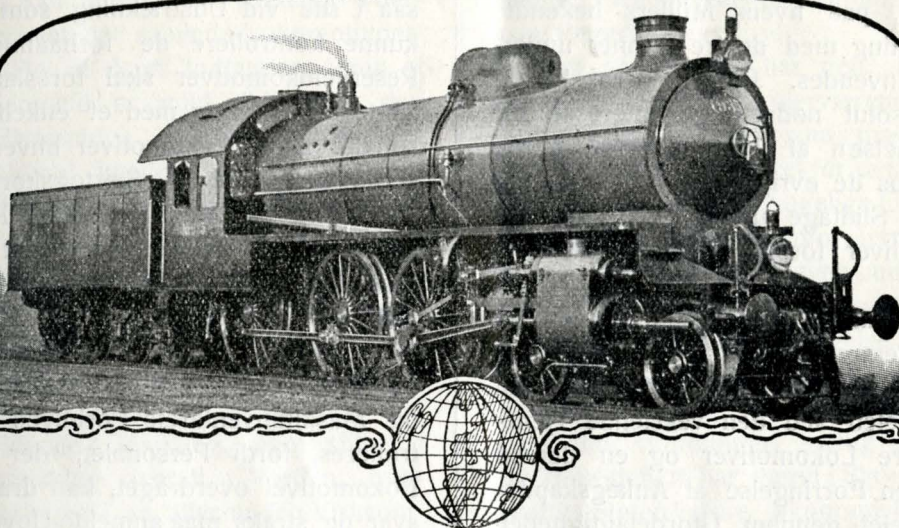


# DANSK LOKOMOTIVTIDENDE



ORGAN FOR STATSBANER OG PRIVATBANERNES LOKOMOTIVPERSONALE (DANSK LOKOMOTIVMANDS FORBUND)

NR. 3

1. FEBRUAR 1914

14. AARGANG

## LOKOMOTIVERNES RINGKØRSEL OG BESPARELSERNE.

(Fortsat fra Nr. 2).

Som vi af det i. f. Nr. gengivne erfarer, har De Danske Statsbaner altsaa udbetalt 1000 Kroner til Udnyttelsen af en fra Udlandet og allerede længe anvendt Forde­lingsplan for Lokomotiver. Absolut vil enhver in.lrømme, at en efter danske Forhold saa svimlende Besparelse, af 180,000 Kr., har saa stor en Betydning, at den ikke kan lades ude af Betragtning — forudsat den efter Bestemmelsen ikke alene tilvejebringes i et eller flere Aar, men vedblivende opfylder Betingelserne. Vi skal, som vi i Be­gyndelsen berørte, ikke paa det nuværende Forsøgsstadium udtale os om Systemets Betimelighed og virkelige Økonomi, men nøjes med at advare mod en altfor stærk Tro paa kalkulatoriske Tal, der jo, som be­kendt gennem Erfaringerne fra det private

Erhvervsliv, ofte har været opstillede i en stærkt overdreven Belysning, særlig ved nye Foretagender og Systemers Indførelse. At Meningerne med Hensyn til den amerikanske Maskinbenyttelse, er delte indenfor de udenlandske Lokomotivkredse, afgiver saaledes en Lokomotivmester H. Lange i Selze Bevis for, idet denne til Gensvar paa Hr. Soberskis Artikel i samme Blad Nr. 78, skriver:

„Ved de prøjsiske Statsbaner indførtes fra 1. Maj d. A., de nye Tjenestefordelinger i saa vid en Udstrækning som Lokomotiv- og Personalantallet tillod. Til Dækning af Merforbruget af Lokomotiverne, blev det, af Hr. Bygningsraad Soberski i Nr. 28 af dette Blad, fra Amerika overførte first-in first-out System bragt i Anvendelse. Selv om dette System ogsaa tillader en fuld­stændig Udnyttelse af de forhaandenværende Lokomotiver, saa er det dog forbunden med saa store Ulæmper, at de underordnede



