

Nº 18

20. September 1936

36. Aargang

## STORSTRØMSBROEN

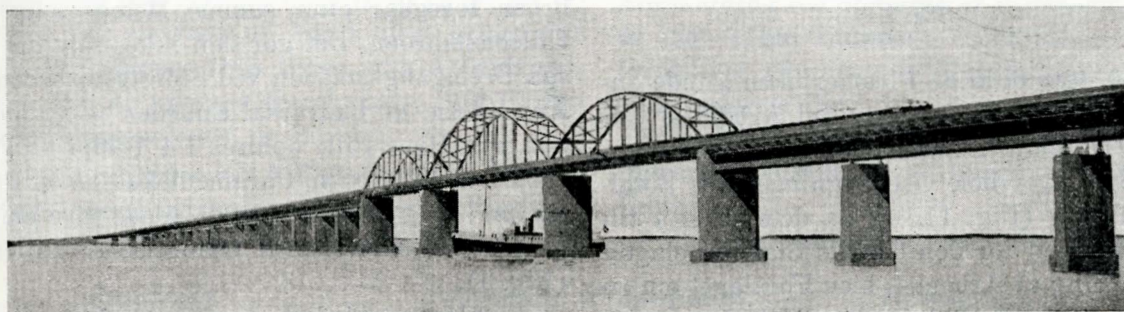


Fig. 1.

Arbejdet paa Statsbanernes andet kæmpe-mæssige Broarbejde, Storstrømsbroen, skrider som bekendt stærkt fremad; Broen ventes taget i Brug i Efteraaret 1937.

Hovedbestyrelsen har derfor foranstaltet en Organisationsudflugt til Masnedø, saa interesserede Medlemmer med Hustruer kunde faa Lejlighed til at bese de mægtige Arbejder paa nærmere Hold og ledsaget af sagkyndiges Forklaringer.

Over 200 Personer deltog i denne Udflugt, som fandt Sted den 10. September, og som var begunstiget af det mest straalende Vejr, man kunde forlange. I Betragtning af, at Masnedø jo ligger saa at sige i den ene Ende af vort Land, og at det kan være vanskeligt at finde Togforbindelser, der kan passe for Medlemmerne i alle vore Afdelinger, maa det siges, at Tilslutningen til Udflugten var enorm.

Selskabet ankom til Masnedø Kl. 11,50, hvor det modtoges af Statsbanernes tilsynsførende paa Stedet, Baneingeniør Munch Petersen, samt

Ingeniør Høyer. Man gik straks om Bord i Dampfærgen »Fyen«, hvor Frokostbordene stod dækket i Salonerne. Efter at Sulten var stillet, holdt Baneingeniør Munch Petersen, alt imens Færgen sejlede ud langs med Broen, et interessant og vel tilrettelagt Foredrag om Broen og Broarbejderne. Der var installeret Højtaleranlæg paa Færgen, og det fungerede udmærket, saa alle Deltagerne kunde høre.

Efter Sejlturen var Deltagerne oppe paa selve Broen, og det maa indrømmes, at man først deroppe faar Indtrykket af, hvor stort et Arbejde, det egentlig er.

Ved Hjælp af adskillelige Modeller demonstrerede Baneingeniøren til Slut Anvendelsen af Enhederne og Fremgangsmaaden ved Funderingsarbejdet.

Storstrømsbroen var fra Statsbanernes Side egentlig tænkt som en Bro af Jernbetonbuer og kun med Staalkonstruktion i de 3 Brobuer over Gennemsejlingsfagene, en Bro, som arkitektonisk set syntes kønnere end den, som er under

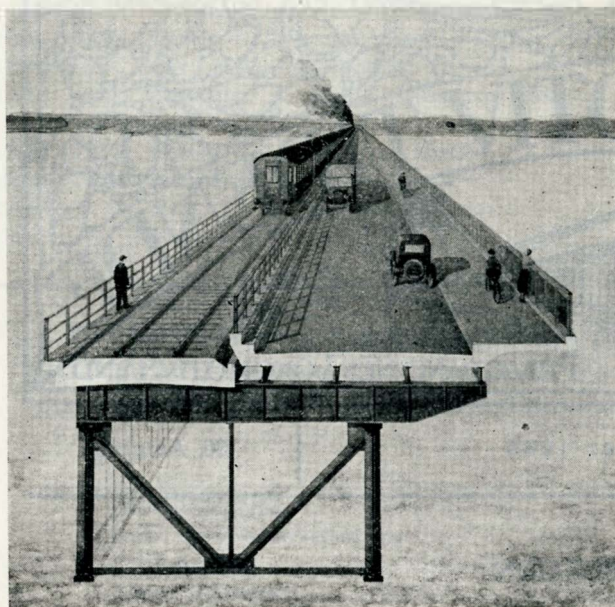


Fig. 2.

Bygning. Men et af de Firmaer, som kunde ønske at komme i Betragtning ved Arbejdets Udførelse, Dorman, Long & Co., foreslog at bygge en Bro, hvor hele Overbygningen var Staal-konstruktion (Fig. 1), og da dette Firma tillige anviste en for den danske Stat fordelagtig Financiering af Arbejdet, blev Forslaget om en Staalbro tiltraadt og Arbejdet tildelt det nævnte Firma, som har givet det danske Ingeniørfirma Christiani & Nielsen alt Funderings- og Betonarbejdet samt Jord- og Betonarbejdet i Under-Entreprise.

Da det maa forudsættes, at saa at sige alle vore Læsere nu har set Lillebæltsbroen, vil vi for at illustrere det nye Broarbejdes Dimensioner give enkelte sammenlignende Oplysninger.

Storstrømsbroen bliver omtrent 4 Gange saa lang som Lillebæltsbroen, nemlig 3210 m, Lillebæltsbroen er 825 m lang, med Landfagene ca. 1150 m. Det bliver ligesom ved Lillebælt en kombineret Jernbane- og Vejbro med et særligt Fortov dog saaledes, at Fortovet bliver fælles for Cyklister og for gaaende, men medens Lillebæltsbroen er dobbeltsporet, vil Storstrømsbroen kun blive enkeltsporet. Storstrømsbroen faar ialt 49 Størpiller, Lillebæltsbroen har 4. Storstrømsbroen bliver paa det højeste Sted — det midterste Gennemsejlingsfag — 26 m over daglig Vande, 25,2 m i de andre Gennemsejlingsfag, Lillebæltsbroens højeste Punkt er 33 m over Vandfladen. Endelig skal vi sammenligningsvis anføre, at ved Lillebæltsbroen staar

Størpillerne paa en Havdybde af 30—32 m, medens den største Dybde ved Storstrømsbroen er 14 m.

Under Hensyn til den nævnte store Havdybde i Lillebælt var Børpillernes Fundamentering og Opførelse for saa vidt det interessanteste ved Arbejdet paa Lillebæltsbroen, og da ganske særligt fordi den dér benyttede Arbejds-metode med Anvendelse af aabne Sænkekasser var en hidtil ukendt Fremgangsmaade (ved lignende Arbejder var der tidligere som oftest benyttet Trykluffundering). De, som paa Rejser har passeret Masnedø, vil have bemærket, at der ogsaa dér anvendes nogle kæmpemæssige Jernbeholdere, der i Formen ikke er ulig de ved Lillebæltsbroen benyttede Sænkekasser, og der rejser sig umiddelbart det Spørgsmaal, om Fundamenteringen m. v. ved Storstrømsbroen foregaar efter samme Metode som ved Lillebæltsbroen. Det gør den ikke, selv om ogsaa Fremgangsmaaden ved Storstrømsbroen — Anvendelse af Universal-Enheder — er noget helt nyt. Hver Pille opføres i 4 Tempi — Fundamentet, Pillefoden, Paramentskassen og Pille-skaftet — og vi skal i det følgende give en lidt nærmere Beskrivelse af Opførelse af Pillerne. (Fig. 3).

