



Nº 12

20. Juni 1935

35. Aargang

VÆR MED I SAMARBEJDET

Kongressen er nu vel overstaet, og vi gaar ind i den næste Periode.

Før Kongressen syntes der at være en Atmosfære af organisatorisk Spænding og Uro. Det var ligesom forud for et Tordenvejr, man føler Luften ladet med Elektricitet, der paa en eller anden Maade maa have sin Udløsning; men naar denne Udløsning har fundet Sted, og Spændingen er gaaet af, er det, lige som Luften er blevet renere.

Var der nu egentlig noget mærkværdigt i, at Medlemmerne var kommet i en saadan Spænding og Uro. Nej, tværtimod, det modsatte vilde have været mere mærkværdigt; thi vi har i de senere Aar gennemlevet en Periode, hvor Rationaliseringen ogsaa har sat sin klamme Haand paa Trafikvæsenets Omraade ikke alene derved, at Tjenesten er blevet gjort strengere, men ogsaa derved, at man indfører andre Fremdrivelsesmidler, som man i Administrationen anser for bedre egnet til at opfylde de Krav, Kunderne stiller til Hurtighed og i Forbindelse hermed Komfort. Thi det virkelige Forhold er jo, at hele det Samfund, for hvem vi arbejder i Trafikvæsenets Tjeneste, er præget af en Rastløshed som aldrig tidligere, og trods det Faktum, at vi har et meget højt Arbejdsløshedstal, synes det enkelte Individ at have saa uendelig travlt, at de sindrigste og hurtigste Apparater ogsaa indenfor vort Omraade maa sættes i Virksomhed for at tilfredsstille denne Rastløshed, lidet tænkende paa, at man derved er med til at gøre Livet strengere for Arbejdets Udøvere og forøge de arbejdsløses Rækker.

Uden Overdrivelse tør det siges, at ingen anden Kategori indenfor Trafikvæsenet har følt denne Ændring i Tingenes Tilstand mere end Lokomotivmændene. Er det derfor underligt, at den lidt ældre med Bekymring ser Fremtiden i Møde, den Fremtid, der kun synes at ville byde ham strengere Arbejdsvilkaar, og er det underligt, at den yngre ser endnu mere mørkt paa Fremtiden; thi hans Avancement, der har været det Lyspunkt, han med Længsel har set hen til, synes der ligesom at være sat en Spærrebom for.

I en sadan Situation har man ingen Brug for Hængehoveder, der kun ser den Udvej at lægge Hænderne i Skødet og lade syv og ni være lige. Nej, her har man Brug for alle gode Kræfter, der vil se de nøgne Fakta i Øjnene og være med i Arbejdet for at skabe de bedst mulige Forhold under de nye Vilkaar; thi ogsaa den nye Tid har utvivlsomt Goder at byde os, blot vi forstaaer at indrette os, at tage imod dem.

Her ligger den vanskelige Opgave for Organisationen i dens fremtidige Arbejde; thi det maa og skal ikke forme sig saaledes, at kun den enkelte føler sine Interesser varetaget. Arbejdet maa forme sig saadan, at Medlemmerne føler, at der bliver gjort en organisatorisk Indsats for at skabe det bedst mulige for dem alle, og denne Tillid til Organisationen maa aldrig tabes, selv om den enkelte ikke altid opnaar det, han gerne vilde, og det, man synes maatte være opnaaeligt, hvis der var god Forstaaelse hos Administrationen eller de øvrige bevilgende Myndigheder.

Men for at denne Følelse kan være til Stede

hos Medlemmerne, maa hver enkelt være med i Arbejdet ud fra den Betragtning, at vi alle befinder os i samme Baad, hvor der gerne skulde være Plads til os allesammen, og at alle vil være med til at holde den oven Vande.

Saa hjælper det ikke, at det enkelte Medlem gaar og luller sig i Søvn i den Tro, at naar man blot har betalt sit Kontingent til Organisationen, da er alt i Orden; saa maa de Ledere, man har valgt, selv om at klare Resten. Nej, her maa alle som een være med i Arbejdet ude i Marken; thi ellers vil selv den bedste Ledelse komme til kort, naar Resultater skal opnaas.

Netop ude i det praktiske Arbejde føles alle Vanskeligheder og Besværligheder, og derfor maa det forberedende og grundlæggende Arbejde gøres ude i Afdelingerne og af det enkelte Medlem. Det maa gøres saaledes, at Organisationsledelsen altid kan have sit Materiale i Orden, naar Ændringer i det ene eller det andet Forhold nødvendigvis maa kræves gennemført; thi kun hvis dette Materiale er i endda allerbedste Orden, vil der være nogen Mulighed for at faa nogle af sine Ønsker opfyldt, og det er helt afgjort, at man klarer sig ikke med Fraser og tomme Ord.

Dette kræver en stærkt udviklet Samfølelse og organisatorisk Forstaaelse, hvor den ældre er med til at arbejde for den yngres Krav, og hvor den yngre maa være med til at vise Forstaaelse af de ældres Krav; thi uden saadan gensidig Forstaaelse af hinandens Stilling og Vilkaar opstaar let de Gnidninger og Misforstaaelser, som kun andre kan have Glæde af og mere sig over.

Lad os derfor være enige om i den kommende Periode at være besjælet af denne gensidige, gode Forstaaelse, saaledes at alle vil have Følelsen af det ubrydelige Sammenhold, der alle Dage har kendetegnet Lokomotivmændene, og saaledes at Medlemmerne trods de Vanskeligheder, der taarner sig op, har Følelsen af at have været med i Samarbejdet for at skabe de bedst mulige Forhold for Lokomotivpersonalet som Helhed.



JERNARBEJDET PAA LILLEBÆLTSBROEN

(Efter »Jern- og Metalarbejderen«.)

Vore Læsere har naturligvis baade her i Bladet og i Dagspressen læst en Del om Lillebæltsbroen, dette vort Lands hidtil største Ingeniørarbejde. Vi har imidlertid i Dansk Smede- og Maskinarbejderforbunds Fagblad fundet en Artikel, der paa faglig Maade omtaler Lillebæltsbroarbejderne, og denne Artikel er saa interessant, at vi tillader os at aftrykke den, saa vore Medlemmer, der jo alle er Fagfolk, ogsaa faar Kendskab til de beskrevne interessante fagmæssige Forhold:

Lillebæltsbroen, der nu danner alfar Vej mellem Jylland og Fyn, er med sin Staalvægt paa 13 000 Tons Danmarks største Jernkonstruktion.

At det maatte blive en *Jernbro*, var man

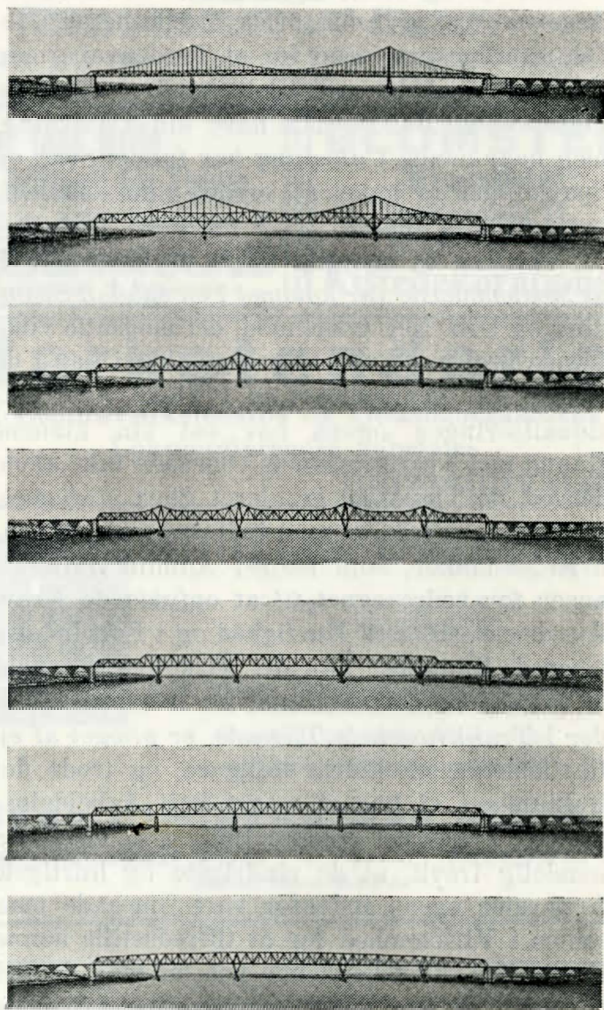


Fig. 1. Statsbanernes forskellige Udkast.

allerede klar over, da man for 50 Aar siden for første Gang fremsatte Tanken om at bygge en Bro over Bæltet. Den store Vanddybde og den dermed følgende store Spændvidde af de enkelte Brofag udelukker — selv med vore Dages fremskredne Teknik — en økonomisk Løsning med noget andet Byggemateriale.

I 1924 bevilgede Rigsdagen Midler til Bygning af en *Jernbanebro* over Lillebælt. I første Omgang var der endnu ikke Tale om en Landevejsbro. Men Diskussionen herom i Forbindelse med den stærkt stigende Automobiltrafik medførte dog, at der ikke blev begyndt paa den vedtagne Jernbanebro. I 1927 vedtog Rigsdagen Forslaget om en *kombineret Jernbane- og Landevejsbro*, samfærdselsmæssigt den eneste rigtige Løsning.

Statsbanerne gik straks i Gang med de undersøgende og projekterende Arbejder. Alle tænkelige Løsninger blev omhyggeligt undersøgt for at finde den i teknisk, økonomisk og æstetisk Henseende bedste Løsning. Paa Fig. 1 ses en Række af de af Statsbanerne udarbejdede Projekter. Øverst ses to Hængebroforslag, der frembyder den Fordel kun at have to Strømpiller. Nedenunder er vist fem forskellige Løsninger af Jernoverbygningen, understøttet paa fire Strømpiller. Det næstnederste Forslag

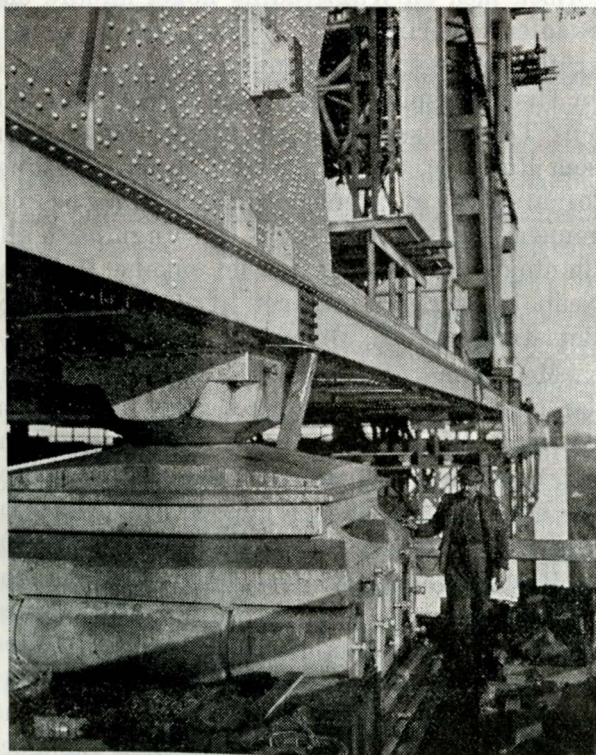


Fig. 2. Bevægeligt Leje.

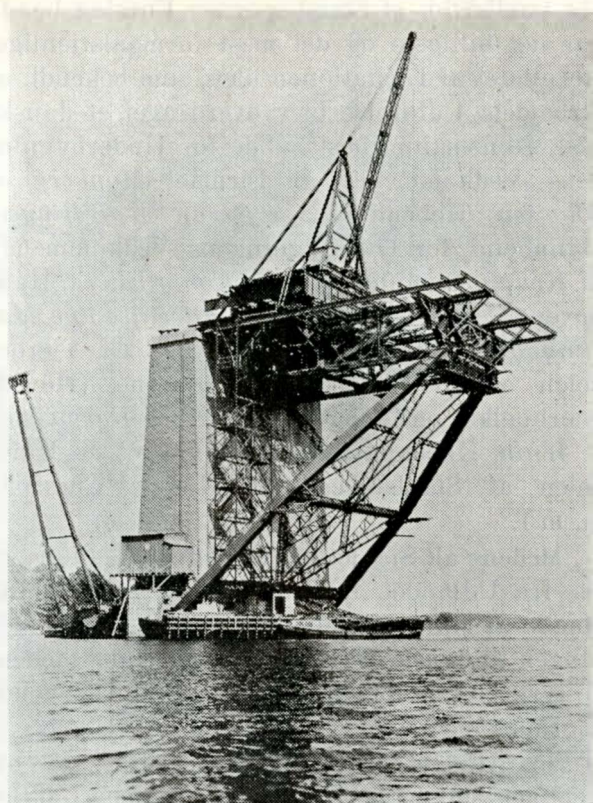


Fig. 3. Konsolstillads.

viser Broen, saaledes som den nu er færdigbygget.

Projekteringen frembød en Række særlige Vanskeligheder. Først og fremmest betød den stærke Strøm og Isgangen i Bæltet sværere Trykforhold end man ellers er vant til ved de Broer, der bygges over Floderne. Dernæst kunde man af Hensyn til Skibsfarten i Bæltet heller ikke ved Montering af Overbygningen benytte de sædvanlig anvendte Stilladskonstruktioner, men maatte vælge imellem enten at »flaade« Jernoverbygningens forskellige Dele ud til Pillerne i store Pramme, eller at montere Overbygningen frit ud til begge Sider fra hver Strømpille. Statsbanerne foretrak det sidste Alternativ, og det har jo vist sig at være en heldig Løsning.