maskintekniske Embedsmænd, altsaa Lederne af Maskindepoterne, kun kan anvende dette paa Tider, hvor der hersker en større Mangel paa Lokomotiver. Selv mellem det særdeles godt opdragne og virkelige tjenstivrige Lokomotivpersonale, befinder der sig altid nogle, paa hvem Müllers bekendte Sammenligning med de tre Sønner undertiden kan anvendes. Følgen deraf bliver, at den absolut nødvendige Interesse for Vedligeholdelsen af Lokomotiverne ogsaa hæmmes hos de øvrige Ansatte. At Lokomotivernes Slidtage under disse Omstændigheder bliver forøget er uden al Tvivl rigtig.

Da Materialforbruget desuden ved den gentagne Personalomsifting stiger betydelig og næsten ikke kan kontrolleres, saa bliver Fordelen ved den vekslende Tjeneste — færre Lokomotiver og en derved fremkommen Forringelse af Anlægskapitalen — opvejet gennem Ufordelagtigheden i Vedligeholdelses- og Driftsomkostningernes Forøgelse.

Under de nuværende Driftsforhold vil en fornyet Gennemførelse af den enkelte Lokomotivbesættelse kun meget sjælden være mulig. En saadan vil ikke alene kræve en betydelig Nyanskaffelse af Lokomotiver, men ogsaa en Udvidelse af Lokomotivremiserne til det dobbelte, visse Steder, til det tredobbelte. Paa de fleste Maskindepoter er derfor den dobbelte Personalbesættelse indført. Naar der ved dette System tages noget Hensyn ved Valget af de samarbejdende Sæt Personale, som i Fællesskab tildeles en Maskine, da kan der, selv ved en større Udnyttelse, med Sikkerhed opnaas en god Vedligeholdelse. Forudsætningen derved er dog, at der er en tilstrækkelig Reserve tilstede til rettidig at kunne foretage fornødne Udbedringer. Derfor er det nødvendigt, at Opholdstiden paa fremmede Lokomotivdepoter, hvor Lokomotiverne har større Ophold, — undertiden 8 à 10 Timer — saavidt mulig bliver anvendt til Udførelsen af Reparationer, saaledes at Lokomotivpersonalet paa Hjemstedsdepotet, hvor Lokomotivet som Regel overtages af

det andet Sæt Personale, ikke behøver at erstattes med et Reserve-Lokomotiv.

Ved Sammenstillingen af Tjenstfordelingen, bør der under de nuværende Forhold stedse tilstræbes en regelret Dobbeltbesættelse af Lokomotiverne. Men for dog ogsaa i saa vid Udstrækning som mulig at kunne kontrollere de forhaandenværende Reserverlokomotiver skal foreslaas, at besætte en Afdeling med et enkelt Sæt Personale. Disse Lokomotiver bliver da i Pauserne benyttede til Særtogskørsel og til Erstatning for Maskiner under Reparation, saavel som i Tilfælde, hvor det planmæssige Lokomotiv af en eller anden Aarsag ikke kan overtage sit Tog. Herigennem vil opnaas, at Lokomotiverne bliver holdt i Orden, saavel som at Materialforbruget og Maskininventarets Forbliven kan kontrolleres, fordi Personalet, der stadig er Lokomotivet overdraget, kan drages til Ansvar og straks maa anmelde Uoverensstemmelser.

Selv om Præmiesystemet i Almindelighed ikke vil kunne anses for tidssvarende, saa vil den af den kgl. Jernbanedirektion i Altona nu anvendte Fremgangsmaade, hvorefter Lokomotivpersonalet for god Istandholdelse af Lokomotiverne, bliver bevilget særlige Præmier, kunne bidrage til Lokomotivernes Udnyttelse og Opnaelsen af den størst mulige Lokomotivpræstation mellem to større Eftersyn. Af Hensyn til de mægtige Pengeværdier, som Lokomotivanskaffelserne saavel som Vedligeholdelsesomkostningerne fordrer, vilde det være ønskeligt, om de foranstaaende Udtalelser kunde give Anledning til videre Diskussion.

