

Dansk Lokomotivtidende.

Organ for Dansk Lokomotivfører- og Lokomotivfyrbøder-Forening.

Redaktør: Lokomotivfører L. Mauritzen, Fredericia.

Nr. 14.

15. Juli 1902.

2. Aargang.

25 Aars Jubilæum.



Ovenfor bringer vi et Billede af Lokomotivfører J. J. F. Rasmussen, København, i Anledning af dennes 25 Aars Jubilæum den 14. Januar 1902. Jubilæren har i de forløbne 25 Aar dels gjort Tjeneste i Jylland, dels paa Sjælland, og altid vist sig som en god Kammerat.

Naar vi ikke tidligere har bragt ovenstaaende Billede, skyldes dette, at Bladet, da Jubilæet faldt ind, ikke var forberedt paa at fremkomme med Illustrationer. Da vi imidlertid nu har indhentet det forsømte, haaber vi d'Hrr. Medlemmer tilgiver os vor Sendrægtighed i dette Punkt. Et andet æret Medlem af D. L. og L. F., der ogsaa har holdt Jubilæum i Aar, har vi foranlediget rykket for et Fotografi. Saasnart dette ankommer, skal vi præsentere Jubilæren for vore Læsere.

Betragtninger

over

alm. Retsregler og Lokomotivpersonalets retslige Stilling.
(Fortsat).

Det vil derfor have sin Betydning, at Troen paa Dommernes Ukrænkelighed og Dommenes Retfærdighed kunde bibeholdes ved, at der i Tide ogsaa i de smaa Samfund indførtes en humanere Strafferetspleje; men for at naa dette, maa der ske store og betydningsfulde Forandringer i den nuværende Fremgangsmaade, ikke alene ved en mere aabenbar Forfølgelse af begaaede Brud paa givne Regler, men tillige derved, at den Foresatte, som nu oftest er baade Anklager, Forsvarer og Dommer, bliver den Underordnedes naturlige Forsvarer i alle Sager, der har Udsigt til at medføre Erstatningspligt, Stillingsforringelse eller Stillingsfortabelse, ligesom der maa indføres en Retspleje, hvorunder det ikke er Praxis, at de Foresatte først fælder Dom gennem Suspension eller Afskedigelse og derpaa overlader det til de civile Domstole at forfølge Sagen videre. Thi med al Respekt for disses Uimodtagelighed for Paavirkning udefra, giver de Foresattes Skøn — navnlig naar dette gaar den Anklagede imod — Dommeren en forudfattet Tro paa den Paagældendes Skyld, og at Dommen bliver derefter, siger sig selv. Dette er iøvrigt ganske naturligt; thi hvorledes skulde en civil Dommer kunne sætte sig ind i Sagens egentlige Kærne, naar Defensoren, der er en almindelig Sagfører, savner alle Betingelser for at være inde i de særlige Forhold, der fremkommer indenfor de forskellige Etater under Udførelsen af den praktiske Tjeneste, og til hvis Vejledning kun staar de for den paagældende Etat givne Regler, der ofte ikke lader sig udføre i Praxis, men kun er tjenlig til at stikke frem, naar der er sket en eller anden Ulykke. At de for

det paagældende Tilfælde givne Regler aldeles ikke har kunnet bringes i Anvendelse eller i hvert Fald kan være aldeles betydningsløse under de for Haanden værende Omstændigheder, staar Sagføreren altid og den Anklagede selv meget ofte uforstaaende overfor; det var her, den Foresatte skulde træde hjælpende til som Defensor med sin gennem Aarene vundne Erfaring.