Fundamentspladen, som hver Pille hviler paa, er 3—4 m tyk; den er gravet 2,5—4 m ned i Havbunden og er omkranset af en Spunsjærns-væg, der sikrer mod Udskæring af Bunden, idet den gaar 8—12 m ned i Havbunden, alt

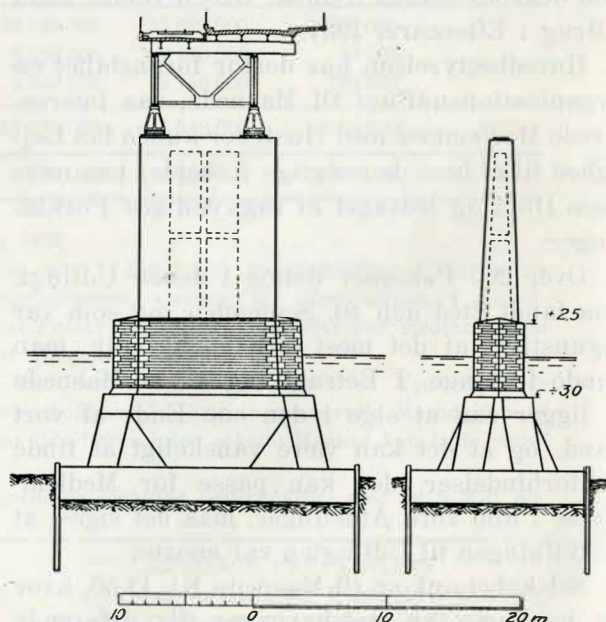


Fig. 3.

efter Bundens Beskaffenhed. Ovenpaa Fundamentspladen støbes Pillefoden, der naar op til 3 m under Vandoverfladen ved daglig Vande. Næste Afsnit af Pillen, »Paramentskassen«, der er 6 m høj, og som altsaa gaar 3 m ned i Vandet og rager 3 m op over Havoverfladen, anbringes saa ovenpaa Pillefoden, og endelig støbes Resten af »Pilleskaffet«. Som Grundlag og Arbejdsbasis for Funderingsarbejdet anvendes som ovenfor nævnt de saakaldte Enheder (dem, som ligner Lillebæltsbroens Sænkekasser). Enhederne, der er bygget af 10 mm Staalplader, er formet som ovale, hule Ringe med en Længde paa ca. 22 m, en Bredde paa ca. 13 m og en Højde paa ca. 12 m. Indvendig er de forsynet med forskellige Tværskillerum, hvorved der dannes Kamre, som helt eller delvis kan fyldes med Vand, saa Enheden kan bringes til at gaa ned paa Bunden eller til at flyde, alt eftersom den er fuld af Vand eller lænset for dette. Enhedernes Dæk tjener som Arbejdsplatform, her er anbragt Kørekraner, Spil til Betonblandingsanlægget m. m.

Der forefindes ialt 4 Enheder, 2 af disse er bygget som »indvendige Enheder« (Fig. 4 a) og 2 som »udvendige Enheder« (Fig. 4 b).

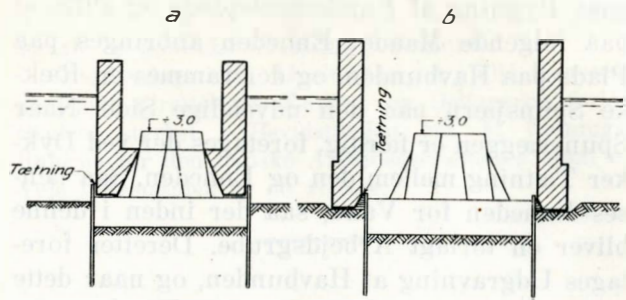


Fig. 4.

Som det ses af Tegningen, er Forskellen rent bygningmæssigt den, at Spunsvæggen i det ene Tilfælde rammes ned uden paa Enheden (Fig. 4 a) og i det andet Tilfælde inden for Enheden (Fig. 4 b). Det fremgaar endvidere af Tegningen, at de udvendige Enheder har lodrette Indervægge, saaledes at der maa anvendes Forskalning ved Støbning af Pillefoden, medens de indvendige Enheders Inderside er saaledes formet, at den danner Støbeform for Pillefodens nederste Del.

27 af Pillerne er bygget med Anvendelse af indvendig Enhed, 14 er bygget med udvendig Enhed.

Naar der anvendes indvendig Enhed, fore-

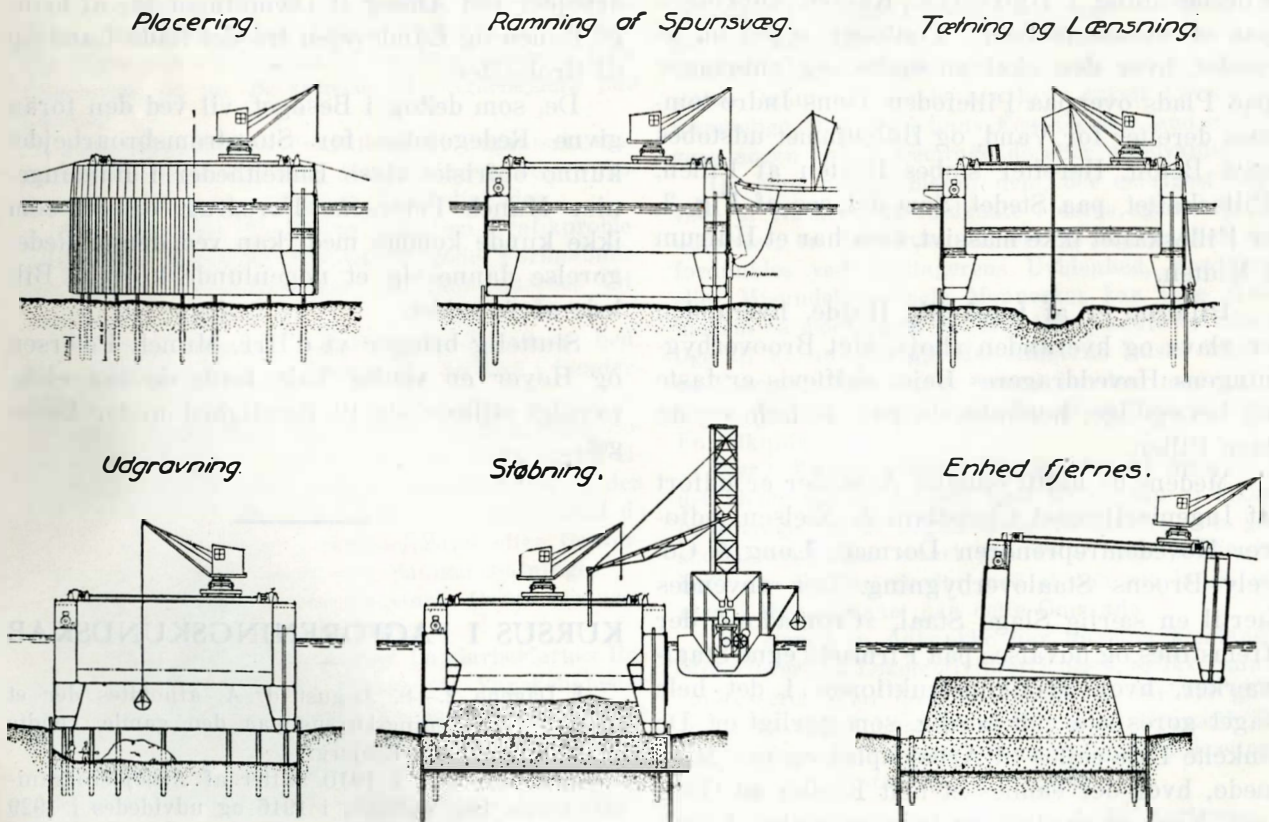


Fig. 5. Anvendelse af Enhed.

gaar Bygning af Fundamentsplade og Pillefod paa følgende Maade: Enheden anbringes paa Plads paa Havbunden, og der rammes en Række Spunsjærn paa den udvendige Side. Naar Spunsvæggen er færdig, foretages der ved Dykker Tætning mellem den og Enheden. Saa læses Enheden for Vand, saa der inden i denne bliver en tørlagt Arbejdsgrube. Derefter foretages Udgravning af Havbunden, og naar dette Arbejde er tilendebragt, støbes Fundamentspladen og Pillefoden, hvorefter Enheden fjernes.

Ved de udvendige Enheder er Fremgangsmaaden noget anderledes: Spunsvæggen rammes paa Enhedens indvendige Side; men Enheden tømmes ikke straks for Vand. I disse Enheder foregaar Udgravning af Grunden og Støbning af Fundamentspladen under Vand, og først naar Bundfladen er lagt, tømmes Vandet ud af Enheden, hvorefter Støbning af Pillefoden foregaar i tør Arbejdsgrube som ved de indvendige Enheder.

Alt imens de nævnte Arbejder foregaar ude paa Vandet, er Pillens næste Del »Paramentskassen« blevet bygget inde i Land. Det er en Jernbetonkasse, som udvendig er beklædt med et 20 cm tykt Lag Granit og med yderligere Forstærkning i Hjørnerne. Kassen anbringes paa et Stillads mellem 2 Pontoner, sejles ud til Stedet, hvor den skal anvendes, og anbringes paa Plads ovenpaa Pillefoden. Dens Indre tømmes derefter for Vand, og Hulrummet udstøbes med Beton. Herefter støbes Resten af Pillen, Pilleskaffet, paa Stedet. Som det ses af Fig. 3, er Pilleskaffet ikke massivt, men har et Hulrum i Midten.

