

*Protokoll, hållet vid Sveriges
Enskilda Järnvägars Ingenjörskör-
bunds ordinarie möte den 31 juli
och 1 augusti 1931.*

Fredagen den 31 juli.

Deltagarne samlades i Tidaholm, där först ett besök avlades vid Tidaholms bruk och busstillverkningen studerades, varefter en provtur i busståg — motorbuss jämte tvenne släpvagnar — företogs genom staden och dess närmaste omgivningar.

Efter resa med buss Tidaholm—Skara, därunder ett kort besök gjordes i Varnhems klosterkyrka, och med extratåg Skara—Hällekis besågs den nya cementfabriken i Hällekis.

Lördagen den 1 augusti.

Deltagarne företogo på förmiddagen en utfärd med extratåg till Husaby, vars kyrka besågs.

Efter återkomsten till Lidköping avhölls å hotell Örnen sammanträde, varvid fördes följande protokoll:

Närvarande: 52 medlemmar.

§ 1.

Styrelsens ordförande, överintendenten Bernhardt, förklarade mötet öppnat och hälsade de närvarande välkomna.

§ 2.

Valdes överintendenten Bernhardt till ordförande vid sammanträdet.

§ 3.

Utsågos herrar Karl L. Anderson och Lindholm att jämte herr ordföranden justera protokollet.

§ 4.

Föredrogos styrelse- och revisionsberättelserna för förvaltningsåret 1930, och beviljade mötet styrelse och kassaförvaltare full ansvarsfrihet för sagda år.

§ 5.

I anslutning till de föredragna berättelserna framhöll major Ståhle önskvärdheten av att framdeles en mera fullständig specifikation över förbundets utgifter måtte införas å lämpligt ställe, och beslöt mötet att så skulle ske.

§ 6.

Valdes av mötet

till ledamöter i styrelsen för åren 1932 och 1933:

Herrar Karl L. Anderson och K. A. Pallin (omval) samt — i anledning av att överintendenten Bernhardt förklarar sig ej vilja mottaga återval, då han nu lämnat aktiv järnvägstjänst, — herr R. Bengtzon;

till styrelsesuppleanter för år 1932:

Herrar L. Granfeldt och S. Grönwall;

till revisorer för år 1931:

Herrar Hj. Ekholm och E. Östlund;

till revisorssuppleant för år 1931:

Herr A. Frisk;

till representanter vid Svenska Järnvägsföreningens sammanträden under år 1932:

Herrar V. Ahlberg, Karl L. Anderson, J. Lindholm och Hj. Lundqvist.

§ 7.

Antecknades till protokollet, att å distriktssammanträden till ledamöter i styrelsen för år 1932 utsetts:

för södra distriktet: herrar Y. Hjortzberg (distriktsordförande)
och Hj. Nordenhem;
» västra » herrar Y. Simonsson (distriktsordförande)
och G. Lundberg;
» östra » herrar Carl Carlsson (distriktsordförande)
och J. Lindholm.

§ 8.

Föredrogs en skrivelse från rapportörerna av följande lydelse:

»Sveriges Enskilda Järnvägars Ingenjörsförbund.

Då undertecknade år 1926 utsågos till rapportörer i Ingenjörsförbundet nämndes ingen tid för våra uppdrag.

Vi hava nu varit rapportörer under 5 år och då dels inom Förbundet man och man emellan uttalats, att ämnesvalen i rapporterna borde kunna bliva mera till järnvägarnes nytta om icke, såsom nu, båda rapportörerna tillhörde landets största enskilda järnvägsförvaltning, dels ingenjörer intresserade för rapportörsuppdraget torde finnas vid mindre järnvägar än dem, vi tillhöra, få vi härigenom ställa våra uppdrag till Förbundets förfogande.

Göteborg och Åmål i juli 1931.