I Stedet for at henvise saadanne Sager til de civile Domstole, bør der indenfor de respektive Etater nedsættes en Kommission, der er sammensat af saavel Over- som Underordnede, til at paadømme alle Sager, der kan have ovennævnte Følger for den Anklagede. For at gøre en saadan Kommission, der skal være højeste Instans, fuldtud arbejdsdygtig og svarende til sit Formaal, vil det blive nødvendigt, at ogsaa en civil Dommer faar Sæde i samme og at der indføres en almindelig Vidnepligt. At en saadan Foranstaltning vilde være af en overmaade stor moralsk Betydning for vore smaa Samfund, siger sig selv, idet al den Bitterhed og Mistro, den nu brugelige Strafferetspleje avler indenfor disse, vilde forstumme, og den Uselvstændighed og Forstillelse, der nu er en Følge af den Foresattes Indlæg i den Anklagedes Disfavor, vil være »en saga blott«, og et ærligt Samarbejde mellem de forskellige Tjenestekategorier vilde blive muligt til Gavn og Betryggelse for alle Parter.

Naar de for en Etat — til Eksempel vor — givne Regler bringes i Anvendelse, vil de altid falde haardest paa dem, der er mest udsatte for at bryde disse Regler, hvad enten dette sker ved egen eller ved andres Mangel paa Evne til at følge den af Reglerne afstukne Vej. En saadan Stilling indtager netop Lokomotivpersonalet indenfor Etaten, idet dette Personale (specielt Lokf.) mest er udsat for at blive draget til Ansvar, naar der sker Brud paa disse Regler, der for os er indeholdt i Reglementer,

Ordre og Bestemmelser. Naar der under Tjenestens Udførelse fremkaldes Forhold, der giver Anledning til Paatale, er Lokomotivpersonalet altid meget uheldigt stillet, idet de som Regel er de faa, og Modparten klarer sig derfor som oftest. At et saadant Forhold maa virke i højeste Grad sløvende og skabe Tilstande, der gør det til en Eksistensbetingelse for dette Personale, at det paa Bekostning af sin Selvstændighed kun maa søge at klare sig igennem og iøvrigt handle efter Grundsætningen »Øjemedet helliger Midlet«, skulde synes givet; derfor ser man ogsaa, at Lokomotivpersonalet atter og atter skubbes til Side og i Stedet for at uddannes i Selvstændighed og udpræget Ansvars- og Retfærdighedsfølelse tværtimod søges kuert til at indtage en underordnet Stilling, billedlig talt til at indtage Hestens i Stedet for — som Forholdet i Virkeligheden er — Kuskens Rolle. Dog betragtes Lokomotivpersonalets Stilling ikke altid som helt underordnet; thi indtræffer der et eller andet Uheld eller Ulykke, da kan Lokomotivpersonalet for en Tid komme til at spille en ganske betydelig Rolle, men desværre næsten altid som Anklaget; som saadan bliver det Lokomotivføreren, der paalægges Bevisbyrden for at den skete Skade ikke kan tilregnes ham, hans Fyrbøder eller Maskinens Arbejde. Dette er imidlertid overordentlig vanskeligt, thi ofte rejses Anklagen først efter at alle Spor af Sagens rette Sammenhæng kan være udslettet. Som Regel kan Lokomotivpersonalet ikke opholde sig saa længe paa Stedet, at den eller de rette Skyldige kan udfindes, eller Ulykkens Omfang og Frygten for Suspension og Afskedigelse kan sætte Lokomotivpersonalet i en saadan Sindstilstand, at det kan lade sig forlede til at fremsætte Udtalelser, der straks slaas fast som Kendsgerninger, men som det ved nærmere Overvejelse — men næsten altid forsent — kommer til Erkendelse af er blevet misforstaaede, og de Vidner, der kan føres, er overhovedet ikke Vidner, idet disse ved at vidne i Lokf. Favør næsten altid dømmer sig selv. At de skulde indlade sig herpaa, er meget usandsynligt, navnlig naar man ser hen til, at de Paagældende intet risikerer ved at lyve, da Straffen for Forseelsen, hvis de taler Sandhed eller ved uforudsete Omstændigheder bliver grebet i Løgnen, som Regel vilde komme til at hvile paa dem selv. Naar det saaledes ved et Sammentræf af heldige Omstændigheder endelig er lykkedes Lokomotivpersonalet at fralægge sig Skylden, skulde man tro, at der overfor de egentlige Skyldige statueredes et afskrækkende Eksempel for at hindre Gentagelser, men »Nej!«, har Lokomotiv-

personalet været heldig og er bleven frikendt, er Sagen dermed færdig, eller der paalægges de Skyldige en ringe Pengebøde ogsaa i saadanne Tilfælde, hvor det for Lokomotivføreren Vedkommende vilde have Stillingsfortabelse til Følge, om Skylden for Forseelsen var bleven paalagt denne. (Fortsættes).