Pillerne er af forskellig Højde, hveranden er »lav« og hveranden »høj«, idet Brooverbygningens Hoveddrageres Lejer skiftevis er faste og bevægelige, henholdsvis paa de høje og de lave Piller.

Medens de hidtil omtalte Arbejder er udført af Ingeniørfirmaet Christiani & Nielsen, udfører Hovedentreprenøren Dorman, Long & Co. selv Broens Staaloverbygning. Der anvendes hertil en særlig Slags Staal, »Cromador«, der fremstilles og udvælges paa Firmaets egne Staalværker, hvor Staalstrukturen i det hele taget gøres saa vidt færdig, som gørligt er. De enkelte Dele sejles til Arbejdspladsen paa Masnedø, hvor der samles et helt Brofag ad Gangen. Naar et saadant er færdigt, sejles det ud til Pillerne og lægges der paa Plads. Hertil

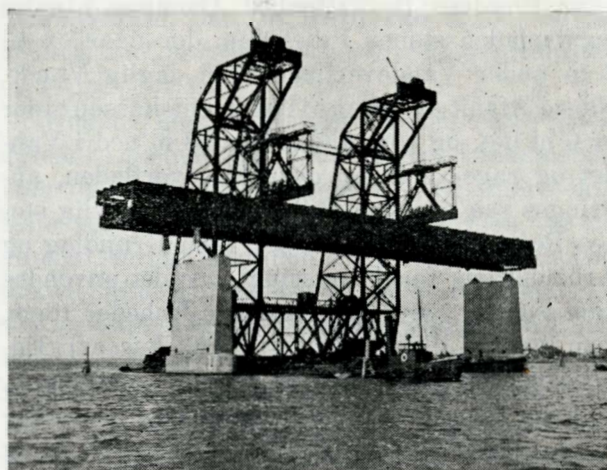


Fig. 6.

benyttes en kæmpemæssig Flydekran, som har en Bæreevne paa 500 t og vistnok er Verdens kraftigste Flydekran (Fig. 6).

I Øjeblikket er Stillingen ved selve Broarbejdet den, at alle 49 Bropiller og 41 af Brofagene, herunder Gennemsejlingsfagene, er færdige.

Sluttelig skal nævnes, at der foruden de her omtalte Arbejder, som kun vedrører selve Storstrømsbroen, er udført store Jord- og Vejarbejder ved Anlæg af Dæmninger for at bringe Banen og Landevejen fra det flade Land op til Brohøjden.

De, som deltog i Besøget, vil ved den foran givne Redegørelse for Storstrømsbroarbejdet kunne opfriske visse Enkeltheder i Baneingeniør Munch Petersens Foredrag, og de, som ikke kunde komme med, kan ved denne Redegørelse danne sig et nogenlunde korrekt Billede af Arbejdet.

Sluttelig bringer vi d'Hrr. Munch Petersen og Høyer en venlig Tak, fordi de saa elskværdigt stillede sig til Raadighed under Besøget.

## KURSUS I FAGFORENINGSKUNDSKAB

I Dagene 2.—8. August d. A. afholdtes der et specielt Fagforeningskursus paa den gamle, kendte Arbejderhøjskole i Esbjerg.

Højskolen blev i 1910 stiftet af Arbejderorganisationerne. Den opførtes i 1916 og udvidedes i 1929 til sin nuværende Størrelse. Den smukke Skole ligger i Udkanten af Esbjerg Strandskov, omgivet af

den i de forløbne Aar anlagte skønne og storslaaede Naturpark.

Kursus'et var besøgt af 120 Fagforeningsmedlemmer fra alle Fag, særligt stærkt repræsenteret var Tobaksarbejder-, Bryggeriarbejder- og Skræderorganisationerne.

Kursus'et var inddelt i 4 Grupper:

1. Gruppe under Ledelse af Sekretær Stecher Christensen: *Arbejdsretten i Danmark.*
2. Gruppe under Ledelse af Sekretær Oluf Bertolt: *Moderne Arbejdslivs Problemer.*
3. Gruppe under Ledelse af Højskoleforstander Poul Hansen: *Fagforeningskundskab.*
4. Gruppe under Ledelse af Højskolelærer Frode Kristensen: *Selvforsyning og Verdensøkonomi.*

Selve Gruppearbejdet var inddelt i 9 a 10 Punkter. Under et af disse Punkter indledede 2 a 3 af Gruppedeltagerne med en Redegørelse om et forud opgivet Emne. Indledningen efterfulgtes af en indgaaende Drøftelse af Stoffet. Hertil benyttedes forskellige Grundbøger. Vi to Lokomotivmænd, som deltog i Kursus'et, var tildelt Oluf Bertolts Gruppe og kan kun udtale vor udelte Glæde over de indholdsrige Gruppetimer.

I Tilslutning til Gruppearbejdet afholdtes der 5 Foredrag.

Højskolelærer Frode Kristensen talte om det nordiske Samarbejde. Han belyste de politiske, de produktionsmæssige og de handelsmæssige Forhold og talte om Mulighederne for Samarbejde paa dette Omraade mellem Norge, Sverige og Danmark.

Forbundsformand H. C. Hansen talte om Arbejderungdommens socialpolitiske Program. Foredraget tog Sigte paa en Sikring af Lærlinge gennem Lærlingeloven, og en Beskyttelse af Ungarbejdere paa Landet.

Foredragsholderen henstillede til Organisationerne at vise Lærlingene og Ungarbejderne større Opmærksomhed i deres daglige Vanskeligheder.

Trafikminister N. Fisker talte om Trafikproblemer. Dette Foredrag fremkaldte gode Forhaabninger hos os Lokomotivmænd om Statsbanernes Udvikling i Fremtiden.

Folketingsmand P. Mortensens Foredrag hed: Arbejdernes sociale og økonomiske Stilling i Sønderjylland.

Folketingsmanden mente ikke, at man siden Sociallovens Indførelse kunde tale om større social eller økonomisk Forskel mellem Sønderjylland og den øvrige Del af Landet. Han berørte i særlig Grad de politiske Strømninger i Sønderjylland efter Genforeningen og Organisationernes Sammenslutninger.

Folketingsmand, Forretningsfører Oskar Levinsen talte om Bonden som Arbejdsgiver.

I Foredraget belystes særligt Landarbejdernes Bøliger og Arbejdsvilkaar, Forbundets Vanskeligheder med at træffe Aftale mellem Forbundet og de større Bøndergaarde. Sluttede med en Belysning af Lønforholdene og skitserede en Mulighed for en Stabilisering og Forbedring af Lønningerne i Landbruget, nemlig ved at fastsætte et vist Forhold mellem Udsalgspriser og Lønninger.

Alle Foredragene var præget af Samarbejdets Aand til Gavn for den danske Arbejderbevægelses sociale og politiske Udvikling i Fremtiden.

Om Lørdagen Kl. 11 sluttede det i alle Henseender godt tilrettelagte Kursus, og Deltagerne forlod Skolen, styrket i Bevidstheden om, at Retningslinierne for den danske Arbejderbevægelses Maal og Veje i Fremtiden er de rigtige.

J. — J.

## FRA MEDLEMSKREDSEN

### A-Mennesker.

Motorfører Dyhr synes at ville fremhæve sig som hørende til A-Klassen, hvilket man selvfølgelig intet kan have imod, naar blot han ikke derved søger at sparke til andre Medansatte.

Det, du er særlig vred over, og som ikke er dig tilfredsstillende, er Motorførernes lønningsmæssige Placering, og her har du sikkert mange Meningsfæller. Men naar du er vidende om, at Forslag om hensigtsmæssig Placering ad parlamentarisk Vej har fundet Sted, da synes dit Udfald mod Organisationsfæller ubegribeligt under den af dig valgte Form.

Kom nu ned paa Jorden og erkend, hvor faa Mennesker der er, som er udstyret med tilstrækkelig Dygtighed til at skaffe deres Handlinger Verdensbeundring og til at udmærke sig frem for øvrige Standsfæller. For det meste stiller Forsynet os paa et Gennemsnitsniveau og iagttager en Slags Forholdsmæssighed i sine Dispositioner med os. Hvis det gør os fuldkomne i et Talent, lader det os sædvanligvis blive tilbage i et andet, og det synes med større Omhu at ville bevare hver enkelt Person for foragtelige Mangler i hans Egenskaber, end at ville gøre nogen enkelt fremragende eller usædvanlig.

