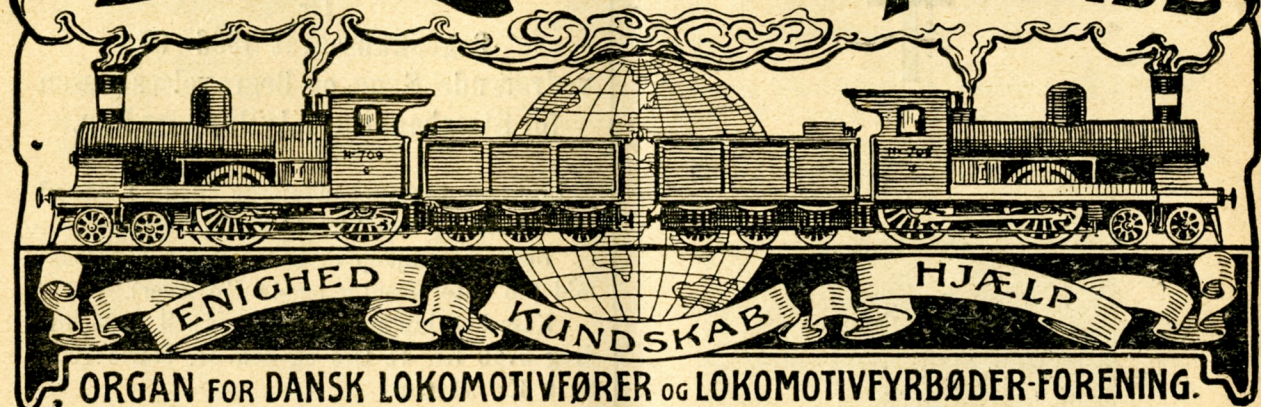


# DANSK LOKOMOTIVTIDENDE



Redaktør: Lokomotivfører L. Mauritzen, Fredericia.

Nr. 18.

15. September 1907.

7. Aarg.

## 25 Aars Jubilæum.



Lokomotivfører S. Andersen.

Tirsdag den 3. September fejrede Lokomotivfører S. Andersen, Frederikshavn, af hvem vi ovenfor bringer et Billede, sit 25 Aars Jubilæum som kørende Lokomotivmand, idet han, der er født den 26. December 1862, blev ansat ved Banerne den 3. Septbr. 1882 og forfremmet til Lokomotivfører den 1. April 1895. — Jubilæren blev om Morgenen vækket ved

Musik, og op paa Formiddagen indfandt der sig mange i hans Hjem for at gratulere den afholdte Lokomotivmand.

Om Aftenen havde Medlemmerne af D. L. og L. F. foranstaltet en Fest paa Hoffmands Hotel, hvortil Jubilæren med Frue var indbudt.

Hr. Lokomotivformand Laursen førte Jubilæren til Bords, hvorefter Lokomotivfører Byrun paa Festudvalgets Vegne bød Velkommen. Derpaa talte Lokomotivformand Laursen for Hædersgæsten. Formanden for Afd., Lokf. H. Sørensen, talte for Organisationen. Lokf. H. Jørgensen talte for Damerne samt oplæste ca. 80 Telegrammer fra fjern og nær, hvorefter Ordet var frit, og Talerne gik Slag i Slag. — Af Fremmede var Jubilærens gamle Fyrb. S. Andersen med Frue fra Køge og Lokf. A. Hansen med Frue fra Aalborg.

Ved 1-Tiden sluttede Festen, hvorpaa hele Selskabet fulgte Jubilæren med Frue hjem, hvor de fik et rigtigt Jernbane-Leve. Derpaa skiltes Selskabet med Bevidstheden om at have tilbragt en gemytlig Aften.

Jubilæren har været et tro Medlem af vor Organisation og Kasserer for Frederikshavns Afdeling i flere Aar.

A. P. A.



Lokomotivfyrbøder S. Christensen.

Søndagen den 8. Septbr. forlod Lokomotivfyrbøder S. Christensen, af hvem vi ovenfor bringer et Billede, og en privat Mand, deres Hjem for i en Sejlbaad at gaa paa Lystfiskeri, men er ikke senere vendt tilbage. Der er desværre al Grund til at tro, at Baaden er kænret og de Ombordværende druknet.

