive løst paa en for Landet tilfredstillende Maade.

Mindre Meddelelser.

Stort Skibsfartskanal-Projekt i Skotland.

En sejlbar Forbindelse mellem Floderne Forth og Clyde har længe været betragtet som ønskelig, og den ved Krigstilstanden stærkt forøgede industrielle Virksomhed og Godstransport har yderligere skærpet Kravet derom. Der har imidlertid været stærkt delte Meninger, om man skulde vælge den korteste Rute, eller om den saakaldte Loch Lomond-Rute burde foretrækkes. De interesserede Parter overdrog da det ansete Ingeniørfirma W. G. Armstrong, Whitworth & Co. at udarbejde detaljerede Planer og Overslag til begge Projekter, og disse er nu naaet saa vidt i Arbejdet, at Regeringen og de øvrige interesserede Parter kan tage Stilling til Sagen. Da det er bleven forlangt, at de største Krigsskibe skal kunne passere Kanalen, er mindste Vanddybde fastsat til 13,7 m og mindste Bredde til 150 ft. (45,7 m). De fornødne Sluser vil blive større end de, der findes i Panamakanalen, og altsaa de største i Verden. Den samlede Længde af den direkte Rute bliver kun 50 miles (80 km); men denne maa til Gengæld næsten hele Vejen udføres som gravet Kanal, nemlig paa 48 miles (77 km). Udgifterne ved at følge Loch Lomond-Ruten er beregnet til 38 Millioner Pund Sterling og ved at følge den direkte Rute til 52 Millioner Pund Sterling.

(The Engineer, 4. Jan. 1918.)

Bidrag til »Teknisk Tidsskrift« modtages af Redaktørerne Ingeniør **H. K. Holm** (Den tekniske Forenings Tidsskrift), **Mosehøjvej 8, Charlottenlund,** Telf. Ordrup 340, og Docent **E. v. Holstein Rathlou** (Elektroteknikeren), **Eleanorsvej 7, Charlottenlund,** Telf. Ordrup 1690. — Originale Artikler honoreres med 64 Kr. Arket, andre Artikler efter Aftale Abonnementet tegnes i alle Boglader og ved Postvæsenet. Abonnementsprisen er 2,50 Kr. pr. Kvartal i Indlandet; i Udlandet betales Portoen ekstra.