Og hvor mange blandt dem, der er rigest begavede af Naturen og fuldendte i deres egen Arbejdsudførelse, er der, hvis udmærkede Egenskaber ikke fordunkles ved Iagttagerens Uvidenhed, Fordomme eller Misundelse. Nogle Mennesker kan ikke skelne mellem en ædel og en lav Handling; andre er tilbøjelige til at underlægge Handlingerne falske Motiver og Formaal; atter andre fremstiller dem med Vidende og Vilje i et falsk Lys eller giver dem en vrang Fortolkning.

Naar du har erkendt Rigtigheden af dette — og det bliver du vel sikkert nødt til — kan vi sikkert blive enige om, at Organisationens Ledelse, som ganske naturligt har staaet paa dette Standpunkt, har haft sine Vanskeligheder med at naa saa langt, som man i Dag er naaet paa dette Omraade.

Vi, som i en Aarrække har forrettet kombineret Motorfører- og Lokomotivførertjeneste, er ikke mindst interesseret i, at hele det ommeldte Forhold glider ind i naturlige Former; men kan til Gengæld ikke være stiltiende Iagttagere til urimelig og nedsættende Bladpolemik Kategorierne imellem.

Kalundborg, i September. *A. E. Martinsen,*  
Lokomotivfører.

### Nøddetur.

Under stor Tilslutning afholdt Frederikshavns Afdelinger en vellykket Nøddetur til Sæby Skov den 4. September. Rejsen foretoges med Jernbane, og Aalborg Privatbaner havde elskværdigt stillet Familiefrispas og en reserveret Vogn til Deltagernes Raadighed.

Efter Ankomsten til Pavillonen »Skovlyst«, som ligger i en af Danmarks smukkeste og idylliske Skove, indtoges Eftermiddagskaffen ved et festligt pyntet Kaffebord. Her herskede den rette kammeratlige Stemning, og forskellige Taler og Sange gjorde stor Lykke, hvilket ogsaa var Tilfældet med Værtens berømte Lagkager.

Da noget af Faconen var taget af det veldækkede Kaffebord, spadserede Selskabet til Sæbygaard, hvis gamle Værelser, Møbler og Malerier beundredes. At Gaarden ogsaa har sin »hvide Dame«, som paa Slaget 24 »gaar igen«, er en Selvfølge. En af de mandlige Deltagere, som er i Besiddelse af særlige stærke Nerver, ønskede at stifte nærmere Bekendtskab med »Damen«, men dette blev dog heldigvis forhindret.

Kl. 18,30 var der Fællesspisning, og her var Stemningen over den røde Streg. En Sang, hvor alle Deltagerne fik et lille Hip, gjorde sit dertil. Derefter et Par Timers Dans til Musik af et udmærket Orkester. Dog alt faar en Ende, og under munter Sang rullede vi atter hjem til Rødspætternes By, enige om at have tilbragt en god og fornøjelig Dag.

I denne Forbindelse vil vi gerne rette en Tak til Lokomotivfører *Appel* for Tilrettelæggelsen af Tjenessten, saaledes at alle fik fri, ligeledes Lokomotivfører *Bendixen*, Ab. Iøvrigt takker vi Kollegerne i Ab. og Fh., som paa Dagen velvilligt tog en ekstra Tørn.

C.

### NEDLÆGGES BANEN MELLEM LØGSTØR OG AARS I 1937?

**Kun 3½ Kilometer Spor af Himmerlandsbanerne udskiftes nu. — Der skal bruges 2 Millioner til hel Fornylse.**

*Aalborg Stiftstidende* skrev den 3. September saaledes:

I 1933 paabegyndtes under Ledelse af Baneingeniør Hansen, Viborg, et omfattende Arbejde med Forstærkning af en Del af Skinnelegemet paa Himmerlandsbanerne. Der blev udskiftet 8 km Spor. Medens Forhandlingerne om Banernes Nedlæggelse stod paa, har Fornylsen af de resterende 97 km været indstillet, men for i Aar er stillet 60,000 Kr. til Raadighed. Dette er dog ikke ensbetydende med, at Banernes Fremtid er sikret.

Baneingeniør Hansen fortæller, at der til Sporenes fuldstændige Fornylse skal bruges 2 Mill. Kr. De 60.000 Kr. er kun tilstrækkeligt til Sporforstærkning paa 3½ km mellem Hobro og Aalestrup, og man har hverken Pengemidler eller Materiel til Arbejdets Fortsættelse herudover.

Ingeniøren udtaler, at det er umuligt for Statsbanerne i Øjeblikket at indfri det Løfte, der blev gi-

vet Himmerlandsbanerne om bedre Kaar for Persontrafikken i Tilfælde af, at Godstegningen øgedes. Det skrøbelige Banelegeme taaler ikke Belastning med større og hurtigere Tog. Der kan i Øjeblikket kun køres med en Hastighed af 45 km i Timen med smaa Damplokomotiver og Benzinmotorvogne.

Skulde Trafikministeriet naar Prøveaaret for Banerne i Foraaret 1937 udløber, beslutte sig til Banernes Fortsættelse, hvilket er ensbetydende med en Udgift til Sporforstærkninger m. m. paa flere Millioner, vil der kunne indsættes store Dieseltog paa Strækningen, ligesom Farten vil kunne sættes op til 70 km.

Det daarligste Spor findes paa Strækningen Aars—Løgstør, da Interessen for Banen her er meget mindre end paa Aars—Hobro og Aars—Viborg.

Ingeniøren kan tænke sig, at Baneledelsen beslutter sig til at skære Banestrækningen Løgstør—Aars bort fra Maj 1937 og videreførte Banernes øvrige Del. Denne Mulighed har været berørt paa ansvarligt Sted, men Beslutninger i saa Henseende vil naturligvis ikke blive truffet, saa længe hele Spørgsmaalet om Banernes Skæbne ikke er afklaret.

### MIDTBANENS STORE BRO FØRT OVER KATTEGAT

**Halvdelen af Broen er nu paa sit Bestemmelsessted.**

Der fører ikke mere nogen Jernbanebro over Roskildefjorden. I Løbet af de sidste Dage og Nætter er Fagene demonteret, og i Nat førtes tre af de seks Fag gennem Vejbroen mellem Frederikssund og Hornsherred, hvorefter de paa den anden Side af Broen blev løftet over paa et Par af Svitzers største Pramme. I fint Vejr naaede man over Kattegat, og i Formiddags ved 10-Tiden var man ved Bestemmelsesstedet i Limfjorden, hvor Fagene midlertidigt anbringer, indtil de skal monteres som et Led i den nye Jernbanebro.

Endnu mangler to af Fagene og Klappaget, men det er Meningen, at ogsaa denne Del af Transporten skal gennemføres i Løbet af de første Dage, men man er dog afhængig af Vejret.

De enkelte Broklapper, som er af meget stor Udstrækning og alene derved vanskeligt Gods at have at gøre med, vejer ca. 110 Tons — Klappaget noget mere.

Med Frederikssundsbroens Nedtagelse er Midtsjællandsbanen endelig gjort uanvendelig for al Trafik, Forbindelsen er afbrudt, og de rustne Spor, som strækker sig milevidt ned gennem Horns Herred, er ikke mere en Jernbane, men blot nogle nogle Skinner, som snart skal pilles op for at anvendes andre Steder.

(Berl. Tid., 11. Septbr.)

### KULFYREDE DAMPVOGNE

#### Resultater af Ruhrkul-Syndikatets Præmieopgave.

Den haarde Konkurrence mellem Autotrafikken og Jernbanerne har tvunget de tyske Rigsbaner til Hurtigtrafik med Motorvogne. Efter de seneste Op-

gørelser ejer Rigsbanerne nu 502 Drivvogne; deraf er 302 med Forbrændingsmotor, 184 er elektriske Akkumulatorvogne og 16 drives af eget Dampanlæg. Trods Forbrændingsmotorens talmæssige Overlegenhed mener man i tyske Fagkredse, at en Dampmaskine anbragt i en Vogn er Forbrændingsmotoren langt overlegen ved sin store Tilpasningsevne for den krævede Kraftudvikling og Omdrejningernes Antal, hvilket har den Fordel, at Udveksling mellem Maskinen og Vognakslen kan spares.

Det Fortrin har været Anledning til, at der i de senere Aar er bygget Dampdrivvogne med Olie som Brændstof — ligesom Motorvognene, men da Tyskland maa indføre 80 pCt. af Brændselsolien, der bruges i Landet, og i endnu højere Grad end andre Lande arbejder paa gennemført Selvforsyning og Kulsyndikaternes Interesser er paa Kullenes Side, er der store Bestræbelser igang for at fremskaffe en brugbar kulfyret Dampdrivvogn.