Christensen, der blev 31 Aar, efterlader sig Enke og 3 smaa Børn, hvoraf den ældste er 8 Aar, en er 5 Aar, og den mindste ca. 9 Maaneder. Christensen, der blev ansat i Frederikshavn, den 1. April 1901, har været Organisationens et tro Medlem, der har nydt stor Agtelse blandt sine Medansatte.

Farvandet, hvori de Forulykkede er bleven set sejlede, er bleven eftersøgt af en Del Medansatte, men uden Resultat.

A. P. A.

## Uddrag af Regnskaberne

for

Regnskabsaaret 1906-07

vedrørende Syge- og Begravelseskassen for Statsbanerne i Jylland og Fyn.

Interessentantallet udgjorde den 1. April 1906 6050 og den 31. Marts 1907 6166.

Begravelseshjælp er udbetalt for 110 Dødsfald (66 Interessenter og 44 Hustruer).

Kassebeholdningen den 1. April 1906 androg 3750 Kr. 41 Øre og den 31. Marts 1907 2219 Kr. 31 Øre.

INDTÆGT.		Kr.	Ø.
1. Bidrag af Interessenter i Kl. I		82,066	31
2. Do. af do. i Kl. II A. . . . .		21,084	43
3. Do. af do. i Kl. II B. . . . .		2,899	20
4. Statsbanernes Tilskud (ordinært 56,600Kr., ekstraord. 10,000Kr.)		66,600	>
5. Mulkter . . . . .		1,165	75
6. Netto Provenu ved Salg af fundne Sager . . . . .		1,373	58
7. Græsleje og Lejeafg. af Arealer . . . . .		8,525	67
8. Betaling for Adgangskort til Banen . . . . .		560	>
9. Betaling for Opslag paa Stationer og Holdepladser . . . . .		>	>
10. Renter . . . . .		1,077	83
11. Tilfældige Indtægter . . . . .		115	50
		<hr/>	
		185,468	27
Aarets Underskud . . . . .		1,531	10
		<hr/>	
		186,999	37

UDGIFT.		Kr.	Ø.
1. Pengeunderstøttelser . . . . .		18,144	78
2. Medicin . . . . .		50,074	31
3. Sygehuspleje:			
a. Alm. Hospitalsbehandling . . . . .		31,061	62
b. Sanatoriebehandling . . . . .		2,828	39
c. Kysthospitaler . . . . .		557	25
d. Sindssygeanstalter . . . . .		850	58
e. Øjen-, Øre-, Næse- og Halsklinikker . . . . .		4,554	45
f. Anden Klinikbehandling . . . . .		1,608	03
		<hr/>	
		41,460	32
4. Lægehonorar:			
a. Almindeligt Lægehonorar . . . . .		48,077	25
b. Honorar til Specialister i Øjensygdomme . . . . .		2,115	>
c. Honorar til Specialister i Øre-, Næse- og Halssygd. . . . .		2,061	>
d. Honorar for anden Specialistbehandling samt Accouche-mentsforretninger . . . . .		2,432	>
		<hr/>	
		54,685	25

	Kr.	Ø.
5. Begravelseshjælp . . . . .	6,580	>
6. Befordringsudgifter:		
a. Dræsine- og Troljekørsel . . . . .	1,610	54
b. Vognkørsel . . . . .	1,304	80
	2,915	34
7. Kontorudgifter . . . . .	2,158	58
8. Anskaffelse og Vedligeholdelse af Inventar . . . . .	114	45
9. Rejseudgifter for Bestyrelsen . . . . .	687	20
10. Forskellige Udgifter:		
a. Bandager, Bind o. lign. . . . .	2,108	14
b. Bade . . . . .	2,039	49
c. Styrkende Midler, Vin, Børnemel, mineralske Vand o. lign. . . . .	927	81
d. Luftpuder, Sprøjter, Doucher og andre Apparater . . . . .	103	48
e. Massage og Elektrisering . . . . .	4,598	23
f. Diverse . . . . .	401	99
	10,179	14
	186,999	37

## STATUS.

Beholdning i Kassen i Aarhus den 31te Marts 1907 . . . . .	2,219	31
Sygekassens Kapital den 31te Marts 1907 . . . . .	2,219	31

**De sjæll. Statsbaners Lokomotivpersonales private Enkeunderstøttelses-Kasse.**

Til Revisor er valgt Lokomotivfører Kranholm. Lokomotivfører Krüger er Suppleant.  
P. B. V.:  
Roosen.