Y. Simonsson.

R. Bengtson.»

Bandirektör Simonsson, vilken var vid mötet närvarande, utvecklade närmare de synpunkter på den föreliggande frågan, som kommit till synes i skrivelsen. Vidkommande medlemmar-
nas intresse för saken, meddelade herr Simonsson, att det de första åren varit rätt svårt få några bidrag till rapporterna, men hade numera förhållandena i viss mån bättrat sig. Rapportörerna hade tacksamt tagit emot och publicerat vad som

lämnats. Dock hade man ej ansett sig böra taga med bidrag, som, tydligen lämnade även åt annat håll, varit synliga i andra tryckalster, innan rapporterna hunnit färdigställas.

Herr ordföranden uppmanade härefter de av de närvarande, som hade några erinringar att göra mot rapportörernas berättelser i deras nuvarande skick, att meddela sin uppfattning i frågan. Som denna uppmaning ej föranledde något yttrande, hemställde nu herr ordföranden till rapportörerna att tillsvidare fungera, och förklarade herr Simonsson å maskiningeniör Bengtzons och egna vägnar, att de skulle göra detta.

I anslutning härtill uttalades från olika håll medlemmarnas stora tacksamhet till herrar Simonsson och Bengtson för det utomordentliga sätt, på vilket de fullgjort sina uppdrag som rapportörer.

§ 9.

Invaldes på förslag av styrelsen till ledamöter av förbundet:

Trafikchefen vid Uddevalla—Vänersborg—Herrljunga och Uddevalla—Lelångens järnvägar G. Akmar samt
Byråingeniören vid Västergötland—Göteborgs järnvägar I. Högberg.

§ 10.

Godkändes följande stadgeändringar:

§ 3.

Följande nya stycke införes sist:

»Till hedersledamot av Förbundet må kallas person, som finnes vara härav förtjänt».

§ 4.

Efter »förslaget» i första styckets tredje rad införes »— beträffande hedersledamot enhälligt —».

Första stycket skulle sålunda få följande lydelse:

»Förslag om kallelse till ledamot väckes genom en av förbundsledamot undertecknad skriftlig anmälan till Styrelsen, och anses, därest Styrelsen tillstyrkt förslaget — beträffande hedersledamot enhälligt —, Förbundet hava bifallit detsamma, om det vid allmänt möte, där minst 10 röstberättigade äro närvarande, antagits antingen med acklamation eller, då omröstning begärts, med minst $\frac{2}{3}$ av de avgivna rösterna; kallelsebrev till ledamot utfärdas av Förbundets styrelse genom dess Ordförande och Sekreterare.»

§ 7.

Mellan första och andra stycket införes ett nytt stycke av följande lydelse:

»Hedersledamot är dock befriad från avgift till Förbundet.»

Som dessa stadgeändringar preliminärt antagits av extra mötet den 14 mars 1931, konstaterades, att desamma nu voro definitivt fästställda.

§ 11.

Höll Byråingeniör Sven Browall föredrag rörande de svenska järnvägsbyggnaderna i Turkiet, illustrerat med ett stort antal bilder. (I bilaga, sid. 8, återfinnes kort utdrag ur föredraget och visas några få bilder).

Herr ordföranden tolkade de närvarandes stora tacksamhet för det synnerligen intressanta föredraget och det myckna arbete, föredragshållaren tydligt lagt ned på frågan.

§ 12.

Nästa ämne å föredragningslistan utgjorde rapportörernas berättelser. Dessa hade i förväg tillställts medlemmarna såsom meddelande n:r 122 resp. 123.

Herr ordföranden begagnade tillfället att framhålla angelägenheten av att medlemmarna ordentligt besvarade av rapportörerna utsända frågeformulär och uppmanade alla att hjälpa till, så att rapporterna även framåt skulle bli samma förnämliga publikationer, som de utvecklats till under de sista åren.

Maskiningeniör Höjer meddelade, att han insänt sitt bidrag i meddelande n:r 123 »Stålvagnar och deras förhållande vid olyckshändelser» närmast med tanke på försäkringspremierna för dylika vagnar. Det föreföll herr Höjer som om fog borde finnas för krav på sänkning av ifrågavarande premier, då stålvagnar vid olycksfall syntes skadas helt obetydligt i jämförelse med andra vagnar. Möjligen förefunnes dock ej ännu tillräcklig erfarenhet på området för vidtagande av åtgärder i antytt syfte.