Anerkendelse til Medlemmer af vor Organisation.

Da Befolkningen Landet over kun meget sjælden faar Lejlighed til at beskæftige sig med Lokomotivpersonalet — uden i Tilfælde af en eller anden Ulykke, for hvilken det anbringes paa Anklagebænken —, er det med sand Glæde og Taknemmelighed til de Paagældende, at vi i den sidste Tid har kunnet læse i Dagspressen om et Par Tilfælde — om end af højst forskellig Art —, hvor Vedkommende klart lægger sin Intelligens for Dagen. Særlig det første Tilfælde fortjener at være kendt af ethvert Medlem af vor Organisation, da dette direkte berører Lokomotivtjenesten, idet Lokomotivfyrbøder Nr. 416, Struberg, København, ved sin Aandsnærværelse og sit Modfrelste et Menneskeliv under følgende nærmere Omstændigheder:

Under Fremførelsen af et Tog paa Frederikssundsbanen bemærkede Lokomotivpersonalet i Nærheden af Frederiksberg Station, at et Barn befandt sig paa Sporet. Der blev selvfølgelig gjort alt for at stoppe Toget, men da Maskinen var ca. 100 Alen fra Barnet, stod det klart for Fyrbøder Struberg, at dette ikke vilde lykkes. Han sprang derfor af og løb fremad, greb Barnet og trak det ud fra Sporet, da Maskinen var knap 2 Alen fra Stedet, hvor Barnet befandt sig. Det er denne raske Daad, der har været refereret i en stor Del af Landets Dagblade, der sætter en Glorie om Strubergs Navn og kaster Glans over den Stand, han tilhører. Det er os en Glæde at kunne notere, at denne Aandsnærværelse, der her er udvist, ikke bliver betragtet som en ren Tjenesteplygt eller belønnet med en Forfremmelse, der kun kunde ske paa Bekostning af Kammeraternes Anciennitet, men er naaet frem til Offentligheden, idet der saavel fra Indsom Udlandet er tilstillet Struberg flere Pengegaver, ligesom Kronprinsen har stedet den raske Redningsmand til Audiens og foruden at overrække ham en Pengegave meddelt, at han var indstillet til Medaillen for ædel Daad.

Det andet Tilfælde, der har foranlediget, at Offentlighedens Opmærksomhed

er blevet henledet paa Lokomotivpersonalet, er som ovenfor nævnt af en hel anden Art, men da ogsaa dette kræver personlig Intelligens, har vi ment at burde fremdrage det her.

Lokomotivfører Mottlau, Aarhus, er, som det vil være en Del Medlemmer bekendt, en rutineret Pianist, der ved Sammenkomster ofte har underholdt Medlemmerne af D. L. og L. F. med sin gode Musik, af hvilken han selv har komponeret en Del — blandt m. a. saaledes i Anledning af Prinseparrets Ankomst til Aarhus en Marsch (Marselisborg Slotsmarsch), der overalt har vundet velfortjent Anerkendelse og Bifald. I den Anledning blev Mottlau stedet til Audiens hos Prins Christian paa Marselisborg Slot, hvor Prinsen længe underholdt sig med ham om Tjenesten paa Lokomotivet og Kørehastigheden i Sammenligning med de spanske Jernbaner, hvilke Prinsen fornylig under sit Ophold i Spanien havde benyttet. Ved Afskeden takkede Prinsen paa sin Kones og egne Vegne Mottlau for den smukke Marsch.

Fremtidens Lokomotiv.

En Prøvekørsel. — 26 Mil i Timen.

Kan De gøre Dem det klart, hvad det vil sige at køre med en Fart af 200 Kilometer — 26 Mil — i Timen? Hvad det vil sige at suse af Sted hen over Jorden med en saa rasende Hastighed, at man fuldstændig opgiver at udmale sig den Situation, hvori man befinder sig.