## Regnskab

over

Indtægter og Udgifter i Regnskabs-aaret 1906-1907 for de sjællandske og falsterske Statsbaners Embedsmænds og Betjentes Sygekasse.

Interessentantallet udgjorde den 1. April 1906 5484 og den 31. Marts 1907 5668.

Begravelseshjælp er udbetalt for 198 Dødsfald (82 Interessenter, 31 Hustruer og 85 Børn).

Kassebeholdningen den 1. April 1906 androg 4853 Kr. 85 Øre og den 31. Marts 1907 6966 Kr. 47 Øre.

## INDTÆGT.

	Kr.	Ø.
1. Indtægt af Interessenter . . . . .	109,383	36
2. do. af Mulkter . . . . .	751	95
3. do. af Adgangskort til Banelinierne . . . . .	858	00
4. do. af Statsbanernes Tilskud . . . . .	23,400	00
5. do. af Avertissementsopslag paa Stationerne . . . . .	0	00
6. Renter og Udbytte af Kassens Aktiver . . . . .	1,589	30
7. Forskellige og tilfældige Indtægter . . . . .	2,925	50
	138,908	11
8. Renter og Udbytte af Poul Egede Rovsings Legat. . . . .	80	00
9. Renter og Udbytte af Jernbanemandens Legat . . . . .	35	00
	139,023	11

## UDGIFT.

1. Honorar til Læger (ordinære) . . . . .	36,497	00
2. do. til do. (ekstraordinære), Specialistbehandling etc. . . . .	5,819	90
3. Udgifter til Medicin (ordinær) efter Recept, Blodkopper. . . . .	43,547	29
4. Udgifter til Medicin (ekstraordinær), Bandager etc. ifølge særlig Bevilling, Bade . . . . .	6,344	61
5. Udgifter til Sygehuspleje (ordinær) . . . . .	25,837	38
6. Udgifter til Sygehuspleje (ekstraordinær) ifølge særlig Bevilling . . . . .	5,111	23
7. Begravelseshjælp. . . . .	10,737	24
8. Befordring af Læger . . . . .	1,570	87
9. Forskellige Udgifter, Desinfektion . . . . .	1,329	97
	136,795	49
10. Understøttelser af Poul Egede Rovsings Legat . . . . .	80	00
11. Understøttelser af Jernbanemandens Legat . . . . .	35	00
	136,910	49
Sygekassens Overskud for 1906-07 . . . . .	2,112	62
	139,023	11

## STATUS.

## Aktiver.

Sygekassens Obligationsbeholdning . . . . .	10,242	50
P.E. Rovsings Legats Obligationsbeh. . . . .	2,000	00
Jernbanemandens do. do. . . . .	1,000	00
	13,242	50
Kassebeholdn. den 31. Marts 1907 . . . . .	6,966	47
	20,208	97

## Passiver.

Sygekassens Kapital udgjorde den 31. Marts 1907 . . . . .	17,208 97
Poul Egede Røvsings Legats Kapital udgjorde den 31. Marts 1907 . . . . .	2,000 00
Jernbanemandens Legats Kapital udgjorde den 31. Marts 1907 . . . . .	1,000 00
	20,208 97

## De københavnske Afdelinger.

Fredag den 20. September aflagde Medlemmer — i et Antal af 52 — Besøg paa den polytekniske Lærestalts ny Maskin- og elektrotekniske Laboratorier.

Medlemmerne modtoges af Hr. Professor Bache, under hvem Maskinlaboratoriet sorterer.