I anslutning härtill uttalade mötet angelägenheten av att man vid järnvägar, där stålvagnar finnas, följer denna fråga, så att densamma, då mera erfarenhet vunnits, kan tagas upp, därest så visar sig vara befogat.

§ 13.

Sedan föredragningslistan nu var genomgången, framförde överintendenten Bernhardt sin tacksamhet för det stora förtroende, han under alla dessa år fått åtnjuta och för allt arbete, som uträttats inom förbundet. Arbetsresultatet kunde ju diskuteras. Måhända hade talaren ej varit tillräckligt energisk, då det gällde att sätta igång och sätta fart på arbetet. Samarbetet hade emellertid alltid varit gott inom förbundet, och detta vore en stor sak. Herr Bernhardt bad att få vara innesluten i medlemmarnas goda minne och tillönskade förbundet en god framtid.

Trafikchefen Pallin framförde härefter förbundets tack till den avgående ordföranden. Han erinrade om att överintendenten Bernhardt i 24 år beklätt ordförandeposten och gjort detta på ett sådant sätt, att han nu i envar förbundsmedlem hade en uppriktig och tacksam vän. Förhållandena, då den värderade ordföranden övertog klubban, voro synnerligen svåra. Föreningsarbetet låg i dödvatten. Herr Bernhardt satte då nytt liv i detsamma och den insatsen komme icke att glömmas liksom ej heller vad han sedan alltjämt uträttat för förbundets utveckling. Talaren slutade med att frambära ett innerligt och hjärtligt tack från alla i förbundet.

§ 14.

Vid sammanträde senare på dagen beslöt mötet på enhälligt förslag av styrelsen att utse överintendenten Bernhardt till förbundets förste hedersledamot.

Efter utfärd till Läckö slott, avslutades mötet med gemensam middag å Hotell Örnen, därvid den avgående ordföranden ytterligare avtackades.

Som ovan.

Hj. Lundqvist.

Justerat:

H. Bernhardt.

K. A. Pallin.

Karl L. Anderson.

Johannes Lindholm.

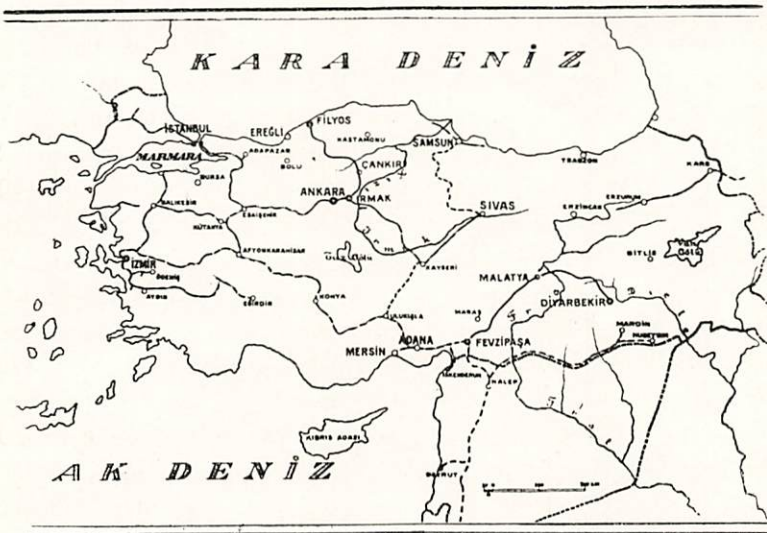
Utdrag ur föredrag om de svensk-danska järnvägsbyggnaderna i Turkiet, hållet vid Sveriges Ensk. Järnvägars Ingeniörsförbunds ord. möte i Lidköping den 1 aug. 1931 av byråingenjören Sven Browall.