Der gik godt et Aarstid med at udarbejde det endelige Projekt med alle tilhørende Planer og Betingelser, og i Slutningen af 1928 blev Entreprisen saa udbudt i international Licitation. Ialt deltog der i Licitationen ca. 30 Firmaer, og det blev stillet de bydende frit, om de vilde byde paa Broens Udførelse efter Statsbanernes Projekt, eller om man vilde møde med egne Forslag til Opgavens Løsning. Det viste

sig imidlertid, at Statsbanernes Forslag baade var det billigste og det mest formaalstjenlige. Resultatet af Licitationen blev, som bekendt, at Arbejdets Udførelse blev overdraget et dansk-tysk Konsortium bestaaende for Underbygningens Vedkommende af Firmaet *Monberg & Thorsen*, København, og *Grün & Bilfinger*, Mannheim, for Overbygningens Vedkommende af *Krupp*, Rheinhausen, og *Louis Eilers*, Hannover. Desuden medvirkede *Allerups nye Maskinfabrik*, Odense, der har leveret ca. Fjerdedelen af alle Jernkonstruktionerne (Hovedtværbjælker og Længdedragere), og *Burmeister & Wain*, København, der har leveret ca. Halvdelen af Staalstøbegodset (Lejer, Charnier m. m.).

Medens alt Staalet nødvendigvis maatte leveres fra Udlandet, lykkedes det dog paa denne Maade at sikre en betydelig Del af Forarbejdningen til danske Firmaer. Samarbejdet mellem de tyske og de danske Firmaer er forløbet udmærket.

Som Helhed hviler Broarbejdet i alt væsentligt paa Statsbanernes Konstruktioner og Beregninger, og alle de Konstruktionsmetoder, der er bragt til Anvendelse, er anvist i Statsbanernes Projekter og Arbejdsbeskrivelser, men i Arbejdsprocesserne har Tyskerne paa mange Omraader ydet gode Bidrag til at finde de mest praktiske Løsninger. Dette er saaledes Tilfældet med den praktiske Udførelse af Staallets Montering og ligeledes med Metoden til Udboring af Havbunden under Sænkekasserne, der i sit Princip er udtænkt af Firmaet *Grün & Bilfinger*, Mannheim, der ogsaa nu har Patent (D. P. Nr. 43098) paa denne Fremgangsmaade.

Arbejdet paabegyndtes i Foraaret 1929, og har saaledes ialt taget ca. 6 Aar at udføre. Man begyndte med at bygge Tilslutningsfagene — 5 Jernbetonbuer paa Jyllandsiden og 3 paa Fynsiden i Forbindelse med Landpillerne paa de to Bredder af Bæltet. Derefter paabegyndtes Opførelsen af Strømpillerne — et Stykke Ingeniørarbejde, der har vundet Anerkendelse blandt Teknikere Verden over. 40 m nede under Vandfladen er de solidt funderet ned i Lillebæltseret, medens den Del, der rager op over Vandet, er fuldt saa høj som Rundetaarn. Hver af de fire Strømpiller har kostet ca. 2 Millioner Kr. Den sidste Pille blev færdig i Slutningen af 1933, men paa dette Tidspunkt havde man

dog allerede et halvt Aarstid været i Gang med Montringen af Jernoverbygningen.

Selve Jernoverbygningen har mellem Landpillerne paa de to Bredder en samlet Længde af 825 m. De enkelte Fags Længde er 137,5, 165, 220, 165 og 137,5 m. Broen er bygget som »Cantileverbros«, med et fast Charnier i hvert Endefag og et fast og et bevægeligt Charnier i Midterfaget. Selve Hoveddrageren er udført som et V-Gitter med indskudte Vertikaler. Dragerhøjden er afpasset efter de enkelte Broaabningers Spændvidder, saaledes at den er 24 m paa Midten aftagende til 15 m ved Enderne. Faglængden er 13,5 m undtagen i de yderste Fag, hvor den kun er 11 m. De øvrige Vinddragere er udført som et dobbelt V-Gitter, de nedre som et K-Gitter. Endvidere findes der kraftige Tværafstivningsportaler over alle fire Strømpiller og i Vertikalplanerne nærmest Enderne. Hoveddragerne har faste Lejer paa de to mellemste Strømpiller og bevægelige Lejer paa alle de øvrige Piller. Paa Fig 2 er vist et af de bevægelige Lejer — et Stykke Staalstøbegods med en Underplade paa ca. 11 m². Det maximale Lejetryk beløber sig til 4300 Tons. Gennem den øvre tykke Lejeplade, hvis Bund er skaalformet, afgives dette enorme Tryk til en Mellemlajeplade, hvis øverste Del er kugleformet, med en Kugleradius noget mindre end Skaalens. Herfra gaar Trykket ned til de fire kraftige Ruller, hvorigennem det overføres til en Underlagsplade, der hviler direkte paa Pillens Top. Et saadant Leje tillader baade, gennem Rullerne, en Bevægelse i Broens Retning, foraarsaget af Temperaturvariationerne og, gennem det sfæriske Leje, en Vugning i alle Retninger, hidrørende fra de enkelte Brodeles Nedbøjninger, foraarsaget af den bevægelige Belastning (Toge, Biler etc.).

Med denne Anordning af Charnier og Lejer har man opnaaet et statisk bestemt Brosystem, i hvilket der ikke kan opstaa Ekstraspændinger, hverken paa Grund af Temperaturvariationer eller ved en Eftergivning af Understøtningerne (foraarsaget ved at en Pille sætter sig).

Brobanekonstruktionen bestaar af en Hovedtværbjælke mellem hver af Hoveddragerens Vertikaler, og mellem disse Tværbjælker bæres hvert af de to Jernbanespor af et Skinnedragerpar med tilhørende Tværforbindelser, medens den 5,6 m brede Vejbane bæres af 2 Længdedragere, der understøtter sekundære Tvær-

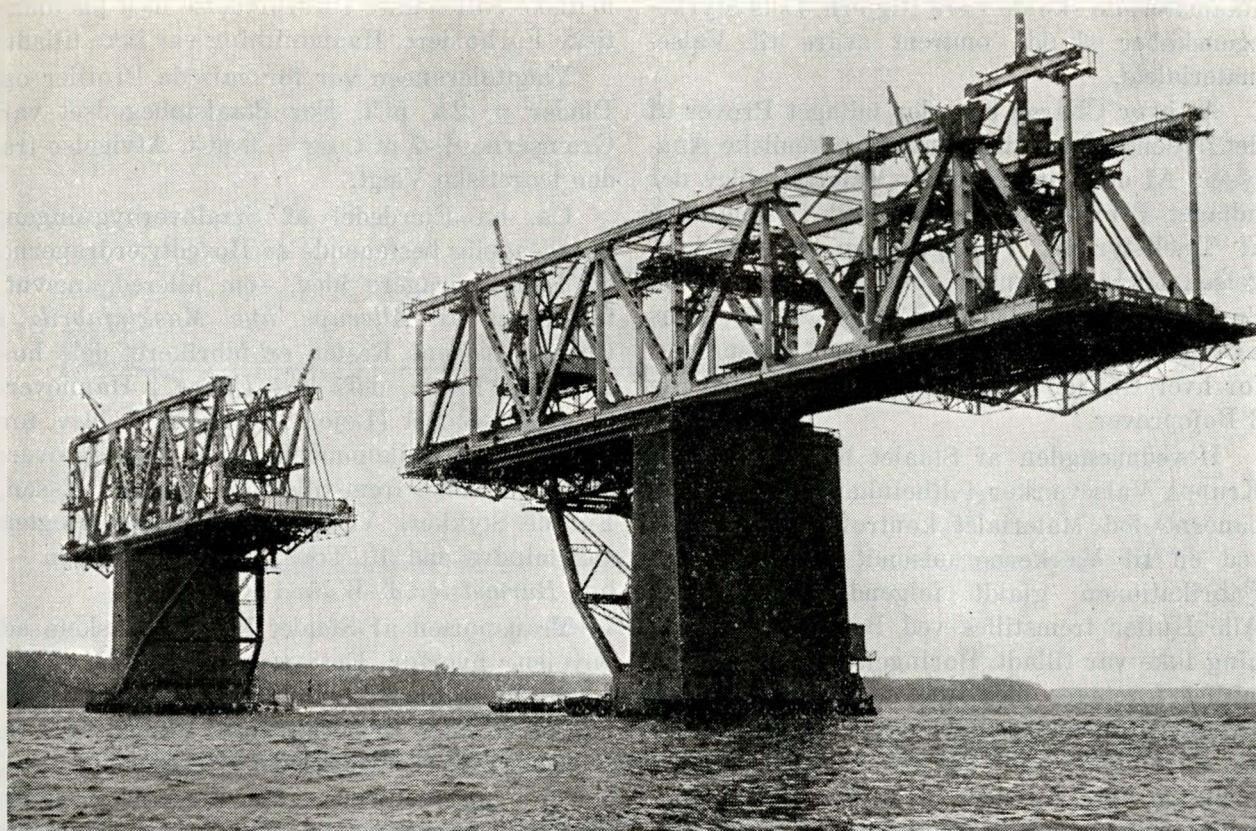


Fig. 4. Montering over Strømpille.

bjælker i 2,4 m Afstand. Udenfor Hoveddrageren er anbragt et ca. 2,5 m bredt Fortov paa udkragede Konsoller.

Jernbanens Dobbeltspor, der optager noget over Halvdelen af Afstanden mellem Hoveddragerne, er forsynet med 45 kg Skinner paa Jernunderlagsplader befæstet med 4 Svelleskruer til 26 × 26 cm Brotømmer af imprægneret Fyrretræ i 62 cm Afstand. Indenfor Køreskinneerne er anbragt Ledeskinner til Føring af eventuelt afsporede Vogne. Køreskinneerne er svejset sammen i Længder paa 245 m og kun afbrudt ved Broens Charnier og bevægelige Lejer. Ved disse og ved det bevægelige Charnier i Midterfaget, hvor der kan blive Tale om en Længdeforskydning paa 44 cm, er i Køreskinneinden indlagt et Skinneudtræk, udformet som en Tungeanordning, i hvilken Tungen kan glide langs Sideskinne. Disse komplicerede Skinneudtræk er fabrikerede hos Krupp i Essen.

Den maksimale Kørehastighed paa Broen er sat til 100 km i Timen.

Til Jernoverbygningen er anvendt Specialstaa 54 (Krupps Baustahl), et Mangan-Kobberstaa med følgende Sammensætning:

Mangan	1,1—1,8	pCt.
Kobber	0,3—0,6	pCt.
Silicium	ca. 0,5	pCt.
Kulstof	< 0,25	pCt.
Fosfor	< 0,04	pCt.
Svovl	< 0,04	pCt.

med en Trækbrudstyrke paa mindst 5400 kg/cm², en Flydegrænse paa mindst mellem 35—3600 kg/cm² og en Brudforkængelse paa mindst mellem 18 og 20 pCt. Som Bøjeprøve krævedes, at et Stykke skulde kunne bøjes 180° om en Dorn med en Diameter lig det dobbelte af Stykket.

Af de Staalblokke, hvoraf Profilerne blev valset, var det foreskrevet, at der skulde afskæres saa meget af Blokkenes øverste og nederste Ende, at man var sikker paa i Resten af Blokken at have Staal af homogen Sammensætning, frit for Blærer, Porer samt Sejgringer af nogen Betydning.

Endvidere skulde Blokkens Tværsnitsareal være mindst 16 Gange saa stort som Tværsnitsarealet af det færdigvalsedes Profil. Staalstøbegodset krævedes fremstillet ved den basiske Martinproces, og mindst 1/3 af det anvendte

Raamateriale skulde være Pigjern. Dets Styrkeegenskaber skulde omtrent svare til Valsematerialets.

Af hver Charge blev der udtaget Prøver af det flydende Staal til kvantitative kemiske Analyser. Af det færdigvalsedede Materiale blev der udtaget Prøvestykker, saavel til Bestemmelse af Trækstyrken, Flydegrænsen, Brudforlængelsen og Indsnøringen som til Bøjeprøver og Stukkeprøver. For hver Charge < 35 Tons krævedes mindst 1 Trækprøve og 2 Bøjeprøver, for hver Charge > 35 Tons 2 Trækprøver og 3 Bøjeprøver.

Hovedmængden af Staalet blev valset paa Krupps Valseværker i Rheinhausen, og Statsbanerne lod Materialet kontrollere og aftage ved en til Værkerne udsendt Ingeniør. For Fabrikationen gjaldt følgende Forskrifter: Alle Huller fremstilles ved Boring, idet Lokning ikke var tilladt. Boringen skulde saa vidt muligt foretages med alle de sammenhørende Dele fast sammenspændt i deres rigtige indbyrdes Stillinger, og det var i saa Tilfælde tilladt straks at bore Hullerne op til den rigtige Diameter. Til Sammenspændingen af Stykkerne under Boringen var det tilladt at bruge Dorne og Bolte for hver fjerde Nittehul. I Tilfælde af, at Boringen foretoges, inden Delene var samlede, skulde Hullerne bores et Par Milimeter mindre end det færdige Hul, og senere, naar Delene samledes, oprives til fuld Størrelse. Det var forbudt at udvide Hullerne med Rundfil eller Dorn. Al Boring skulde udføres med Maskine med Boret styret vinkelret paa Stykkets Plan. Al Boring og Oprivning skulde ske tør, idet Smøring kun maatte anvendes efter særlig, i hvert enkelt Tilfælde, indhentet Tilladelse fra Tilsynet. Boltehuller i Støbegods skulde bores (ikke støbes). Det største Valseprofil var Vinkeljern $200 \times 200 \times 20$ og den største Pladetykkelse 22 mm. Den største Knudeplades Areal var 4×5 m. De fleste Nitter var 26 mm. Maximum 29 mm og Skaftelængden højst 177 mm. Den sværeste Stang i Broen havde et Areal paa 2338 cm² med en hertil svarende Brudbelastning paa 12,600 Tons, og den vejede 50 Tons. Nitterne var af samme Staal som Valsematerialet. Nitningen skulde i saa stor Udstrækning som muligt foretages med Nittepresser, og Trykket vedligeholdes 15 Sekunder efter, at Hovedet var dannet. Under Monteringen var der foreskrevet Anvendelse af pneu-

matiske Nittehamre i Forbindelse med pneumatiske Forholdere. Haandnitning var ikke tilladt.