I den store, lyse og luftige Maskinhal er opstillet, foruden Pumper, Turbiner, Gas-, Diesel- og Petroleumsmotorer, 2 Dampmaskiner, den ene paa 150, den anden paa 25 Hestes Kraft. Dampmaskinerne, særlig den mindre, er saaledes indrettede, at alle de Fejl, som kan fremkomme ved en Maskine, saasom fejl Eksentrik- eller Gliderstilling, Gennemblæsning af Glider eller Stempelringe o. lign., ved sindrige Apparater let kan frembringes. Maskinen faar da Lov til at arbejde, og det bliver de polyteknisk Studerendes Sag at finde og rette Fejlen. Den store Dampmaskine, der var 3 Gangsmaskine, kunde uden stort Besvær forandres til Høj- og Lavtryks- eller til enkel Maskine. Maskinerne trak enten en Centrifugalpumpe eller en Dynamo, der leverer Elektricitet til det elektrotekniske Laboratorium og til selve Lærestalten.

Centrifugalpumpen pumpede Vandet gennem en 10" Rørledning fra Beholdere under Gaarden op i en Cisterne paa Loftet, hvorfra det atter kunde levere Kraft til en 10 Hestes Turbine. Diesel-Maskinen, der var paa 23 Hestes Kraft og sattes i Gang ved Trykluft, havde en næsten lydløs Gang.

Med Undtagelse af Centrifugalpumpen var samtlige Maskiner dansk Arbejde og udmærkede sig ved deres smukke og nøjagtige Ud-

førelse. Overalt var anbragt Maaleinstrumenter for at kontrollere Maskinernes Arbejde.

Professor Bache foreviste og forklarede ogsaa et Apparat til Justering af Indicator-Fjedre, der navnlig lider meget, naar Indicatorerne benyttes til Varmluftmaskinerne.

I Kælderen besaas Dampkedelanlægget, der bestod af 2 opretstaaende Kedler, den ene med mekanisk Indfyring. Et stort Overhedningsapparat havde Petroleumsfyring. Condensatoren, der ogsaa havde sin Plads i Kælderen, kunde baade bruges som Overflade- og som Indsprøjtnings-Condensator. Den var forsynet med et stort Skueglas, gennem hvilket man kunde iagttage Dampens Condensation. Her fandtes ogsaa Apparater til at veje Brændselet, Aske, Fødevand o. lign, ligesom et Apparat til at tage den sidste Varme fra Røgen, inden den slap ind i Skorstenen. Varmen brugtes til Opvarmning af Fødevandet.

Efter Besøget i Maskinlaboratoriet besaas under Hr. Professor Absalon Larsens Ledelse og Forklaring det elektrotekniske Laboratorium. Professoren gav en populær Skildring af den Kraftmængde, som gennem Ledningsnettet tilførtes Laboratoriet og transformeredes her. Spændingen er 240 Volt, men kunde transformeres indtil 100,000 Volt. Med en Spænding af 1000 Amperes Styrke overværedes en Svejsning af Jern i Løbet af faa Sekunder. Der forevistes et Lynnedslag en miniature (dog med 30,000 Volt) i et Sporvejsnets Lynafledningsapparat. Professoren forklarede, at det sidstnævnte Forsøg ikke var ganske farefrit, og alle maatte fjerne sig flere Alen fra Lynaflederen, da »Nedslaget« fandt Sted.

Professoren viste det paa enhver elektrisk Sporvogn anbragte »Sporvognskontroller«, det hos Vognstyreren anbragte Apparat til at igangsætte og bremse Vognen.

Under Taget i den elektrotekniske Maskinhalle er anbragt en elektrisk Kran, der havde Bevægelsesretning i 3 Retninger og avtomatisk standsede selv, inden den naaede Væggen.

Udstyret med Maskiner til det elektrotekniske Laboratorium har alene kostet 156,000 Kroner.

Hr. Direktør Hagemann, der stillede sig saa særdeles imødekommende overfor Anmod-

ningen om Besøget, bringes vor Forenings bedste Tak, ligesom d'Hrr. Professorer Bache og Larsen takkes for deres tydelige og let forstaaelige Foredrag og Forklaring af de mange Maskiner og Instrumenter.