Nordlinjen, Irmak—Filyos, som först var avsedd att utbyggas smalspårig, var föreslagen till Eregli, men som Svarta Havs-linjen på grund av stora natursvårigheter visade sig bliva mycket dyrbar, undantogs denna linje vid kontraktets senare omredigering till en fixerad byggnadssumma av 55 milj. dollars, liksom även en projekterad sidolinje till Sögödözi. Svarta-Havs-linjen, där synnerligen rika kolfyndigheter förekomma, undersökes numera för utbyggnad som smalspår med elektrisk drift.

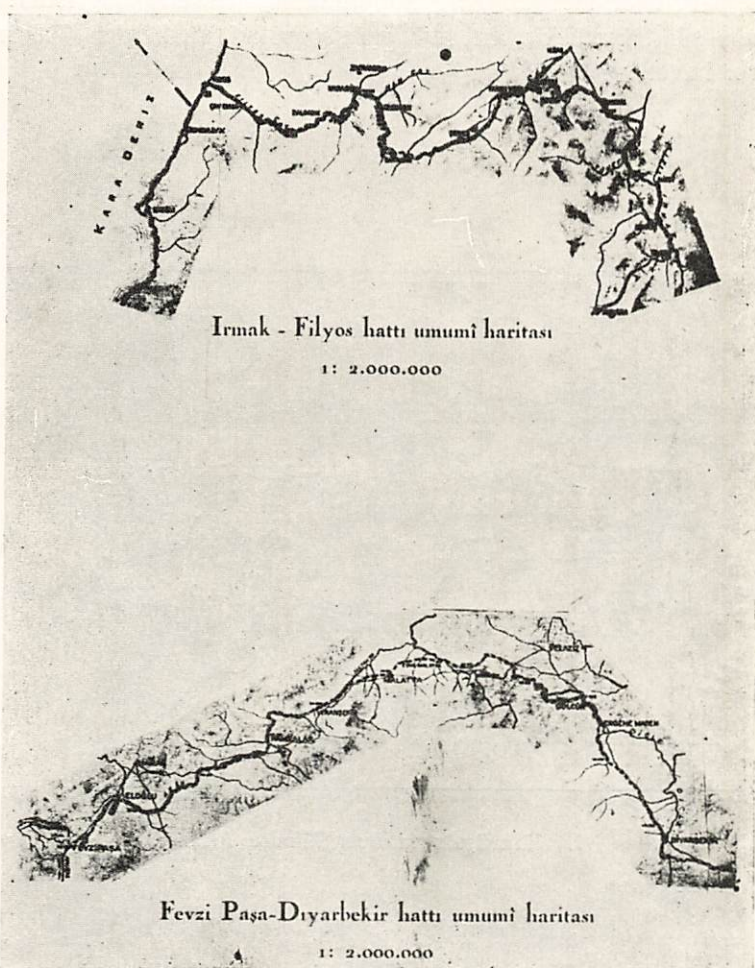
Den under byggnad varande nordlinjen börjar alltså vid Irmak på 670 m:s höjd, följer efter floden Kizil Irmak c:a 40 km, stiger i riktning mot norr efter att ha passerat staden Cankiri upp på Batti-Belli-massivet på 1240 m:s höjd, vilket är linjens höjdpunkt. Genom en tunnel på c:a 3,5 km undgick man att genom konstgjorda linjeförlängelser uppnå massivets naturliga höjd, 1400 m. Därefter faller linjen för att vid km 161 passera Devrez Cay på 1000 m:s höjd, varefter den åter stiger längs Karace Virans dalgång till km 192 på höjden 1230 m. Den skär igenom högplatån vid Cerkez, intränger vid km 230 i Hamamli-passet, faller ned till Karabûks stad, för att sedan intränga i Filiospasset. Därefter faller linjen långsamt ned till Svarta Havskusten.

Sydlinjen, Fevzi-Pacha—Diyarbakir utgår från den gamla stationen Keller på Bagdadbanan, numera omdöpt till Fevzi-Pacha, på en höjd av 584 m. Den passerar Maracheslätten efter floden Ak-sou, för att genom en lång tunnel intränga i Hamzalarpasset. På Viranchehir högplatå når linjen höjden 1340 m. Den faller sedan nästan oavbrutet förbi staden Malatia till Euftrat, som den passerar på 638 m:s höjd. Den stiger sedan på nytt i mycket bergig terräng till linjens höjdpunkt 1396 m, för att åter falla ned till 907 m på Elazizslätten.