Vægttolerancen var for valsedede Profiler og Plader $\pm 2\frac{1}{2}$ pCt. For Staalstøbegodset var Grænserne + 7 pCt. og $\div 3$ pCt. Afvigelse fra den teoretiske Vægt.

Ca. en Fjerdedel af Staaloverbygningen, hovedsagelig bestaaende af Hovedtværdragerne og Længdedragere blev, som allerede nævnt, fabrikeret af *Allerups nye Maskinfabrik* i Odense, medens Resten er fabrikeret dels hos *Krupp* i Essen, dels hos *Eilers* i Hannover. Staalstøbegodset (Lejer og Charnier) blev, for de Stykkers Vedkommende, hvor Vægten overskred 10 Tons, fremstillet hos *Krupp* i Essen. For de Stykkers Vedkommende, hvor Vægten var mindre end 10 Tons — ca. Halvdelen — hos *Burmeister & Wain* i København.

Transporten af Staalet fra Essen skete ad Søvejen, hvorfor Entreprenørerne paa Fynsiden, Vest for Broen, byggede en Anløbsbro med en 25 Tons Derrickkran til Udlosning. Fra Broen var der Sporforbindelse til Lagerpladsen, der blev udstyret med en stor Portalkran og de fornødne Magasiner og Værksteder. Desuden byggedes en stor Hal, delt ved en tæt Væg i to Rum. I det ene blev Stængerne, liggende paa en Trollie, rensed med Sandblæst, saa de var fuldstændig fri for al Rust, Urenheder, Glødskaal o. l. De rensede Stænger blev saa umiddelbart efter Sandblæsningen overført til det andet Rum, hvor de med pneumatiske Malerpistoler blev grundet to Gange med »Staalhud-Grundning«. Senere paaførtes Dækfarven »Staalhud-Aluminit«, der giver Overbygningen en smuk lys Metalfarve. Malingen leveredes og udførtes af Firmaet *Dyrup & Co.*, København.

I Pillerne blev der under disses Opførelse foroven indstøbt Forankringer for et særligt Staalstillads, der anbragtes som en Slags Konsol paa Pillen og naaede ca. 30 m ud til Siden. Statsbanerne havde oprindeligt foreslaaet dobbelte Konsoller, men efter Entreprenørens Forslag anvendtes ensidige Konsoller paa Pillerne. I Fig. 3 er vist den færdigmonterede Konsol, der forneden støtter sig paa Pillen og foroven, gennem vandrette Gitterstænger, er forbundet med den ovenfor omtalte Forankring i Pillens Top. Paa dette Stillads byggedes dernæst det tilsvarende Parti af Broens Jernoverbygning sammen og herpaa anbragtes saa to bevægelige Kraner, en Portalkran med 25 Tons Løfteevne

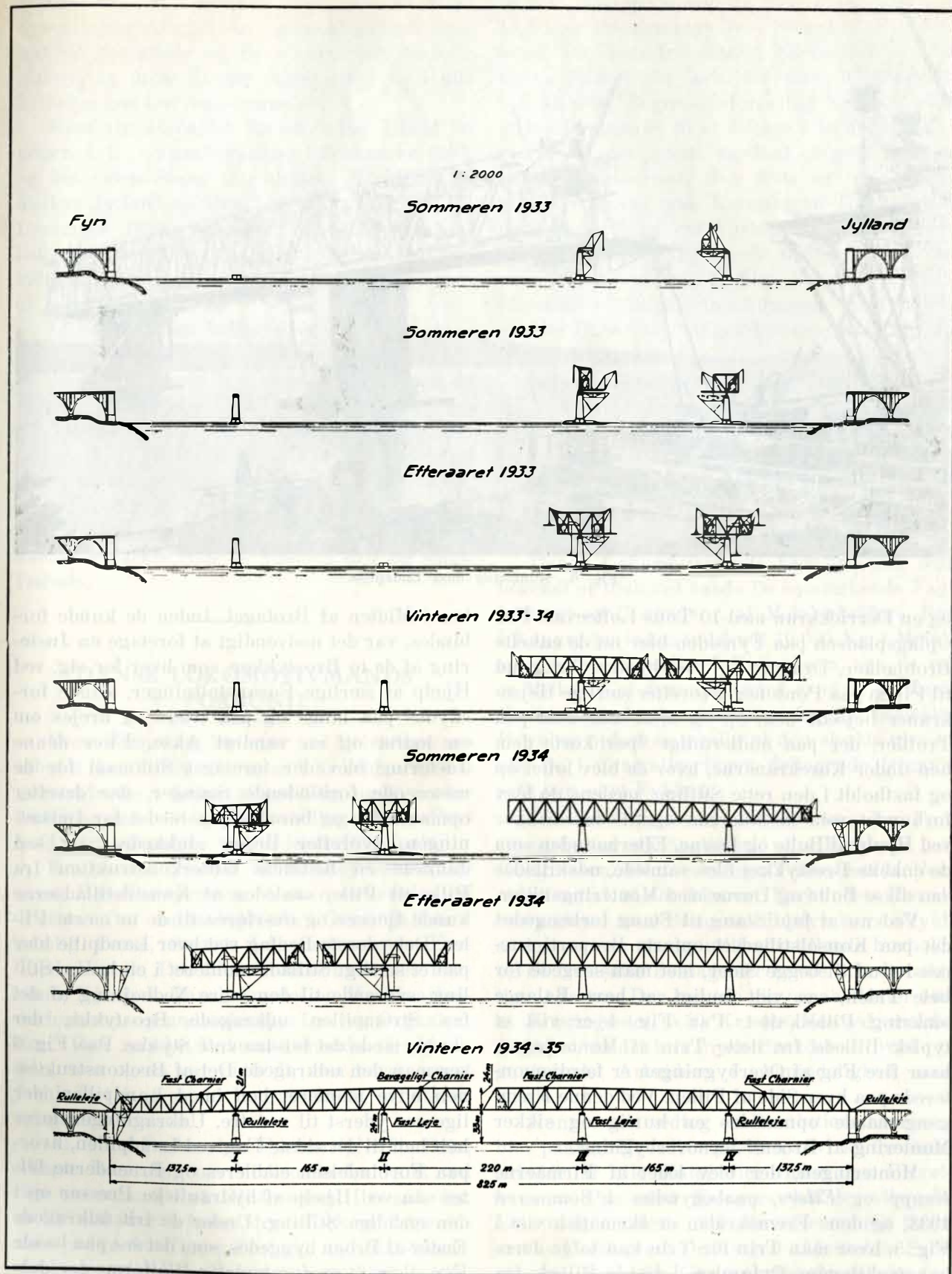


Fig. 5. Skematisk Resumé.

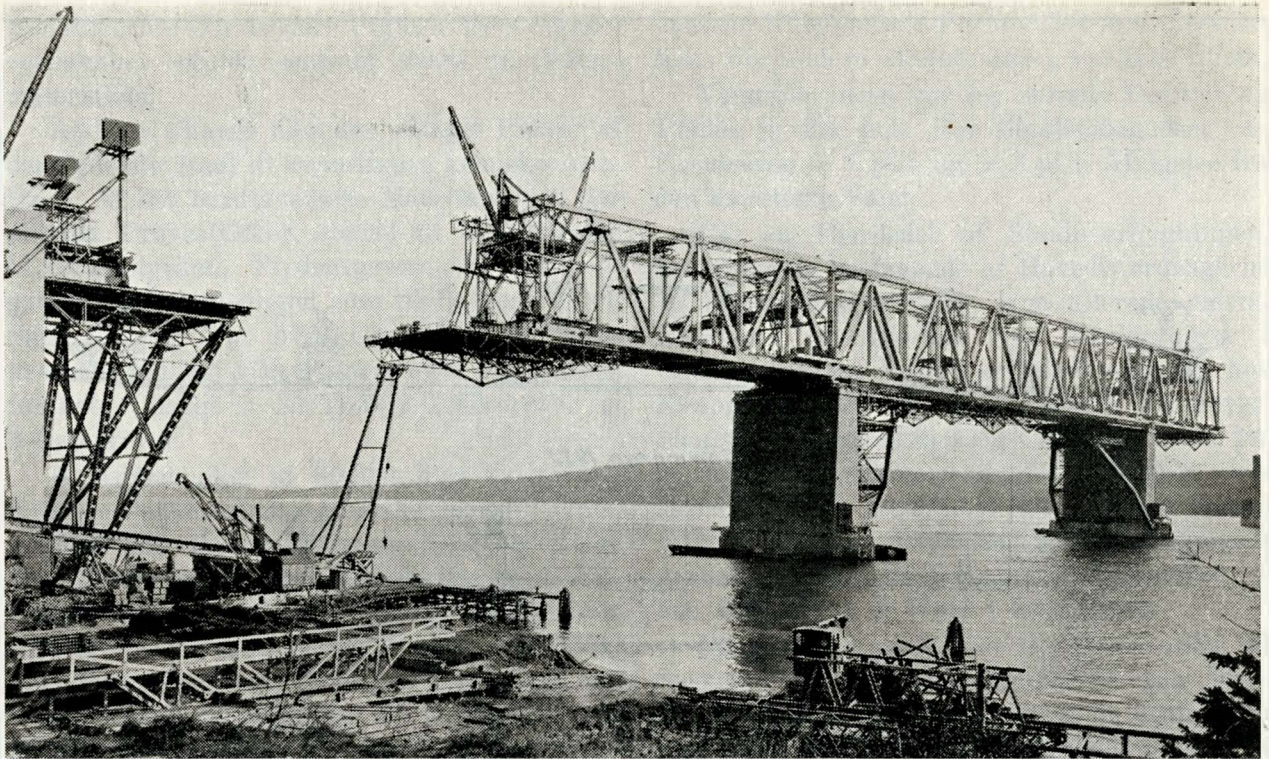


Fig. 6. Montering mod Endepille.

og en Derrickkran med 10 Tons Løfteevne. Fra Oplagspladsen paa Fynsiden blev nu de enkelte Brobjælker, Dragere og Tværbjælker bragt ud til Pillerne paa Pontoner, hvorefter særlige Hejsekraner hejsede dem op og aflæssede dem paa Trollier, der paa midlertidigt Spor kørte dem hen under Kørekranterne, hvor de blev løftet op og fastholdt i den rette Stilling, medens de blev forbundet med de allerede opstillede Stænger ved Hjælp af Bolte og Dorne. Efterhaanden som de enkelte Brostykker blev samlede, udskiftedes saa disse Bolte og Dorne med Monteringsnitter.

Ved nu at føje Stang til Stang forlængedes det paa Konsolstilladset opførte Broparti successivt ud til begge Sider, idet man sørgede for hele Tiden, saa vidt muligt, at have Balance omkring Pilleskaffet. Paa Fig. 4 er vist et typisk Billede fra dette Trin af Montering, hvor fire Fag af Overbygningen er færdigmonterede paa hver Side af Pillerne. Ved denne Fremgangsmaade opnaaedes en hurtig og sikker Montering af Broens Jernoverbygning.

Monteringen, der blev ledet af Firmaerne *Krupp* og *Eilers*, paabegyndtes i Sommeren 1933, og dens Fremskriden er skematisk vist i Fig. 5, hvor man Trin for Trin kan følge Jernkonstruktionens Opførelse. I fjerde Billede fra oven mødes de to fra Pillerne udkragede Styk-

ker i Midten af Brofaget. Inden de kunde forbindes, var det nødvendigt at foretage en Justering af de to Brostykker, som hver for sig, ved Hjælp af særlige Foranstaltninger, kunde forskydes paa langs og paa tværs og drejes om en lodret og en vandret Akse. Efter denne Justering blev der foretaget Stikmaal for de resterende forbindende Stænger, der derefter opmærkedes og bores paa Stedet før Indsætningen, hvorefter Broen »lukkedes« og saa dannede en bærende Gitterkonstruktion fra Pille til Pille, saaledes at Konsolstilladserne kunde fjernes og overføres til de to næste Piller. Det yderste Brofag ved hver Landpille blev paa et særligt Stillads monteret i en lavere Stilling, svarende til den store Nedbøjning af det fra Strømpillerne udkragede Brostykke, der skulde møde det førstnævnte Stykke. Paa Fig. 6 ser man den udkragede Del af Brokonstruktionen blive monteret hen imod Landpillerne, der lige ses yderst til venstre. Udkragningen føres helt hen til det sidste Fag ved Landpillerne, hvorpaa Forbindelsen etableres og Broenderne løftes saa ved Hjælp af hydrauliske Presser op i den endelige Stilling. Under de frit udkragede Ender af Broen byggedes, som det ses paa baade Fig. 4 og 6, en forskydelig Platform, der dels tjente som Arbejdsgulv, dels som Beskyttelse.

Under hele Montering blev der foretaget Spændingsmaalinger og Sammenligninger mellem de beregnede og de observerede Nedbøjninger, og disse Sammenligninger viste i alle Tilfælde god Overensstemmelse.

Monteringsarbejdet forløb uden Uheld af nogen Art. Det paabegyndtes i Sommeren 1933, og den sidste Stang, der sluttede Forbindelsen mellem Jylland og Fyn, blev indbygget den 28. December 1934. Monteringsarbejdet har saaledes ialt vareet 18 Maaneder. Det er saa vidt vides første Gang, at denne Monteringsmetode er bragt til Udførelse.