For at fremskynde den tekniske Udvikling i den Retning og faa afsat producerede Kul udskrev Ruhrkul-Syndikatet i December 1934 en Præmiekonkurrence om en kulfyret dampdrevet Drivvogn — eller flere Vogne udgørende et Tog — for Hovedbaner med 180 Siddepladser for 2. og 3. Klasse og en Maksimalhastighed paa 130 km/Tim. Af Betingelserne fremgik det bl. a. at Vognens Accelerationsevne skulde være saa stor, at Maksimalhastigheden kunde naas fra Stilstand paa 3 Minutter. Til Dampfrembringelsen var der foreskrevet Fyring paa Rist under Anvendelse af Kul med indtil 30 pCt. Gasindhold.

De svære tekniske Betingelser til Trods viste Konkurrencen stor Interesse i tyske Fagkredse, og paa mindre end et halvt Aar indkom 20 Udkast, som for største Delen bestod af 3 Vognenheder. Bedømmelseskomiteen udtog og præmierede 5 Ukast, og 4 Udkast fik mindre Belønninger for gode konstruktive Enkeltheder. Grundlaget for Præmieringen var ikke blot Togets hele Opbygning, men tillige enkelte Deles konstruktive Fortrin. Den Kendsgerning, at ingen af de indsendte Projekter fik første Præmien paa 25 000 R. M., viser, at alle de bedste Enkeltheder ikke fandtes i nogen af dem. De fem bedste Projekter blev præmieret saaledes: *Frid. Krupp* 15 000 R. M., *Maschinenfabrikken Augsburg—Nürnberg (M. A. N.)* 10 000 R. M., *Rheinmetall—Borsig* 7 500 R. M., *Henschel u. Sohn* 7 500 R. M. og Ingeniørerne *Hennig og Steymann* 5 000 R. M.

Krupp, Henschel og Hennig—Steymann delte Maskinanlægget i to lige store Enheder og anbragte en Enhed i hver Ende af de tre Vogne, som udgør

Krupp, Henschel og Hennig—Steymann delte Damptoget. M. A. N. har anbragt hele Maskinanlægget i den midterste Vogn, og Borsig har placeret det hele i den ene Ende. Den foreslaaede Maskinkraft er forskellig; Henschels og Borsigs er paa 1 100, Hennig—Steymanns paa 1 300, Krupps paa 1 650, medens M. A. N. kommer helt op paa 1 750 HK. For Tilmaalingen af Hestekraftstyrken var den paakrævede Accelerationsevne afgørende; thi 600 HK er tilstrækkelig, naar Farten er naaet op paa 130 km/Tim. Lokomotivkedlens gammel kendte

Form er i alle Projekterne forladt til Fordel for Vandrørskedlen med spiralformede Vandrør. Automatisk Fyring er foreslaaet med Stockerfyring, Vandrørist og Rysterist. Som Kraftmaskine er Stempelmaskinen foretrukket undtagen af M. A. N., som foreslaar Dampturbinen.

Da ingen af de indkomne Projekter er prøvet i Driften, haves der ingen virkelige Tal over Drifts-omkostningerne, men det er beregnet, at Dampvognen bliver billigere saavel i Anskaffelse som i den daglige Drift. Til Dampvognens Betjening er paaregnet samme Personalestyrke som med Dieselvogne.

De tyske Rigsbaner har overdraget Rheinmetall-Borsig at bygge et Damptog dog med visse Afgivelser fra det af Firmaet udarbejdede Projekt, bl. a. skal der anvendes Vandrørist i Kedelanlægget. Damptoget skal afleveres til Efteraaret. Med Firmaerne Krupp og Henschel er der Forhandlinger igang om at virkeliggøre de indleverede Projekter.

## NY BAADTYPE KONSTRUERET OG BYGGET AF EN LOKOMOTIVFØRER

Et af vore gamle Medlemmer, Lokomotivfører *F. Børgesen*, København, der for nogle Aar siden trak sig tilbage fra D. S. B.s Tjeneste, har siden da eksperimenteret med en ny Baadtype, idet han har konstrueret og bygget en Baad, der ikke kan kæntre. I Bunden af Baaden er der en dyb Fure paa langs, og den er forsynet med to Ror. Sagskundskaben troede ikke rigtig paa det mærkelige Monstrums Fremtidsudsigter, men det har vist sig, at den klarede sig stolt, da den først var i Vandet. Under et af Forsøgene har tre Mand forsøgt at krænge Baaden over, men det lykkedes ikke. For øvrigt er samme Princip med Held benyttet ved Konstruktionen af Redningsbaade. Vor gamle Kollega er jo kendt for sin haandværksmæssige Snille og Dygtighed, det er saaledes ham, som har smedet det kunstfærdige Monogram, som omkranset af Egeløv og Laurbærblade smykker Facaden paa vort Feriehjem. Han venter sig meget af sin nye Opfindelse, som han tror vil have Betydning baade for Sejl- og Motorbaade, idet Farten ikke formindskes.

## HOVEDBESTYRELSESMØDE DEN 8. OG 9. SEPTEMBER 1936

Alle til Stede.

### *Punkt 1. Forhandlingsprotokollen.*

Forhandlingsprotokollen oplæstes og godkendtes.

### *Punkt 2. Meddelelser fra Formanden.*

Et Sæt Personale, som ved deres Tjeneste havde kørt en betydelig Distance paa Strækninger, hvor vedkommende Depots Personale ellers ikke forretter Tjeneste, havde krævet Timepenge i Stedet for Kørepenge for den paagældende Tur. Distriktet afviste dette; Sagen er beskrevet for Generaldirektoratet.

En Motorfører blev beordret forflyttet til et Depot, hvor-

til han i nogen Tid havde været udstationeret; men Forflyttelsesmeddelelsen kom ham først i Hænde en Uge efter Forflyttelsesdatoen. Distriktet vilde kun udbetale Udstationeringsgodtgørelse til den Dato, fra hvilken Forflyttelsen gjaldt, hvorimod Organisationen holdt for, at der skulde udbetales Godtgørelse til Forflyttelsesmeddelelsen forelaa. Sagen er sendt til Generaldirektoratet.

Ved Organisationens Assistance har en Motorfører faaet sin Sag, drejende sig om 445 Kr. i Godtgørelse for dobbelt Husførelse, bragt i Orden.

Et Sæt Personale i 2. Distrikt krævede  $6\frac{1}{2}$  Helligdags- overarbejdstime for en vis Tjeneste 2. Pinsedag. Distriktet nægtede at udbetale Beløbet, idet det hævdedes, at den udførte Tjeneste ikke overskred den Tid, der var foreskrevet i Kørselsfordelingen. Dette Synspunkt kunde Organisationen ikke tiltræde. Sagen har derefter været forelagt Generaldirektoratet og er gaaet i Orden.

En Sag drejende sig om Beregning af Nattillæg under Udkommando er forelagt Generaldirektoratet, men er endnu ikke afsluttet.

1. Distrikt hævdede over for en Lokomotivfyrbøder, som havde været til Motoruddannelse, men som paa begge Sider af denne Uddannelse udførte Lokomotivførerfunktion, at Funktionen var afbrudt ved den nævnte Uddannelse. Sagen har været forelagt Generaldirektoratet, som under Hensyn til den Maade, hvorpaa Indkaldelsen til Motoruddannelsen foregaar, har tiltraadt, at Indøvelseskørsel og Ophold paa Jernbaneskolen til Motoruddannelse betragtes som beordret og derfor ikke afbryder en Funktion; men der ydes ikke Funktionsvederlag for den Tid, Uddannelsen varer.

En Sag vedrørende Funktionsvederlag til en som Lokomotivmester fungerende Motorfører er behandlet og forelagt Generaldirektoratet, men endnu ikke afsluttet.

1. Distrikt meddeler, at Motorførere, der afløser som Depotledere i Elektrokollen, vil faa en Godtgørelse af 1 Kr. pr. Dags Afløsning.

De pr. 1. Marts d. A. udnævnte Lokomotivfyrbødere kunde ikke faa hele den dem tilkommende Ferie inden 1. April, og da de anmodede om at faa de resterende Dage overført til indeværende Ferieaar, afviste Distrikterne dette. Sagen har været behandlet i Generaldirektoratet, som har tiltraadt, at de paagældende faar de manglende Ferie dage overført, uanset at Andragende om Ferien ikke er fremsat inden 1. Januar.

Generaldirektoratet har tiltraadt, at Elektroførerne fremtidig faar udstedt Friplas i Elektrokollen i Stedet for i Enghave Værksted.

Næstved Station vilde ikke undlade at anføre Lønningsnummer paa Lokomotivfyrbøderes Friplas. Distriktet beklager Fejltagelsen.

