

Nº 3

5. Februar 1941

41. Aargang

EN ALVORLIG TOGULYKKE VED TINGLEV

En Fredericia-Togfører dræbt.

Torsdag den 16. Januar var en Tygo Brahesdag paa den sønderjyske Østbane. Først kørte Tog 2970 i Staa mellem Bolderslev og Tinglev, hvor det paa Grund af en knækket Krumtap holdt i 2—3 Timer, inden Kørslen Kl. ca. 8,30 kunde genoptages. 3 Timer senere kørte Særtog 9133 bag fra ind i Særtog 9127, som holdt for Stop foran Tinglev, og ganske kort Tid efter denne Ulykke gled en Overportør under Rangeeringen i Kolding saa uheldigt, idet han vilde springe paa en Vogn, at han faldt af og fik knust den ene fod, som kom ind under Rangertrækket.

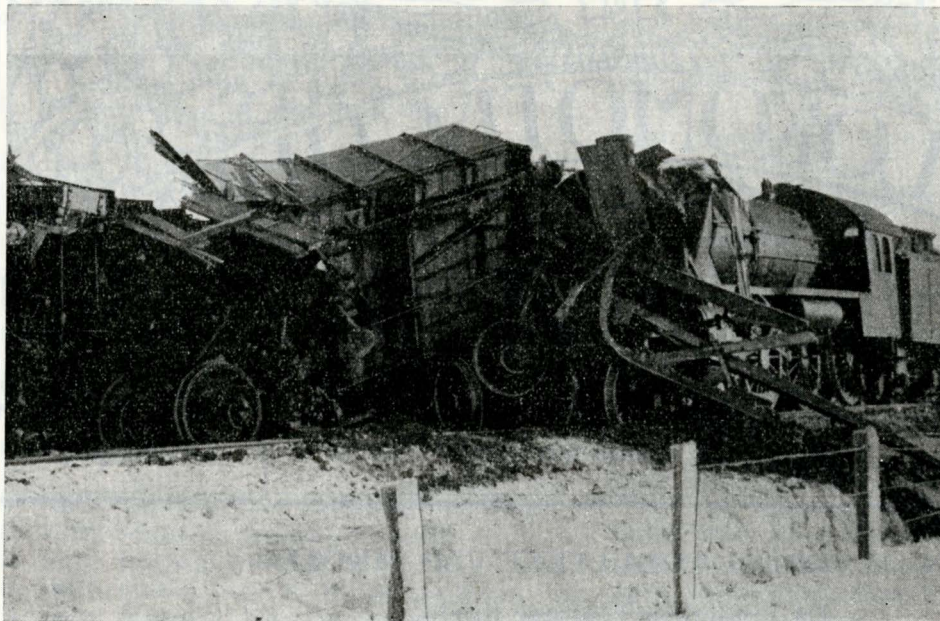
Ret naturligt var det dog den store Ulykke, hvorved en Mand blev dræbt, som beskæftigede Sindene. De nærmere Omstændigheder ved denne var følgende:

Lokomotivfører J. J. Viberg og Lokomotivfyrbøder P. A. Taklo, som med en H-Maskine fremførte Særtog 9127, der bestod af 76 Aksler med en sam-

let Togvægt paa 978 Tons, havde holdt paa Bajstrup Station i ca. 1½ Time, fra Kl. 9,22 til 10,56; paa dette Tidspunkt blev en Krydsning med Tog 9112 forlagt til Tinglev. Tog 9127 dampede saa af mod Tinglev, hvor det Kl. 11,03 standsede for „Stop“ foran Stationen. Det næste Tog, Særtog 9133, der bestod af 62 Aksler, 759 Tons, og som med

Loko R 942 fremførtes af Lokomotivfører T. J. Thøgersen og Lokomotivfyrbøder N. P. Madsen, ankom Kl. ca. 11,14 til Bajstrup, hvor de skulde krydse Særtog 9112. Under Indkørslen overrakte Stationsbestyreren imidlertid Lokomotivpersonalet en Meddelelse om, at Krydsningen med 9112 var forlagt til Tinglev. Umiddelbart derefter blev der givet Udkørselssignal og „Afgang“ fra Stationen, hvorefter Tog 9133 fortsatte mod Tinglev, hvor det forudgaaende Tog endnu ikke var kommet ind paa Stationen, men stadig holdt for „Stop“





Ballasten; Lokomotivfyrbøder Madsen, der allerede havde lukket for Vandstands-glassene, turde imidlertid ikke springe ud til venstre, hvor der var meget dybt, (der er en Grøft paa denne Side af Banen), og til højre turde han ikke springe af for ikke at springe ned i Hovedet paa Thøgersen. Tog 9133's tunge R-Maskine borede sig ind i Tog 9127's bageste Vogne med en

uden for. Der laa en stærk Rimtaage over Landskabet, saa de to Lokomotivmænd paa Tog 9133 kun kunde se ganske kort frem for sig, og de var som Følge deraf ikke i Stand til at overse Strækningen. Lokomotivfører Thøgersen regnede imidlertid med, at da der jo var Kludder med Krydsningerne, var det tænkeligt, at der var „Stop“ for ham paa Tinglev Stations Indkørselssignal. Han spærrede derfor i god Tid af for Dampen og gjorde sig klar til Afbremning af sit Tog, der var forsynet med gennemgaaende Tryklufsbremse og derfor nogenlunde hurtigt skulde bringes til Standsning. Omkring ved det 3. Bremsmærke — d. v. s. ca. 1000 m foran Signalmasten — bemærkede Thøgersen, at en Mand ca. 25 m foran Maskinen sprang ud af Sporet med begge Arme oprakt til Stopsignal (det viste sig, at denne Mand var en Banearbejder, som var paa Linieeftersyn, og som ved det Alarmsignal, der blev afgivet, da Stationerne havde opdaget Fejlen, var blevet opmærksom paa Faren); Thøgersen iværksatte øjeblikkelig en Hurtigbremning, og da der endnu ikke kunde ses noget særligt paa Banen, regnede han med at kunne faa bragt sit Tog til Standsning. Faa Sekunder senere saa han imidlertid den bageste Vogn i det holdende Tog, og han blev da hurtigt klar over, at Afstanden var for kort til, at en Paakørsel vilde kunne undgaas. Han sagde saa til sin Lokomotivfyrbøder, at de hellere maatte springe af. Thøgersen selv fik ogsaa Sidesejlet paa sin Side aabnet og sprang i sidste Øjeblik ned i