Lillebæltsbroen indtager, som den nu staar færdig, en smuk Plads blandt vor Tids moderne Brokonstruktioner. Selv sammenlignet med de største Broarbejder ude i Verden, har dette Projekt frembudt store Problemer og Vanskeligheder. De er lykkeligt blevet løst ved et dygtigt Samarbejde mellem alle interesserede Parter, saavel Aandens som Haandens Arbejdere. Der er fra alle de deltagendes — og ikke mindst fra Jernarbejdernes Side — ydet en stor og smuk Indsats.

DANSK LOKOMOTIVMANDS FORBUND

Vore Venner og Kolleger ved Privatbanerne afholdt den 4. Juni Kongres i København, som gennemførtes i Løbet af en Dag, og hvor der førtes en interessant Forhandling om de Forhold, Privatbanerne byder deres Personale.

Kongressen bestod af 62 Repræsentanter samt Hovedbestyrelsen. Den overværedes af Gæster fra samarbejdende Organisationer, nemlig Forss, Svensk Lokomotivmands Forbund, Herlak, Privatbanefunktionærernes Forbund, Kjærbøl, Dansk Smede- og Maskinarbejderforbund, og underskrevne fra vor Organisation. Den norske Lokomotivmands Organisation, som ogsaa var indbudt, men havde været forhindret i at sende Repræsentant, sendte en telegrafisk Hilsen.

Af den af Forbundets Formand, N. Th. Brix, aflagte Beretning om Virksomheden samt ved den om samme førte Diskussion, fremgik det, at Privatbanerne byder deres Lokomotivpersonale endnu daarligere Forhold, end Statsbanerne byder sit. Reguleringstillægget er f. Eks. 2 pCt. mindre end Statens, og Pensionsbidraget

højere; ikke desto mindre maa Personalet ved 14 Baner desuden tage Del i Dækning af Underskud. Der blev fremdraget Eksempler paa, at ogsaa Baner, der arbejder uden Underskud, ved kunstig Regnskabsfordeling havde ønsket at faa Personalet til at deltage i Driftsudgifterne, »fordi det gjorde saadant et godt Indtryk paa Kommunerne«. Men dette var dog blevet afvist. Der var paa Kongressen Utilfredshed med, at der først ved Forhandling med Banernes Sammenslutning kunde træffes Aftale om en generel Ordning, f. Eks. for omtalte Nedskæring af Reguleringstillægget, men at de enkelte Baner saa alligevel senere hver for sig fremsatte Særkrav.

Som et Eksempel paa, hvad en Banebestyrelse mener at kunne byde sit Personale, skal anføres, at en Motorfører var truet til at indgaa paa at betale 3000 Kr. i Erstatning for et Uheld med en Plejstang. Forbundet var dog skredet ind i denne Sag, som nu er henvist til Auditorbehandling.

Dansk Lokomotivmands Forbund, der som bekendt er tilsluttet baade De samvirkende Fagforbund og Centralorg. af Metalarbejdere, har i Kongresperioden indskudt 10 000 Kr. i Metalarbejdernes Bygning i København, saa de nu er Medejere af denne. Hermed er et af de Maal, Centralorganisationen satte sig, da bemeldte Bygning opførtes, nemlig at den skulde ejes af alle de i Centraliseringen deltagende Organisationer, sket Fyldest.

Det var interessant at konstatere den Foreningskultur og Saglighed, som herskede paa Kongressen. De forskellige Talere havde Forstaaelsen af, at det ikke var Forbundets Hovedbestyrelses, men Banernes Bestyrelses Skyld, at der var saa mange utilfredsstillende Forhold, og de fremsatte Beklagelser havde alle den rigtige Adresse. Der hævdede sig ogsaa Røster om, at Kontingentet, 5,50 Kr. pr. Maaned, maatte forhøjes, da det kun er en Brøkdels af, hvad organiserede Arbejdere i Almindelighed maa betale.

Kongressen vedtog en Resolution, hvori det blev paalagt Hovedbestyrelsen at virke for Samarbejde af alle Kategorier inden for Privatbanerne. Paa næste Kongres skal der aflægges Beretning om dette Arbejde og eventuelt fremsættes Forslag om Ordningen af bemeldte Samarbejde, herunder Grænsen for de enkelte Organisationers Arbejdsomraade samt Bestem-

melse om, til hvilken Organisation de forskellige Kategorier skal henføres og saaledes, at Tjenestemænd af samme Kategori ikke kan optages i mere end een af de 3 Jernbancorganisationer — Kontorpersonalet, Lokomotivpersonalet og øvrigt Personale.

Forbundets mangeaarige Formand, *N. Th. Brix*, genvalgte med Akklamation, hvilket ogsaa var Tilfældet med Hovedkassereren, *J. N. Handberg*. Til Næstformand genvalgte *C. Olsen*, Maribo, og til Hovedbestyrelsen genvalgte *Thorsen*, Rønne, samt *Vorborg* fra Slangerupbanen og nyvalgte *Einshøj* fra Sydfynske Baner.

Ved Kongressens Begyndelse og Afslutning overbragte Gæsterne deres Organisationers Hilsener, og vi finder Anledning til, for saa vidt angaar Dansk Smede- og Maskinarbejderforbunds Repræsentants Tale, at fremhæve, at han bragte Dansk Lokomotivmands Forbund en hjertelig Tak, fordi dette Forbund og dets Medlemmer, Lokomotivpersonalet ved Privatbanerne, havde forstaaet Sammenholdets Betydning og havde meldt sig i Samarbejdet med den øvrige Arbejderklasse, saa man altid var klar over, hvor den paagældende Organisation og dens Medlemmer stod. Han haabede, at Arbejderne og Tjenestemændene i disse vanskelige Tider maatte faa Øjet op for Værdien af, at hele den arbejdende Del af Befolkningen staar sammen, politisk som fagligt.

E. K.

LYNTOGS-NEDBRUD

Som bekendt maatte et af Lyntogene for ca. 14 Dage siden melde Pas paa det sidste Stykke af Rejsen til København, idet Personalet under Opholdet paa Storebæltsfærgen opdagede, at et Rulleleje var afbrændt. Korsør Station blev underrettet, allerede medens Færgen var i rum Sø, og der oprangeredes et Damptog, som førte Lyntogets Rejsende til København.

For os Damplokomotivmænd er det jo ikke noget særligt opsigtsvækkende, at en P-Maskine med nogle faa Vogne kan køre til København paa samme Tid som Lyntoget; men Landet over har det bragt en Storm af Begejstring, at de gamle upaaagtede Damplokomotiver slet ikke er saa uefne endda. Korsør Avis skriver i Anledningen bl. a. følgende:

»..... Korsør Station sammensatte hurtigst muligt et Damptog bestaaende af Lokomotiv og 4 Vogne, ført af Lokomotivfører H. P. Johansen.

Afgangen blev kun forsinket 17 Minutter, men paa Strækningen til København lykkedes det Damptoget at indhente 4 Minutter, saaledes at det ved Ankomsten til Hovedstaden kun var forsinket 13 Minutter.

Unægtelig en Triumf for Damptogene! Ikke alene kunde man overholde Lyntogets Køretid, men endogsaa forbedre den med 4 Minutter.

Damptogenes Mænd er stolte i disse Dage, ikke blot over, at Dampen har vist sig overlegen overfor Motortogene, men ogsaa fordi Lokomotivfører Johansen har præsteret en virkelig Indsats ved den hurtige Kørsel — en Præstation, som gør Standen Ære.

Overfor Statsbanernes Lyntogsreklame er det paa sin Plads ved samme Lejlighed at slaa fast, at med samme Belastning er Damplokomotiver *hurtigere* end Lyntogene, og nu har man altsaa faaet et praktisk Bevis af rammende Virkning.«

Selvfølger vil vore Damplokomotiver med en fornuftig Belastning nok kunne hamle op med Lyntogene med den nuværende Køretid, men den »Skavank«, som trafikmæssigt klæber ved Damptogene, og som vi saa ofte har peget paa, er den, at medens et Tog, hvor Drivkraften er Olie, kun maa bestaa af een eller i hvert Fald ganske faa Vogne, er noget saadant næsten utænkeligt, naar et Tog fremføres med Damplokomotiv; saa drejer det sig i Almindelighed om at faa lavet et »rigtigt« d. v. s. et langt Tog ud af det, og saa skal der begribeligvis andre Køretider til.

FRA MEDLEMSKREDSEN

Motor contra Damp.

I »Dansk Lokomotiv Tidende« Nr. 9 kaster Lokomotivfyrbøder S. Suneson »milde Blikke« til Motordriften og tager tilsyneladende med sine 5 Aars Anciennitet som Lokomotivfyrbøder Afsked med Damplokomotivet.

Da Indlægget er holdt i spredt Fægtning, i svævende Vendinger og usikker Form, indbyder det egentlig ikke hverken til faglig eller saglig Behandling.

I Anledning af en Artikel i »Berl. Tid.« den 21. April — »Lyn«tog contra Damp tog — skriver Hr. Suneson bl. a., at jeg dér gjorde mig til Modstander af Fremskridt; maa jeg spørge om: Hvor stod det? Det kan da kun være naaet ved at læse mellem Linierne uden at have forstaaet et Muk af Artiklens Tendens. Endydermere skrev jeg, at Personalet vel ønsker Trivsel og Fremgang for vor Etat, men ikke paa Bekostning af *Driftssikkerheden*.

Det er derfor hen i Vejret at tale om, at jeg er Modstander af Fremskridt. Det, jeg er Modstander af, er, at man indfører Driftsformer, hvis Driftssikkerhed staar paa et saa lavt Stade, at den kun har 46 pCt. mod Damplokomotivets 100 pCt. Det viser sig nemlig efter Statistikken, at af 100 Dage har Motordriften kun 46 Køredage men 54 Henstands dage og desforuden en meget kostbar Reparationskonto. At de ansvarlige paa nærværende Tidspunkt, hvor Driftssikkerhedsprocenten er saa lav, tør indføre Motordrift, forekommer mig — udover Nyhedens og Reklamens Interesse — at være Hasard. General- og Maskindirektøren vil vel mene, at »Lyntogene« vil blive deres Austerlitz, men andre, der har mere Jernbane-Erfaring end de to Herrer, mener, det vil blive dens Waterloo. Naar Damp og Motor har *samme* Driftssikkerhed, vil der ikke være nogen »Modstand« fra min Side udover den æstetiske; men det er maaske ingen Skam for Hr. Suneson og de ansvarlige at maatte melde Pas overfor de rejsende. Med Dampdrift sker det i alt Fald betydeligt sjældnere (se ovenfor). Dette har altsaa intet som helst med Forherligelse af Damplokomotivet at gøre, men er en praktisk og økonomisk Realitet.

Endvidere skriver Hr. Suneson, at han tror nok, at P. Mask. kan køre »Lyntogene«, og tilføjer: »Men hvordan det nu er eller ikke er, skal Kullene puttes ind *ved Haandkraft*.« Ja, det turde være en overflødig Bemærkning. Er det Hr. Sunesons Mening, at alle Lokomotivfyrbødere skal afskediges? Kan Suneson anwise f. Eks. Automatfyring, ja, da vil han jo komme i Kridthuset hos Generaldirektøren som »a coming man«. Videre skriver Suneson, at under Kørselen staar Røg, Støv og Skidt Personalet om Ørene, og, siger Suneson, helt let gaar det ikke, naar man skal køre fra Kh. til Kø. paa 69 Min. med 15 à 20 Vognladninger paa Krogen. Jeg har intet personligt Kendskab til, i hvor høj Grad Lokomotivfyrbøder Suneson har Evne til »at bøde paa et Fyr«, men jeg tør nok sætte min Erfaring ved Siden af Hr. Sunesons, naar jeg paastaar, at en Lokomotivfyrbøder, der *kan* sit Fag, let kan skaffe det fornødne til »Lynfarten«. Naar Suneson synes, det ikke »gaar helt let« med Dampningen til »Lynfart« med 69 Min., vil jeg beklage ham i f. Eks. Posttog Nr. 1 (med P. Maskine), der kun har 6 Min. mere Køretid end »Lyntogene«, men Posttogene kan have 20 à 23 Vognladninger i Modsetning til »Lynmotorerne«, der er 2 Maskiner og faktisk kun har een Vogn at trække paa.

Naar Suneson taler om: At Røg, Støv og Skidt

staar Personalet om Ørerne, ja, da er det jo en gammel kendt Sag, at Renlighedssansen kan være vidt forskellig. Hos nogle er den ikke højere udviklet end hos visse Væsener, hvem man ikke kaster Perler for; det har man jo set, at saadanne blot for at køre til Glostrup ligner Morianer, medens andre kan køre til Masnedsund og gaa omtrent lige saarene ned, som de gik op. »Støv og Skidt« kan vi derfor gaa let hen over som et individuelt Renlighedsspørgsmaal.

Med Hensyn til Rejselysten er Suneson inde paa noget af det rigtige, naar Klampenborgbanen nævnes som Eksempel — vel at mærke naar den er i *Orden*. Dette skal jeg gerne underskrive; men har man en Søn- eller Helligdag staaet paa en af Skovbanernes Mellemstationer og set det ene overfyldte Tog efter det andet køre uden at kunne medtage de Rejsende, vil man have mærket en stærk »svovlet« Lugt af de Eder og Forbandelser, der er sendt efter Togene og Generaldirektøren af »gale« Rejsende, der vilde have »Pengene tilbage«.

Saa er der den Situation, hvor Ledninger falder ned, og det rasende Publikum travesterer et af Generaldirektørens Slagord: »Frem vil vi«, til et tænderskærende: »Hjem vil vi«. Jo, Trafik er godt, naar den er i Orden.