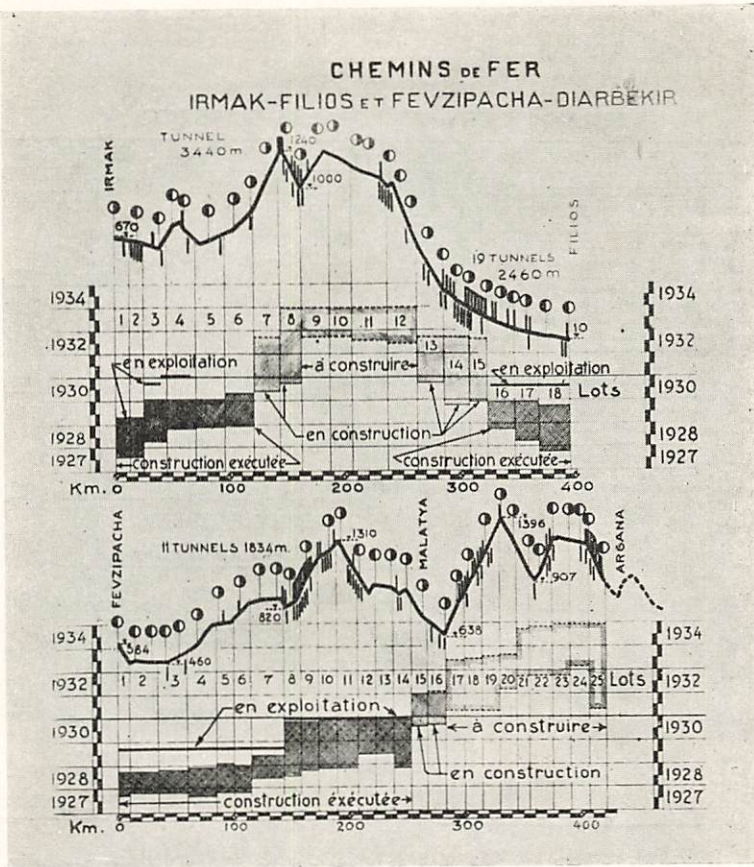
Den stiger så på nytt till nivå med sjön Gölcük, följer efter denna 20 km fram till Argana Maden, en av världens rikaste koppargruvor med 25 %:ig kopparmalm, passerar Tigrisdalen fram till Diyarbekir, en stor garnisonsstad på höjden 700 m över havet.