P. B. V.:  
Roosen.

## Uro blandt de engelske Jernbanemænd.

Da det trækker op til en Jernbanestrejke i England, kan det sikkert have sin Interesse for Lokomotivtidendes Læsere at høre noget om, hvad de engelske Jernbanemænd forlanger. Uden iøvrigt at komme ind paa Jernbaneforholdene i England med Hensyn til Tjeneste og Lønning i sin Helhed — da jeg i nogle senere Numre af Lokomotivtidende vil behandle disse —, skal jeg dog som Vejledning nævne: Alle engelske Baner ejes af private Selskaber. Personalet er ikke fast ansat, men arbejder paa Dagløn, saa man maa nærmest kalde dem for Akkordarbejdere, idet de kun faar Betaling for det Antal Timer, de arbejder. Dette medfører, at Lønnen, naar Trafikken er mindre stærk, og uagtet Vedkommende dog maa være disponibel og derfor ikke kan paatage sig noget andet, kan blive meget lille.

Jernbanemændene har paa et Møde i Birmingham, der afholdtes i November f. A. under Forsæde af Generalsekretæren for Jernbanemændenes Organisation, Parlamentsmedlem Richard Bell, vedtaget et Program, som er tilstillet Offentligheden, og hvis vigtigste Punkter er:

### 1. Arbejdstid.

- a. Normal-Arbejdsdagen maa ikke overskride 8 Timer for enhver, der beskæftiges ved Trafikken, saasom Lokomotivførere, Fyrbødere, Togbetjente, Rangerpersonale og Sporskiftere, herunder regnes ogsaa Maskinister, Konduktører og Portører ved elektriske Baner.
- b. Normal-Arbejdsdagen for alle andre, der er beskæftigede ved Jernbanen (undtagen Kolonnefolk), maa ikke overskride 10 Timer.

- c. Ingen maa arbejde udover det ovenfor angivne Antal Timer i hvert Døgn for den fastsatte Dagløn.

### 2. Hviletid.

Personalet maa ikke atter beordres til Tjeneste, forinden det har haft en samlet Hviletid af 9 Timer.

### 3. Overtid.

- a. Hver Dag regnes for sig.
- b. For Arbejde udover Normal-Arbejdsdagen betales 25 pCt. Tillæg.

### 4. Søndags-Arbejde.

- a. Alt Søndags-Arbejde beregnes sæligt.
- b. For Arbejde, der udføres mellem Lørdag og Søndag Nat Kl. 12, betales 50 pCt. Tillæg.
- c. Juledag og Langfredag regnes som Søndag.

### 5. Garanteret Arbejdstid.

Uafhængig af Søndagsarbejde skal der garanteres en fuld Uges Løn til enhver, der er bunden til at anvende al sin Tid i Jernbanens Interesse.

### 6. Lønning.

- a. Til enhver, overfor hvem den 8 Timers Dag ikke maatte være traadt i Kraft, skal der ydes et øjeblikkeligt Tillæg af 2 sh. (1 Kr. 80 Øre) pr. Uge.
- b. Til enhver, der forretter Tjeneste i eller ved London, skal der ydes et Tillæg af mindst 3 sh. pr. Uge.

### 7. En Fører paa Motorvogne.

Anvendelse af kun en Fører paa Motorvogne paa elektriske Baner bør forbydes.

Mr. Bell skriver dernæst:

I en af Jernbaneselskabernes Direktører udgivet »Rød Bog« forsøges det at fremstille Faren ved Arbejde paa Jernbanen som værende ganske ubetydelig, og det fastslaaes deri, at Sømænd, Mine- og Grubearbejdere er mere udsatte for Farer end Jernbanemænd, idet det paastaas, at af

Sømænd	dræbtes	58,06	af	hvert	10,000
Minearbejdere	—	12,88	—	—	—
Grubearbejdere	—	10,73	—	—	—
Jernbanemænd kun	—	8,01	—	—	—