— Vi befandt os, skrives der fra Berlin, staaende paa et elektrisk Forsøgslokomotiv paa Lichterfelde ved Berlin. Lokomotivet skulde foretage en Prøvekørsel. Og det, det gjaldt om, var at sætte Farten op saa meget som muligt. Teltoverstræse, der skulde være Skuepladsen for dette Forsøg, er næsten en trafikløs Allé og derfor vel egnet til et saadant Eksperiment.

Vi begyndte med en jevn Fart og med de sædvanlige Stød og Rystelser. Men i en lille Brøkdæl af et Minut blev Hastigheden saa stor, at Stødene og Rystelserne faldt sammen til en jevn Brummen.

Vi suste af Sted. Vi fløj. Træerne i Teltoverstræse og Opstandere, der bar Ledningstraadene, fo'r forbi os med en saadan Fart, at det blev til en Flimren for Øjnene og tilsidst til en Taage. —

— Nu er vi oppe paa 200 Kilo-

eters Fart, raabte Føreren os ind i Øret.

Og i det samme brølede han paany: — Hold fast — en Kurve!

Vi holdt os fast — og suste videre. Vi næsten hverken hørte eller saa mere.

Og dog var der ikke Rum for den ringeste Ængstelse.

Vi havde forlængst opgivet at tænke paa vor egen og andres Sikkerhed. Det var her, som det maa være i Slagets Tummel: man lader staa til — thi der er ingen anden Udvej mulig. Enten gaar det godt, eller det gaar galt. Og hvorfor skulde det i dette Tilfælde ikke gaa godt, naar Materiellet er i Orden?

Tanken om, at der intet andet er at gøre end at give sig hen, at finde sig i sin Skæbne, gør en ligefrem tryk. Man staar lige saa sikkert paa Lokomotivet, som man trygt lægger sig til at sove i Damperen, der pløjer Atlantens Bølger.

Medens vi flyver hen over Jorden styrter Regnen ned med skybrudagtig Voldsomhed. Men vi staar lunt bag Ruden, hvis Glas er af en enorm Tykkelse, for at det kan modstaa Lufttrykket, som er 70 Pund pr. Kvadratfod, eller lige saa meget som det Tryk, stærk Trafik udøver paa vore Broer — en Modstand mod Toget saa stor, at der behøves omtrent 2000 Hestes Kraft til at overvinde den.

— Men vi skal dog ikke nægte, at vi føler os mere trygge, da Farten omsider sagtner, og det elektriske Lokomotiv tilsidst standser, saaledes at vi atter kan sætte vor Fod paa den faste Jord — og anstille en Smule Betragtninger.

Betragtninger? Ja, er der egentlig ikke Grund til at forme en lille Tanke om denne vor Æventyrfart i Teltoverstrasse?

Det er et Fremtidsbillede, som skal blive den levende Virkelighed, selv for det sindigt kørende Danmark: elektriske Tog, der krydser Landet igennem med en Fart af 26 Mil i Timen. Hen imod dette Maal stiler Udviklingen.

Men der skal stærkere Skinner til end nu, og der skal fladere Kurver. Og der vil alene for Danmarks Vedkommende medgaa Hundreder af Milj. Kroner til en Forandring i denne Retning.

Derfor vil det være adskillige Aar endnu, før vi naar saa vidt. Og derfor kan de ængstelige foreløbig være rolige.

— Et elektrisk Lokomotiv er højt paa Midten og sænker sig stærkt nedad mod begge Ender for bedre at kunne skære gennem Luften. I Midten var Førerens Plads. Hans Rum er lille og helt lukket af de tykke Glasruder.

Ledningssystemet, der er af saa overordentlig Vigtighed ved Hurtigbaner, bestaar ikke af en Traad, men af tre, der ligger over hverandre med en Meters Mellemrum — den laveste $5\frac{1}{2}$ Meter, den højeste $7\frac{1}{2}$ Meter over Skinnerne. Traadene ligger heller ikke lige over selve Banen, men ved Siden af denne, saa at Strømaftagerne fra Siden trykker ind mod Traadene.