vældig Kraft, og samtidig pressede Bagenden i Tog 9133 med en saadan Styrke mod den forreste Togdel, at forreste Vogn, en CK-Vogn, i hvilken Togfører A. M. Henningsen og Bremsr Due befandt sig, blev trykket op over Tenderen og helt op mod Førerhusets Tag. Maskinen for Særtog 9133 blev afsporet med Trucken og 3 Sæt Tenderhjul. Nogle Godsvogne i begge Tog blev fuldstændigt knust, andre blev en Del beskadiget. Billedet paa Forsiden viser en Del af Ruinerne af Tog 9133's Forende, medens Billedet ovenfor viser en Del af Beskadigelserne i Tog 9127's Bagende.

Togfører Henningsen blev dræbt ved Sammenstødet, og Bremsr Due fik knust Bækkenpartiet; han var fastklemt, saa han ligefrem maatte saves og skæres fri med Autogenapparater, men trods dette var han ved fuld Bevidsthed hele Tiden, medens Redningen af ham stod paa. Togpersonalet i Særtog 9127 havde opdaget Faren i Tide, de var derfor sprunget af Toget og kom ikke noget til. Lokomotivfører Thøgersen er stadig tjenstgørende, men Lokomotivfyrbøder Madsen fik ved Sammenstødet et saadant Chock, at han blev sygemeldt nogen Tid, han vil dog næppe faa Mén af Uheldet. Derimod vil den tilskadekomne Bremsr antagelig være mærket for Livet. Mest maa naturligvis Tabet af Togfører Henningsen beklages, Medfølelse vil samle sig om hans Familie, idet han saavidt os bekendt i nær Fremtid vilde have trukket sig tilbage med Pension for at nyde et velfortjent Otium.

PRIVATBANEFUNKTIONÆRERNES FORBUND JUBILERER

Den 18. Januar havde Privatbanefunktionærernes Forbund 40 Aars Jubilæum og udsendte i den Anledning et Jubilæumsskrift, hvori Organisationens Udvikling gennem Aarene er skildret paa ret udførlig Maade. Navnet har skiftet nogle Gange; først var det „Danske Privatbaners Jernbaneforening“; i 1907 ændredes det til „Foreningen af Funktionærer ved de danske Privatbaner“, nu var ogsaa Kontorpersonalet blevet tilsluttet, og endelig i 1919, da Kontorpersonalet stort set atter var udtraadt, ændredes Navnet til „Privatbanefunktionærernes Forbund“.

Det er interessant at læse, hvorledes Privatbanernes Lokomotivmænd allerede i 1915 havde Urafstemning angaaende Indmeldelse i De samvirkende Fagforbund. Forslaget blev dog ikke vedtaget, der var 161 Stemmer for, men 162 imod. Aaret efter blev Sagen imidlertid udsendt til Afstemning paany, og denne Gang blev Forslaget vedtaget med 247 Stemmer mod 74. De øvrige Privatbanefunktionærers Tilslutning til D. s. Ffb. (Kontorpersonalet dog undtaget) blev derefter gennemført i 1918. Morsomt er det ogsaa at læse om, hvorledes Privatbanepersonalets Tillidsmænd i 1912 krævede Tjenestetiden nedsat fra 16 Timer i Døgnet til 9 à 10 Timer, og hvis det var udelukkende Natarbejde, da til 8 à 9 Timer i Døgnet, ligesom de ønskede Lønningerne bragt paa Højde med Statsbanepersonalets.

Det fremgaar af Jubilæumsskriftet, at der var en vis Risiko ved at være Redaktør ved Fagbladet, man gik derfor frem paa den Maade, at Redaktionssekretær ved Horsens Social-Demokrat, Axel Sørensen (vor sidst afgaaede Trafikminister), blev Redaktør af „Dansk Privatbanblad“, en Post han beklædte i flere Aar.

Vi føler os sikker paa, at dette Jubilæumsskrift vil blive læst med Interesse. De ældre vil nikke genkendende til forskellige af de i Skriftet omtalte Episoder og fryde sig over, at Organisationen har bragt det saa langt, som Tilfældet er; de yngre vil paa udmærket Maade kunne se, hvorledes Forholdene var i gamle Dage, da der ikke fandtes Organisationer til at beskytte Personalet og varetage deres Interesser, og derved lære lidt om, hvad Organisationerne i Virkeligheden betyder for deres Medlemmer.

Vi ønsker til Lykke med Jubilæet.

OPLYSNINGSARBEJDETS FORSKELLIGE OPGAVER

En ny Tid!

Der tales saa meget om den ny Tid, som skal komme. Det vil derfor være opportunt, om man inden for Oplysningsarbejdets Rammer ogsaa tog dette Spørgsmaal op.

Hvad er Tiden? Der gives mange Svar herpaa,

og hver for sig mener den, som svarer, at netop hans Mening er den rigtige.

Dersom man skal give et Svar, som dækker over Spørgsmaalet, kommer man vist til at indrømme, at Tiden er det Problem, vi befinder os i, og at vi selv er Skabere af dette Problem. Men saafremt et Problem skal have Betydning, da maa det løses.

I det danske, velordnede Samfund er der løst Mængder af Problemer til Gavn for den store Helhed. Dersom den ny Tid paa alle Omraader skal blive mere retfærdig end den nuværende, saa maa Menneskene forbedre sig; thi vi giver jo selv Tiden dens Aand, og Aanden i den Tid, vi oplever, er ikke god. Der hersker Had, Misundelse, Magtsyge, Selviskhed o. s. v. parret med manglende Viden om Tingenes rette Tilstand. Et uigendriveligt Bevis herfor er, at naar Talen er om den ny Tid, hører man undertiden, at alle Spørgsmaal klares, bare denne eller hin bestemte Mand kommer til Roret. Naar dette sker, vil alt blive lyst og godt. Dette gælder saavel inden for Fagbevægelsen som kommunale og statslige Anliggender, men Tanken om, hvor megen Indflydelse vor personlige Handel og Vandel præger Tidsaanden, lader man bare ligge.