Enhver, der har det mindste Kendskab til disse Forhold, vil imidlertid indse, at denne Fremstilling er fejlagtig. I det anførte Antal af Jernbanemænd er nemlig indbefattet Kontorfolk, Værkstedsarbejdere og andre Funktionærer, der ikke er udsatte for synderlig Fare, og dette bevirker, at Forholdet bliver ganske forrykket. Jeg har derfor fremstillet hosstaaende, der viser Antallet af dræbte Jernbanemænd i 3 forskellige Stillinger:

Togbetjente	27,10	af 10,000
Portører	26,17	—
Kolonnemænd	13,47	—

Det vil heraf ses, at Bestillingen som Kolonnemand er farligere end en Minearbejders, medens Stillingen som Togbetjent og Portør er udsat for dobbelt saa stor Fare som en Minearbejders.

Forfatteren af den »Røde Bog« undgaar omhyggelig at omtale Antallet af tilskadekomne Jernbanemænd. Saafremt Antallet af disse blev behandlet paa samme Maade som i førstnævnte Opgørelse, vilde man finde, at 246,44 af hvert 10,000 Jernbanemænd (heri altsaa indbefattet Kontorfolk og Værkstedsarbejdere) kom til Skade, og at Antallet af tilskadekomne Togbetjente og Portører udgør 467,78 af hver 10,000.

Man har fra Direktørernes Side, fortsætter Mr. Bell, hævdet, at det ikke kom os saa meget an paa at faa Tjenestetiden reduceret, som paa at faa Lønnen forhøjet. Selv om dette var sandt, var det ganske naturligt, thi endskønt der af Direktørerne glatvæk henvises til, at der findes en stor Del Jernbanemænd, hvis Løn er 34 til 48 sh. pr. Uge, maa d'Hrr. dog indrømme, at det ikke er mange, der naar disse Tal.

Ifølge Board of Trades' Opgørelser viser det sig, at Gennemsnitslønnen for Jernbanemænd er 25 sh. pr. Uge, og der er Tusinder af Fyrbødere, hvis Lønning kun er 20—25 sh. pr. Uge, og lige saa mange Togbetjente, hvis Lønning kun er 21—24 sh. pr. Uge. Hvor nødvendigt det altsaa er at faa Lønnen forbedret, fremgaar tydelig nok af ovenstaaende, men lige saa nødvendigt er det at indskrænke Arbejdstiden. Hastigheden forøges stadig, — Lokomotivførernes Ansvar bliver derved større og større, og hvilke forfærdelige Ulykker en overanstrengt Lokomotivfører kan afstedkomme,

er desværre bleven bevist ved forskellige Jernbaneulykker. Og nu Fyrbøderen — han maa paa Nutidens Lokomotiver kaste dobbelt saa mange Kul ind som for nogle Aar siden, og hvad dette vil sige i Tillæg til det i Forvejen rigelige og anstrengende Arbejde, behøver næppe nærmere at motiveres; men skal Togene overhovedet fremføres med Sikkerhed, maa Arbejdstiden aldrig være saa lang, at Personalet overanstrenges.

Ovenstaaende er altsaa de Krav, som Jernbanemændene stiller, og hvorom der forhandles, og man maa haabe, at det maa lykkes de engelske Jernbanemænd at faa disse rimelige Krav opfyldte.

Oscar Larsen.

---

## Meddelelse til Medlemmerne.

I Henhold til Hovedbestyrelsens Vedtagelse af 9. September d. A. tillader undertegnede Udvalg sig at anmode samtlige Medlemmer om at indsende, hvad der maatte komme dem for Øje af Artikler i Dagspressen angaaende Lokomotivpersonalet.

Artiklerne vil, hvis de findes at egne sig derfor, blive imødegaet gennem Udvalget i Foreningens Navn.

Skulde mod Forventning det eller de enkelte Medlemmer selv ønske at imødegaa eventuelle Artikler, bedes disse forinden Offentliggørelse indsendte til Udvalget under Adr.: Lokf. Chr. Christensen, Jernbanevej 31, 1. S., Esbjerg, for at der om muligt kan gives saadanne et officielt Præg.

Esbjerg og Fredericia, i Septb.  
1907.