Strømmen i Traadene — det er den saakaldte Drejestrøm — har den ubygge-lige Spænding af 10,000 Volt. Ved vore Sporveje i København benyttes 500 Volt, og et elektrisk Stød af denne er bedøvende. Men et Stød af en Spænding paa 10,000 Volt er dræbende, absolut dræbende.

Strømaftagerne var ikke, som ved vore Sporveje, forsynede med Troljer — »Tridser« —, men med Slæbekontakter. Og Strømaftagerne sad paa en Tilhængsvogn, hvor der tillige fandtes en Transformator, der nedsatte Spændingen fra 10,000 Volt til 750, den Styrke, der benyttes af Motorerne i Lokomotivet. Bremsningen foretoges med Westinghouses hurtigvirkende Lufttrykbremse.

— — Saadan er Fremtidens Lokomotiv!

Fra Dagspressen.

Lokomotivføreren. Hvem af os har ikke rejst med Jernbanen; men hvor mange Rejsende kender en Lokomotivfører.

Vi takker Konduktøren, naar han omhyggelig lukker Kupedøren for os, og vi er forekommende imod Togføreren, naar det forsikres os, at vi vil naa frem i rette Tid.

Og dog er disse Jernbanemænd kun mer eller mindre nødvendige Togbetjente imod ham, den absolut nødvendige, der staar forude med sine aldrig hvilende Øjne.

Men ham er der ingen, der kender. Han kommer ikke Publikum nær, og staaende paa et af Civilisationens farende Brændpunkter, er han dog næsten selv fremmed og fjernet fra Tidens Kultur.

Vi tænker paa ham, der dirigerer Ildhestens stønnende Pulsslag, saa at Toget som en flyvende Væddeløber farer over Landet, medens vi Mennesker sidder trygge i Waggonhynderne, som i vor egen, hjemlige Sofa.

Naar Rejsen er endt, og Du med et »Goddag« iler dine Kære i Møde, burde Du derefter haste forud og takke Lokomotivføreren for den udmærkede

Køretur; thi det er ham, der holdt Tøjlerne i sin Haand.

Blandt alle Jernbanemænd er Lokomotivføreren Kongen. Riget er hans Lokomotiv, hed som en Bagerovn og farlig som et Krater.

Hos Lokomotivføreren mødes alle Kontraster. Foran ham heder Fyrstedet som en Ildebrand, og bag hans Ryg suser Nordenvinden som en isnende Orkan. Foran ham er der Lys, bag ved ham er der Mørke. Og i saadanne Omgivelser staar han Aar efter Aar, i Sollys og Hede, i Kulde og Snefog, stirrende ud i Lokomotivets Lanternelys, seende efter Lygter og spejdende efter Lanterner, og bag ham følger den tunge, sorte Vognstrimmel som en lang Dragehale fuld af Menne-skenes Børn.

Tænk nu blot, hvis hans Tanker i et Par Øjeblikke løb løbsk i Stedet for at se efter Stoppesignalet! Eller tænk Dig, at hans Børn eller Hustru er syge, saa at han derved glemte at holde Ud-kig efter Farelanternen. Eller forestil Dig, at han selv er bleven træt og mismodig af sit oprivende Slid, — — hvor mange Døde og Saarede vil der da kunne tælles i det forulykkede Tog?

Naar Lokomotivføreren er en 54—56 Aar, er han opslidt af sin Tjeneste med et mer eller mindre ødelagt Helbred. Han er enten hel døv eller halvblind; nerverystet eller gigtsvag, og har næsten altid en svækket Fordøjelse, fordi han i alle de mange Aar har maattet være »Lommeæder«. Det vil sige, at han i hver Uge ofte i 2 til 3 Dage ad Gangen udelukkende har maattet leve af sit hjemmesmurte, medbragte Smørrebrød, fordi han lønnes saa ussel, at han, af Hensyn til Hjemmet, paa Hvile- eller Endestationerne ikke har Raad til at tage sig et Maaltid varm Mad.