Vi maa altsaa tænke dybere og længere endnu, naar Talen er om en ny Tid. Videnskaben har skrevet og talt meget om, at et Menneske faar Grundstenen til sin Livsskæbne nedlagt allerede fra det Øjeblik, det dannes som Foster under Moders Hjerter, og at de Forhold, hvorunder Kvinden lever, de Indtryk, hun modtager, bliver overført paa det Væsen, hun skal føde. Og der er maaske noget rigtigt heri; men med den Aand, som hersker i Dag, og med Videnskaben som uigendriveligt Faktum, hvorledes vil man da kunne forklare, at den ny Tid bliver et Himmerige; thi syge Forældre avler oftest svage Børn, en forfangen Hest føder Føl, som ikke kan staa paa sine Forben, Forstmanden paastaar, at et sygt Træ giver daarlig Frugt o. s. v. Naar vi ser ud over Verden og prøver at maale Dybden af de Lidelser, Menneskeheden stønner under, hvorledes vil saa det blive, som skal fødes heraf?

Den ny Tid ligger altsaa ikke i Fremtiden, men i Nutiden, dette bør vi gøre os klart; hvad vi kræver af andre, maa vi selv opfylde, vi maa undlade at gøre, hvad vi mener, andre gør forkert.

Skal Tiden blive lykkelig, maa vi ogsaa værne om alt det, som paa uegennyttig Vis er skabt gennem Tiden, og ikke gribe ethvert Middel, der falbydes som Lægemedel for en syg Tidsaand; thi der findes kun eet Lægemedel, nemlig den Moralgrund-sætning, som maa gennemsyre alle menneskelige Forhold i Verden. Hvad du ikke vil, andre skal gøre mod dig, skal du heller ikke gøre mod andre.

I Fortiden gjaldt Menneskets Stamtræ, Rigdom og Magt; i Nutiden og dermed Fremtiden maa og skal Mennesket gælde som Mennesket uanset Race og Nationalitet, og alle maa staa frie og som Lige-mænd over for hverandre.

Dette opnaas kun gennem Oplysning om Tingenes rette Tilstand, gennem Villie og Kunnen.

Kundskab er den Magt, som Alverdens Selvskhed og Magtskyge kæmper forgæves imod.

Det nytter ikke, vi siger, at den enkeltes Indsats er uden Værdi; thi uden den enkelte blev der heller ingen Masser. Digterens Ord har Bud til den enkelte i Dag, naar han siger:

Saa virk da for din lille Kreds,
det bedste, som du kan!
da skal vel ogsaa Frugten ses
engang for Folk og Land.
De mange spæde Bække
skal samles til en Aa,
og Marken vil sig dække
med tusind Blomster smaa.

For vi er Verden du og jeg,
vi Folk fra tusind Hjem,
og hitter fremad vi en Vej,
ad den gaar Verden frem.
Om du er nok saa ringe
og bygger lavt i Grus,
en Sten du dog skal bringe
til Slægtens nye Hus.

Den ny Tid begynder med at lægge Sten paa Sten
— ikke med at bryde dem ned.

P. Sessing.

FRA MEDLEMSKREDSEN

Kan man det?

Ved Tilbageblik over det svundne maa det erkendes, at det er med dyb og smertelig Skuffelse, vi tager Afsked med Aaret, der svandt. Begivenhederne ude fra er rykket os tæt ind paa Livet. Samtidig føles Rationering og Prisstigning Dag for Dag haardere og haardere. Mange af os maa for anden Gang gennemgaa Krigens store og tunge Byrder; men tungest føles dog disse af Folk med smaa Lønninger og allermest af dem, som med et Slag har mistet eller mister deres Erhverv og indrulleres i de arbejdsløses store Skare.

Saaledes staar vi da ved Aarsskiftet med Dyrtidens barske Aasyn baade foran og bag os, fulde af Bekymringer for os selv og tilsyneladende uden Bevidsthed om de store og højst alvorlige Vanskeligheder, vore Ledere, faglige som politiske, har at kæmpe med. Jeg skal ikke forsøge paa at tilsløre Tidens haarde Tryk for os alle ved at gøre Situationen mørkere end Virkeligheden viser, ogsaa jeg har jo i en Artikel i „D. L. T.“ Nr. 18 1940 behandlet Problemet „Priser og Lønninger“; men i Modsætning til Carl Petersen's Artikel om det samme Emne faldt jeg ikke over vore Ledere med Ordene — „og afslører samtidig, at Ledelsen og Mødedeltagerne ikke kunde hitte paa andet end at foreslaa og vedtage en Resolution“. Den øvrige Del af C. P.s Udgivelser tyder ogsaa paa, at han har glemt, hvilke Vanskeligheder en Organisationsledelse altid har at kæmpe med, — ogsaa den Ledelse, C. P. engang

var Medlem af, og saa var det endda under andre Forhold end de nuværende. Men hvad værre er, bliver dog den Kendsgerning, at C. P. heller ikke nu har nogen god „Hittepaa“. Hvad vilde have været mere naturligt, end at C. P. havde brugt denne og anvist, hvilke Veje man burde gaa. Det kunde maa-ske have ført til et tilfredsstillende Resultat, og du kunde have sparet dit uberettigede Angreb paa Organisationsledelsen, thi det kan da næppe være beregnet paa at skulle tjene andre Formaal.

Jeg spørger: Kan man det, og har vi Raad til den Slags i Dag?