1. Järnvägskarta över Mindre Asien.

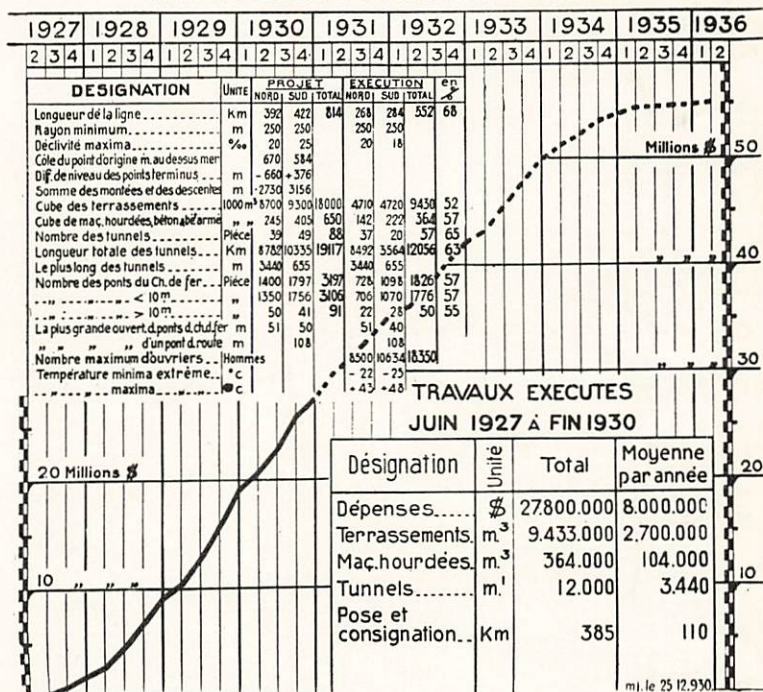


2. Karta över Nord- och Sydlinjen.

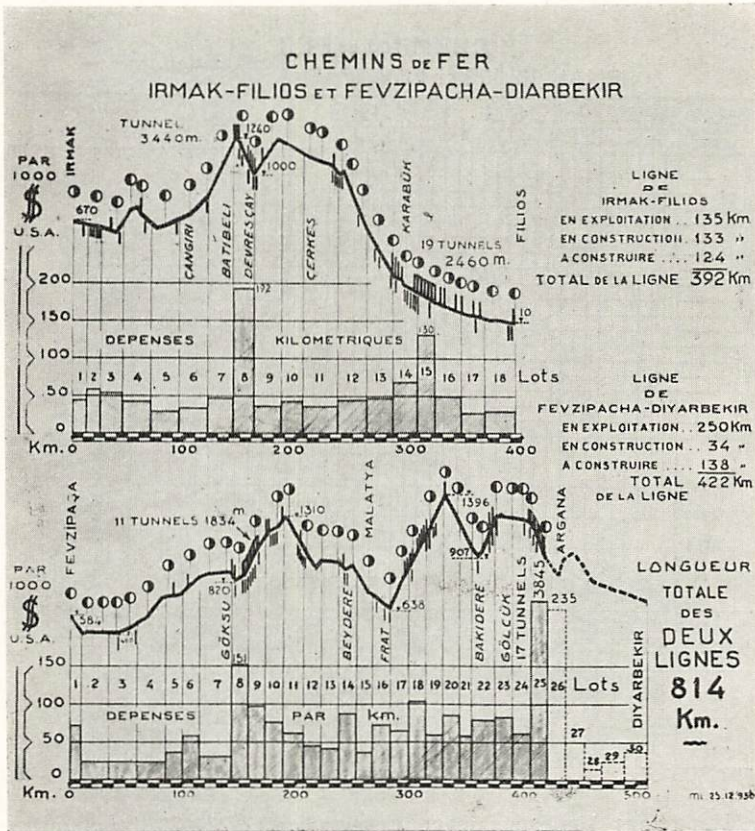


3. Längdprofiler av linjerna och det generella arbetsprogrammet.

CHEMINS DE FER
IRMAK-FILIOS ET FEVZIPACHA-DIARBEKIR

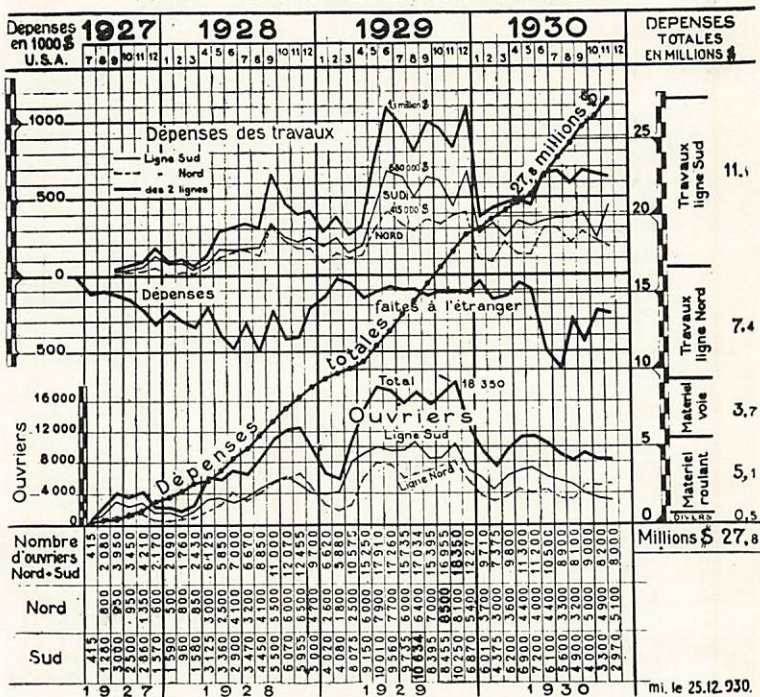


4. Några allmänna uppgifter rörande linjerna, uppgjorda år 1930, då hälften av den projekterade byggnadstiden förlutit.