Da den Omstændighed, at der i Struer mangler nogle Lokomotivførere, har bevirket forskellige Vanskeligheder med Hensyn til Afløsningsforholdene, er der truffet den Ordning, at der i den Tid, der er Forskel mellem Lokomotivførernormativ og -Styrke i Struer midlertidigt anbringes Lokomotivfyrbødere i Rangerturene dersteds, saa Lokomotivførerreserven kan holdes paa sin normale Størrelse, og den Afløsertjeneste, som skal udføres af Lokomotivførere, i Almindelighed kan udføres af Reserven.

Vi har henstillet til Generaldirektoratet, at Lokomotivførerantallet i Gedser udvides; men da hele den paa Nor-

meringsloven givne Bevilling, 1000 Lokf., er besat, har dette Ønske indtil videre ikke kunnet imødekommes.

Under Hensyn til den stedfundne betydelige Udvidelse i Københavns elektrificerede Nærtrafik er det henstillet til Generaldirektoratet, at Antallet af Depotledere udvides med 1. Sagen er endnu ikke afsluttet.

Ved et Depot har enkelte af Reservens Lokomotivførere besværet sig over, at de anvendes til Afløsning i Rangerturene. Afdelingen er underrettet om, at der intet som helst er at sige til den stedfundne Disposition; Reserven bør altid holdes paa en Størrelse, der dækker under almindelige Forhold.

2. Distrikt anvendte Remisearbejdere til Lokomotivfyrbødertjeneste i Hurtigtog og forsvarede dette med, at det var Tog, som ikke fandtes i Køreplanen. Sagen har været Genstand for Forhandling i Gdt., som har tiltraadt, at der skal beregnes Lokomotivfyrbødere til Tjenester som den paaklagede.

I 1. Distrikt var en ikke-motoruddannet Togbetjent blevet anvendt til selvstændig Motorførertjeneste. Paa vor Forespørgsel om Aarsagen hertil meddeler Distriktet, at det ikke har været muligt at faa oplyst, hvem der bærer Ansvaret for den paagældende Disposition, som Distriktet beklager.

I 2. Distrikt har man anvendt en Haandværker som Rangerfører, idet der til Rangering er anvendt en af en Haandværker betjent Motorvogn. Da Distriktet, over for hvem vi har paatalt Forholdet, ikke mente at kunne dele Organisationens Synspunkt, er Sagen sendt til Gdt.

I 2. Distrikt anordnedes et Arbejdstog, og der udsattes en Ekstramand til Lokomotivfyrbødertjeneste. Forholdet er paatalt over for Distriktet, som har givet Løfte om i fremtidige Tilfælde at udsætte Lokomotivfyrbøder til vedkommende Tjeneste.

Fra Gdt. har foreligget Udkast til Ordre vedrørende Forberedelses- og Afslutningsarbejder paa Motorvogne Litra MP og MO. Enkelte af Organisationen foreslaaede Ændringer er blevet tiltraadt. Ordrene er udsendt.

Paa Grund af Uoverensstemmelse mellem 2. Distrikt og Personalet i Skern vedrørende Turen dersteds blev Sagen forelagt Gdt.; men inden den kom til Behandling her, meddelte Distriktet, at Drøftelserne med Personalet var fortsat, og at der var opnaaet Enighed.

Vi har tilskrevet 1. Distrikt vedrørende Rangerturen i Korsør. Sagen er endnu ikke afsluttet.

Over for 1. Distrikt har vi beklaget, at der i 24. Tur i Slagelse var indlagt fast Tjeneste, som skulde udføres af Motorførere. Dette er derefter bragt til Ophør.

I Skrivelse til 2. Distrikt har vi henstillet, at Depotforstanderen i Odense lettes enten i Depotforstandergangen eller i Lokomotivførertjenesten.

Da det har vist sig, at Gdt. fortolkede Ordren om Lokomotivfyrbødernes Placering i Anciennitetsrækken paa en saadan Maade, at en Aspirant paa Grundlag af Placeringstallet (Eksamensresultat + 2 Points pr. Maaned Aspiranttid) kunde rykke op blandt Kolleger i tidligere Eksamenhold, har vi foreslaaet Ordren ændret, saa eventuelle Forskydninger blandt Aspiranter kun kan ske inden for deres eget Eksamenhold. Gdt. har tiltraadt dette. Ordren kan ventes rettet i nær Fremtid.

Da Lokomotivfører Ebsen, Tønder, har haft Vanskelighed ved at faa den ham tildelte Anciennitet anerkendt,



har vi foranlediget, at Gdt. har meddelt 2. Distrikt, at E. har Turanciennitet fra d. 1. April 1927.

En Lokomotivfyrbøder, som paa Grund af Tilskadekomst uden for Tjenesten blev afskediget, men med Løfte om Genansættelse naar han atter var rask, beklager sig over den ham tildelte Plads i Anciennitetsrækkefølgen. Han har kun været 6 Md. borte fra Lokomotivfyrbødergerningen, men den Prøvetid, han skulde gennemgaa forinden Genansættelsen, faldt samtidig med et Tidspunkt, hvor der paa Grund af Personaleindskrænkninger afskedigedes en Del Aspiranter, og da det i Anciennitetsordren udtrykkelig er bestemt, at der ved Beregning af disses Anciennitet ses bort fra denne Afskedigelse, har man fundet det urimeligt, at en Lokomotivfyrbøder, som var fuldt beskæftiget og kun ventede paa Genansættelse, ikke skulde kunne komme ind under de samme Forhold. Gdt., hvem Sagen har været forelagt, har anerkendt dette Synspunkt, og den paagældendes Anciennitet er blevet rettet i Overensstemmelse hermed.

Et Spørgsmaal om Placering af en fra Motorførerstillingen overgaaet Lokomotivfører er drøftet med Gdt. Den paagældende kunne have været Lokomotivfører fra og med 1. Juli 1935, men blev det, da han kun ønskede Forfremmelse til een bestemt By, først d. 1. Juli d. A. Under Hensyn til, at den paagældende saaledes selv er Skyld i, at han ikke er blevet Lokomotivfører ved først givne Lejlighed efter hans Karenstids Udløb, har han ikke kunnet komme ind paa sin tidligere Plads, men faar Turanciennitet fra Udnævnelsesdatoen.

Paa given Foranledning har vi maattet meddele en Afdeling, at der ikke maa fremsættes Forslag om Sammenlægning af 2 eller flere Ture, med mindre Flertallet af Personalet i hver af de paagældende Ture stemmer derfor.

Nogle lokale Spørgsmaal vedrørende Turanciennitet er behandlet og afgjort.

En Afdeling, som ikke kunde blive enig med Distriktet angaaende Tjeneste for de Lokomotivfyrbødere, der normalt skal køre hos Lokomotivførere, som er Kørelærere, men ikke kan køre dér, fordi der er Aspiranter til Uddannelse, har efter Ønske faaet tilstillet forskellige Oplysninger i det her omhandlede Spørgsmaal.

Under Hensyn til, at Motoriseringen af Jernbanedriften sandsynligvis vil udvides endnu et Stykke ud i Fremtiden, har vi i Skrivelse til Gdt. henledt Opmærksomheden paa, at der ved lejlighedsvis Afløsning bør gives de Lokomotivførere, som er motoruddannede, Lejlighed til at vedligeholde deres Motorkendskab.

Ved den i Juni d. A. afholdte Lokomotivfyrbødereksamen er de af Organisationens udsatte Flidspræmier tildelt: A. P. Knudsen, Struer, S. A. Jacobsen, Padborg, og K. M. Christensen, Brande. Hermed er Uddelingen af Flidspræmier for Lokomotivfyrbøderaspiranter ophørt. Foranstaltningen indførtes, medens Aspiranterne var Medlemmer af vor Organisation, men de har jo siden 1930 udelukkende været Medlem af D. S. & M. F. Vi har henstillet til dette Forbund at samarbejde med os om disse Flidspræmier, men Forbundet har ikke ønsket at tiltræde dette.

Lokomotivfører K. Johansen er genudpeget som Organisationens Repræsentant i Eksamenkommissionen.

I Anledning af forskellig Opfattelse af Bestemmelsen

om Medgivelse af 3. Mand, naar Lyntogsassistenterne kører til den foreskrevne Strækningsindøvelse, har vi forelagt Spørgsmaalet for Gdt., som meddeler, at der vel *kan* medgives en 3. Mand under denne Strækningsindøvelse, men at det ikke er Hensigten, at der *skal* medgives en saadan, da Indøvelsen ikke behøver at foregaa over hele Strækningen paa en Gang. Under Hensyn til, at Gdt. saaledes er indforstaaet med, at Motorførere II paa Lyntogene altsaa paa visse Steder af Strækningen skal være i forreste Førerrum, og da Gdt. endvidere er indforstaaet med, at de altid skal være der i usigtbart Vejr, har vi anmodet om Udsendelse af en Bestemmelse om, at der altid skal være 2 Mand i Lyntogenes forreste Førerrum.