I Slutningen af sin Artikel er Suneson inde paa den, som det synes mig, stupide, brede, folkelige Opfattelse, naar det siges: »Det er nu engang ikke Stillingsbetegnelser og Grader, de fleste stræber efter.« (Apropos Stillingsbetegnelser, da kunde jeg fra min private Samling fremføre Ting, hvorover man vilde sprække af Latter.) Men tilbage til Stillingsbetegnelser, Hr. Suneson overser eller forveksler Aarsag og Virkning. Se f. Eks. Lokomotivførernes Stillingsbetegnelse, den har, lige siden George Stephenson besteg sit Lokomotiv »The Racket«, staaet monumentalt ned gennem Tiderne trods Lokomotivets enorme Udvikling. Og se dernæst paa Lønningerne f. Eks. af 1868, hvor en Lokomotivfører havde 900 Rigsdaler i Slutløn og en Stationsassistent 600 Rigsdaler. Man vil deraf se, at sidstnævnte Stilling ved Hjælp af andre Stillingsbetegnelser og Knopskydning er naaet op til et godt Stykke over Lokomotivførernes, idet de gennem Udviklingen er bleven til »Kontrollører af 1. Grad«. Derfor er Sunesons Postulat om Stillingsbetegnelse Betydningsløshed kun folkelig Snak.

I Forbindelse med Motorspørgsmaalet omtaler Suneson, at det nager mig — og vel enhver ærekær Mand —, at de gamle Førere (vel ca. 800) skal vrages til Fordel for yngre. Kan Suneson anføre nogen plausibel Fornuftgrund hvorfor?

Jeg kender ikke Hr. Sunesons Æresbegreber; men maaske ligger de i samme Plan som Generaldirektørens Personalpolitik. Som et Eksempel herpaa skal jeg nævne en Samtale, jeg fornylig havde med Personalechefen, Hr. Terkelsen, hvori denne bl. a. hævdede, at det var Generaldirektørens *bestemte Princip*, at det var de yngre, der skulde til (paa de ældres Bekostning).

Paa mit Spørgsmaal om de yngres Adkomst og

Kvalifikationer dertil svarede denne: »Ja, selv om de yngre ikke havde andre Kvalifikationer, saa vilde alene deres Ungdom være tilstrækkelig Kvalifikation«. Jeg stod beskæmmet overfor en saadan Personal-Politik, hvor man kaster Vrag paa det, der ellers fra alle Sider anses for det grundlæggende, nemlig Erfaringen, og Generaldirektørens Standpunkt vilde andet Steds blive anset for at være paa den anden Side sund Fornuft. Jeg tillod mig da en Bemærkning om, hvorvidt Personalechefen da ikke vilde føle sig pikeret, hvis han havde søgt et Embede, men var blevet forbigaaet af en Ansøger, der ikke havde andre Kvalifikationer end at være yngre? Herpaa blev Personalechefen mig Svar skyldig.

Jeg ved ikke, hvilke Aspirationer Hr. Suneson har, om det er paa ovenfor nævnte Punkt, hans Æresbegreber svigter, naar han ikke kan se, at der er noget, der »nager« de ca. 800 Damplokomotivførere, hvis Erfaring og Rutine man kaster Vrag paa.

Man kan have udøvende *Magt*, men hverken saglig eller moralsk Ret til at haandtere saadan Personale-Politik, en Politik, der vil fremelske Øjentyneri og Spytlikkeri, og herpaa har Lokomotivmestrene vist allerede markante Eksempler. Tillige et Personale med krumme Rygge, der ikke er fribaarne Mænd værdigt, men derimod Mænd, der indenfor Sømmelighedens og Ansvarlighedens Grænser, frit tør tænke og tale.

Ja, Hr. Suneson, det var *det*, jeg fandt Anledning til at sige paa Deres Bemærkning om, at der er noget, der »nager« mig — og andre.

H. P. Hansen,
Lokomotivfører.

Personaleforholdene paa Gb.

Først vil jeg sige til Lykke med Udnævnelsen til Redaktør af det »blaa Blad« ikke at forveksle med det »blaa Tog« eller det »blaa Baand«. . .

Ja, alting synes jo nu at skulle blive blaat for vor ærede Chef, Hr. Knutzen. Dagspressen meddeler, at vor ærede Generaldirektør tager til Lillebæltsbroen for at bese Broen og dens Omgivelser, og stadig er han omgivet af blaat og grønt. Derefter skal Turen gaa til Ærø for der at besøge sine Forældre. Ærø er jo ogsaa omgivet af blaat. Jeg for mit Vedkommende misunder skam ikke vor Chef denne haardt tiltrængte Rekreatjonsrejse, for efter Lillebæltsbroens Aabning har Hr. Knutzen vistnok ikke haft ret meget ud af sin Nattesøvn. Der er derimod noget andet, jeg kunde tænke mig, og det er, mon Hr. Knutzen vil faa noget ud af sin Rejse i Pinsen, hvis han vidste, hvordan det gaar med hans Personales Sommerferie. Personalet som har slidt i det Dag og Nat, Søn- og Hverdag for at faa det hele til at klappe. Jeg tænker selvfølgelig paa min egen Kategori, Lokomotivfyrbøderne her paa Gb. Ude i Landet ved jeg ikke, hvordan det staar til, men her paa Gb. er alt i Kaos. Turene er ikke godkendt, man kører, hvor man ikke ønsker at køre, man bliver dikteret; Ferie kan man ikke klarlægge, for man ved ikke, om man er købt eller solgt, stadig bliver Forhandlingerne med Maskinbestyreren

udsat den ene Dag efter den anden, og sidst vor Afdelingsformand var til Forhandling, blev Sagen udsat til efter Pinse, saa er der gaaet en Maaned af Ferietiden, som strækker sig fra 15. Maj til 15. September. Permissionsbegøring kommer tilbage med Paategningen: »Kan ikke bevilges paa Grund af Personalemangel og Pinsetrafik. Kan Redaktøren svare mig paa det? Er der Personalemangel paa Statsbanerne i Danmark? Hvorfor i Himlens Navn (man tager sig til Hovedet) tager saa den stærke socialdemokratiske Regerings Embedsmænd ikke nogle Folk an fra den arbejdsløse Hær til at udfylde Hullerne med, i Stedet for at de skal tære paa Samfundet med Socialhjælp og deslige. Vi er langt ude snart. Trafikkens Folk modtager Forespørgsler, om de vil sælge deres Fridage i Pinsen for 11 Kr. 25 Øre, at tænke sig at en Institution som D. S. B. vil bede sine Folk om sligt og faa overanstrengte Mennesker til at sælge sin Fridag. Hvornaar mon vi har naaet Bunden, og hvornaar mon Himlen vil vise sin blaa Tone frem for os, nu har den længe nok været graa.

»Jesper Vægetang.«

Saa vidt os bekendt har den af den ærede Indsender nævnte Forhandling mellem 1. Distrikt og Godsbanegaardens Lokomotivfyrbøderafdeling fundet Sted, og der er truffet en Ordning for Sommeren 1935.

Red.

ARBEJDSLØSHEDSRAAETS REDEGØRELSE FOR ARBEJDSLØSHEDENS KARAKTER OG OMFANG

Af Hans Cl. Nybølle.

(Sluttet.)

Endelig skal endnu omtales Raadets forskellige Forsøg paa at belyse Anvendeligheden i Produktionen af den i de seneste Aar paa Arbejdsmarkedet tilkomne Arbejdskraft. Spørgsmaalet har været berørt i det foregaaende og er naturligvis af betydelig Interesse. I nogle særlige Afsnit redegøres der for en Del forskellige Fremgangsmaader, der har været anvendt i Udlandet (England, Sverige og Norge); de angaar dog alle alene de arbejdsløses Anvendelighed og har til Dels alligevel krævet et stort Apparat, uden at man er kommet i Besiddelse af Resultaterne af den ved Sammenligninger mindst lige saa interessante Opførelse af de beskæftigedes Anvendelighed.

Som Følge af, at den danske Arbejdsløshedstælling har omfattet alle Medlemmer baade beskæftigede og ledige i Forbindelse med, at der stilledes Spørgsmaal om Ledighedens Omfang ogsaa tilbage i Tiden, er det blevet muligt at belyse denne Side af Sagen ad helt anden Vej end de nævnte fremmede.

Interessantest er her igen Specialundersøgelserne; mere generelt kan man ikke komme længere end til at undersøge Ledigheden efter Anciennitet, d. v. s. indenfor den pr. 30. Juni 1934 tilbageværende Del

af hvert af de i sidste Aar i Organisationerne indtraadte Personer; men Resultatet bliver iøvrigt allerede her, at Ledigheden snarest er mindst for de sidst indtraadte. For Ledigheden pr. 30. Juni 1934 finder man saaledes følgende Procenter:

Aargang 1934	8,9	pCt
— 1933	13,6	—
— 1932	16,6	—
— 1931	16,7	—

Efter det foran fremhævede finder man da ogsaa, at den Brøkdelen af hver Aargang, der *ikke* har tabte Arbejdsdage i Løbet af de to sidste Aar, udgør følgende Procenter:

Aargang 1934	69	pCt.
— 1933	43	—
— 1932	26	—
— 1931	22	—

I mere intim Kontakt med Realiteterne kommer imidlertid de specielle Undersøgelser, omend disse kun har kunnet gennemføres for et Mindretal af Fag. Disse Undersøgelser har gaaet ud paa at konstatere Omfanget af Ledigheden i Juli 1932, dels for de Personer, der hele Tiden fra Juli 1932 til Juni 1934 har været Medlem af samme Kasse, dels for dem, som først er blevet Medlem i Løbet af Perioden. For nogle Kasser er som nævnt ovenfor ialt Fald den Del af Spørgeskemaet, hvorpaa det her kommer an, blevet udfyldt paa Kassens Foranstaltning; og Oplysning om Ledigheden i Juli 1932 mangler da. For andre Kasser bestaar Tilgangen hovedsagelig af Lærlinge, og Spørgsmaalet bortfalder da i Virkeligheden af sig selv.

For de nedennævnte Kasser finder man imidlertid følgende Tal for den gennemsnitlige Ledigheds Omfang i Juli 1932 særskilt for de allerede før Juli 1932 i Kassen staaende Medlemmer (a) og for de først i Løbet af Perioden indmeldte (b). Til Sammenligning er anført Ledigheden pr. 30. Juni 1934 for hver af de samme Grupper af Personer:

		Ledighedsprocenter			
		Juli 1932		30/6 1934	
		a	b	a	b
Træindustri	Mænd	29,8	7,5	11,2	6,2
Tekstilindustri	Mænd	14,5	7,3	7,3	12,6
	Kvinder	19,6	2,8	11,6	7,4
Handels- og Kontormedhjælpere	Mænd	13,6	7,2	10,8	8,7
	Kvinder	8,4	5,2	11,8	5,9
Landarbejdere	Mænd	13,2	4,8	14,0	10,1
Malersvende	Mænd	14,1	9,6	6,7	8,8

Disse Tal tyder saaledes ikke paa, at det fortrinsvis er Personer, hvis Arbejdsevne (eller -vilje) ligger under Gennemsnittet, der udgør Tilgangen til Arbejdsløshedskasserne.

Ser man bort fra Specialundersøgelserne og prøver at samle Svaret paa Hovedspørgsmaalet om Arbejdsløshedens Karakter og Omfang, forekommer det mig, at den med Alderen stigende Ledighed og den med Alderen fundne Forskydning i Fordeling efter tabte Arbejdsdage i ugunstig Retning, bliver den Generalnævner, hvori de mange Bestanddele bedst lader sig sammenfatte, i alt Fald naar man ogsaa tager de overenskomstsmæssige Vilkaar for Beskæftigelse i Be-

tragtning. Hvad man end vil mene om disse, undgaar de ikke at skærpe Kvalitetskravene til den enkelte og derved at forstærke i Stedet for at udjævne Virkningen af den med voksende Alder naturligt fremadskridende Afstandsforøgelse mellem de Forhold (Teknik, Tempo og de øvrige Arbejdsvilkaar), hvorunder Indtrædelsen i Erhvervslivet (Uddannelsen) i sin Tid er foregaaet, og hvorunder Deltagelsen i Arbejdet i Dag foregaaer.

I hvilket Omfang Raadets enkelte Medlemmer vil være enig heri, er mig ikke bekendt; kun at i alt Fald nogle ikke er det. Imidlertid finder man Udtryk for en tilsvarende Betragtningssmaade hos mange. Jeg skal i denne Forbindelse indskrænke mig til at henvise til den af Myrdal for ikke længe siden udgivne og meget omtalte »Kris i befolkningsfrågan«, i hvilken ogsaa fremhæves Nødvendigheden af og Midlerne til at afbøde den ledighedsskabende Tendens, som de Former, hvortil Produktionen mere og mere hengiver sig, synes at indeholde, og som netop hænges sammen med det her omtalte.

Men herover maa det heller ikke glemmes, at naar det, Problemet drejer sig om, er at faa Produktionslivet omorganiseret med større, helst fuldstændig Beskæftigelse for Øje, kan en Undersøgelse af Arbejderklassens Forhold alene ikke ventes at give et afgørende Bidrag. Ligeegyldigt paa hvilken Maade, man tænker sig Beskæftigelsesvilkaarene ordnet, staar ogsaa Spørgsmaalet om Formerne for Kapitalens Tilvejebringelse og Fordeling paa Produktionslivets forskellige Felter tilbage at arrangere. Paa begge Felter maa Nationaløkonomien faa betydelige Opgaver; men som Hr. Myrdal i en anden af sine Bøger har søgt at vise, vilde det være urimeligt, om den alene skulde overlades hele Sagen.

JERNET FØR OG NU

Gaar man 200 Aar tilbage i Tiden, ser man, at Jernets Anvendelse i Maskiner var yderst lille, og det er da ogsaa først gennem det sidste Aarhundrede, at Jernet har slaaget igennem og fortrængt Træ, Kobber og Tin overalt paa Marken, i Haven og i Køkkenet. Men skal man tilbage til den Tid, da Jernet kun spillede en underordnet Rolle som Materiale for Vaaben, maa man regne med 2000 Aar.