Er Tiden ikke saadan, at det nu mere end nogensinde tidligere gælder om, at vi holder sammen og i Fællesskab søger at komme gennem de vanskelige Tider for Land og Folk. Kun derved — og ene og alene derved — er det muligt at bevare os selv og alt, hvad der gennem Generationer er kæmpet for og opnaaet for os alle. Men først og sidst, lad os ikke forlede til at falde over sagesløse Ledere, der har Vanskeligheder nok endda. Byrderne bliver ikke derved lettere at bære, og alle, som i fuldt Alvor forstaar Situationen, ved ogsaa, at Krigens Følge er Savn, Lidelser og Bekymringer, selv for dem som er uden Skyld i dens Opstaaen.

Og saa lige et Par Ord om C. P.s Bemærkninger angaaende Kampfonden.

Hvordan var det med vore Kampfondsmidler, da vi holdt ekstra Kongres i Fredericia den 18. Marts 1936? Jeg ser i „D. L. T.“ Nr. 6, Aargang 1936, at C. P. stillede Ændringsforslag Nr. 1, som tilsigtede at holde Kampfondens Midler uberørt. Hvad C. P. dengang fandt var rigtigt for sin Motivering kan anstændigvis ikke være saa helt galt i Dag. Der er et gammelt Ord, der siger: „det er lettere at rive ned end at bygge op“, og selv om C. P. mener, vi er inde i en ny Tid, som kræver Revisioner, vilde det saa ikke alligevel være klogt, om vi afholdt os fra at foretage Revisioner, der med et Slag nedrev alt det, vi gennem mange Aar har bygget op ikke alene som Værn for os selv og vor Familie, men som i paakommende Tilfælde kunde betyde hele vor Eksistens.

Nyborg, i Januar 1941.

Carl Schmidt.

En Anerkendelse.

I Dagspressen er det meddelt, at Politiets Tjenestemænd hver skulde have et Nytaarsgratiale paa ca. 200 Kr. — Politikommissærerne dog noget mere. Baggrunden for dette Gratiale meddeles at være den, at Politistyrken i Størstedelen af Aaret 1940 har maattet gøre Tjeneste i 12 Timer dagligt, og at de yderligere har maattet løse de særlige Op-gaver, der er knyttet til bl. a. en effektiv Patrul-liering under Mørklægning o. s. v.

Det er sikkert velfortjent, at Politiet faar en lille Opmærksomhed for deres store Arbejde. Men det er mærkeligt, at Statsmagten ikke kan faa Øje paa andre, der er mindst lige saa uundværlige og som

risikerer Livet ved deres farlige Arbejde under denne Mørklægning. Hvad er Aarsagen hertil?

Naar Statsmagten nu selv begynder at pille en enkelt Tjenestemandssstand ud som særlig haardt ramt hvad Tjenesten angaar, er det saa underligt, at man spørger sig selv: „Er dit Arbejde virkelig af saa ringe Værdi for Staten, at du ikke kan komme i Betragtning til et Gratiale.“

Maa jeg dertil sige, at de Argumenter, som nogle Blade anfører, at Politiet har haft 12 Timers Arbejde, og at deres Lønninger kun ligger paa fra 3000 Kr. op til 5000 Kr., saa de kan nok trænge til en lille Opmærksomhed, ogsaa gælder for andre. Hvor tit maa vi ikke staa paa vores Maskine i 12 Timer, men det kommer bare ikke i Bladene; Lokomotivpersonalets Løn ligger jo ogsaa paa det nævnte Niveau, og Arbejdet er saa anstrengende i denne Tid, at det virkelig er Livet som Indsats saavel for det kørende Personale som for Stationspersonalet. Saa man vil ikke sige nej Tak til en Opmærksomhed.

Vi ældre husker jo nok under Verdenskrigen, hvilken Behandling vi da fik. Nu lyder de samme Toner: Ingen Lønforhøjelse, vi skal undgaa Inflation. Ja det er muligvis rigtigt, men er det rigtigt, at den ene Del af Befolkningen skal blive rigere og den anden fattigere. Skruen uden Ende er ikke standset for Varefordyrelse, og det var dog Meningen ved Lønstoppet. Men saa er der jo den Udvej at give os en Opmuntring. Giv os et Gratiale, der er jo Penge nok! Bladene skriver, at Bankerne og Staten vader i Penge; saa det er ikke, fordi Staten fattes Penge, at der ikke bliver tænkt paa os, og Inflation kan det jo aldrig blive, naar det kun er en Opmærksomhed for overanstrengende Arbejde. At Politiet skulde have bedre Fortalere til at fremme deres berettigede Krav end vi har, vil jeg dog betvivle. Vi kan jo ikke gøre for, at den Institution, vi tilhører, er saa stor, at naar Staten skal til at give Gratiale til os, bliver det nok saa mange Penge, der skal bevilges; men til Gengæld kommer der vel ogsaa mange flere Penge ind i Statskassen ved samme Personales Arbejde.

Gratiale.

Bundanciennitet.

Efter Referat af Hovedbestyrelsesmødet den 3. og 4. December ser jeg, at der er truffet den Afgørelse for de Lokomotivførere, som i en Aarrække har været Motorførere, at disse ikke faar deres Bundanciennitet, men først bliver at betragte fra den Dag, Forfremmelsen sker.

Jeg skal herved tillade mig at protestere mod dette Forhold, som ganske strider mod sund Fornuft, og forespørge, med hvilken Ret Hovedbestyrelsen fratager mig ca. 10 Aars Anciennitet. Naar jeg hele Tiden har været Medlem af D. L. F. og altsaa haft Forpligtelserne, maa jeg dog ogsaa have Rettighederne som ethvert andet Medlem.

Jeg kunde tænke mig, at hvis jeg overgik til en anden Kategori, at jeg saa satte mine Rettigheder til (men f. Eks. Togpersonalet! se ogsaa dette i Referatet). At Motortjenesten ogsaa henhører under

Lokomotivtjenesten, ved jo enhver, og Hovedbestyrelsen har jo ogsaa gentagne Gange beskæftiget sig med Motorførernes Tjeneste, som f. Eks. naar Vognene var til Reparation og lignende, og sidst nu, da der ingen Motorer kører for D. S. B.