Foranlediget ved en Beklagelse har vi overfor 1. Distrikt henstillet, at der anskaffes saa mange Tjenesteure, at Lokomotivfyrbødere, som til Stadighed udfører Lokomotivførertjeneste, kan faa saadanne udleveret. Distriktet har erklæret sig indforstaaet hermed.

I Anledning af modtagen Beklagelse har Spørgsmaalet om Overtrækstøjets Kvalitet været drøftet med Gdt., som meddeler, at denne ganske vist har varieret noget, men at Kvaliteten ingenlunde er blevet ringere, snarere bedre.

Gdt. har nu tiltraadt, at alle S-Maskiner forsynes med Røgnedslagsskærme som dem, der findes paa Loko 740.

Det er endvidere tiltraadt, at *alle* ombyggede D-Maskiner samt H, R og R II-Maskiner der har Sandkasse ovenpaa Kedlen, forsynes med Stige fra Fodpladen op til Sandkassen.

Gdt. har tidligere tiltraadt Anbringelse af Opsmøringsdunke paa Lokomotiver Litra D; men da Gennemførelsen af denne Foranstaltning har trukket i Langdrag, er Spørgsmaalet behandlet paany, og Gdt. meddeler, at Opsmøringsdunke vil blive anbragt paa alle D-Maskiner, som indgaar til Værkstedet, uanset om det er til S-, L- eller O-Reparation.

Gdt. har yderligere tiltraadt Gennemførelse af følgende Velfærdsforanstaltninger:

Der anbringes ialt 3 svenske Skruenøgler (26 mm — 34 mm og 53 mm) i Lokomotivernes Værktøjsskab.

Tenderprøvehanen paa Loko A-C-D-K vil blive flyttet over i venstre Side.

Ved Nyanskaffelse af Fyrskovle vil Siden paa disse blive skraat afskaaret paa de yderste 80 mm.

Kulbakken paa S-Maskiner vil blive forlænget 100 mm og forsynet med Sideskærme.

Vandudladningsventilen paa H- og R-Maskinernes Varmespiral vil blive flyttet et Stykke bagud.

Efterhaanden som der bliver Smørepumper disponible fra udrangerede Toglokomotiver, vil disse blive paamonterede Loko Hs og F II. De ikke ombyggede D-Maskiner vil efterhaanden blive forsynet med et Ryglæn over Tenderklapsædet.

Gdt. har ikke stillet sig uvillig over for et Ønske om Udlevering af Lædertasker til Motorførerne. Spørgsmaalet om disse Taskers Form og Udstyrelse er Genstand for nærmere Overvejelse.

Under Hensyn til den vekslende Maskinbenyttelse har vi henstillet til Gdt., at der paa hvert Toglokomotiv anbringes en lille Kasse med Vandstandsglas. Vandstandsringe m. v.

I Anledning af Henvendelse fra et Signalkommissionsmedlem har Forretningsudvalget truffet Beslutning om en

Nyordning med Hensyn til Godtgørelse for Deltagelse i Signalkommissionsmøder. Cirkulære herom er udsendt.

I det forløbne Kvartal er der i 3 Tilfælde udpeget Bisidderassistance ved Auditorforhør.

Der vil fra og med den 13. September blive indført en ny Form for Personalets Underretning om nedsatte Kørehastigheder, Sporforandringer m. v. Ved Drøftelser med Gdt. har Organisationen tiltraadt den nye Ordning, som har været udførligt omtalt i D. L. T.

En Lokomotivfyrbøder havde været sygemeldt paa Grund af Olie- eller Sæbeeksem paa Hænderne, og vi tilskrev Gdt., at den paagældende Sygdom burde sidestilles med Tilskadekomst i Tjenesten, da vedkommende havde paadraget sig Lidelsen under Udøvelsen af sin Gerning. Gdt. har paa Grundlag af de foreliggende Lægeerklæringer ikke kunnet give Organisationen Medhold i Princippet, men har dog tilladt, at de paagældende Sygedage ikke medregnes.

Lokomotivfører L. O. Nielsen, Lunderskov, og Lokomotivfyrbøder A. J. Nielsen, Gb., har skænket Feriehjemmet henholdsvis 120 og 240 Kr.

Østerport og Korsør Lokomotivførerafdelinger samt Sangforeningen paa Gb. har haft Udflugt til Feriehjemmet.

Der er bevilget en Lokomotivfyrbøder et 20 Dages Rekreationsophold paa Feriehjemmet til halv Pris.

Kalvebod Bastion har faaet et Tilskud paa 25 Kr. til Støtte for Arbejdet i Kampen mod Tuberkulosen.

D. U. I. i Brande har faaet et Tilskud paa 10 Kr. til en Sommerlejr.

V. Johansen og C. A. Jespersen har som Organisations Repræsentanter deltaget i et af A. O. F. arrangeret Fagforeningskursus paa Esbjerg Arbejderhøjskole.

Desuden har der som sædvanlig været behandlet en Del Sager af mere personlig Beskaffenhed eller af ren lokal Art.

Formandens Meddelelser godkendtes.

#### *Punkt 3. Meddelelser fra de faste Udvalg.*

Oplysningsudvalget har afholdt Møde og foretaget endelig Opgørelse af Fordelingen af Tilskudet til Afdelingerne, hvorhos Tilrettelæggelse af Oplysningsarbejdet i den kommende Sæson er drøftet.

N. L. F. har afholdt ordinært Sekretariatsmøde i Norge, og N. J. U. har afholdt Sekretariatsmøde i Sverige.

C. O. afholder Repræsentantskabsmøde den 17. Oktober, hvor Spørgsmaalet om Reorganisering vil komme til Behandling.

Toges til Efterretning.

#### *Punkt 4. Meddelelser fra Hovedkassereren.*

Hovedkassereren fremlagde en Regnskabsoversigt for 1. Halvaar 1936. Balancen var 657 346 Kr. 83 Ø., hvilket er 3 183 Kr. 72 Ø. mindre end Stillingen pr. 31. Marts; men der er jo i April Kvartal udbetalt 20 000 Kr. i Lockoutbidrag til D. s. Ffb. Ser man bort fra denne Udgift, vilde Regnskabet have udvist en Formuefremgang paa 16 816 Kr. 28 Ø.

Godkendtes.

#### *Punkt 5. Behandling af foretiggende Sager.*

Fra den ene af Udgiverne af »Lommebogen for Lokomotivmænd og Værkstedspersonale«, Rich. Lillie (den an-

den Udgiver, C. M. Christensen, er jo afgaaet ved Døden), foreligger Tilbud om Overtagelse af bemeldte Lommebog. Sagen debatteredes, og det vedtoges at forelægge Spørgsmaalet for næste Kongres.

Fra en Lokomotivførerafdeling foreligger Beklagelse over, at der er tildelt en Lokomotivfører og en som Lokomotivfyrbøder tjenestegørende Remisearbejder en Irettesættelse paa Grund af visse Uoverensstemmelser. Hovedbestyrelsen mente ikke at kunne foretage sig videre i den paagældende Sag.

Et Forslag vedrørende Ændring i Uddannelsesreglerne debatteredes og henvises til nærmere Behandling af Formanden og Sekretæren.

I. T. F. paatænker at afholde en Konference til Drøftelse af den Indflydelse Gennemførelse af Motordrift eller elektrisk Drift har haft paa Personaleforholdene samt for at belyse de Erfaringer, der i saa Henseende er indvunden. Det vedtoges at deltage i bemeldte Konference. Formanden og Sekretæren valgtes som vore Repræsentanter.

I. T. F. anmoder om fortsat Støtte i Kampen mod Fascismen. Det vedtoges at yde 500 Kr. til det paagældende Formaal.

#### *Punkt 6. Eventuelt.*

Forskellige mindre Forhold drøftedes.

E. K.

### JUBILÆER



Torsdag den 24. ds. kan en inden for Lokomotivmændenes Kreds velkendt Tillidsmand, Lokomotivfører *G. O. F. Lund*, Tagensvej 35, 1., København N., fejre sit 40 Aars Jubilæum ved Statsbanerne.

