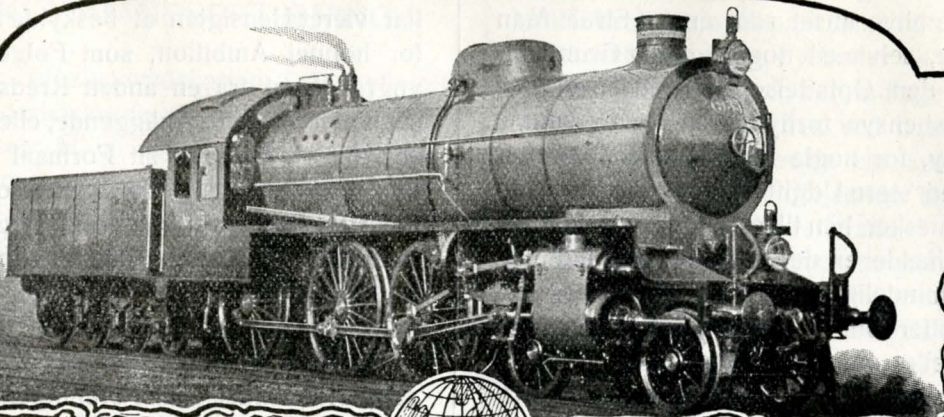


DANSK LOKOMOTIVTIDENDE



ORGAN FOR STATS OG PRIVATBANERNES LOKOMOTIVPERSONALE (DANSK LOKOMOTIVMANDS FORBUND)

NR. 21

15. NOVEMBER 1913

13. AARGANG

SYSTEMER I PRAKSIS.

Hvem der gennem Aarene har lidt Kendskab til Forholdene indenfor Jernbaneetaten, og i den Tid har forstaaet at danne sig et Begreb om, hvor den væsenligste Aarsag til de uheldige Forhold, der undertiden naar frem for Øjet, maa søges, forbauses aldeles ikke over de mellem Lokomotivpersonalet i Aalborg og Frederikshavn afsluttede Stridigheder. Som Tilskuer kommer man blot i Tankerne til at tænke paa Sandheden i Ordet, at Folk ikke ser de store Kendsgøringer, der hæver sig lige for deres Øjne, saa travlt har de med Livets Detailler.

Det er en kendt Sag, at det saavel indenfor det private Erhvervsliv som Stats og Kommuneinstitutioner, altid vil være en saare vanskelig Opgave at tilfredsstille alle modstridende Parter, hvor Spørgsmaalet drejer sig om det økonomiske Forhold, dog et er i alle Tilfælde givet, at har Ideerne løsevet sig fra Interesserne, har de første altid blameret sig, og saaledes er det ogsaa gaaet i Aalborg og Frederikshavn.

Hvad havde været naturligere, end at man i Stedet for at undgaa Splid og Ufordragelighed mod hinanden, enten havde behandlet det foreliggende Emne indenfor Personalets egne Rækker i de to Byer, saameget mere, som Lokomotivfærerne i begge Foreninger er interesserede deri, eller hvad der havde været det naturligste, at man i Fællesskab havde protesteret mod det af Hr. Maskinbestyrer Duseberg omtalte Grundlag for en kommende ny Tvangsforflyttelse. Som Forholdet har udviklet sig, kan man kun lykønske 3die Maskinkreds til det indvundne Resultat, idet det virkelig er lykkedes at faa det underordnede Personale til at forglemme Realiteten og se stort paa Sagen.

At de antydede Tvangsforflytninger har vakt en vis Opsigt og Ængstelse indenfor Lokomotivpersonalet skyldes ikke alene den Grund at en saadan, forudsat Hr. Maskinbestyrer Dusebergs Spaadomme gaar i Opfyldelse, muligvis atter vil komme til at ramme de Mennesker, som for faa Maaned siden maatte forlade deres Hjem i Aar, men i væsenlig Grad netop, fordi Hr

seberg gennem sine Udtalelser lægger Aarsagen hertil over paa Personalets Kritik af den nuværende Arbejdstid. Derved vil en fornyet Tvangsforflyttelse i Virkeligheden indirekte blive anset som en Art Straf. Man kan ikke, selv med nogen gyldig Grund, bringes den Opfattelse, at Kredsen af Besparseshensyn forflytter en Del Personale til en By, for nogle faa Maaneder derefter igen, med store Udgifter, at beordre de samme Mennesker hen til et andet Opholdssted, i alle Tilfælde er det ikke hensynsfuldt, og vel i almindeligt Omdømme forkasteligt, at give Løfter om den Art Tvangsforanstaltninger, eller ved Trusel at tvinge Personalet til Underkastelse, og Afholdelse fra en Kritik af Forhold, som i Længden er til Skade for saavel dettes Sundhed, som Publikums Sikkerhed.

Det forekommer undertiden her i Livet, at der fra svundne Tider opdukker Minder, hvor et eller andet Menneskes særlige gode Egenskaber træder frem i Bevidstheden. Netop i den forhaandenværende Situation fremstaar der hos os en Genkaldelse, der paa alle Omraader danner en passende Illustration af Hr. Dusebergs i Almindelighed personlige Velvilje og Forstaaelse af sit Personales hele Velfærd for blot nogen Tid tilbage. Vi finder nu Anledning til at fremhæve denne som et Bevis paa, at der tidligere i 3die Kreds er bleven taget Hensyn til Personalets Mening i Tjenesteforholdene. Dermed forholder det sig saaledes:

Forrige Aar, da Omlægningen af Turfordelingen, i Henhold til Forslag af Hr. Ingeniørassistent Sørensen i Fredericia, var bekendtgjort for Maskinafdelingen i Aarhus fik henholdsvis hver for sig, Repræsentanterne for Statsbanernes Lokomotivfører Forening og Dansk Lokomotivfører og Lokomotivfyrbøder Forening Ordre til at møde paa Maskinbestyrerens Kontor i 3die Kreds, hvor den forestaaende Tur fremlagdes, og hvor de mødte Lokomotivførere opfordredes til efter endt Gennemsyn, og paa Foreningens Vegne at udarbejde en Kritik af Turfordelingen; som man mente ikke kunde gaa rundt.

I Betragtning af, at Læserne muligvis ved Læsningen af den forestaaende Kritik vil komme til den Anskuelse, at det, ved Fremsettelsen af den her meddelte Oplysning, har været Hensigten at beskyldte 3die Kreds for honnet Ambition, som Følge af, at en yngre Mand fra en anden Kreds blandede sig i dennes indre Anliggende, eller at Kredsen for at fremme sit Formaal den Gang har søgt at bruge Lokomotivpersonalet som Skærnbrædt; en Tanke som vi gerne indrømmer det kan indsnige sig netop nu i disse Dage, ønsker vi straks, og for at der ikke skal herske nogen Misforstaaelse, udtrykkelig at bemærke, at vi har opfattet Kredsens Henvendelse til Foreningerne, som et godt Tegn paa dennes Forstaaelse af Lokomotivpersonalets Tjeneste, og at Formaalet har været dikteret af bedste menneskelige Følelser. At nære nogen ufordelagtig Bagtanke vilde vist være at formørke Sandhedens Gloria.