Der kan saa siges, at jeg kunde have søgt noget før om at blive Lokomotivfører — ja maaske! Men naar nu Tjenesten har passet mig, og jeg ikke har gaaet andre i Vejen med Hensyn til Forfremmelse til Lokomotivfører, ser jeg ikke, at dette er tilstrækkelig Grundlag for Hovedbestyrelsen til at træffe en saadan Afgørelse, især da jeg i 1929 skrev under paa, at jeg ikke de første 3 Aar kunde overgaa til Lokomotivtjeneste, men der har jeg da ikke givet Afkald paa at blive Lokomotivfører, og det var heller ingen Betingelse den Gang, at jeg efter 3 Aars Forløb skulde søge om at blive Lokomotivfører.

Derfor ser jeg heller ikke, at Hovedbestyrelsen har hverken juridisk eller moralsk Ret til at fratage mig min Bundanciennitet, og anmoder derfor Hovedbestyrelsen om snarest at genoptage ovennævnte Emne til Drøftelse, saaledes at ogsaa vi kan faa vor Ret!

Hobro, i Januar 1941.

C. C. V. Nielsen.

Det er bundurigtigt at tro, at Hovedbestyrelsen skulde have frataget den ærede Indsender noget af hans Anciennitet. Dersom Nielsen havde gjort sig den Ulejlighed at læse Serie A, Side 112 e, vilde han have set, at der udtrykkeligt staar, at Motorførere, som ikke rettidigt indgiver Ansøgning om Forfremmelse til Lokomotivfører, placeres i Anciennitetsrækken efter Datoen for deres Forfremmelse til Lokomotivførerstillingen, og denne af Generaldirektoratet udsendte Ordre er ingenlunde af ny Dato, men har eksisteret i adskillige Aar, og Forholdet har gennem Aarene været omtalt i vore Beretninger.

Red.

VERDENS LÆNGSTE BROER

Efter »Ingeniøren« bringer vi en Omtale af og Fortegnelse over lange Jernbanebroer og Vejbroer:

»Der har været Perioder, hvor den overordentlige Udvikling af Jernbanenettene krævede en Mængde Broanlæg saavel i de europæiske Lande som i U. S. A., Kanada og Indien, men Byggevirkksomheden i disse Perioder overtræffes vel af Tidsrummet 1919—39. Der skulde bygges Erstatning for en umaadelig Mængde ødelagte Broer under den forrige Krig, men hertil kom den fra Motorkørslen hidrørende stærke Udvikling af Landevejene, navnlig i U. S. A. og Tyskland, Etablering af Viaduktanlæg ved Vejenes Skæringer med Banerne, navnlig i U. S. A., hvor der til lige er bygget en Mængde større og mindre Broer til Afløsning af Færgeforbindelser over Floderne.

I Danmark begyndte Perioden med en Mængde Viaduktanlæg. Fra 1915 til 1925 steg Antallet af Via-

dukter ved D. S. B. fra 180 til 687 Stk. og naaede 31. Marts 1938 879. En Del Færgefarter er erstattet med Brøanlæg: Guldborgsund, Lille Bælt, Storstrømmen, Oddesund, Vilsund, og adskillige andre er under Udførelse. Der er ombygget en Del større Broer, hvoraf kan nævnes: Alssund, to over Limfjorden ved Aalborg, Lange Bro og Knippelsbro ved København

samt Roskilde Fjord ved Frederikssund. Endelig har de talrige nye Vejanlæg krævet en Del Brøanlæg.

I 1. Kolonne er opført Aarstallet for Brøanlæggets Indvielse, u. B. betyder under Bygning, i 2. Kolonne: Broens totale Længde i m, altsaa Landingerne indbefattet til sidste Landpille. I sidste Kolonne betyder V: Vejbro, B: Jernbanebro, V/B: Vej- og Jernbanebro.

Key West—Florida ¹⁾ , U. S. A.	1912	20750	V
Salt Lake, U. S. A. ²⁾	18—	17700	B
San Francisco—Oakland, U. S. A.	1936	13250	V/B
Pontchartrain ved Orleans, U. S. A.	u. B.	7400	V
James River ved Newport News, Virginia, U. S. A.	1928	7200	V
Mississippi ved Orleans, U. S. A.	1935	7100	B
Albemarle Sound, Nordcarolina, U. S. A.	1938	5650	V
Hellgate, New York	19—	5200	V
New Jersey, Viadukt, New York	1936	4800	V
Triborough, New York	1936	4534	V
Sydney Havn	1932	4430	V/B
Vejbro til Venedig	1933	4000	V
Donau ved Czernavoda	1895	3850	B
Ohio ved Henderson, Kentucky, U. S. A.	1934	3700	
Zambesi ved Sena, Afrika	1936	3677	V/B
Mississippi ved Baton Rouge, U. S. A.	1939	3668	V/B
Jernbanebro til Venedig	18—	3600	B
Firth of Tay, Skotland	1887	3264	B
Hamburg Havn	u. B.	3230	V
Cooper River, Charleston, Sydecarolina, U. S. A.	19—	3218	
<i>Storstrøm</i> , Danmark	1937	3211	V/B
Mississippi ved St. Louis, U. S. A.	u. B.	3200	V
Potomac River v. Ludlow, Virginia, U. S. A.	u. B.	3063	V
Øvre Sone, Indien		3050	B
Godvari, Indien		2750	B
Golden Gate, San Francisco, U. S. A.	1937	2737	V
Ambassador, Detroit, U. S. A.	1929	2700	V
Lower Zambesi, Afrika		2640	B
Montreal—South Shore, Kanada	1929	2637	
Lake Washington, Seattle, U. S. A. ³⁾	u. B.	2616	V
Ny Havnebro, Montreal, Kanada	1931	2610	V/B
Firth of Forth, Skotland	1890	2528	B
Højbro over Kieler-Kanal, Rendsburg	1914	2500	B
Galveston Causeway, U. S. A.	u. B.	2500	V
Bronx—Whitestone, East River, New York	1939	2437	V
Missouri ved St. Charles ⁴⁾ , U. S. A.	1936	2400	B
Neches River, Port Arthur, Texas, U. S. A.	1939	2362	V
Main Avenue, Cleveland, U. S. A.	u. B.	2255	V
Mississippi, Wicksburg, U. S. A.	1930	2100	V/B
Sct. Claire River, Port Huron, U. S. A.	1938	2015	V
Blue Water, Port Huron, U. S. A.	1938	1980	V
Meeker Avenue, New York	u. B.	1950	V
Manhattan, East River, Port Huron, U. S. A.		1922	V
Rio Bio—Bio, Chile		1880	B
Sct. Lawrence ved Montreal, Kanada ⁵⁾	1860	1871	V/B
Caughnawaga Br. o. Sct. Lawrence, Montreal, Kanada ..	1934	1850	V
Ohio ved Cairo, Illinois, U. S. A.	1938	1788	V
Kill van Kull, New York	1931	1762	V
Ile d'Orleans, Quebec, Kanada	19—	1737	