I mange Lande var der inden Jernet kom i Brug til Vaaben en lang Periode den saakaldte Bronzealder, hvor Kobber blandet med Tin indtog en ledende Stilling, men man tager Fejl, hvis man mener, at Jernet ikke var kendt i Bronzetiden som forøvrigt ikke var samtidig for alle Folkelag. I Ægypten fandt en engelsk Forsker i 1837 ved Sprængning af en Stenblok i Keops Pyramide et Stykke Jern, antagelig et Brydstykke af et Værktøj, og efter dets Beliggenhed i Pyramiden maa det antages, at det stammer fra Pyramidens Opførelse. Jernstykket, som nu findes paa Britisk Museum i London, maa i saa Fald være 5000 Aar gammelt. I endnu ældre Grave har man fundet Redskaber, som beviser Jernets Anvendelse paa endnu tidligere Tidspunkter.

Til at udsmelte Jernet af Jernmalmen kræves kun den forholdsvis lave Temperatur af 700 Grader, hvorimod der til Kobberudsmeltning kræves 1000—1100 Grader, og dette gør det sandsynligt, at Jernet har været kendt før Kobberet, paa Steder hvor Jernet ikke fandtes i fri Tilstand. Den almindelige Mening er, at Jernet har været kendt før Bronzen. Vil man spørge om Grunden til, at Fund af Jernredskaber fra Oldtiden er saa yderst sjældne, kan det kun besvares med, at det skyldes, at Jernet rustet op. Ofte er der fundet Guldsmykker fra et Sværd eller en Hjelme, medens der af Sværdet eller Hjelmen kun er fundet nogle Rustaflejringer.

Det antages endog, at Jernet i de ældste Tider kun blev brugt i enkelte Tilfælde, hvor man vanskeligt kunde klare sig med Kobber, og derfor var Jernredskaberne sjældne. At Kobber blev foretrukket fremfor Jernet beror ogsaa den Omstændighed, at der kræves Opvarmning af Jernet for at forme det, og at det bløde Kobber i stor Udstrækning kan behandles i kold Tilstand, ligesom det med en passende Til sætning kan støbes til den ønskede Form. En alvorlig Hindring for Jernets Udbredelse var Vanskeligheden ved eller rettere sagt Umuligheden af at fremstille Jern, som havde samme Egenskaber. Om man fik blødere eller hårdere Jern, rent, brugbart Jern eller slaggeholdigt, ubrugeligt Jern beroede oftest paa en Tilfældighed. Forskelligheder i Malmen og Stofferne, den var blandet med, saavel som den Maade, hvorpaa Udsmeltingen forløb, havde stor Betydning for Jernets Brugsverdi. Først efter at man havde lært at fremstille hårdeligt Jern og fundet Metoder til at give det en passende Hærdning, brød Jernet igennem og fortrængte Bronzen.

De omtalte Jernstykker, som er fundne i Ægypten, er efter al Sandsynlighed ikke fremstillet i Ægypten, men i sydligere Egne, i Kordofans rige Jerndistrikter. Der er Jernudvindingen foregaaet paa primitiv Maade saa nær op til vore Dage, at der haves paa lidelige Beskrivelser derfra. Man brugte, som man ogsaa har brugt her i Danmark, et Hul i Jorden som Smelteovn og fyldte denne med en Blanding af Jernmalm og Trækul, der antændtes og forbrændte ved en høj Temperatur under stærk Lufttilførsel ved Hjælp af en Blæsebælg af Dyrehud for at faa tilstrækkelig Varme til at smelte Malmen.

Til at begynde med har man nogle Steder klaret sig uden Blæsebælg og faaet den fornødne Træk af Vinden. Det vides at Vindovne med naturlig Lufttilførsel i ældre Tider er anvendt mange Steder, bl. a. paa Bretagnes Kyster, hvor de anbragtes paa Klippesiden, vendende mod den hyppigste Vindretning. I Tyskland har der paa visse Steder været Vindovne paa begge Sider en Bjergryg, og man brugte da de Ovne, som efter Aarstiden laa bedst for Vinden.

Afrikas Naturfolk har bragt Jernudsmeltningen saa vidt, at de har brugt overdækkede Smeltegruber med Luftpumper af udhulede Træstammer. Men i Indien var man i Oldtiden naaet betydeligt længere. Der er fundet Staal, som menes at stamme fra Moses Tid, og i Delhi findes et Vidnesbyrd om Indernes høje Standpunkt i Jerntilvirkning; her tænkes paa den berømte Jernsøjle fra omkring Aar 300 e. Kr.

Den er 16 m lang og 1 m tyk, saa dens Fremstilling endnu i forrige Aarhundrede maatte anses for imponerende. I den græske og romerske Oldtid var det indiske Staal meget berømt, sandsynligvis i særlig Grad for dets Brugbarhed til Vaaben. Naar man læser gamle Beretninger, f. Eks. om Uffe hin Spages Sværd, at nogle af dem var saa skøre, at de knækkede ved at svinges i Luften, eller naar romerske Beretninger siger, at Cimbrernes Sværd var saa bløde, at Cimbrerne efter et Hug mod en romersk Hjelme maatte gaa ud og rette Sværdet ved at træde paa det, saa forstaar man, hvor vanskeligt det den Gang var at give Jernet de ønskede Egenskaber.

Med Udviklingen blev Smelteovnene større og større, og man indførte Højovnsdrift, som aabnede Mulighed for Storproduktion af Jern, men det blev ikke til ret meget, saalænge man var henvist til at bruge Trækul til Smeltningen. Det var besværligt og fordrede Træfældning og Trækulsbrænding, og efterhaanden som Skovene blev ryddet blev Trækul meget dyre. Dette var særligt mærkbart i England, hvor Jernproduktionen i Trækultiden kun beløb sig til 18—20 000 t, og dog gik det saa haardt ud over Skovene, at Jernsmeltningen mange Steder maatte opgives.

Der blev gjort mange Forsøg paa at erstatte Trækul med Stenkul, og i Begyndelsen af det 17. Aarhundrede blev der udtaget Patenter paa Jernsmeltning ved Hjælp af Stenkul. Men Jernet blev ikke godt; Stenkullenes Indhold af skadelige Bestanddele, særligt Svovl, hindrede Anvendelsen, og det antages, at man har prøvet at gøre Stenkul bedre egnet ved at behandle dem paa samme Maade, som naar Træ omdannes til Trækul. De nærmere Omstændigheder derved kender man ikke, man ved blot, at en Englænder langt senere fik Patent paa at brænde Koks og anvende Koks til Jernsmeltning. Til at begynde med gik det smaat, men Metoden forbedredes, og da Watts Dampmaskine begyndte at revolutionere Fabriksanlæg, og Jernbane- og Brobyggeri tog Fart, kom der stor Tilvækst i Jernsmeltningen.

England blev det førende Land med sine Rigdomme af Jernmalm og Stenkul. Tyskland havde i hvert Fald lige saa store naturlige Rigdomme, men grundet paa politiske Forhold, særligt indbyrdes Rivalisering mellem de mange smaa Stater, kom det langt bag efter England. Et godt Eksempel derom giver Anlægget af det nu saa kendte og omfattende Jernværk *Gutehoffnungshütte*, som i sin første Skikkelse blev anlagt omtrent, hvor der den Gang stødte tre smaa Stater op mod hinanden. Det var Meningen, at Jernmalm fra disse tre Stater skulde blandes og udgøre en særlig brugbar Jernmalm til Værkets Behandling, men en af Staterne forbød Malmudførsel til en anden, og en anden Stat forbød, at Vandet fra en Flod, som løb gennem dens Omraade, blev brugt, og saaledes fremdeles, saa Resultatet blev, at der blev anlagt tre smaa Jernværker, som hver for sig kæmpede drabeligt for at klare sig, indtil de i 1810 blev samlet i et Værk. Men det varede dog mange Aar, inden Tyskland slog igennem som jernproducerende Land; man ved saaledes, at der paa et stort Jern-

værk i Tysklands rigeste Kulegne i Midten af forrige Aarhundrede brugtes Trækul til Jernsmeltning.

Naar man nu til Dags kører gennem Westfalens Kul- og Jerndistrikter, ser man de store Højovnsværker og imponeres over de store Dimensioner, som er kendetegnende overalt. Højovne, Generatorer, Transportstilladser, Skorstene o. s. v. En moderne Højovn bygges nu indtil 40 m høj. Hvert Højovnsanlæg har sin egen storstilede Rangerbanegaard til de vældige Transporter, Anlægget kræver. En Højovn anvender op til 2000 t (200 Vgl.) Malm, Koks og Tilslag i Døgnnet. Den bestaar af to kegleformede Dele, hvoraf den øverste kaldes Skakten, den underste Rasten. Under dette findes to cylindriske Rum, som deles i to Dele: Stellet og Herden. Skakten er udmuret med ildfaste Sten paa 1 m i Tykkelse og har foroven en Aabning som kaldes Gikten. Gennem denne Aabning nedstyrttes Jernmalm, Koks og Tilslag, og under Forbrændingen udvikles en brændbar Gas: Giktgassen, som man tidligere blev kvit ved ganske simpelt at lade den brænde, saa Ovnen foroven afsluttedes af et mægtigt Festblus. Men nu tages Gassen i praktisk Brug, idet man bruger en Del til Forvarmning af Forbrændingsluften samt til at drive Luft- og Kølevandspumper, hvortil der kræves en stor Kraftydelse, og Resten bruges som Koge- og Belysningsgas. Til Forbrændingen i en moderne Højovn indblæses dagligt over 1 000 000 m³ forvarmet Luft og Afkøling af Ovnens Midterparti kræver ca. 5000 m³ Vand.

Som allerede nævnt kan Stenkul ikke bruges som Brændsel, da de er for svovlholdige. Kullene omdannes derfor først til Koks i mægtige Koksovne, hvoraf der findes mange paa et større Jernværk. Dorman Longs Værker i England, som leverer Staalet til Storstrømsbroen, har 500 Ovne, der dagligt leverer 300 t Koks. I Ovnene ophedes Kullene til 800—1000 Grader uden Adgang for Luften, og Kullene omdannes til Koks. Under denne Proces udskilles værdifulde Produkter, og Resultatet fra Forbrændingen af 1 t Kul bliver omtrent 750 kg Koks, 30 kg Tjære, 10 kg Ammoniak, 10 kg Benzol og 30 m³ Gas. Af Gassen bruges ca. $\frac{2}{3}$ til at holde Ovnene i Gang, og Resten anvendes som almindelig Gasværks-gas.

Af stor Betydning i Højovnsdriftens Økonomi er Forvarmning af Forbrændingsluften. Dette sker i saakaldte Generatorer, som i Almindelighed bestaar af en op til 40 m høj Jerncyliner. Dens Vægge er foret med et tykt ildfast Murværk, og dens Indre er af ildfast Murværk tildannet som et Forbrændingsrum, og et stort Antal lodrette Kanaler, som ender i et Skorstensaftræk. Til Forvarmning anvendes Giktgassen, der ledes ind og antændes. Efter to Timers Forløb har den brændende Gas ophedet Murværket til ca. 900 Grader, hvorefter Ophedningen standses, og Forbrændingsluften til Højovnen ledes gennem hele Kanalsystemet og optager Varmen. Til hver Højovn hører tre eller fire Generatorer, saa der til Stadighed haves den fornødne forvarmede Forbrændingsluft.

F. Spøer.

SPIONER PAA ARBEJDSPLADSEN

Efter en af I. T. F.s Publikationer bringer vi følgende interessante Notits, der i Virkeligheden taler for sig selv, og som skulde bringe alle Arbejdere til at forstaa, at Uenighed og Splittelsestendenser alene kommer Modstanderne til gode.

»Et i Berlin oprettet Kontor har siden 1927 stillet Spioner til Arbejdsgivernes Raadighed, saaledes at der kunde spioneres blandt Personalet. Det nazistiske Diktators hemmelige Politi overtog i 1933 denne Spionage gennem »Institutet for Industribeskyttelse«, og dette Institut tilbyder nu Arbejdsgivere i Udlandet dets Assistance til *aktiv Kamp mod Fagforeningerne*.

»Tysk Industribeskyttelses Oplysningskontor«, Berlin S. W. 68, Kochstrasse 54, har tilstillet Fabrikejere og Direktører en strengt fortrolig Skrivelse, hvori de tilbyder Institutets Assistance og henviser til 18 Aars praktisk Erfaring i Kampen mod Fagforeningerne. Det hedder f. Eks. saaledes i Skrivelsen:

»Ogsaa Dem vil vi give Muligheder for at rense Deres Virksomhed for økonomiske Skadedyr, uden at man kommer til at mærke noget. Ved en ikke paafaldende Rensningsaktion kan man derved desorganisere Personalet.«

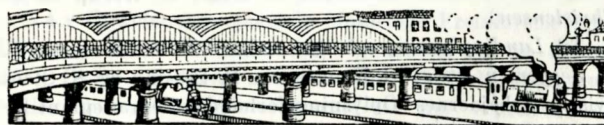
Paa ægte forretningsmæssig Vis er denne fortrolige Skrivelse ledsaget af Takkeskrivelser fra forskellige Industrier. Vi anfører følgende:

»De af Dem givne Oplysninger har givet Firmaet værdifulde Anvisninger paa Udrensninger blandt Personalet, saa det har været muligt at afskedige en hel Del venstreradikale Arbejdere.«

I en anden Skrivelse hedder det:

»Det lykkedes Deres Tillidsmand, som arbejdede hos os, at orientere sig udmærket med Hensyn til de virkelige Forhold, og uden at han paa noget som helst Punkt blottede sig selv. Paa Grund af den politiske Omvæltning har vi ikke længere Brug for Deres Tjenester; men vi ønsker at sige, at Deres Organisations tilforladelige Arbejde har bevist den nationale Højnelse store Tjenester. Vi haaber derfor, at de Personer, De har gjort Brug af, i disse svære Tider fortsat maa kunne finde Beskæftigelse, som gør det muligt for dem at stille deres Indsigt til Raadighed for vor fælles Sag.«

I. T. F.





**STATSBANEFUNKTIONÆRERNES
LAANEFORENING**

Opmærksomheden henledes paa, at Lokomotivfører L. C. Christensen, Vigerslev Allé 64, 4. S., Valby (Tlf. Valby 1179 v) er valgt til vor Organisations Repræsentant i Statsbanefunktionærernes Laaneforening.