Dog selv om vi ogsaa anbefaler, at se den Sag i den mest rosenrøde Belysning, vil vi ikke skjule vor Forundring over den modstridende Fremgangsmaade, i Behandlingen af to ensartede Tilfælde. Her er Anledning nok til Eftertanke, da et bedre Bevis af Rigligheden i vor Imødegaaelse af Hr. Maskindirektørens Udtalelser, angaaende Retten til at klage over Tjenestetidens Længde, næppe kan fremskaffes; selvfølgelig forudsat at Klagen har sit Udspring iblandt Personalet; men anderledes stiller Sagen sig, dersom Autoriteterne endelig en Gang selv finder Anledning til en Kritik, da hører man gerne Lokomotivpersonalets Mening, da forstummer al Tale om Tvangsforflyttelse o. s. v.

Ønskeligt og overensstemmende med Nutidsforholdene vilde det være, om der i Fremtiden indenfor Maskinafdelingen blev draget Omsorg for, at Konsekvenserne af de enkelte Kredses Dispositioner, ikke fremkaldte Utilfredshed og Uenighed indenfor Personalet. Med lidt god Vilje, og frem for alt Udeladelsen af personlige Momenter, vil dette uden al Tvivl kunne undgaaes.

Tilskuer.



EN LILLE, MEN SANDFÆRDIG HISTORIE OM RANGERMASKINERNES ENKELTMANDBETJENING.

Under Finanslovsdebatten i Folketinget har Fredericiakredsens Folketingsmand L. Rasmussen bl. a. ogsaa rørt ved Rangermaskinernes Enkelmandsbetjening, og fremhævet Faren derved. Han siger bl. a. „Jeg forudsætter nu, hvad der jo kunde hænde, at denne Mand, medens Maskinen var i Gang, falder af Maskinen ved et Stød eller paa anden Maade, saa er det jo uberegneligt, hvad der kunde ske af Uheld, ja, Ulykker, og derfor er det et Krav der er ganske rimeligt, at der paa Rangermaskinerne skal være to Mand, hvoraf den ene er Fører.“ — Det Billede, Folketingsmanden giver i sin i Lokomotivpersonalets Tjenesteforhold saa forstaaende Tale er hverken overdrevet eller fantastisk, hvad nedenstaaende lille Begivenhed der nær kunde være bleven til en stor, afgiver tilstrækkeligt Bevis for.

Ved en af vore Færgehavne havde Rangermaskinen efter Eksprestogets Ankomst afhentet de til Udlandet bestemte Personvogne og var fra Hovedsporet i tilbagegaaende Bevægelse mod Færgen. Under denne Bevægelse gik Rangermaskinens Fører (en Fyrbøder)ovre i venstre Side for at se efter den Portør der skulde „ledsage“ Maskinen ombord; men paa Grund af Regnvand paa Fyrpladsen — glider han og rutscher gennem den aabenstaaende Dør ned paa Jorden, alt medens Toget fortsatte mod Færgen,

I Almindelighed er der aldrig levnet Lokomotivpersonalet lang Tid til Overvejelser — og ej heller her. Klar over Situationens Alvor fik Føreren rejst sig op og indhentede sin Maskine: — — —

Vi skal ikke forsøge at udpensle den Fare, som de Rejsende ubevidst havde været udsat for, i de for Rangermaskinens Fører saa frygtelige Øjeblikke; men lad os forudsætte, at han havde forslaaet sig saa meget ved Faldet, at han ikke kunde have rejst sig, eller at han ikke havde kunnet indhente

Maskinen. — — — Da vilde sikkert Dagspressen have givet den til Situationen mest passende Farve!

Naar vor Organisation for Aar tilbage har stillet Krav om, at Rangermaskinerne betjenes af saavel Fører som Fyrbøder da er det ikke alene fordi Danmark her indtager en Særstilling, men fordi man ved lignende Fortilfælde som ovennævnte har anset det for uforsvarligt mod de Rejsende at lade Maskinen betjeue af Enkeltmand.

Muligvis vil Administrationen af denne lille men — sandfærdige Historie tage Anledning til med tømme høje Bogstaver at male indvendig paa Lokomotiverne *«Luk Døren»* Det er ganske vist — i Øjeblikket den billigste Foranstaltning; men den største Betyggelse mod de Rejsende vilde dog være om vort Krav gennemførtes.



SIKKERHEDS KOMMISSIONEN.

Jeg slutter mig fuldt ud til M. H.s Artikel i sidste Nr. af „Lok.-Tid“; men naar M. H. skriver, at Kommissionen først og fremmest skal beskæftige sig med Signalsystemet kan man ikke vente sig meget større Sikkerhed end den, der findes nu. Jeg vil dog haabe, at vi faar vore Signaler bedre belyst end de nu er, thi, som de er nu, er det ikke godt, enhver af os ved, at naar vi fremfører vore Tog ved Nattetid, at de mindste Lys vi kan faa Øje paa — ja, det er Signalet til Stationen, ser man et stort og klart rødt Lys, det behøver man ikke at være ængstelig for, thi det er ganske sikkert i en Privatlejlighed med elektrisk Belysning og rød Skærm om Pæren eller ogsaa røde Gardiner, men er der rødt Lys i Semaføren, det kan man ikke se nær saa tydeligt som de private elektriske Lys, begrundet paa, at at her har vi kun en Petroleumslampe, og der synes jeg netop der kunne være noget for

Kommissionen. Lad os faa det saaledes, at naar vi svinger om Kurven og ser Stationsbyen, at vi da **straks** kan se Semaforelyset klart og tydeligt i Lighed med Byens øvrige Belysning og at man ikke skal blændes af Gadelygterne.

C. Rasmussen.

* * *

Vi skal i Tilslutning til den ærede Indsender henlede Kommissionens Opmærksomhed paa de i „Lok.-Tid.“ Nr. 5 og 12 f. A. optagne Artikler om *A. G. A. Blinklyset*.

Dette System, der efter vor Opfattelse er et de bedste, der paa en virksom Maade letter Lokomotivføreren i at søge et Signal, har i de sidste Aar vundet stor Udbredelse i Udlandet, baade ved Jernbaneanlæg og Fyr.

A. G. A. Selskabet har bl. a. faaet overdraget Anlæggelsen af Blinklysfyr ved Panamakanalens Besejling. Kunne vi faa dette System gennemført herhjemme, vilde der være givet Sikkerhedstjenesten et mægtigt Plus.

Red.



MISUNDELSSENS BRØD.

I „Dansk Jernbaneblad“ for 1. Novbr. har en Togbetjent Krogsager, der i Trafikkredse vistnok nyder en herostratisk Berømmelse, faaet optaget en Artikel „Lokomotiv- og Togpersonalets Lønningsforhold m. m.“, der lyder saaledes:

Lige siden Brammingeulykken er der af Lokomotivfører- og Fyrbøderforeningen iværksat en større Agitation, som efter alt at dømme kun kan tage Sigte paa at bibringe saavel Lovgivningsmagten som det store Publikum den ganske forkerte Opfattelse, at Lokomotivpersonalet bliver behandlet som Statsbanernes Stedbørn,^{*)} og at derfor først og fremmest er dette Personales Tjenstforhold, der trænger til en gennemgribende Reformering.

Da jeg langt fra er enig med de ærede Lokomotivmænd i saa Henseende, og da jeg forgæves har ventet paa en Imødegaaelse fra Togpersonalets Fore-

ninger, maa jeg ved nærværende anmode om Optagelse af følgende:

Den 1. Juli 1897 blev undertegnede og en tidligere Kammerat fra Militærtjenesten begge ansat som Stationskarle ved Statsbanedriften. Vi havde til en Begyndelse Tjeneste paa samme Station, men min Kammerat, der var Smed af Profession, var snart efter heldig og fik Ansættelse som Lokomotivfyrbøder under Maskinafdelingen.