¹⁾ Bygget som Jernbanebro mellem 32 større og talrige mindre Øer og Korallbanker mellem Florida og Key West — 192 km. Ombygget 1938 til Vejbro.

²⁾ Enkelsporet Jernbane. Tømmerkonstruktion.

³⁾ Pontonbro. ⁴⁾ Erstatte en i 1872 bygget Bro. ⁵⁾ Ny Overbygning.

DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

Suison Bay ved San Francisco	1931	1708	B
Georg Washington, New York	1931	1700	V
Volga ved Saratov		1698	B
Puget Sound ved Tacoma, Washington, U. S. A.	u. B.	1695	V
Red River v. Davidson, Oklahoma, U. S. A.	u. B.	1665	V
Vancouver, Kanada	1936	1655	
Oregon Coast Highway, Oregon, U. S. A.	1936	1627	V
Letbridge Viadukt, Belly River, Kanada	1909	1624	B
Dniepr	1930	1621	
Coos Bay, Oregon, U. S. A.	1938	1602	V
Lions Gate, First Narrows, Vancouver, Kanada	1939	1600	V
Sct. Lawrence, Montreal, Kanada	u. B.	1600	V
Ohio ved Louisville, Kentucky, U. S. A.	18—	1590	
Rip van Winkle, Hudson R., Albany, New York	1935	1536	V
Donau ved Belgrad	1932	1511	V/B
Mississippi ved Davenport, U. S. A.	1935	1510	V
Nerbudda River, Indien	1881	1500	B
Volga		1484	B
Hollandsch Diep, Moerdyk	1875	1465	B
Chien Tang, Hangchow, Kina	1937	1417	V/B
Ohio ved Queensboro, U. S. A.	u. B.	1409	V
Sct. Lawrence ved 1000 Øer, U. S. A.	1938	1372	V
Mississippi ved Davenport, U. S. A.	u. B.	1355	V
Weichsel ved Fordow, Polen	1893	1350	B
Kansas River, Topeka, Kansas, U. S. A.	1938	1340	V
Raritan River, Westminster, Kanada	u. B.	1337	V
Missouri ved Omaha, Nebraska, U. S. A.	1935	1334	V
Missouri ved Omaha, Nebraska, U. S. A.	18—		B
Sacramento ved Redding, Californien, U. S. A.	u. B.	1300	B
Hoangho ved Tsi-nan, Kina	1912	1243	B
Fraser River, Westminster, Kanada	1937	1220	V
Irrawaddy ved Ava, Indien		1203	B
Sct. Lawrence ved Quebec, Kanada	1917	1200	V/B
Columbia River, U. S. A.	1930	1196	
Marine Park Bridge, New York	1938	1178	V
Elb ved Hohenwarthe, Tyskland	1935	1176	B
Angermanelv ved Sundø, Sverige	u. B.	1162	V
Bridge of 10000 Times Peaces, Kina ⁶⁾		1152	V
Ohio ved Louisville, Kentucky, U. S. A.	1928	1140	
Lille Bælt, Danmark	1935	1135	V/B
Queensboro, New York	1900	1135	V
La Rochelle Pallice, Frankrig	1935	1120	
Sct. Lawrence, Lachine, Kanada	191-	1115	B
Sihlsee, Schweiz	1937	1115	V
Gogra River, Hindustan	1910	1097	B
Weichsel ved Graudenz, Polen	1897	1078	B
Delaware, Philadelphia, U. S. A. ⁷⁾	1926	1078	B
Mississippi ved Quincy, Illinois, U. S. A.	1930	1070	V
Orange River ved Upington, U. S. A.	1915	1067	B
Brooklyn, East River, New York	1883	1058	V
Connecticut River ved Middletown, Connecticut, U. S. A. . .	1938	1042	V
Karoun, Iran	1930	1032	B
Missouri ved Falls City, Nebraska, U. S. A.	u. B.	1030	V
Hollandsch Diep, Moerdyk, Holland	1936	1018	V
Sct. Lawrence ved 1000 Øer, Kanada	1938	1015	V
Nilen, Ægypten		1006	
Volga ved Gorki	1933	1000	B
Ota. ved Gorki, 2 Stk.	19—	1000	B
Bern, Schweiz ⁷⁾	u. B.	c. 1000	B
Oude Maas ved Dordrecht	u. B.		V

⁶⁾ Ældgammel Bro. ⁷⁾ 4 Spor.

Disse 109 Broer med Længder over 1000 m fordeles sig saaledes: 56 Stk. i U. S. A., 14 i Kanada, 9 i Asien, 6 i Rusland, 3 i Afrika, Holland og Tyskland, 2 i Danmark, Italien, Polen, Schweiz og Skotland samt 1 i Australien, Chile, Frankrig, Jugoslavien, Rumænien og Sverige.

At U. S. A. er Landet med de fleste lange Broer skyldes selvfølgelig Mississippi med sine vældige Bifloder: Missouri og Ohio samt de geografiske Forhold i New York, i hvilken By der alene er 9 Broer over 1000 m.

I Kanada havest der over St. Lawrence Floden 9 lange Broer.

Fortegnelsen giver sig ikke ud for at være fuldstændig. I U. S. A. findes der sikkert en Del ældre Jernbanebroer, som ikke er kommet med, og det samme gælder Rusland og Sibirien.»