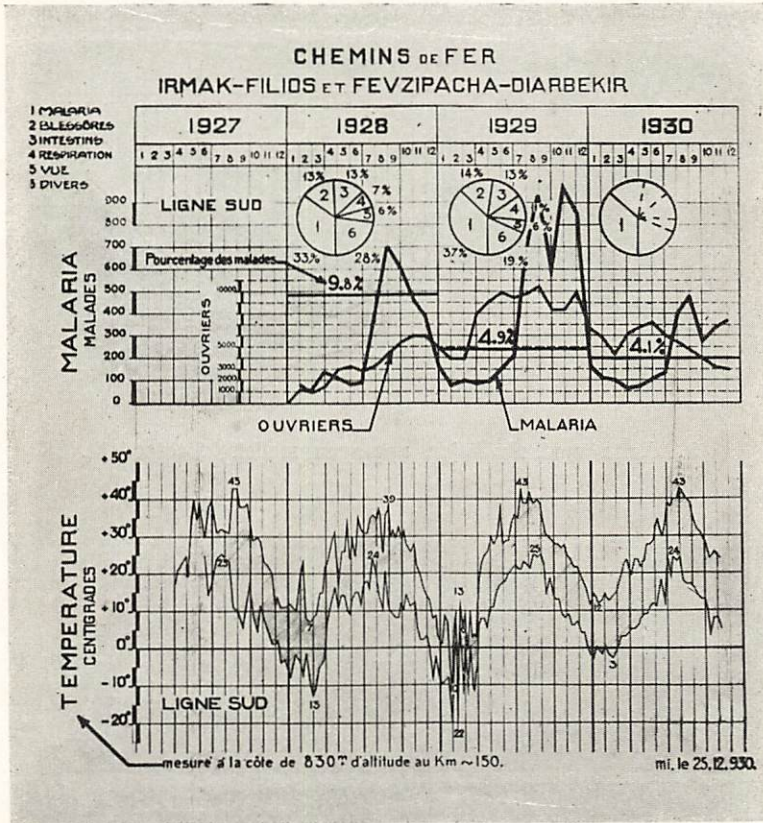


5. Kilometerkostnader.

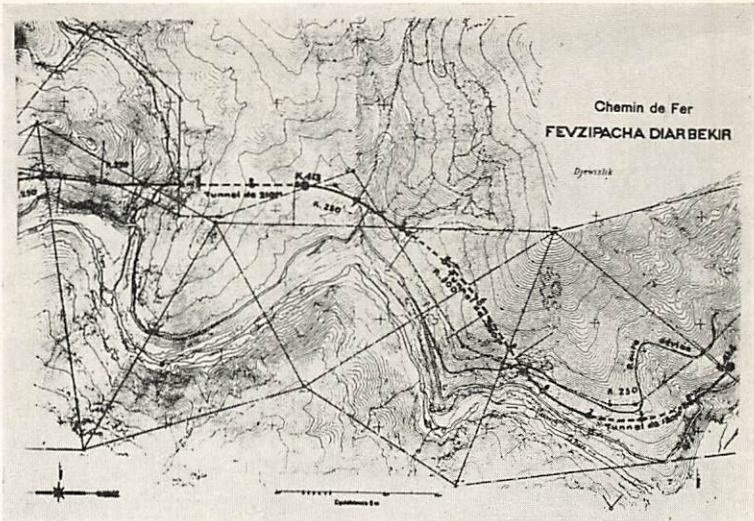
CHEMINS DE FER IRMAK FILIOS ET FEVZIPACHA DIARBEKIR



6. Utgifternas fördelning över tidsperioden 1927—30, samt arbetsstyrkan under samma tid.



7. Statistik över de vanligaste sjukdomarna samt temperatordiagram. (Av malariakurvan framgår, hur sjukdomsprocenten minskats genom profylaktiska åtgärder.)