Chr. Christensen, L. Mauritzen,  
Formand. Redaktør.

## En større Togforsinkelse.

Det københavnske Dagblad »Social-Demokraten« indeholdt for kort Tid siden en Artikkel med nogle lidet smigrende Udtalelser om vor Generaldirektør. Blandt andet lægges det denne til Last, at samtlige Tog paa de danske Statsbaner i Tidsrummet fra 1. Maj til 1. August d. A. er blevne forsinkede i 7 Uger og 4 Dage.

Denne kolossale Forsinkelse reduceres imidlertid ganske betydeligt ved at foretage det ret simple Regnestykke gennem Tjenstkørepplanerne at udregne, hvor mange Tog, der i det nævnte Tidsrum har kørt over Statsbanerne. Vi kommer da til det Resultat, at der gennemsnitlig i disse 92 Dage har løbet ca. 720 Tog pr. Dag eller ialt 66,200 Tog, som er blevne forsinkede i 76,320 Minutter. Det vil altsaa sige, at hvert Tog er blevet forsinket lidt over 1 Minut, og det tilmed i de 3 Maaneder, som har udvist den største Trafik, der nogensinde er præsteret paa de danske Statsbaner.

Forudsat at Bladets Opgivelse er korrekt, fristes man til at optage den som en Kompliment til Lokomotivpersonalet, al den Stund en stærkt forøget Trafik altid vil foraarsage Forsinkelser baade paa Afgangstationen og paa Mellemstationerne, og et gennemsnitligt Tidstab paa 1 Minut forekommer os derfor at være meget lidt under saadanne Forhold.

---

## Sveller af Jern.

Paa den nordamerikanske Pennsylvania Jernbane har man gjort Forsøg med Anvendelsen af Jernsveller, men disse er fornylig atter bleven udvekslede med Træsveller paa Foranledning af en Kommission, der var nedsat for at undersøge Grunden til, at Ekspres-toget mellem New York og Chicago forulykede Natten til den 23. Februar d. A. Kommissionen berettede ifølge Z. d. V., at Afsporingen fandt Sted paa den med Jernsveller forsynede Strækning, og at Sporet i en Længde af 375 m. blev fuldstændig ødelagt, idet Be-

fæstelsesboltene paa den udvendige Side af Skinnerne blev sprængte paa hele den nævnte Strækning med en saadan Kraft, at enkelte af Boltene blev fundne i en Flodseng 60 m. fra Banestrækningen. Svellerne blev stærkt bøjede og hele Stykker af Skinnefoden afbrækkede, uagtet Skinnerne stadig fastholdtes af Boltene paa den anden Side. Togets Hastighed, da Afsporingen fandt Sted, var højst 80 km. i Timen.

Det er ikke muligt bestemt at fastslaa Aarsagen til Uheldet. Den sandsynligste Grund er dog den, at en fremmed Genstand er kommen i Klemme mellem bageste venstre Tenderhjul og Skinnen. Dette foraarsagede et stærkt Tryk til Siden, der netop forøgedes derved, at Befæstelsesboltene paa Grund af Fastgørelsen i Jernsvellerne ikke kunde give efter, hvortil kommer, at Temperaturen den nævnte Dag var meget lav ( $\div 5^{\circ}$  R). Man har ment, at den fremmede Genstand var tabt fra selve Toget, men da den ikke er kommet tilveje, har det ikke kunnet konstateres.

Kommissionen er imidlertid kommen til det Resultat, at Følgerne af Uheldet var blevne langt mindre, saafremt der havde været anvendt Træsveller, og Jernbaneselskabet har derfor straks erstattet de 3000 Jernsveller, som var taget i Brug, med Træsveller.

---

## PERSONALIA.

Forflyttede er:

15.—8. 07.

Lokomotivfyrbøder Nr. 286 F. C. D. Feld, Fredericia, til Aalborg.

Lokomotivfyrbøder Nr. 312 H. P. Steengaard, Aalborg, til Fredericia.

1.—9. 07.

Lokomotivfyrbøder Nr. 42 I. H. K. Jensen, København G., til Kallundborg.