At denne Omflytning fra Trafik- til Maskinafdelingen fik en gennemgribende Betydning for min tidligere Kollega, vil følgende Sammenligning vise:

Efter sin Overgang til Lokomotivfyrbøder avancerede Maskinmanden allerede til Fører 1909 og har altsaa nu været Lokomotivfører i snart 5 Aar og vil herefter i Følge sin Anciennitet naa Slutlønnen for Lokomotivførere 1919.

Undertegnede blev Portør 1. Juli 1898 og Konduktør 1. April 1900. Opnaaede i Følge min Anciennitet Slutløn fo: Togbetjente d. 1. Juli i Aar.

Hvis man nu regner med, at jeg i allerhøjest Tilfælde opnaar Forfremmelse til Togfører Aar 1924, og at saavel min tidligere Kollega, den nuværende Lokomotivfører, som undertegnede bliver til fortsat Tjeneste ved Statsbanerne indtil Aar 1938, saa vil Lokomotivføreren fra 1897 til 1938 oppebære en Merindtægt af ialt 30.388 Kr.

Ved Beregningen maa man gaa ud fra, at Lokomotivmanden i Aarenes Løb kan ernære sig og sin Familie med samme Beløb som Statsbanerne yder til den Mand, der i samme Tidsrum var ansat ved Togpersonalet, at den aarlige Merindtægt derfor kan indsættes i Sparekassen og der forrentes med $3\frac{1}{2}$ pCt. p. a.

Merindtægten 30.388 Kr. er selvfølgelig altsammen fast Lønning. Saafremt Lokomotivmandens Merindtægt af Kørepenge blev medregnede, vilde Forskellen blive endnu langt større. Alt ialt tør man vistnok uden Overdrivelse fremsætte den Paastand, at de forhenværende Smede- og Maskinarbejderlærlinge „forholdsvis“ faar rigelig Valuta for Læreaarene, og at de langt fra kan kaldes Stedbørn.

Nu ved jeg meget vel, at d'Hrr. Lokomotivmænd, som sædvanlig, vil køre frem med deres store Ansvar. Jeg skal ikke i mindste Maade søge at forklejne Lokomotivførernes Stilling eller Betydning, men jeg maa dog maaske have Lov til at minde om, at ogsaa Personalet under Trafikafdelingen har Ansvar, og at det ofte har vist sig, at selv den største Agtpaaagivenhed og Paapassenhed fra Lokomotivføreren Side langt fra er tilstrækkelig, hvis ikke andre ved Sikkerhedstjenesten ansatte udviser nøjagtig den samme Agtpaaagivenhed.

Enhver Togbetjent maa nu efter 5 Aars Tjeneste underkaste sig Togførerprøven og kan ikke nægte at fungere som Togfører, saasnart han beordres dertil, og uden at der ydes ham synderlig Godtgørelse derfor, selv om han, paa Grund af sin Plads langt

^{*)} Udh. af os.

tilbage i Rækken, aldrig vil kunne opnaa Togførerstillingen.

Da saa godt som alle nuværende Togbetjente vil komme til at gøre cirka 25 Aars Tjeneste som saadan, og saa endda maa være glade, om de overhovedet opnaar Forfremmelse, saa vil man heraf kunne se, at det ihvertfald ikke er Togpersonalets glimrende Avancementsforhold, der gør, at Bestyrelserne og Redaktørerne holder sig beskedent tilbage, til Fordel „maaske“ for Lokomotivpersonalet, men absolut til Skade for Togpersonalet.

Til mine ærede Kolleger, d'Hrr. Togbetjente, vil jeg gerne til Slut fremsætte følgende:

Er det mon ikke snart paa Tide at tage Skeen i den anden Haand.

H. N. Krogsager.

Maa vi straks gøre opmærksom paa, at det ikke kan være Hr. Krogsager ubekendt at det kun er yderst sjældent, at „Smede“ begynder som Stationskarle ved Statsbanerne, men anvises til at arbejde ved deres Fag paa Jernbaneværkstederne. Det kan heller ikke være Hr. Krogsager ubekendt, at den „Smed“ han omtaler i sin Artikel, kun tog Arbejde som Stationskarl, fordi han paa det Tidspunkt (under Stor-Lockøuten i 1897) ikke uden tvingende Nødvendighed vilde ligge sin Fagforening til Byrde; men tage det Arbejde og den Fortjeneste der i Øjeblikket tilbød sig. Disse nærmere Omstændigheder har K. fortiet i sin Artikel, der er bygget over dette ganske konkrete Tilfælde. En saadan jesuitisk Fremgangsmaade er betegnende for Artiklens Fremkomst og Tendens.

Det er jo ikke noget ganske nyt, at Trafikafdelingens Personale lejlighedsvis har forsøgt at berede Lokomotivpersonalet Vanskeligheder ved Lønningslovenes Revision, og Hr. Krogsager har vel ogsaa med sin usmagelige Artikel ment at kunne lægge os Sten i Vejen ved Lønningslovenes Revision til næste Efteraar.

For nærmere at undersøge det „Facit“ K. er kommet til, har vi gennemført Personalia for 1904—8 og 12. Vi har haft nogen Vanskelighed derved, da han i de to førstnævnte fandtes at hedde *Hansen*. Han maa imidlertid være en mindre kløgtig Regnemester, thi i den 41-aarige Tjenestetid han forudsætter for begge — og som forøvrigt

meget faa opnaar, har han *paa Papiret* tildelt sig selv ca. 12.000 Kr. for lidt — det skulde vel ikke være i en bestemt Hensigt?

Efter den Tjenestetid K. opgiver, vil Forskellen i den udbetalte faste Lønning andrage ca. 19,000 Kr. og ikke som af ham opgivet til ca. 31,000 Kr. og i dette Beløb er endda ikke medregnet de tre Aars Lønanciennitet K. har tjent.

I K.s Udtalelse om, „at de forhenværende Smede og Maskinarbejderlærlinge faar rigelig Valuta for Læreaarene, og, at de langt fra kan kaldes Stedbørn“, i Forbindelse med det af ham opstillede Regnskab, viser, at han ikke har synderligt Begreb om det Emne, han har villet behandle.

Af en Statistik over Lønstigningen, som vi har udarbejdet paa Grundlag af Lønningsbestemmelserne af 1868, har f. Eks. Konduktørernes Lønstigning indtil 1908 andraget 84% medens Lokomotivførernes Lønstigning fra samme Tidspunkt til 1903 var 1 og indtil 1908 kun er steget med 38%.

Den Sammenstilling K. har valgt, er derfor ikke videre heldig, han kunde f. Eks. have faaet et endnu større Tal, hvis han havde draget Sammenligninger mellem to der beskæftiges ved „landlig“ Virksomhed, hvoraf den ene „forbliver i Stillingen“, medens den anden avancerer til Togfører, eller han kunde have draget Sammenligning med den Løn Trafikbestyrer Zieman oppebærer og den han vilde have oppebaaret, hvis han var forblevet i sin Stilling som „Smed“ paa Jernbaneværkstedet i Aarhus, det vilde blive mere anselige Tal.