**HOVEDBESTYRELSESMØDE
DEN 4. OG 5. JUNI 1935**

Alle til Stede.

Formanden bød den nyvalgte Hovedbestyrelse Velkommen og udtalte Haabet om, at hvert enkelt Medlem mødte med Viljen til ærligt Samarbejde i de fælles Maal, saa Arbejdet i den kommende Periode kunde præges af Samdrægtighed og Enighed uden Hensyn til Enkeltpersoner, Kategoriinteresser eller lokale Forhold.

Punkt 1: Hovedbestyrelsens Konstituering.

Til Næstformand valgtes L. M. Schmidt.

Til Sekretær valgtes E. Kuhn.

Til Ekspeditør for D. L. T. valgtes K. Svendsen.

Punkt 2: Valg af Medlemmer til de faste Udvalg.

Til Forretningsudvalget valgtes Soph. Jensen, H. Nedergaard Pedersen, P. Jensen, A. Skødt og L. M. Schmidt.

Til Lønudvalg valgtes Soph. Jensen, H. Nedergaard Pedersen, P. Jensen og A. Skødt.

P. Jensen deltager almindeligvis kun i Forretningsudvalgets og Lønudvalgets Møder, naar der foreligger Sager af Interesse for Motorførerkredsen.

Til Bladudvalg valgtes V. Johansen og J. P. Platz samt Soph. Jensen, E. Kuhn og K. Svendsen i deres Egenskab af Redaktører henholdsvis Ekspeditør.

Til Tjenestetidsudvalg valgtes Soph. Jensen, H. Nedergaard Pedersen, Johs. Hansen, P. Jensen, A. Skødt og C. A. Thomsen.

Til kritisk Revisionsudvalg valgtes V. Johansen og C. A. Jespersen.

Til Velfærdsudvalg valgtes Soph. Jensen, Johs. Hansen og K. Svendsen.

Til Foredrags- og Besøgsudvalg valgtes Soph. Jensen, H. Nedergaard Pedersen og A. Skødt.

Til Ferie- og Rekreationshjemsudvalg valgtes L. M. Schmidt (valgt af Kongressen G. O. F. Lund og C. Th. Pedersen).

Til Marketenderiets Repræsentantskab valgtes L. M. Schmidt, L. C. Christensen og K. Svendsen.

Til Marketenderiets Driftsudvalg valgtes L. M. Schmidt.

Til Marketenderiets Kontroludvalg valgtes L. M. Schmidt.

Til Hjælpefonden valgtes L. M. Schmidt og P. Jensen (valgt af Generalforsamlingen S. Boye, N. Horup og C. Christensen).

Til Landsoplysningsudvalget valgtes V. Johansen og C. A. Jespersen (valgt af Kongressen P. Sessing og S. Stenkvist). Arbejdernes Oplysningsforbunds Repræsentant er endnu ikke udpeget.

Punkt 3: Valg af Repræsentanter til forskellige Sæmmenslutninger.

Til Fællesudvalget mellem Dansk Lokomotivmands Forening og Dansk Lokomotivmands Forbund (Privatbane-lokomotivpersonalet) valgtes Soph. Jensen, H. Nedergaard Pedersen, P. Jensen og A. Skødt.

Til Nordisk Lokomotivmands Forbunds Sekretariat valgtes Soph. Jensen, L. M. Schmidt og K. Svendsen.

Til Statsfunktionærernes Laaneforening valgtes L. C. Christensen.

Til Centralorganisation I valgtes Soph. Jensen, E. Kuhn, H. Nedergaard Pedersen, P. Jensen, A. Skødt og C. A. Jespersen.

Til Uheldsforsikringsforeningen valgtes Soph. Jensen, E. Kuhn og A. Skødt.

Punkt 4: Meddelelser fra Formanden.

I Hammer-Sagen, der som bekendt drejer sig om, hvorvidt Generaldirektoratet har overtraadt Tjenestemandslovens §§ 17 og 18 (Retsordningen) har Generaldirektoratets Sagfører givet et Indlæg, hvori han ved Opgørelse af Længden af Lokomotivpersonalets gennemsnitlige Tjeneste har søgt at bevise, at den Utilfredshed, Hammers Artikel gav Udtryk for, var uberettiget. Fra vor Side er der i den Anledning opstillet forskellige Ture, som viser, at der ofte forekommer endda meget lange Tjenester. Dette er dog formentlig uden Betydning med Hensyn til, om Tjenestemandslovens Retsordning skal overholdes eller ej.

Det til Undersøgelse af Normativerne nedsatte Udvalg paabegynder sit Arbejde den 7. Juni.

I den af Finansministeren nedsatte Kommission til Undersøgelser med Hensyn til Ophævelse af Tjenestetidsnormerne B og C, til hvilken Kommission vor Organisations Forslag til Ændringer i Tjenestetidsreglerne er blevet henvist, har nedsat en Række Arbejdsudvalg, som skal behandle Spørgsmaalet for de enkelte Styrelsesgrene.

Der er tilsendt Generaldirektoratet Forslag til Overenskomst vedrørende Driften af Marketenderiet i Fredericia. Sagen er endnu ikke endelig i Orden.

Formandens Meddelelser toges til Efterretning.

Punkt 5: Meddelelser fra Hovedkassereren.

Hovedkassereren fremlagde en Regnskabsoversigt pr. 31. Marts 1935. Balancen var 647 765,98 Kr., hvilket er en Fremgang paa 3 430,96 Kr. for 1. Kvartals Vedkommende.

Til at underskrive paa de Fuldmagter, som i Henhold til Lovene udkræves for i Banker og Sparekasser at hæve af Organisationens baandlagte Midler, valgtes Soph. Jensen, H. Nedergaard Pedersen og A. Skødt.

Regnskabsoversigten toges til Efterretning.

Punkt 6: Behandling af foreliggende Sager.

Det vedtoges at efterkomme en af »Danske Jernbaners Afholdsselskab« modtagen Indbydelse til Aarsmøde i Randers den 22. og 23. Juni. J. P. Platz valgtes som vor Repræsentant.

Soph. Jensen valgtes til at repræsentere vor Organisation paa Norsk Lokomotivmandsforbunds Aarsmøde i Oslo den 14. og 15. Juni.

Som Repræsentanter til Dansk Smede- og Maskinearbejderforbunds Kongres i København den 2. Juli og følgende Dage valgtes Johs. Hansen og C. A. Jespersen.

Det vedtoges i Lighed med tidligere Aar at delegere 2 Mand til Deltagelse i det af »Dansk Forening for social Oplysning« arrangerede Møde paa Hindsgavl 13.—18. August. Som vore Repræsentanter valgtes *E. Kuhn* og *K. Svendsen* med *V. Johansen* som Stedfortræder.

»Nordisk Jernbanemands Union« afholder Repræsentantskabsmøde i Odense den 29. og 30. Juni. Som Repræsentant valgtes *L. M. Schmidt*, hvorhos det vedtoges, at *E. Kuhn* ogsaa skal deltage i Mødet (Soph. Jensen er Medlem af N. J. U.s Sekretariat).

I. T. F. meddeler, at den ordinære Kongres, som i Henhold til tidligere Kongresbeslutning skulde have været afholdt i Spanien, paa Grund af Forholdene dér er bleven udskudt, hvorefter Generalraadet har fastsat den til Dagen 18.—24. August. Som Mødested er udpeget København. Under Hensyn til, at Kongressen saaledes ikke vil medføre Rejseudgifter, samt for at give et større Antal af Hovedbestyrelsens Medlemmer et lille Indblik i de internationale Organisationsforhold, vedtoges det at deltage i bemeldte Kongres med en Repræsentation paa 6 Mand. Hertil valgtes *Soph. Jensen*, *E. Kuhn*, *H. Nedergaard Pedersen*, *P. Jensen*, *A. Skødt* og *C. A. Thomsen* med *V. Johansen* som 1. og *L. C. Christensen* som 2. Stedfortræder.

Under Hensyn til, at Motorførerkredsen ikke har Driftskapital, vedtoges det at bevilge Kredsen et Laan paa 300 Kr. til Administrationsudgifter.

Paa Grund af Pladsmangel bliver det nødvendigt at udvide Arkivforholdene. Bevilling dertil tiltraadtes uden Afstemning.

Punkt 7: Behandling af Sager fra Kongressen.
Henvistes til Forretningsudvalget.

Punkt 8: Behandling af Sager fra Kredsene.
Lokomotivførerkredsen: Intet.

Motorførerkredsen forelagde en Sag vedrørende Østerport og Helgoland Depoter, hvor der dels uden Opslag var sket Forflyttelse fra Kk. til Hlg., hvilket kun kunde lade sig gøre, dersom de to Depoter regnedes som eet, og hvor Distriktet dels har besat en af Turene uden Turvalg. Henvistes til Formandens og Sekretærens Behandling.

Lokomotivfyrbødkredsen forelagde en Sag vedrørende Sporvognspenge Enghavevej—Østerport, i hvilken Sag Distriktet har meddelt, at der ikke kan betales Sporvognspenge til Damplokomotivpersonale paa Gb.

Henvistes til Formandens og Sekretærens Behandling.

Punkt 9: Eventuelt.

H. Nedergaard Pedersen omtalte nogle Lokomotivføreres Udstationering fra Gb. til Korsør og den Tjeneste, de paagældende dér havde Krav paa.

Formanden redegjorde for den paagældende Sag. Paa Grund af Udvidelser blev der i Korsør Plads for 3 Lokomotivførere mere i Liniaturene; det er derfor naturligt, at der paa normal Vis sker Oprykning fra Reserven til Liniaturen og fra Rangerturen til Reserven, saaledes at de ledige Pladser, altsaa dem som normalt besættes ved Forflyttelse eller Forfremmelse, bliver i Rangerturen. Som Følge deraf skal et tilsvarende Antal af de fra Gb. til Kø. udstationerede anvendes i Rangerturene. Forholdene er bragt i Orden. *E. K.*

LOKOMOTIVFØRERNES KREDSBESTYRELSESMØDE DEN 4. JUNI 1935

Alle tilstede.

Bestyrelsen konstituerede sig saaledes:

Næstformand: *Johs. Hansen*, Ar.

Sekretær: *L. C. Christensen*, Gb.

Punkt 2: Meddelelser fra Kredsformanden.

Den afgaaede Formand meddelte, at alle Sager fra den foregaaende Periode var færdigbehandlede.

Punkt 3: Meddelelser fra Kredskassereren.

Kredskassereren forelagde en Oversigt over Regnskab pr. 28. Maj 1935. Dette udviste en Indtægt paa 12 733 Kr. 75 Øre og en Udgift paa 10 578 Kr. 52 Øre. Kassebeholdningen var 2 155 Kr. 23 Øre.

Det vedtoges at yde Repræsentanterne i Signalkommissionen 5 Kr. pr. Møde inden for 4 km Grænsen.

L. C. Christensen.

MOTORFØRERNES KREDSBESTYRELSESMØDE DEN 6. JUNI 1935

Møde var: Den afgaaede Kredsformand *H. P. Christensen*, samt den nye Kredsbestyrelse: *P. Jensen*, Kr. *Pedersen* og *O. Berrig*.

Kredsformanden bød velkommen og udtalte Ønsket om, at Arbejdet i Fremtiden maatte kunne udføres i Enighed og Forstaaelse om at finde de rette Veje frem mod bedre Vilkaar for Motorførerne. Et særligt velkommen til den afgaaede Kredsformand og Tak for det energiske Arbejde for vore Interesser.

H. P. Christensen takkede for Modtagelsen. Havde Indtrykket af, at den nye Kredsbestyrelse vilde arbejde videre i samme Aand og Retning, som hidtil var fulgt. Vilde stedse være villig til med Raad og Arbejde at støtte Motorførerne.

Dagsorden:

1. Forhandlingsbogen.
2. Valg af Næstformand og Sekretær.
3. Foreliggende Sager.
4. Aflevering af Regnskab og Kassebeholdning.
5. Eventuelt.

Punkt 1.

Protokollen oplæstes og godkendtes.

Punkt 2.

Til Næstformand og Sekretær valgtes *O. Berrig*, Odense.

Punkt 3.

Kredsformanden omtalte Afsløringsforholdene paa Østerbro. Havde haft en Forhandling med Maskinbestyreren, der havde lovet at lade 2 Mand uddanne til Afsløsning af Motorførere II i Lyntogsturen.

En Tursag, der omfattede Maskindepoterne Østerbro og Helgoland, var behandlet og videresendt Hovedbestyrelsen.

»A.« Cirkulæret angaaende Motortogs Fremførelse som Damptog var tilstillet Tønder, og mente nu, at Sagen gik i Orden. Meddelte nærmere om Udvalgsbesættelserne i Hovedbestyrelsen. Motorførerne var her repræsenteret som hidtil med Tilføjelse af Foredragsudvalget.

Punkt 4.

Regnskabet overleveredes Kredskassereren efter en Gennemgang af Tal og Bilag.

Punkt 5.

Forskellige Spørgsmaal om Anciennitet, Trinbrædtsignaler og Velfærdsforanstaltninger drøftedes.

O. B.

**LOKOMOTIVFYRBØDERNES
KREDSBESTYRELSESMØDE DEN 4. JUNI 1935**

Alle til Stede.