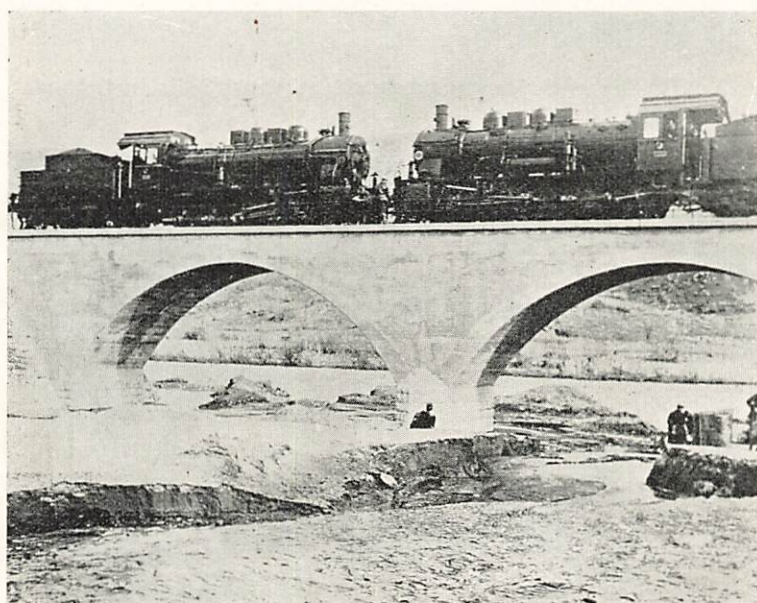
8. Karta med nivålinjer, upptagen medelst foteodolit.



9. Gök-Sou-viadukten av armerad betong, byggd på 8:de avd. Syd.



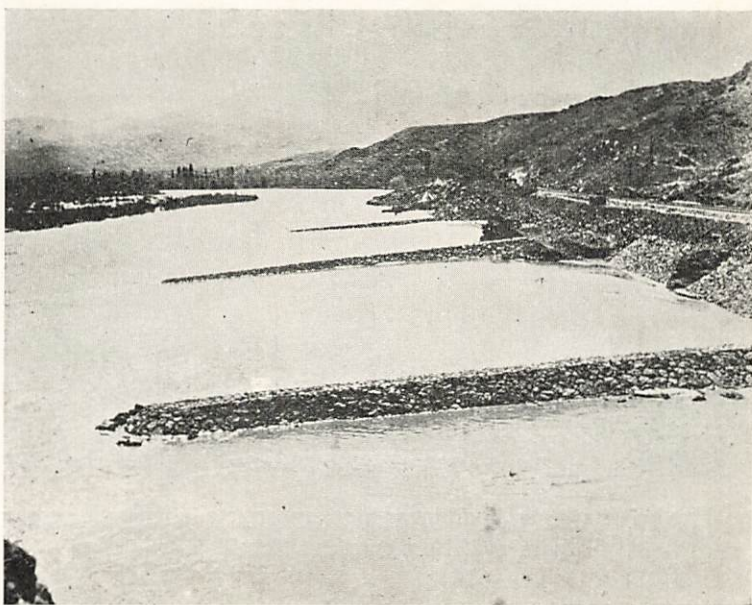
10. Kartläggningsarbete efter Kizil Irmak, 3:dje avd. Nord.



11. Provbekastning av Kouroumas-bron av armerad betong, byggd på 2:dra avd. Nord, medelst Nohablok.



12. Den första färdiga trumman vid arbetena, 2:dra avd. Nord.



13. Épéronkonstruktioner.



14. Överstelöjtnant Nyström och den yngre turkiska generationen.