Naar Hr. Krogsager paaberaaber sig Togpersonalets Ansvar, da er det saamænd ikke fordi vi paa nogen Maade underkender det, eller ønsker at diskutere de forskellige Stillingers større eller mindre Uundværlighed; men adskillige Steder i Udlandet kender man end ikke den af Hr. Krogsager attraaede Stillingsbetegnelse, *Togfører* af Navn, hvorimod Lokomotivføreren findes overalt paa Kloden, hvor der er Lokomotiver.

Vi kunde i denne Forbindelse have Lyst at minde Hr. Krogsager om fhv. Trafikminister Christopher Hage, der til en Depu-

tation af Togførere udtalte, at han betragtede Togførerstillingen som en Retrætepost for ældre, veltjente Togbetjente! I Betragtning af at denne Stilling siden 1868 er steget med 102%, medens, som tidligere nævnt, Lokomotivførernes kun er steget med 38% synes der ikke at have været noget rimeligt Grundlag for Hr. Krogsagers Artikel.

Skulde nogen tage Skeen i den anden Haand, bliver det just ikke Togpersonalet der er de mest berettigede.



AUDITØRENS REDEGØRELSE I BRAMMINGE-SAGEN.

(Fortsat fra Nr. 20)

Man maa derfor formentlig ved at beregne Køretiden efter Stationernes Tider i alt Fald regne med, at der kan blive en Unøjagtighed af 1 à 2 Minutter, men dette har i denne Forbindelse afgørende Betydning. Mere sikkert maa det være at gaa ud fra de af Togføreren noterede Tider, der er tagne paa samme Ur, og derefter har Køretiden Lunderskov—Bramminge været $29\frac{1}{3}$ Minut, hvilket giver en Gennemsnitshastighed af 79,9 km. Lokomotivførernes Tider giver saa godt som det samme Resultat, nemlig en Køretid af 29 Minutter og en Gennemsnitshastighed af 81,3 km. Efter disse Tider skulde Toget over Strækningen Lunderskov—Bramminge have kørt med en Gennemsnitshastighed af godt 80 km, og som det fremgaar af den i Forhørsbilag 38 indeholdte Tabel over Tog 1059's Kørsel over samme Strækning den. 9. August d. A. vil denne Gennemsnitshastighed kunne holdes, uden at den tilladte Hastighed paa fri Bane eller gennem Stationerne behøver at overskrides, og naar Hastigheden ikke er nedsat gennem Stationerne, vil den kunne blive endnu mere jævn.

Imidlertid bevirker Banens Stigningsforhold, at Toghastigheden paa Strækningen

Lunderskov—Bramminge maa blive størst paa den sidste Del af Kørslen. Et Blik paa Længdeprofilet Esbjerg—Lunderskov viser, at medens Banen gennem en Række Stigninger og Fald over Strækningen fra Lunderskov til et Punkt omtrent midt imellem Brørup og Holsted stiger ialt 88,5 Fod (Angivelserne i Fod tagne efter Længdeprofilet), falder den fra dette Punkt til Ulykkesstedet ialt 164 Fod, og paa denne Strækning er der udelukkende horizontal Bane og Fald med Undtagelse af en Stigning paa 1 : 150, der strækker sig over en god halv km, og hvis vestlige Endepunkt er godt 2 km Øst for Bramminge. Faldet fra det fornævnte højeste Punkt er aftagende fra Øst mod Vest; det begynder med et 3 km langt Fald paa 1 : 50 mod Holsted, hvilket giver et Fald paa 20,50 Fod pr. km; paa de 7,4 km mellem Holsted og Gørding er Faldet 73,50 Fod eller 9,9 Fod pr. km, og paa de 6 km mellem Gørding og Bramminge er det 23,50 Fod eller 3,9 Fod pr. km; umiddelbart Vest for Bramminge begynder et kort Fald paa 1 : 200, antagende i det hele 5 Fod, og derefter er der horizontal Bane til Ulykkesstedet knap $\frac{1}{2}$ km vestligere, Herefter er det sandsynligt, at Hastigheden har været størst over Strækningen Holsted—Gørding og noget mindre ved Passagen af Bramminge Station og Ulykkesstedet.

Efter Stationernes Tider skulde de 13,4 km fra Holsted til Bramminge være tilbagelagte paa $7\frac{1}{2}$ Minut — idet Holsted i Forhørsbilag 50 har rettet sin Passagetid til Kl. ca. 4⁰³ 30⁰⁰ — hvilket vilde give en Gennemsnitshastighed af over 107 km i Timen. Endvidere skulde de 6 km mellem Gørding og Bramminge være tilbagelagte paa 3 Minutter eller med en Gennemsnitshastighed af 120 km i Timen. Det turde dog være ret utroligt, at slige Hastigheder skulde være opnaaede, og dermed, at de anførte Tider kan være rigtige. Hvert halve Minut, der her lægges til Køretiden, paavirker stærkt Gennemsnitshastigheden. Selv om imidlertid Stationernes Tider ikke ganske kan danne Grundlag for en nøjagtig Be-

regning af Togets Hastighed, kunde de dog tyde paa, at denne har været særlig stor, og da der derhos kunde spørges, om ikke det af Lokomotivpersonalet om den uforandrede Damptilførsel under Kørslen fra Højdepunktet mellem Brørup og Holsted til Ulykkesstedet forklarede maatte føre til det samme Resultat, ogsaa for saa vidt angaar Farten paa selve Afsporingsstedet, blev der den 4. ds. anstillet en Prøvekørsel med et Tog lignende det forulykkede, hvorunder Lokomotivernes Regulator og Styring blev indstillet paa samme Maade, som det ifølge det forklarede havde været Tilfældet i det forulykkede Tog. Denne Prøvekørsel gav til Resultat, at Bramminge Station og Ulykkesstedet passeredes med en Hastighed af c. 78 km i Timen. Undertegnede var paa forreste Maskine og bemærkede, at Farten over Stigningen Øst for Bramminge aftog med en halv Snes Kilometer. Farten paa fri Bane havde været oppe paa noget over 90 km og gennem Holsted og Gørding Stationer tæt op mod 90 km. Af Skemaet Forhørsbilag 80 vil ses, at de af Stationerne noterede Tider giver en kortere Køretid end de fra Toget — af Ingeniørassistent Sørensen, der var paa 2. Maskine — noterede, og at ogsaa i dette Tilfælde Hastigheden paa den sidste Del af Kørslen skulde have været en lignende efter Stationernes Tider som det forulykkede Togs. Undertegnede tog selv Tiderne paa Strækningen Brørup — Bramminge, og disse stemmer aldeles med det af Ingeniørassistenten noterede, særlig ogsaa for saa vidt angaar, at Kørslen mellem Gørding og Bramminge tog imellem 4 og 5 Minutter, medens Stationernes Tider viser 3 Minutter. Det bemærkes, at Vindforholdene ialt Fald ikke var ugunstigere for Prøvetogets Fart end for det forulykkede Togs. Efter denne Prøve tør det anses for saa godt som udelukket, at det forulykkede Tog — selv om det skulde have haft en større Hastighed paa sine Steder end Prøvetoget, f. Eks. omkring ved 100 km — under Passagen af Bramminge og paa Ulykkesstedet skulde have haft en Fart af over 90 km, og det er

sandsynligt, at Farten ikke har naaet dette Maal. Dette Resultat lader sig ogsaa forene med de om Farten foreliggende Forklaringer.

Det skal tilføjes, at i Anledning af Centralaflaasningens Ophævelse paa Tjæreborg Station var Maksimalhastigheden for vestgaaende Tog paa Strækningen Bramminge — Tjæreborg nedsat til 70 km i Timen, og denne Hastighed erkender Lokomotivfører Petersen at have overskredet. Denne Forseelse har imidlertid selvfølgelig ingen retslig Betydning, i Forhold til Ulykken.