Lund har paa forskellig Maade været med i Organisationsarbejdet gennem Aarene. Han var i Foreningens unge Aar Medlem af Hovedbestyrelsen som Repræsentant for Lokomotivfyrbøderne. Paa et senere Tidspunkt har han en Tid været Formand for Lokomotivførerne paa Gb. Han vil af mange af dem, som har deltaget i vore Kongresser, være kendt som en myndig og haandfast Ordstyrer. Men det er dog paa et andet Omraade, han særlig er kommet i Forbindelse med videre Kredse inden for vor Medlemsstab, nemlig gennem sin Virksomhed for Feriehjemmet.

Allerede da der i 1920 blev valgt et Udvalg til Forberedelse af et Feriehjem, kom Jubilæaren ind i dette, hvilket for saa vidt var naturligt, idet han sammen med M. Mortensen, Es., paa Kongressen samme Aar havde foreslaaet, at der til Forberedelse af denne Sag nedsattes et Udvalg.

Da Feriehjemmet var en Kendsgerning, fortsatte Lund i det Udvalg, som paa Hovedbestyrelsens Vegne tilrettelægger Feriehjemmets Drift og fører Tilsyn med dette, og i 1926 valgte Udvalget ham til Formand, hvilket Hver han har beklædt siden.

I de siden da forløbne Aar har Jubilaren stedse været besjælet af Ønsket om at faa indrettet Feriehjemmet saa godt som muligt. Paa Driftsudvalgets Vegne har han derfor Aar efter Aar foreslaaet Hovedbestyrelsen Gennemførelse af snart denne snart hin Forbedring. Ikke alene Feriehjemmets Gæster skylder Lund en Tak for disse hans Bestræbelser, men ogsaa Organisationens Hovedbestyrelse er ham Tak skyldig, fordi han stedse paa saa god en Maade har repræsenteret Organisationens Anskuelse.

Paa Jubilæumsdagen bringer vi dig denne vor hjertelige Tak og ønsker, at du endnu i lang Tid ud i Fremtiden maa bevare dit Helbred, saa du ad Aare stadig kan frydes over dit Kælebar, vort herlige Feriehjem.



Den 1. Oktober kan vor Kollega, Lokomotivfører *T. V. J. Hoppe*, Amager Boulevard 132, 1., København S., fejre sit 25 Aars Jubilæum.

Afdeling 1 bringer dig i den Anledning de hjerteligste Lykønskninger og Haabet om, at du endnu i mange Aar med godt Helbred maa kunne varetage din Gerning mellem os.

*M. H.*



Den 1. Oktober kan Lokomotivfører *E. S. Sivertsen*, Fynsgade 39, Herning, fejre sit 25 Aars Jubilæum.

Sivertsen er begyndt som Lokomotivfyrbøderaspirant i Struer og ansat som Lokomotivfyrbøder samme Sted den 1. Oktober 1911, og er derefter forflyttet til Kalundborg. Nogle Aar senere søgte Sivertsen til Horsens som Rangerfører, hvor han var til han den 1. September 1926 blev forfremmet til Lokomotivfører i Herning. Sivertsen er en god Kollega og Organisationsmand og har siden 1931 været Formand for Afd. 53, som ønsker Jubilaren hjertelig til Lykke paa Dagen.

*C. M. S.*



Den 1. Oktober kan Lokomotivfører *M. V. Rasmussen*, Søndergade 53, Struer, fejre sit 25 Aars Jubilæum.

Rasmussen blev ansat som Lokomotivfyrbøder i Holstebro og blev 1. September 1926 forfremmet til Lokomotivfører med Station i Struer.

Jubilaren hører til dem, der støt og roligt passer sin Gerning.

Afdelingen ønsker dig hjertelig til Lykke med Tak for godt Samarbejde i Aarene, der svandt.

*C. H.*

## RESTERENDE FERIE

Opmærksomheden henledes paa sidste Stk. i Meddelelse fra Generaldirektoratet Nr. 114/1936: Ansøgning om resterende Ferie skal indsendes inden 1. Oktober.

## KORRESPONDANCE

En engelsk Lokomotivfyrbøder, George Smith 34, Roundwood Rise, Lupset, Wakefield, Yorkshire, England, ønsker at korrespondere med en dansk Lokomotivmand. Han har tilskrevet os saaledes:

Mr. Secretary.

Dear Sir,

I am taking the liberty of writing to see if it is possible for you to do me a favour. Here it is.

Could you please put me in touch with some person who is interested in oversea correspondence and who is a railway worker like myself. I am a fireman on the »London Midland & Scottish Rly«, and would like to correspond with some person in a like grade, if possible, with a view of learning about working conditions, locomotives, customs of the people, such as dress, architecture and other decorative arts, and social divisions, and with a view of forming a life long friendship.

Maybe you do not know of any person who would care to carry on a friendly correspondence, so, if you dont mind I would like to suggest something to you.

Perhaps you have a weekly or monthly magazine

which is sold to members of your society. In this magazine could you print my name and address, along with a few words by you asking if there is an member who would like to correspond with me. All letters will receive a reply, but, they must be written in English as I can only speak and write that language. To the person who writes me, I will send them postcard views of our city, and other things of interest. Magazines and newspapers will also be sent.

I am a Philatelist, and are interested in Music, Photography, Literature, History and Archaeology, so perhaps there is some person who is interested in one or more of these subjects, whereby we can be a help to each other.

Please help me to find a pen pal over in your country and for the trouble I may have caused you. I thank you very much and wish I could repay you. However, I thank you from the bottom of my heart, hoping you and yours, along with your staff are in the best of health and content with life. Good-day, Sir.

Yours Truly

*George R. Smith.*

Medlemmer, som ønsker at reflektere paa vor Kollega Smiths Tilbud, bedes skrive til ham under forannævnte Adresse.



*Udnævnelse fra 1.—9.—36:*

Lokomotivfyrbøder J. C. Astrup, Hobro, til Lokomotivfører, Lunderskov (min. Udn.).

Lokomotivfyrbøder B. F. Greffel, Aarhus H., til Lokomotivfører, Thisted (min. Udn.).

Lokomotivfyrbøder C. Hansen, Esbjerg, til Lokomotivfører, Oddesund Nord (min. Udn.), med Funktion som Depotforstander.

*Förflyttelse efter Ansøgning fra 1.—9.—36:*

Lokomotivfører T. Hansen (Elberg), Gedser, til Korsør, Lokomotivfører L. J. Mortensen, Oddesund Nord (Depotforstander), til Gedser med Ophør af Funktion som Depotforstander.

Lokomotivfører L. M. A. Larsen, Brande, til Tønder. Lokomotivfører A. V. G. Jensen, Thisted, til Aalborg. Lokomotivfører C. G. H. M. Sørensen, Lunderskov, til Orehoved.

Lokomotivfører P. J. Ley, Aalborg, til Vejle H. med Funktion som Depotforstander.

Lokomotivfyrbøder L. J. Anthonsen, Aarhus H., til Hobro.

*Overgang til anden Stilling:*

Lokomotivfyrbøder C. P. Christoffersen, Aarhus H., til Stillingen som Haandværker ved Aarhus H. Mdt.

*Afsked:*

Lokomotivfører H. P. Nissen, Viborg, paa Grund af Svagelighed med Pension fra 31.—10.—36 (min. Afsked).

Lokomotivfører T. M. Blond, Fredericia, efter Ansøgning paa Grund af Alder med Pension fra 30.—11.—36 (min. Afsked).



**100 Møblementer**

skal sælges hver Maaned. 10 pCt. Udbetaling. Resten paa 3 à 4 Aar. Brugte Møbler tages som Udbetaling.

**Snedkermester Vald. Nielsen, „Aagaarden“, Aaboulevard 32.**

**Tandlæge Frk. Sørensen**

Konsultation: 10—7

Istedgade 69 — Telefon Vester 905

**Café Fremtiden**

Ingerslevsgade 200 Hj. af Enghavevej

2 Billard

L. Dyrberg



**JENS RASMUSSEN & SØN'S**

Skræder og Herreekviperingsf. anbefales.

GODE VARER • BILLIGE PRISER

Telf. 50.

Storegade 28.

**Anna Trier Brændgaard.**

ALT I TRIKOTAGE  
Broderier, Kjoler, Hatte

Storegade Telef. 100

**M. Balles Handelsgartneri**

og Kranseforretning

bringes i velvillig Erindring.

TELEFON 1 - BRANDE.

**HUSK!**

**HANS NIELSEN'S**

SKOTØJSFORRETNING

Spec.: Skotøjsreparation.

GODT OG BILLIGT

Torvegade 1.

Køb Deres

**KØD, FLÆSK og PAALÆG**  
hos mig.

Kun prima Varer til  
absolut billigste Priser.

Fr. Eriksen. Telefon 167.

**Køb danske Varer!**

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.