Punkt 1: Kredsbestyrelsens Konstituering.

- a) Til Næstformand valgtes K. Svendsen.
- b) Til Sekretær valgtes J. P. Platz.

Punkt 2: Meddelelser fra Kredsformanden.

Kredsformanden meddelte, at han efter en hurtig Gennemgang af de modtagne Sager vilde lade disse cirkulere blandt Kredsbestyrelsens Medlemmer, saa de kunde blive kendt hermed, hvorefter en grundig Behandling paa næstfølgende Kredsbestyrelsesmøde kunde foregaa forholdsvis hurtigt.

Punkt 3: Meddelelser fra Kredskassereren.

Kredskassereren fremlagde en Regnskabsoversigt for 1. Kvartal 1935 og knyttede hertil forskellige redegørende Bemærkninger. Toges til Efterretning.

*Punkt 4: Behandling af Sager henvist fra
Kredsgeneralforsamlingen.*

En nærmere Behandling udsattes til næste Kredsbestyrelsesmøde.

Punkt 5: Eventuelt.

Der førtes nogen Diskussion om de fremtidige Retningslinier i Kredsens Arbejde.

J. P. P.



Statsbanepersonalets Sygekasse meddelelser.

Jernbanelæge Vald. Petersen, 5 C Lægedistrikt er bortrejst i Juni Maaned, hans Praksis varetages i nævnte Tidsrum af Læge Wassmann, Nørrebrogade 160.

Konsultationstid: Kl. 12--14, Onsdag tillige Kl. 18--19.

Det danske Flag vejer fra det højeste Punkt paa Verdensudstillingen i Bruxelles.

Den danske Restaurant paa Udstillingen i Bruxelles »Restaurant Brasserie Tuborg« ligger paa det højeste Punkt paa Verdensudstillingen; paa Toppen af Taget er der en stor Neon Lysreklame og øverst det danske Flag, der vil kunne ses over hele Terrænet.

Pavillonen har en udmærket Plads paa Udstillingen, idet den ligger lige op til Forlystelsescentret og til det

kolossale Stadion, der kan rumme 100 000 Mennesker. Foran ligger en stor Rosenhave.

Det kendte Hotel »Albert Ier« i Bruxelles forestaar Ledelsen med delvis dansk Personale, da det meste af, hvad der serveres, er danske Specialiteter: dansk Smørbrød, dansk Bagværk og Tuborg Øl.

Tuborg Pavillonen er bygget af den kendte belgiske Arkitekt M. Blomme, der ogsaa har bygget »Palais des Sciences«, der ligger ved Siden af. Det er et teknisk Laboratorium, og det er beregnet at skulle blive staaende efter Udstillingens Lukning.

Der er Plads til 600 Mennesker i Restauranten. »Jonals« har til Udsmykning lavet en kæmpemæssig Foto-Montage, 6 X 4 Meter, den største i sin Art. Den forestiller Tuborg og Tuborg Havn set i Fugleperspektiv.

De danske Gæster paa Udstillingen vil hver Dag kunne høre den danske Radioavis, idet der er installeret Radio i Tuborg-Pavillonen.

Pavillonen blev indviet samtidig med, at den danske Afdeling paa Udstillingen blev forevist, idet Generalkommissær Helge Wamberg inviterede den internationale Presse til Frokost i den danske Restaurant.



Billedet ovenfor er en Gengivelse af den Ekstraetikette, som Tuborg, saa længe Udstillingen i Bruxelles varer, sætter paa alt det Øl, der sælges som Skibsproviant til Rutebaadene til Udlandet.

Hurtigere Tog ogsaa i Australien.

Ogsaa i Australien er man i Færd med at forøge Trafikhastigheden. Der har fundet Forsøg Sted for at undersøge Muligheden af en hurtigere Afvikling af Passagertrafikken, hvorved Rejsetiden mellem Bairnsdale og Melbourne vilde blive forkortet. Forsøgene skal have haft et gunstigt Resultat. Det australske Jernbaneforbund bemærker hertil, at man ikke maa glemme, at Forholdene ved Forsøgene er helt anderledes end i det daglige Liv. En Forøgelse af Trafikhastigheden er nødvendig, men maa ikke ske paa Personalets Bekostning. I. T. F.

Elektrificeringen af Linien Bryssel—Antwerpen.

Samtidigt med Jubilæumsfestlighederne i Anledning af det første belgiske Jernbaneselskabs 100 Aars Bestaaen, har man den 5. Maj d. A. indviet den elektrificerede Linie Bryssel—Antwerpen. Arbejdet blev paabegyndt i 1933. Afstanden er ca. 45 km, og Banen er dobbeltsporet. Under Elektrificeringen har man erstattet 23 Jernbaneovergange med Viadukter, Tunneller eller Broer. Det nye Vognmateriale bestaar af 12 Tog, sammensat af 4 Vogne. Togene opvarmes automatisk. Hver Togstamme bestaar af 2 Motorvogne (en i hver Ende) og to Bivogne. Togene er forsynet med »Multipelstyring«, og Motorerne udvikler 250 HK. Hvert Tog har Plads til 116 2. Klasser og 243 3. Klassen Rejsende. Det vejer fuldt belastet 250 Tons. De er bygget af Staal og forsynet med automatisk Kobling (Henricot), medens Hjulagregaterne hviler paa SKF Kuglelejre. Togene udvikler en Hastighed paa 90 km i Timen.

J. T. F.

TAK

Hjertelig Tak til Kolleger og Medansatte for Opmærksomheden ved mit Jubilæum.

P. Sprogø, Lokomotivfører,
Fredericia.



Forsiden af den udsendte Adressefortegnelse rettes paa følgende Maade:

Hovedbestyrelsen:

Formand: Lokomotivfører Soph. Jensen, Ansgarsvej 11, Fredericia. Tlf. Fredericia 1146.
Sekretær: Lokomotivfører E. Kuhn, Kordilgade 3, 1., Kalundborg. Tlf. Kalundborg 693.
Redaktører: Soph. Jensen og E. Kuhn.
Hovedkasserer: Lokomotivfører L. M. Schmidt, Svinget 17, 3., København S. Tlf. Amager 3147 x.
Ekspeditor: K. Svendsen, Istedgade 79, 2., København V. Tlf. Eva 1876.

Lokomotivførererkredsen:

Kredsformand: H. Nedergaard Pedersen, Vesterbrogade 47, 3., København V. Tlf. Vester 6092 x. (Sommer: Lunagervej 11, Hvidovre, Tlf. Hvidovre 63.)
Næstformand og Kredskasserer: Johs. Hansen, Frederiksbjerg Torv 2, 3., Aarhus. Tlf. Aarhus 6338.
Kredsbestyrelsesmedlem: L. M. Schmidt, Svinget 17, 3., København S. Tlf. Amager 3147 x.
Kredsbestyrelsesmedlem: L. C. Christensen, Vigerslev Allé 64, 4., Valby. Tlf. Valby 1179 v.
Kredsbestyrelsesmedlem: V. Johansen, Marselisborg Allé 25, Aarhus.

Motorførererkredsen:

Kredsformand: P. Jensen, Mads Holmsvej 20 B, St., Helsingør.
Kredskasserer: Kr. Pedersen, Østergade 19, St., Næstved.
Kredsbestyrelsesmedlem: O. Berrig, Theisens Allé 1, St., Odense.

Lokomotivfyrboderkredsen:

Kredsformand: A. Skødt, Jyllingevej 22, 3. Vanløse. Tlf. Damsø 2263.
Næstformand og Kredskasserer: K. Svendsen, Istedgade 79, 2., København V. Tlf. Eva 1876.
Kredsbestyrelsesmedlem: C. A. Jespersen, Sjællandsgade 46, 3., Aalborg.
Kredsbestyrelsesmedlem: J. P. Platz, Odinsvej 20, Fredericia.
Kredsbestyrelsesmedlem: C. A. Thomsen, Fredensgade 47, 1., Viborg.



Afsked:

Lokomotivfører P. B. Clausen, Københavns Godsbgd., efter Ans. p. Gr. af Svagelighed med Pension fra 31.—8.—35 (min. Afsk.).
Lokomotivfører A. A. N. Barnstein, Københavns Godsbgd., p. Gr. af Svagelighed med Pension fra 31.—8.—35 (min. Afsk.).

STATSBANERNES REGNSKAB 1934/35

Indtægtsfremgang paa ca. 6 Mill. Kroner.

Indtægten af Personbefordringen var i 1934—35 ca. 53,65 Mill. Kr. eller 4,64 Mill. Kr. højere end i 1933—34. Af Stigningen skyldes ca. 1,4 Mill. Kr. Stigning i Indtægten af Rutebildriften hovedsagelig hidrørende fra ny tilkomne Automobilruter. Stigningen i Indtægten paa Banerne er saaledes ca. 3¼ Mill. Kr. Der har været en betydelig Merindtægt ved den stærkt forøgede Benyttelse af Nærtrafiktogene efter Elektrificeringen. Hertil kommer Merindtægten ved den d. 1. Maj 1934 foretagne Regulering af visse Billetpriser. Ved Sammenligning mellem de nævnte to Aar maa der dog tages Hensyn til, at Aaret 1934—35 er ugunstigt stillet i Forhold til Aaret før derved, at der i 1933—34 faldt Paaske baade i April 1933 og — for første Halvdels Vedkommende — i Marts 1934—35 kun faldt to Paaskedage — Hjemrejsedage — først i Finans-aaret.

Indtægten af Godsbefordringen var i 1934—35 ca. 40,9 Mill. Kr., eller ca. 100 000 Kr. højere end i 1933—34.

DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

Indtægten af Postbefordringen er i Forhold til 1933—34 steget med godt ½ Mill. Kr. og de forskellige Indtægter ligeledes med andre godt ½ Mill. Kr.

De samlede Driftsindtægter i alt 106¼ Mill. Kr. er ca. 5,85 Mill. Kr. større end i Finansaaret 1933—34 og vilde under Forudsætning af lige Vilkaar i Henseende til Paaske antagelig have været mindst 6¼ Mill. Kr. større end Aaret før.

De egentlige Driftsudgifter udgør i Aaret 1934—35 ca. 109,3 Mill. Kr., ca. 3,8 Mill. Kr. mere end i 1933—34. I Stigningen indgaar imidlertid Merudgiften ved Forhøjelsen den 1. April 1934 af Reguleringstillægget til Tjenestemænd og Pensionister med i alt ca. 1 Mill. Kr., Merudgifterne til den forøgede Automobildrift med ca. 1;2 Mill. Kr. samt ekstraordinære Udgifter til Sporreguleringsarbejder (Udretning af Kurver) og til Modernisering af Fællesklassemateriel.

Naar Hensyn tages hertil, svarer de egentlige Driftsudgifter trods en betydelig Stigning i Udgiften til Brændsel m. v. (herunder ogsaa Elektricitet til Nærtrafikken) i alt væsentligt til Udgifterne i 1933—34.

Ses der bort fra Afskrivning og Forrentning, er Driftsresultatet — trods den ugunstige Paavirkning af Personbefordringsindtægten og trods de ekstraordinære Udgifter til Spor og Materiel — over 2 Mill. Kr. bedre end Aaret før.

Afskrivningen er steget med godt ½ Mill. Kr. og Forrentningen med næsten 1 Mill. Kr. Naar Hensyn tages hertil, er der en regnskabsmæssig Bedring i Forhold til Aaret før paa 520 000 Kr. Det bør herved erindres, at Statsbanerne i afvigte Aar har baaret den store Hovedpart af fuld Forrentning af Anlæggene ved Lillebælt, medens de betydelige driftsmæssige Besparelser ved Overfartens Nedlæggelse først giver sig Udtryk i det kommende Aar.

STATSBANERNES DRIFTS-INDTÆGTER OG DRIFTS-UDGIFTER

m. v. i Marts Maaned 1935 samt i Tidsrummet April—Marts 1934/35 og en Sammenligning med Beløbene i de tilsvarende Tidsrum i 1933/34 i runde Summer.

	Marts Maaned		1935	
	1935	1934	Forøgelse	Formindskelse
Personbefordring	3 670 000	4 260 000		590 000
Gods- og Kreaturbefordring	3 740 000	3 550 000	190 000	
Postbefordring	530 000	510 000	20 000	
Andre Indtægter	830 000	610 000	220 000	
Indtægter i alt	8 770 000	8 930 000		160 000
Driftsudgifter	11 520 000	12 140 000		620 000
Afskrivning	620 000	460 000	160 000	
Forrentning	880 000	800 000	80 000	
Udgifter i alt	13 020 000	13 400 000		380 000
Statens Tilskud til Driften	4 250 000	4 470 000		220 000

	April—Marts		1934—35	
	1934—35	1933—34	Forøgelse	Formindskelse
Personbefordring	53 650 000	49 010 000	4 640 000	
Gods- og Kreaturbefordring	40 880 000	40 790 000	90 000	
Postbefordring	6 260 000	5 700 000	560 000	
Andre Indtægter	5 470 000	4 910 000	560 000	
Indtægter i alt	106 260 000	100 410 000	5 850 000	
Driftsudgifter	109 290 000	105 470 000	3 820 000	
Afskrivning	6 210 000	5 680 000	530 000	
Forrentning	10 160 000	9 180 000	980 000	
Udgifter i alt	125 660 000	120 330 000	5 330 000	
Statens Tilskud til Driften	19 400 000	19 920 000		520 000

Nærværende Nummer er afleveret paa Avispostkontoret den 19. Juni 1935.

REDAKTION: *Soph. Jensen* og *E. Kuhn*, førstnævnte ansvarhavende. Reventlowsgade 28, København V.
Telefon Central 7708.
Udgaar 2 Gange mdl. — Abonnementspris: Kr. 6 aarlig
Tegnes paa alle Postkontorer i Skandinavien.

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