Hvad Sporets Tilstand angaar bemærkes: I Somrene 1911, 1912 og 1913 er der over Strækningen Lunderskov — Esbjerg indlagt nyt svært Spor — der dog endnu ikke er færdigt over en Del af Strækningen Tjæreborg — Esbjerg — i Stedet for det ældre lettere. Medens dette bestod af 32 kg Skinner med en Skinnelængde af 7,3 m. bestaar det nye Spor af 45 kg Skinner med en Skinnelængde af 15 m. Svelleafstanden er forøget med 5 cm til 80 cm, dog at Stødsvellerne ligge tættere; der bliver ialt 19 Sveller pr. Skinnelængde. Svellerne paa Afløbsstedet var brugte, men gode Sveller fra det ældre Spor. Skinnerne er forbundne med Z-Lasker med 6 Bolte og hviler paa Underlagsplader, befæstede til Svellerne med 3 Spiger gennem hver, 1 udvendig, 2 indvendig. De beordrede Temperaturaabninger mellem Skinnerne andrager efter Varmegraden i Nedlægningsøjeblikket 3—8 mm; det er herved antaget, at den højeste Temperatur, Skinnerne vilde opnaa, var 40 à 45 Grader Celcius, den mindste ÷ 25 Grader. Konstruktionen af Laskeboltene samt af Hullerne i Skinnerne og Lasker tillader en største Længdeforandring af Skinnerne paa ialt 22 mm. Under Nedlæggelsen af Sporet benyttedes ikke Termometer, og de kiledannede „Blik“, der brugtes til Udmaalning og Frembringelse af Temperaturaabningerne, var uden Skalaindelning — I Kurver med Radius 10,000 Fod — som den Kurve, i hvilken Sporfløbet fandt Sted — er Overhøjden 25 mm, ingen Sporudvidelse.

Ballasten paa den Strækning, i hvilken Spor afløbet skete, er Grusballast fra Tjærborg Grusgrav. Den er lerfri og derfor bedst om Vinteren, i Varme og Tørke derimod som bestaaende af Sten og finkornet Sand mindre god. Den betegnes af Banekredsens Embedsmænd og Overbanemester Trabolt som i det hele middelgod.

Spor afløbet fandt Sted i Formandsstrækning 226, der begynder kort Øst for Bramminge og naar til c. 3 km Vest for Afløbsstedet. Det nye Spor var nedlagt paa denne Strækning i Sommeren 1912 og havde derefter faaet paakørt Ballast i saarigelig Mængde at den indvendig i Sporet dækkede Svelterne, udvendig yderligere naaede op over Skinnefoden og paa de fleste Steder den nederste Del af Skinnehalsen. Sporet havde under Nedlæggelsen ikke faaet sin fulde Højde efter de af Overbanemesteren udsatte Mærker og skulde derfor i indeværende Sommer løftes. Dette Arbejde har staaet paa fra omkring ved Begyndelsen af Maj og paabegyndtes ved Strækningens vestlige Endepunkt og var den 26. Juli naaet til Stedet, hvor Ulykken skete. Højdeløftningen er foregaaet paa den Maade, at Ballasten først er bleven afskovlet udvendig i Sporet i Højde med Svellernes Overflade ud til Svelleenderne, hvor det afskovlede er lagt paa Ballastkanten. Denne Afskovling har som Regel fundet Sted, naar selve Løftningen har maattet afbrydes paa Grund af Toggangen. Derefter er Skinnerne blevne løftede ved Hjælp af en Løftestang, er ført ind under Lasken eller Skinnefoden. Højden er fastslaaet af Baneformanden ved Hjælp af hans Sigteapparat, og den til at holde det løftede Sted af Skinnen oppe fornødne Understopning har straks fundet Sted. Løftningen er begyndt ved Skinne-stødene, der er løftede først ved hver Side, og derefter er hver Skinnestreg for sig løftet færdig. Naar Løftningen har maattet afbrydes paa Grund af Toggangen, er Overgangen mellem løftet og ikke løftet Spor bleven udjævnet over en Del af en Skinnelængde, og Arbejdet er endt med, at der med Stophakker og Handstopperer er fore-

taget fuldstændig Understopning af Svelterne baade ind- og udvendig — idet der er gravet ud imellem dem — og at Ballasten er bleven reguleret og opskovlet om Svelleenderne. —

Det er en Selvfølge, at efter Løftninger blev der mindre Ballast tilbage til Anbringelse mellem og over Svelterne, og det viser sig da ogsaa, at paa Dele af den løftede Strækning — Forholdet er noget forskelligt paa de forskellige Steder — naar Ballasten indvendig i Sporet ikke op til Svellernes Overflade, men ligger mere eller mindre under denne, ligesom Ballasten om Svelleenderne ikke er saa rigelig som i det ikke løftede Spor og navnlig gennemgaaende ikke dækker Skinnefoden, endsige Skinnehalsen. Paa Afspøringsstedet, der ligger i en lille Udgravning, paastaas Ballasten af vedkommende Banekolonne at have været forholdsvis rigelig, saa Svelleenderne har været forsvarelig dækkede med Ballast og denne i Sporets Midte har naaet op til over Midten af Svellehøjden. Nogle med Sagen følgende Fofografier viser et endnu gunstigere Forhold i saa Henseende i Sporet lige Vest for det afsporede Tog. — En i Sagen foreliggende Erklæring fra Direktøren for Banefordelingen gaar ud paa, at Ballasteringen overalt i det løftede Spor, om dette end ikke har den normale Ballastmængde, dog skønnes at være betryggende. At der af Kolonnen er taget Hensyn til, at dette skal være Tilfældet, fremgaar af, at Løftningen et enkelt Sted ikke skete til fuld Højde, fordi man saa vilde have savnet Ballast til at lægge for Svelleenderne.

Om Formiddagen den 26. Juli d. A. havde Banekolonne 226 løftet Spor paa Ulykkesstedet og derunder færdig løftet og behandlet 3 Skinnelængder. Efter Middagshvilen Kl. 12—1½ afskovlede Kolonnen Ballast i Sporets udvendige Sider medens Baneformanden var andetsteds beskæftiget. Ballasten laa herefter fraskovlet over en Strækning af 12 Skinnelængder fra den om Formiddagen sidst løftede