Lokomotivføreren er nemlig en slet lønnet Mand. Efter i en Aarrække at have kørt som Fyrbøder paa ca. 1000 Kr., bliver han i 35-Aars Alderen Fører med en Lønning af 1350 Kr. og kan endelig i Løbet af en Snes Aar stige til 1800. Hertil kommer et Par Hundrede Kroner i Milepenge.

En af vore Skribenter har sagt, at en Lokomotivfører burde lønnes som en Departementschef.

I Virkeligheden var det heller ikke for meget Guld for det uhyre Ansvar, og i alle Tilfælde burde han ingensinde staa under en almindelig Kontorchef i økonomiske Vilkaar.

Medens han nu lige kan drive det til at tjene det samme som en Smedesvend.

*

*

*

I Anledning af, at Lokomotivpersonalets Stilling — gennem Dagspressen — mere og mere synes at vinde Forstaaelse ude i Befolkningen, er Redaktionen anmodet om at optage ovenstaaende, der har været optrykt i flere af Landets Blade, idet den ærede Indsender mener at en stor Del af vore Læsere ikke gennem Dagspressen har haft Lejlighed til at glæde sig over den Sympati og Forstaaelse af vor Stilling, der giver sig Udtryk gennem ovenstaaende.

R e d.

De franske Jernbanearbejdere har siden 1899 haft 24 Timer fri hver tiende Dag. For alle dem, der rejser, er denne Hvile nu bleven forlænget til 30 Timer.

Vi meddeler dette til Underretning for den fungerende Trafikminister hos os.

Ærede Hr. Redaktør!

De bedes godhedsfuldt at optage nedenstaaende i Lokomotivtidende.

Efter at de nye Love for Lokomotivpersonalets private Hjælpeforening er traadt i Kraft, tillader undertegnede Medlemmer af Bestyrelsen sig at opfordre de ærede Medansatte, der ikke er Medlemmer, til at indmelde sig i Foreningen, hvis Formaal er i Tilfælde af Dødsfald blandt dens Medlemmer at udbetale den Afdødes Efterladte en efter Medlemsantallet fastsat Pengehjælp = 2 Kr. pr. Medlem.

Efter de Lønninger, der hidtil har været de gældende blandt de Ansatte, der kan blive Medlemmer af Foreningen, er det givet, at en Pengehjælp ved Forsørgerens Død i de fleste Tilfælde vil være meget kærkommen.

Medlem af Foreningen kan enhver blive, som er ansat ved de danske Statsbaners Lokomotivpersonale, samt Maskinister paa Statsbanernes Dampfærger.

Ved ethvert større Depot findes Kredsformænd, der paa Forlangende udlæverer Love og giver enhver som helst Oplysning om Foreningens Virkemaade, ligesom Forespørgsler til undertegnede Bestyrelsesmedlemmer beredvillig besvares Omgaaende.

Foreningen tæller for Øjeblikket 374 Medlemmer.

Aarhus og København, den 4de Juli 1902.

Ærbødigst

C. Andersen, J. Nissen,
Lokf. 103, Lokfrb. 99,
Formand, Næstformand,
Aarhus. Aarhus.

O. Larsen,
Lokf.,
København,

Forretningsfører for Sjælland og Falster.

Hr. Redaktør!

De bedes optage følgende Gensvar til Hr. Jespersen, alias Struer Afdeling.

Hr. Jespersen skriver, at naar Struer Afdeling ikke var repræsenteret paa Generalforsamlingen i Nyborg, saa var det mest beklageligt for Afdelingen. Heri kan jeg give ham Ret, men naar han mener, at det tillige skulde være beklageligt for andre at undvære hans Opposition, saa staar det mig ikke rigtig klart, hvad Hr. Jespersen mener. Jeg kan forstaa, at det kan være behageligt at undvære en Opposition, der ensidig kritiserer og river ned alt, hvad Opponenten ikke selv er Ophavsmanden til, og som tillige er dikteret af personlig Antipati. En saadan Opposition er det behageligt at være fri for; men beklageligt, nej, Hr. Jespersen, her tager De fejl; Generalforsamlingen i Nyborg har absolut ikke tabt noget ved at undvære Deres Opposition.