JUBILÆER



L. M. Andresen.



K. Rasmussen.

Den 7. Februar fejrer Lokomotivførerne L. M. Andresen, Boulevarden 32, og K. Rasmussen, Prinsensgade 28, begge i Aalborg, deres 25 Aars Jubilæum ved D. S. B.

L. M. Andresen begyndte den 7. Februar 1916 som Aspirant i Esbjerg, den 1. Marts 1917 blev han Lokomotivfyrbøder samme Sted, og den 1. Juli 1931 forfremmedes han til Lokomotivfører i Tønder. Til Aalborg kom han den 1. September 1935.

K. Rasmussen begyndte sin Lokomotivmandsløbebane som Aspirant i Aarhus den 7. Februar 1916, han blev Lokomotivfyrbøder i Struer den 1. Marts 1917 og Lokomotivfører i Tinglev den 1. Juli 1931. Efter nogle Aars Stationering i Brande kom Rasmussen den 1. November 1939 til Aalborg, hvor det er hans Agt at forblive.

Om begge Jubilarerne gælder det, at de ved deres Gerning og deres gode Humør har erhvervet sig mange Venner. Aalborg Lokomotivførerafdeling sender Eder de bedste Lykønskninger paa Jubilæumsdagen og ønsker Eder et godt Helbred, saa I endnu i mange Aar maa være at finde i de aktive Lokomotivmænds Rækker.

M. J.



M. H. Sørensen.

Motorfører M. H. Sørensen, Drachmannsvej, Fredericia, fejrer den 7. Februar sit 25 Aars Jubilæum.

Sørensen begyndte som Aspirant den 7. Februar 1910 ved Maskindepotet i Fredericia og blev forfremmet til Lokomotivfyrbøder den 1. Marts 1917 med Station i Struer, men i Løbet af en Maaned kom han tilbage til Fa.

Den 1. August 1928 blev Sørensen udnævnt til Motorfører i Aarhus, hvor han var i 7 Aar; da der blev Motorførerpladser oprettet i Fa., søgte Sørensen straks hertil.

Sørensen har i mange Aar været et trofast Medlem af Jernbanens Atholdsselskab. Han er en rolig og ligevægtig Natur, han elsker sin By, sin Have og sin Motorvogn. Idet vi siger dig Tak for Aarene, der svandt, sender Motorfører Afdelingen sine bedste Lykønskninger i Haab om Samarbejde endnu i mange Aar.

A. H.

Den 10. Februar henholdsvis 11. Februar kan Lokomotivførerne ved Helgoland Depot H. K. Jensen, Ribegade 12, 1., København Ø., og B. A. Hansen, Villemoesgade 36, København Ø., fejre deres 25 Aars Jubilæum ved D. S. B.



H. K. Jensen.



B. A. Hansen.

Afdeling 3 bringer Eder vor hjertelige Lykønskning for Dagen, ligesom den ogsaa giver Udtryk for alle gode Ønsker for Eder i den kommende Tid.

E. M.

Den 15. Februar 1941 kan Lokomotivfører Kr. Pedersen, Aarhus, fejre 25 Aars Dagen for sin Antagelse ved D. S. B. Jubilaren er dog ældre som Lokomotivmand, idet han kom til D. S. B. fra en Privatbane.

Kr. Pedersen kom hurtigt ind i Organisationsarbejdet i Lokomotivfyrbøder-Afdelingen i Aarhus, hvor han i flere Aar beklædte Sekretær-Posten med stor Dygtighed. Da det nye Fremdrivelsesmiddel, Motoren, fik Ind-

pas ved D. S. B., saa Jubilaren en Chance, han blev Motorfører og forflyttet til Næstved. Da han senere blev forfremmet til Lokomotivfører som Lyntogs-Afløser, kom han til Aarhus, og da man her kendte hans Pen, kom han hurtig i Bestyrelsen for Afdeling 39 som Sekretær.

Afdelingen ønsker Lykke paa Dagen og haaber endnu i mange Aar at se dig inden for Rækkerne.

H. S.

Den 18. Februar kan Lokomotivfører V. A. E. Olsen, Aarestrupvej 13, 2., Valby, København, fejre sit 25 Aars Jubilæum.

Afdeling 1 bringer dig i den Anledning sine bedste Ønsker for Dagen, ligesom den herved giver Udtryk for Haabet om, at du endnu gennem mange Aar maa være at finde i vore Rækker.

H.

Opmærksomhed frabedes.

Al Opmærksomhed ved mit Jubilæum den 1. Marts 1941 frabedes.

Reinhard Pedersen,
Lokomotivfører, Aarhus H.

Dødsfald.

Lokomotivfører F. G. Brund, Aarhus, afgik efter et Par Dages Sygdom ved Døden og jordfæstedes den 31. December 1940 paa Randers gamle Kirkegaard.

Jordfæstelsen formede sig som en gribende Højtidelighed med megen stor Deltagelse. Ved Kisten parerede Faner fra Randers og Aarhus Afd. samt fra Sangforeningen „Echo“, som Brund var Medstifter af.

Kolleger i Uniform, skiftende med Sangerbrødre, bar Brund til Graven. Sangerbrødre sang et sidste Farvel; Lokomotivfører H. Søgaard udtalte en sidste Hilsen og nogle smukke Mindeord.

Afdødes Broder, Overbetjent Brund, Aarhus, takkede det store Følge for venlig Deltagelse.

Æret være Brunds Minde! — D. L. F. er blevet endnu en god Kollega fattigere.

Ar. Lkf. Aid.

Taksigelser.

Hjertelig Tak for venlig Opmærksomhed ved mit 25 Aars Jubilæum.

Axel Jensen,
Fredericia.

Vor hjerteligste Tak for al venlig Deltagelse ved vor kære Mand og Fader, Lokomotivfører F. G. Brunds Bisættelse.

Else og Anna Brund, Aarhus.

Min hjerteligste Tak for udvist Deltagelse ved min kære Mand Lokomotivfører Otto Laursens Død og Begravelse.

En særlig Tak til Padborg, Tønder og Aabenraa Afdelinger.