Skinne. Kl. c. 3 Eftermiddag genoptoges Arbejdet med Løftningen. Heri deltog Baneformand Nr. 226 J. J. Christiansen, Banearbejderne Nr. 1577 L. H. Pugh og Nr. 2051 N. K. Poulsen samt Ekstraarbejderne M. N. Højland og A. Andersen. Der blev da løftet og færdig behandlet 1 Skinnelængde, og Overgangen til det ikke løftede Spor blev dannet over en halv god Skinnelængde (11 Sveller). Sporet løftedes paa dette Sted ca. 5 cm. Under Arbejdet med at løfte den sidste Skinnelængde, altsaa om Eftermiddagen, fremkom der i denne et lille Udslag til Nord (Kurvens indvendige Side). Dette skete, medens man, efter at Skinnesamlingerne i begge Ender af paagældende Skinnepar var løftede, derefter løftede ved Midten af nordlige Skinnestreg, altsaa førend Midten af sydlige Skinnestreg var løftet. Udslaget opgives til c. 5 cm. eller lidt mindre. Sporet blev af Kolonnen rettet derved, at det, efter at Understopningen af Svellerne var fuldført, blev trukket ind i rette Stilling med Jernstænger, hvorefter Ballasten blev opskovlet for Svellerne; ved Udførelsen af denne Rettelse blev ingen Laskebolte løsnede. Angaaende Aarsagen til den saaledes skete Udbøjning af Sporet bemærkes, at medens Baneformand Christiansen efter Overbanemester Trabolts Udsagn i det Dagen efter Ulykken afholdte foreløbige Forhør havde udtalt, at Sporet havde slaaet sig lidt „ved Varmen“, og Baneformandens eget Udsagn til dette Forhør ogsaa gaar ud paa, at han ikke kunde tænke sig nogen anden Grund til Ulykken, end at Sporet havde slaaet sig ved Varmen, vil han under det af undertegnede afholdte Forhør ikke vedkende sig denne Opfattelse, men udtaler, at Grunden til den nævnte Udbøjning af Sporet sandsynligere skyldes et med Løftestangen udøvet Sidetryk, hvorved bemærkes, at ved den beskrevne Fremgangsmaade ved Løftningen bliver Løftestangen, der er lang og svær, stillet paa tværs af Sporet under Brug. I denne Opfattelse faar Baneformanden Medhold af sine foresatte. Af

det afhørte Kolonnemandskab udtaler nogle sig om dette Punkt i Overensstemmelse med Baneformanden, medens andre og navnlig Arbejderne Poulsen og Højland samt Banearbejder Nr. 1994 J. Jokumsen, der vel ikke var med ved Løftningen paagældende Eftermiddag, men ellers har deltaget i Kolonnens Arbejde, udtaler den Opfattelse, at Grunden til Sporets Udbøjning saavel paa Ulykkesdagen som ved de enkelte andre tidligere Lejligheder, da Sporet under Højdeløftningen i Sommer, efter hvad der af Kolonnen forklares, har slaaet sig paa lignende Maade, har været Varmespænding; de nævnte Kolonnearbejdere vil have lagt Mærke til, at disse Udslag netop er sket paa særlig varme Dage, og Højland erklærer, at han kunde mærke, at Sporet, da det som foranført blev rettet ind, vilde trække sig over mod Nord.

Kolonnen var netop færdig med Behandlingen af den omtalte Skinne- og Overgangsskinne, da den maatte træde til Side for at lade Tog 1029 passere. Baneformand Christiansen samt Arbejderne Fugh, Poulsen og Højland traadte ud og stod ved sydlige Banehegn omtrent ud for Stedet mellem den sidst løftede Skinne og Overgangsskinne, medens Arbejder Andersen stod lige overfor dem ved nordlige Banehegn. Denne sidste forklarer, at han, da Tog 1029's Maskiner var tæt ved ham, vendte sig og saa mod Vest for ikke at faa Støv eller Smaasten i Øjnene og fulgte da med Blikket Toget under dets Forbikørsel. Han bemærkede da, antagelig idet Togets 3. eller 4. bageste Vogn var ud for ham, at, som det forekom ham, en Vogn, der nu var en eller halvanden Truckvogns Længde Vest for ham, gled eller hældede Syd over og at samtidig Sporet gled mod Syd, og da han derefter rettede Blikket lidt fremefter, saa han, at et Hjul løb afsporet udenfor nordlige Skinnestreg; han kan ikke opgive, til hvilken Vogn dette Hjul hørte, men erklærer, at det var en Vogn inde i Toget og ingen af de to forreste og vistnok ej

heller nogen af de tre bageste. Efter det under en Paavisning paa Stedet oplyste er det sandsynligt, at det Sted, hvor Ekstraarbejderen saa Hjulet afsporet, har været omkring ved den paa Skitsen Bilag 14 med grønne Kryds betegnede, ved Afsporingen sprængte Skinnesamling. Straks efter løb Toget af Sporet med et Brag, og Telegraftraadene klirrede stærkt, idet en Telegrafpæl paa Banens Sydside væltede og Vognene under Løbet efter Afsporingen skurede mod en Telegrafpæl paa Banens Nordside.

Medens Lokomotivfører Petersen ikke har bemærket noget unormalt ved Sporet paa Afløbsstedet, forklarer Lokomotivfyrbøder Sloth paa forreste Maskine, at han, omtrent da Maskinen passerede Stedet, hvor Kolonnen stod, kastede Blikket fra Kolonnen fremefter og da bemærkede en lille skarp Kurve eller Bugt i Sporet kort foran Maskinen; Bugten slog ud til Syd, var vel saa lang som en Maskine med Tender og saas af ham i alt Fald i sydlige Skinne-streg; han tør ikke sige, om han saa den i begge Skinnestreg; han tør ej heller angive noget bestemt om Udslagets Størrelse, men erklærer, at den fremkomne Kurve var skarpere end almindelige Kurver i Forbindelser fra Hovedspor til Sidespor. Han var straks klar over, at Toget ikke kunde passere Bugten uden Fare, greb fat i Haandbøjlen paa Førerhusets Sidevæg og vilde have raabt til Lokomotivføreren; „Det gaar ikke“, men fik ikke Tid dertil, thi i det samme løb Maskinen gennem Kurven og slog stærkt i denne; i næste Øjeblik var Tenderen af Spor, og en Kasse, som Fyrbøderen havde staaende paa den Jernkasse, der er anbragt paa Tenderens mod Førerhusets vendende Væg, faldt ned i Førerhuset. Da Fyrbøderen derefter vendte sig om, saa han, at Maskinen var skilt fra det øvrige Tog, at bageste Maskine hældede og kørte i Grøften og derved sprøjtede Jord op, samt at der rejste sig en Støvsky henne midt i Toget, og at Splinter fo'r til Vejrs mellem Vognene.

Lokomotivfører Petersen forklarer, at da

Maskinen passerede omtrent ud for det Sted, hvor Kolonnen stod, gjorde den en Bevægelse, som om den løftede sig; han slog da Vakuumbaandtaget i Bund og lukkede for Dampen, men saa straks efter, at hans Tender var ude af Spor, og at han var kørt fra det øvrige Tog.

Bageste Maskines Personale forklarer, at de mærkede Stød eller Ryk i Maskinen ved Afsporingen; det forekom Føreren, at disse Ryk kom fra Tenderen, medens Fyrbøderen ikke mener, at Stødene kom bagfra.

Efter de af Togpersonalet afgivne Forklaringer, samt efter hvad der er oplyst for uodertegnede af Passagerer i Toget, nemlig dels nogle af de saarede, dels af en enkelt Passagerer i 3. bagerste Vogn, synes Forholdene at være det, at medens man i E-Vognen dog har faaet Tid til at mærke, at der var noget galt, før Vognen væltede over og standsede, og medens man i Bagtoget har kunnet følge de enkelte Momenter ved Vognens uregelmæssige Bevægelser under Afsporingen, synes de midterste Vogne at være blevne knuste øjeblikkelig, uden at Passagererne har mærket noget forud.

Afsporingen skete over 100 m inde i en 10,000 Fods Kurve, hvis Centrum ligger i Nord, og som begynder i km ca. 40,1, godt $\frac{1}{2}$ km Vest for Bramminge.