Jeg vil dog ikke her fordybe mig i Hr. Jespersens Behageligheder, de være ham skænkede, men vil blot tolke min Glæde over Artiklens Fremkomst, thi jeg opfatter den nemlig som en Erklæring fra Afdelingen om, at fra nu af i det mindste vil man ikke være usolidariske, fra nu af vil Struer Afdeling blive en Mønsterafdeling indenfor D. L. og L. F., og som saadan kan saavel jeg som enhver, hvem D. L. og L. F. ikke er ganske ligegyldig, kun glæde os over Hr. Jespersens Artikel.

Esbjerg i Juli.

M. Mortensen,
Lokomotivfyrbøder.

Forbundsbestyrelsesmødet i Aarhus paa Hotel „Dannmark“ den 8. Juli 1902,

Tilstede var:

Lokf. S. C. Petersen, Struer,
— H. Christiansen, Aarh.-Hammel B.,
— A. J. Jahnsen, København,
samt af Suppleanter Lokf. C. A. Petersen, Nyborg, og Værkstedsformand P. Christiansen, Vejle.

Fraværende var: Lokf. J. B. Nielsen, Nyborg (Repræsentant), Fyrbøder Klem, København (Suppleant), Fyrb. Vald. Hansen, Aarhus (Repræsentant).

Den afgaaende Formand, Lokomotivfører G. Jensen, København, var indbudt til Mødet, men havde telegrafisk anmeldt Forfald. Fyrb. Hansen, Klem og Lokomotivfører J. B. Nielsen meldte ogsaa Forfald, de to sidste paa Grund af nægtet Permission.

Den fungerende Sekretær, Lokf. C. A. Petersen, bød Velkommen og oplæste Protokollen samt gjorde Rede for Forbundets Virksomhed siden sidste Møde. Derefter blev Stemmelister m. v. optalt og gennemset. Resultatet var, at Lokf. A. J. Jahnsen, København, var valgt med 191 Stemmer som Forbundsbestyrelsesmedlem for 4de Sektion.

Derefter blev Korrekturarket til Forbundslovene gennemgaaet og delvis vedtaget.

Sekretærens Udgiftsliste blev godkendt.

Derefter foretoges Valg af Formand, Sekretær og Kasserer.

Valgt til Formand: S. C. Petersen, Struer, til Sekretær H. Christiansen, Aarhus-Hammel B.

Det vedtoges at lade Sekretæren varetage Kassererposten; derefter overtog H. Christiansen Forbundets Arkiv.

Aarhus, den 9. Juli 1902.

C. A. Petersen,
fungerende Sekretær.

H. Christiansen.

Jernbane-Rekord.

I Amerika har man fornylig igjen kunnet sætte en Rekord for hurtig Jernbanekørsel, nemlig paa Burlington—Missouri-Jernbanen. Toget bestod af 9 Vogne, en Postvogn, en Pakvogn, to Personvogne, tre Sovevogne, en Spisevogn, en Privatvogn og et Lokomotiv paa sex Hjul. Den Strækning, paa hvilken Rekorden blev sat, findes mellem Eckley og Uray i Colorado og er lidt over 14 engelske Mil. Denne Strækning blev befaret i nøjagtigt 9 Minutter.

Ny Valg.

København H. Afdeling har til Formand valgt Lokomotivfører L. Mortensen i Stedet for Lokomotivfører R. Jørgensen.

Thisted Afdeling har til Kasserer valgt Lokomotivfyrbøder Kjær i Stedet for Lokomotivfyrbøder Nielsen, der er forflyttet til Fredericia.

Personalialia.

I Anledning af, at Personalialia fremtidig ikke vil blive tilstillet de enkelte Ansatte, vil der for Lokomotivpersonalets Vedkommende blive optaget et Personalialia i Lokomotivtidende.



Trykt i
Fredericia Dagblads Bogtrykkeri
i Fredericia.