Lokomotivfyrbøder Nr. 316 I. M. V. Jørgensen, København G., til Kallundborg.

1.—10. 07.

- Lokomotivfører Nr. 270 K. C. Bømler, Aarhus Ø, til Aarhus H.  
 Lokomotivfyrbøder Nr. 289 R. N. Rasmussen, Aarhus H., til Aarhus Ø.  
 Lokomotivfyrbøder Nr. 576 C. Nissen, Struer, til Langaa.  
 Lokomotivfyrbøder Nr. 451 D. Møllerup, Langaa, til Struer.  
 Lokomotivfyrbøder Nr. 398 P. R. Overgaard, Hjørring, til Aalborg.  
 Lokomotivfyrbøder Nr. 264 C. V. Jensen, Aalborg, til Hjørring.  
 Lokomotivfører Nr. 388 N. C. Nielsen, Glyngøre, til Nyborg.  
 Lokomotivfyrbøder Nr. 272 F. K. Kristiansen, Korsør, til Aarhus H.  
 Lokomotivfyrbøder Nr. 291 I. K. H. Larsen, København G., til Roskilde.  
 Lokomotivfyrbøder Nr. 506 E. F. C. P. Møller, Korsør, til Aarhus H.  
 Lokomotivfyrbøder Nr. 513 R. A. Pedersen, Struer, til Aarhus H.  
 Lokomotivfyrbøder Nr. 517 S. M. R. Poulsen, København G., til Aarhus Ø.  
 Lokomotivfyrbøder Nr. 523 H. Nielsen, København G., til Aarhus H.

15.—10. 07.

- Lokomotivfyrbøder Nr. 44 P. Jensen, Randers, til Aarhus H.  
 Lokomotivfyrbøder Nr. 230 A. C. V. M. Stefensen, Aarhus H., til Randers.

Forfremmet til Lokomotivfører er:

1.—10. 07.

- Lokomotivfyrbøder Nr. 156 F. F. Flink, Frederikshavn, med nyt Tj. Nr. 94 i Glyngøre.

Forfremmede til Lokomotivfyrbødere er:

1.—9. 07.

- Haandværker Nr. 222 i Aarhus L. Eriksen med nyt Tj. Nr. 56 i Esbjerg.

1.—10. 07.

Haandværkerne:

- Nr. 858 i København S. Hansen med nyt Tj. Nr. 156 i Frederikshavn.  
 Nr. 875 i København H. V. Jørgensen med nyt Tj. Nr. 174 i København G.  
 Nr. 859 i København H. Jensen med nyt Tj. Nr. 580 i København G.  
 Nr. 876 i København P. B. Kirk med nyt Tj. Nr. 581 i Struer.  
 Nr. 131 i Aarhus G. O. L. Christensen med nyt Tj. Nr. 582 i Korsør.  
 Nr. 145 i Aarhus S. P. Rasmussen med nyt Tj. Nr. 583 i Korsør.  
 Nr. 877 i København C. F. Olsen med nyt Tj. Nr. 92 i København G.

Afskedigede er:

- Lokomotivfører Nr. 241 P. M. R. Baastrup, Korsør, og  
 Lokomotivfører Nr. 211 M. C. Jensen, Korsør,  
 begge paa Grund af Svagelighed og med Udgangen af November Maaned d. A.

Død:

- Lokomotivfører Nr. 94 N. C. Nielsen, Nyborg, er under 25. August d. A. afgang ved Døden.

Udgaar 2 Gange maanedlig. Abonnementsprisen er 1 Kr. halvaarlig. Avertissementsprisen er paa Omslagets 1ste Side 15 Ø. og paa Omslagets andre Sider 12 Ø. pr. mm. Plads i Spaltebredde halvaarlig. Spaltebredden er 58 mm.

Samtlige paa Omslaget tegnede Annoncer ere staaende mindst 1/2 Aar.  
 I Slutningen af Teksten optages Annoncer til en Pris af 10 Øre pr. Petitlinie eller dens Plads, med Fradrag af 20 pCt. for staaende Annoncer.  
 Ekspedition: L. Mauritzen, »Gjeddesborg«, Fredericia.