Angaaende det forulykkede Togs Stilling efter Afsporingen henvises til Skitsen Bilag 14. Som denne udviser, skiltes ved Afsporingen forreste Lokomotiv fra det øvrige Tog og løb med den afsporede Tender ca. 225 m bort fra dette, før den standsede. Dette synes noget paafaldende, da Vakuumbedningen jo selvfølgelig er bleven skilt ved Maskinens Adskillelse fra det øvrige Tog, og Vakuumbremisen paa Maskinen, hvis Regulator straks var blevet lukket af Føreren, da øjeblikkelig automatisk maa have bremsed hårdt. Den Forklaring, der er givet, at Vakuumbremisen i Maskinen skulde være bleven udlignet efterhaanden ved at Kugleventilen paa Tenderens Vakuumbremse er hoppet fra sit Sæde, er vistnok ikke ganske tilfredsstillende, men dette

kan formentlig ingen Betydning have ved Eftersporing af Aarsagen til Ulykken.

Lokomotiv A 154 laa c. 15 m foran forreste Vogn; den havde faaet Lugen til Bagrummet kørt ind. Koblingen mellem den og forreste Maskine var ikke sprængt, men maa være sprungen af.

Togets Vogne laa for største Delen i nordlige Banegrøft, halvt væltede over mod den derværende lave Skraaning. Den forreste Vogn var drejet med Forenden Syd over ind i Sporet. Den bageste Vogn var paa Spor med alle Hjulene undtagen det sydlige forreste eller mulig begge de forreste Hjul; næstbageste Vogn var ej heller helt nede i Banegrøften.

Af de tre Kupévogne midt i Toget var Cb 466 kastet ud til Siden og stod i til Dels splintret Tilstand Syd for Toget paa tværs af Togretningen med den ene Ende ind mod Bagenden af As-Vognen. Cb 1003 var fuldstændig skilt fra sine Hjul og laa Syd for Sporet med Bunden i Vejret, ligeledes i til Dels splintret Tilstand; den synes at have slaaet en eller flere Kuldbøtter efter Udslyngningen fra Toget, idet der var Mærker af Vognkanten og en Buf paa Jorden, og der sad Græstotter og Jord paa dens Buffer. Vogn Aa 20 var aldeles knust, og dens Ruiner laa for største Delen Syd for Sporet sammen med Cb 466 og dannede i øvrigt en kompakt Masse af Splinter, fastklemte mellem As- og Cn-Vognen, hvis Buffer omtrent berørte hinanden; største Delen af dens Tag laa hen over de stærkt beskadigede Ender af disse to Vogne. Aa-Vognens bagerste Truck var trængt ind under Cn-Vognen, hvis forreste Truck var trængt tilbage; førstnævnte Truck havde paa et af Hjulene — efter Overbanemester Trabolts Opgivende det forreste nordlige — et fremtrædende Mærke af at være kørt mod noget haardt; den anden Truck af Aa-Vognen samt to toakslede Hjulsæt, det ene med fuldstændig knækket Aksel, laa under Vogn Cb 466.

Alle de øvrige Vogne i Toget var beskadigede i den ene eller begge Ender. Omfanget af disse Beskadigelser var størst

ved det knuste Parti af Toget og derefter jevnt aftagende baade mod Togets For- og Bagende.

Med Hensyn til Togets Plads efter Afsporingen har det kunnet bestemts fastslaaes, at bageste Vogn stod ca. 5 m inde paa den om Eftermiddagen sidst løftede Skinne.

Sporet blev fuldstændig ødelagt paa Afspøringsstedet; Svellerne var knuste, og den nordlige Skinnestreg var sprængt ved Skinnesamling under Bagenden af næstbageste Vogn og laa i store Bugter dels ned mod nordlige Banegrøft, dels ud over sydlige Skinnestreg, jfr. Skitsen Bilag 14 (hvor sidstnævnte Bugt er angivet med rødt, idet Skitsen her var unøjagtig). Den paa Skitsen angivne Skinnesprængning mellem A-Maskinen og forreste Vogn stemmer ikke med Virkeligheden, hvad ses af Fotografier, og er kun angivet, fordi Overbanemester Trabolts Tegningen af Skitsen ikke huskede, hvorledes Sporet forefandt sig paa dette Sted. Paa det paa Skitsen med et grønt Kryds betegnede Sted havde den nordlige eller begge Skinnestregene en Udbøjning imod Nord. — Den med to grønne Kryds betegnede Skinneende havde Kanten af Skinnehovedet trykket eller slidt skraat af, og en udvendig Laske, der formenes sikkert at have henhørt til Samlingen ved denne Skinneende, er forefunden i noget beskadiget Stand.

(fortsættes).



D. L. & L. F.

Til Medlemslisten.

Lokomotivfyrbøderaspirant N. P. C. M. A. Remming er bleven Medlem af Helsingør Afdeling fra 1. Juli 1913.



REGN
ov
Indtægter og Udgifter i
for
Syge og Begravelseskassen for ansatte og til
i
Jylland
(Aflagt af Statsbanernes

Indtægt 1. April 1912—31. Marts 1913.

	Kr.	Øre
1. Bidrag fra Interessenter	179,067	04
2. Statsbanernes Tilskud	56,600	00
3. Mulkter	1,489	75
4. Salg af fundne Sager	2,423	22
5. Græsleje og Udleje af Arealer	9,267	32
6. Salg af Adgangskort til Banelinien	440	00
7. Avertissementsoplag	0	00
8. Renter	1,767	06
9. Forskellige og tilfældige Indtægter	347	73
	251,402	12
Aarets Underskud udgør	1,169	63
	252,571	75

Status den 31.

Beholdninger.

Beholdning i Kassen i Aarhus	3,421	07
--	-------	----

Ovenstaaende Regnskab revideret af Undertegnede og befundet

p. T. Kjøbenhavn, den

J. J. Bjerring.

Antallet af Interessenter udgjorde den 1. April 1912 7,876 og 31. Marts 1913 7,925, af hvilke henholdsvis 27 og 34 have anmeldt privat Læge.

Antallet af anmeldte Børn over 18 Aar og Tyender udgjorde den 1. April 1912 856 og den 31. Marts 1913 927.

SKAB

er

Regnskabsaaret 1912 – 13**fast Arbejde antagne ved de danske Statsbaner****og Fyn**

Bogholderkontor)

Udgift 1. April 1912 – 31. Marts 1913.

	Kr.	Øre
1. Udgifter til Medicin	85,835	70
2. do. - Sygehuspleje	57.160	40
3. do. i Henhold til Statutternes § 8 (Bandager, Bade m. v.) .	13,091	84
4. Honorar til Læger	72,739	38
5. Begraveshjælp	16,325	61
6. Befordringsudgifter	4,492	71
7. Kontorudgifter	1,223	83
8. Anskaffelse og Vedligeholdelse af Inventarium	23	25
9. Rejsseudgifter	1,316	63
10. Forskellige Udgifter	362	40
	252,571	75

Marts 1913.

Gæld.

Sygekassens Kapital	3,421	07
-------------------------------	-------	----

i Overensstemmelse med de dertil hørende Bilag.

20. August 1913.

N. Christensen.

Antallet af Personer udgjorde den 1. April 1912 **30,245** og den 1. April 1913 **30,325**.
Begraveshjælp er i 1912–13 udbetalt for 246 Dødsfald, nemlig for 93 Interessenter, 54
Hustruer og 99 Børn.

REGN

ov

Indtægter og Udgifter i

for

de sjællandske og falsterske Statsbaners

(Aflagt af Statsbanernes

Indtægt 1. April 1912—31. Marts 1913.