Laura Laursen og Børn, Aabenraa.

Forsikringsagenturforeningen for Tjenestemænd ved Statsbanerne.

Medlemmernes Opmærksomhed henledes paa, at det normale halvaarlige Præmiefradrag finder Sted pr. 1. Februar.



Annulering af Forflyttelse.

Forflyttelsen af Lokomotivfyrbøder P. H. Torbensen fra Nyborg til Helsingør under 3.—1.—41 er annulleret.

Afsked.

Lokomotivfører C. M. Jensen, Brande, efter Ansøgning paa Grund af Alder og Svagelighed med Pension fra 31.—3.—41 (min. Afsked).

Lokomotivfører N. L. Petersen, Brande, efter Ansøgning paa Grund af Svagelighed med Pension fra 31.—3.—41 (min. Afsked).

Lokomotivfører C. T. Bjørnsten, Helsingør, efter Ansøgning paa Grund af Alder med Pension fra 31.—3.—41 (min. Afsked).

Lokomotivfører M. N. C. Mygind, Korsør, efter Ansøgning paa Grund af Alder med Pension fra 30.—4.—41 (min. Afsked).

Dødsfald.

Motorfører II N. C. Jacobsen, Næstved, den 17.—1.—41.

Dødsfald blandt Pensionister.

Pens Lokomotivfører H. W. Engelhardt, København, den 26.—12.—40.

Pens Lokomotivfører A. F. C. Madsen, København, den 12.—1.—41.

Pens. Lokomotivfører E. N. V. Rundstrøm, Hillerød, den 12.—1.—41.



Autostrada paa Lolland.

Trafikministeren har i Folketinget forelagt Lovforslag om Anlæggelse af en speciel Motorvej fra Rødby Havn til Storstrømsbroen. I Forslaget er indbefattet Bygning af en ny Bro over Guldborgsund. Anlægget er et Led i Fugleflugtslinien København—Lübeck—Hamburg, og da man ikke ved dette Anlæg er bundet af særlige Forhold, bliver der for denne nye Vejs Vedkommende i højere Grad Tale om en „Fugleflugtslinie“, end Tilfældet er med det projekterede Baneanlæg, hvor man som bekendt af forskellige Hensyn har været nødsaget til at gaa ned over Nykøbing F.

Statens Briketlager i Hillerød.

Statens Kulkontor har truffet Beslutning om, at der skal bruges 70 000 Tons af de Briketter, som ligger paa Hillerød Station. Man regner med dagligt at kunne afsende omkring ved 30 læssede Jernbanevogne med Briketter.

Privatbaner i Vanskeligheder.

Det ser nu ud til, at Maribo-Torrigbanen, hvis Vanskeligheder vi tidligere har omtalt, definitivt vil opføre, hvis der da ikke viser sig en endnu helt uforudset Redning. Banens Personale er alle opsagt til Fratrædelse af Tjenesten.

Togulykke ved Trondheim. Lokomotivpersonalet dræbt.

Den 23. Januar skete der paa Strækningen Storlien—Trondheim en Togulykke. Efter det hidtil oplyste blev nogle Vogne afsporet i en Kurve, hvilket resulterede i, at Lokomotivet og efterhaanden hele Toget afspreedes og væltede. Nogle af Vognene blev fuldstændig knust. Lokomotivpersonalet, der var fra Trondheim, blev begge dræbt ved Ulykken.

Rettelse til Adressefortegnelsen

Lokomotivførerafdelingerne:

Struer Afdeling: Kassererens Navn og Adresse rettes til: A. E. Engtorp, Taarngade 32, St.

Motorførerafdelingerne:

Enghave Afdeling: Formandens Navn og Adresse rettes til: E. Nicolajsen, K. M. Klausensgade 44, 3. København V.

Kassererens Navn og Adresse rettes til: C. Lange-mark, Johan Kellersvej 45, 1. København V.

Næstved Afdeling: Formandens Navn og Adresse rettes til: H. J. Löschenkohl, Hvedevænget 87.

Kassererens Navn og Adresse rettes til: L. G. Brett-schneider, Niels Juelsvej 3.

Odense Underafdeling: Repræsentantens Navn og Adresse rettes til: N. Berrig, Teisensvej 14.



MØBLER Egen Fabrik — derfor billigst!
Viborg billigste Møbelmagasin - **A. HESHE**

Besøg „Torvecafeen“! Telf. 332
Byens bedste Smørrebød og største Snaps

Drik
**Bryggeriet „Odin“s
Produkter**

Køb Deres Forbrug af **Manufakturvarer** hos

CARL CHRISTENSEN's Efterfølgere
CROME & GOLDSCHMIDT — VIBORG

Hans Albrechtsen
HERREEKVIPERING
Viborg

Gode Varer. Rimelige Priser.

Cigarforretningen „Phønix“
P. ANDERSEN
Mathiasgade 21 — Telefon 544

Vellagrede Cigarer - Tobakker og
Cigaretter i alle kendte Mærker

Emil P. anbefaler
Kaffe-Frokost · 1.65 Kr.
KONDI TORI Emil P
Mathiasgade 76

Køb Deres Fisk
hos **Chr. Dons**
Telf 1550 · 1551

Kalundborg

N. JENSENS SØNNER
SNEDKERMESTRE - Kalundborg - Telf. 280

Køb Deres Møbler hos Fagmanden;
han yder Dem den bedste Garanti.

Leverandør til Feriehjemmet.

Er Lyset i Uorden
da ring til Kalundborg 520

Kjær Christensen
aut. Installatør

Leverandør til Feriehjemmet

Chr. Jepsen

Stort Udvalg i moderne Ure
Briller og Barometre
Reparationer udføres

Telefon 600

**Kallundborg
Plantemargarine**

Altid fineste Kvalitet
Hver Dag friskkørnet
Kallundborg Margarinefabrik
TH. A. JØRGENSEN

Vilh. Nielsen og Søn

Slagtermestre
Kød- og Paalægsforretning
Cordlligade 10
Telefon 173. Kalundborg.
Leverandør til Feriehjemmet.

**STØT DANSK
INDUSTRI**