		Kr.	Øre
1.	Bidrag fra Interessenter	171,045	91
2.	Statsbanernes Tilskud	28,900	"
3.	Mulker	1,031	15
4.	Salg af fundne Sager	3,573	44
5.	do. - Adgangskort til Banelinien	827	50
6.	Avertissementsopslag	"	"
7.	Renter og Udbytte af Kassens Aktiver	1,623	85
8.	Forskellige og tilfældige Indtægter	223	40
9.	Renter og Udbytte af P. E. Rovsings Legat	160	"
10.	do. - do. - Jernbanemandens Legat	35	38
		207,470	63

Status den

Beholdninger.		Kr.	Øre
Sygekassens Obligationsbeholdning	10,145 Kr. 50 Øre		
P. E. Rovsings Legats do.	4,000 - " -		
Jernbanemandens do. do.	1,000 - " -		
		15,145	50
Beholdning i Kassen i København:			
vedrørende Sygekassen	349 Kr. 65 Øre		
do. P. E. Rovsings Legat	40 - " -		
do. Jernbanemandens Legat	" - " -		
		390	41
		15,535	91

Regnskabet revideret og fundet i

Kjøbenhavn, den

V. Tietze.

Antallet af Interessenter udgjorde den 1ste April 1912 7,079 og den 31. Marts 1913 7,118, hvoraf henholdsvis 246 og 269 have anmeldt privat Læge.

Antallet af anmeldte Børn over 18 Aar og Tyender udgjorde den 1. April 1912 1,024 og d. 31. Marts 1913 1,087.

Antallet af Personer udgjorde den 1. April 1912 24,052 og den 1. April 1913 24,328.

SKAB

er

Regnskabsaaret 1912—13

Embedsmænds og Betjentes Sygekasse

(Bogholderkontor)

Udgift 1. April 1913--31. Marts 1913.

		Kr.	Øre
1.	Udgifter til Medicin	62,574	23
2.	do. til Sygehuspleje	55,303	44
3.	do. i Henhold til Statutternes § 7 (Bandager, Bade m. v.) .	8,887	28
4.	Honorar til Læger	62,710	29
5.	Begravelseshjælp	14,241	14
6.	Befordringsudgifter	2,037	99
7.	Kontorudgifter	883	29
8.	Anskaffelse og Vedligeholdelse af Inventarium	"	"
9.	Rejseudgifter	20	80
10.	Forskellige Udgifter	277	60
11.	Understøttelse af P. E. Rovsings Legat	160	"
12.	do. af Jernbanemandens Legat	35	"
		207,131	06
<i>Aarets Overskud:</i>			
nemlig: Sygekassens Overskud 339 Kr. 19 Øre			
og Overskud vedrørende Jernbaneman-			
dens Legat " - 38 -		339	57
		207,470	63

31. Marts 1913

Gæld.		Kr.	Øre
Sygekassens Kapital		10,495	15
P. E. Rovsings Legats Kapital 4,000 Kr. " Øre			
samt de ved Udgangen af Aaret endnu			
ikke udbetalte Renter 40 - " -		4,040	"
Jernbanemandens Legats Kapital 1,000 Kr. " -			
samt de ved Udgangen af Aaret endnu ikke			
udbetalte Renter " - 76 -		1,000	76
		15,535	91

Overensstemmelse med de foreliggende Bilag.

24. August 1913.

R. Staumann.

Begravelseshjælp er i 1912—13 udbetalt for 10 Dødsfald, nemlig for 87 Interessenter, 41 Hustruer og 82 Børn Sygekassen har i Aaret 1912—13 haft et Underskud af 5,160 Kr. 81 Øre, idet der i Indtægtspost 2 er indbetalt et Beløb af 5,000 Kr., der er særligt bevilget ved Tillægsbevillingsloven for 1912/13.

RETTELSE.

I „Rigsdagsreferatet“ i Nr. 20, Side 315, 2. Spalte, 13. Linie f. n. s'aar »at en Togfører kørte ind paa Stationen«.

Dette er en ordret Gengivelse efter „Rigsdags-Tidende“, men selvfølgelig er det *Lokomotivfører*, at Folketingsmand Rasmussen har ment.

Man ser heraf, hvor vanskeligt det endog kan falde dem, der beskæftiger sig med Jernbaneforhold paa Rigsdagen at holde Begrebet Lokomotiv- og Togfører ud fra hinanden.

Red.



PERSONALIA.

Forflyttede er:

1. Oktober 1913. Lokomotivfyrbøderne
 C. Jensen, Østerbro, til Kbhvn. H. 1
 O. B. Olsen, Helsingør - Østerbro
 A. M. J. Boldreel, Frh. - Horsens
 L. M. H. Loft, Gjedser - Hobro

Paaskønnelse:

Generaldirektionen har udtalt sin Paaskønnelse overfor Lokomotivfører S. A. Jensen, Aalborg, Lokomotivfyrbøderne C. J. Kalsbøll, Aarhus H. og J. S. A. L. Nielsen, Kbh. Pbg. for under Tjenestens Udførelse at have udvist Agtpaagivenhed og god Konduite, hvorved overhængende Ulykkestilfælde blev afværgede.

Død:

16/10. 1913.

Lokomotivfyrbøder H. P. Lindhardtzen, Nyborg, (forulykket under Udførelsen af sin Tjeneste).

Afskediget er:

31/1. 1914.

Lokomotivfører J. F. Hjort-Lorenzen, Vedde, med Pension paa Grund af Svagelighed.

Navneforandring:

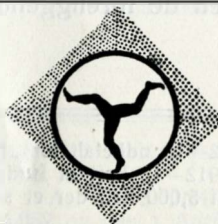
Lokomotivfyrbøderne H. V. J. Christensen og J. L. G. Christensen, begge i Struer, heder fremtidig henholdsvis H. V. J. Helmert og J. L. G. Helmert.

Af Kong Christian den IX.s Understøttelsesfond ved de danske Statsbaner vil der den 29. Januar 1914 kunne uddeles 700 Kroner i Portioner à 100 Krone. Ansøgninger om at blive delagtig i Uddelingen maa for at komme i Betragtning indgives inden Udgangen af indeværende Aar til et af Bestyrelsens Medlemmer og skal være ledsaget af en særlig Blanket, der kan erholdes ved Henvendelse til et Bestyrelsesmedlem eller i Generaldirektørens Sekretariat.

Legatet uddeles til ansatte, som ufor skyldt ere komne i Trang og til ansattes trængende efterladte, hvilke sidste i Henhold til Fundatsen komme i fortrinvis Betragtning ved Uddelingen.

Bestyrelsen bestaar af:

Generaldirektør Amt,
 Togfører Duelund, Kjøbenhavn,
 Søfartsinspektør Heise, do. ,
 Værkmester O. Larsen, do. ,
 Værkmester P. Mikkelsen, Aarhus,
 Baneformand H. Nielsen, Hillerød,
 Assistent Frk. Westergaard, Kjøbenhavn,
 kst. Trafikbestyrer Wissenbach, Fredericia,
 og Baneingeniør Wolfhagen, Kjøbenhavn.



**Worning &
 Petersens**
Xeroformsæbe

er kun ægte, naar
 dette Mærke findes
 paa Emballagen.

Udgaar 2 Gange maanedlig.

Annoncer optages ved Henvendelse til Lokomotiv-Tidendes Annonceekspedition, Hollændervej 13' th. København F. Tlf. Vester 5588 y.