— — —

Har man end ikke noget Kendskab til Forholdene i den udenlandske Jernbanedrift og Lokomotivtjeneste, kan det dog ikke undgaa Opmærksomheden, gennem de her gengivne Udtalelser at opdage, i hvor stor Udstrækning vort Jernbanevæsen er og vedblivende udvikles efter udenlandske Systemer med Hensyn til Materiellets og Arbejdets Fordeling og Udnyttelse, medens Personalets økonomiske Kaar, samtidig med

Gennemførelsen af de projekterede Besparelser, Tid efter anden, i Modsætning til Udfaldet, formindskes, til Trods for, at Arbejdet og Risikoen i Virkeligheden forøges i en betydelig Grad. Med Ret tør vi hævde, at de sidste nye Maskiner og Tjenstfordelinger med Lokomotivernes Kredsløb yderlig har berøvet det samlede Lokomotivpersonale en Del af deres Indtægter, uden at der til Gengæld er ydet dette blot den mindste Erstatning; tvertimod tales der Mand og Mand imellem om nye Planer i Retning af pekuniære Indskrænkninger.

Selv om man ogsaa maa indrømme Nødvendigheden af, at jo større bundne Kapitaler, der anbringes i et Foretagende, altsaa her Lokomotiverne, desto mere Forrentning maa der tilvejebringes; det er et naturnødvendigt Krav og en Betingelse for den fremadskridende Udvikling, som stilles i alle Samfundslag overalt i Verden, hvor Penge anbringes i en eller anden Virksomhed. Er det derfor mere naturligt, at Administrationen søger at udnytte Værdierne i det døde Materiel til den yderste Grænse, er det samfundsmæssig betragtet stridende mod Nutidsforholdene, naar Menneskekraften beregnes efter samme Maalestok og dertil i pekuniær Henseende yderlig maa betale et Bidrag i klingende Mønt gennem Lønreduktioner i Tider, hvor Priserne paa alle Livsfornødenheder er i vedvarende Stigning.

At Ministerens Oplysning om en Besparelse paa 180000 Kroner har maattet vække Opmærksomhed og Tilfredshed iblandt Repræsentanterne i Rigsdagen er selvfølgelig, under de nuværende politiske Forhold, kun hvad enhver kan forstaa; i Særdeleshed hvem der har fulgt de hyppige Angreb paa Statsbanerne. Og uberettiget vilde det ogsaa være at forlange, at disse Mennesker skal være i Besiddelse af en saa skarp Indsigt i Jernbaneforhold, at de vil være i Stand til at udregne hvor stort et Beløb der rettelig burde fradrages den virkelige Maskinbesparelse og overføres paa en særlig Konto, til Eks. Besparelse paa Betjeningspersonalet og Reduktioner af Lokomotivpersonalets

Emolumenter. En nøjere Undersøgelse paa dette Grundlag, vil sikkert give et andet Udfald og de 180000 Kroners Overskud svinde betydelig ind, og vi tvivler stærkt paa, at Bevillingsmyndighederne vil forholde sig afvisende, naar vi i indeværende Aar lægger vore Ønsker om Lønningsforbedring paa Regeringens Bord.

Som naturlig er, har den af Jernbaneadministrationen, i nærværende Tilfælde udvist Paaskønlighed, som mærkværdigvis ikke er blevet publiceret for det øvrige Personale, gennem den brugelige Ordresamling vakt en Del Opsigt indenfor Jernbanekredse hvor Oplysningen er bleven modtaget med en vis Tilfredshed, idet nævnte Handling synes at have skabt Betingelse for, at man indenfor de ledende Kredse har faaet Forstaaelse af, at en Tjenestemand, som gennem sine Handlinger, særlig Arbejdsevne og Tjenesteivær har været i Stand til at forskaffe Staten store økonomiske Fordele, fremtidig skal honoreres efter Fortjeneste. Da vi vægrer os ved at tro, at Grundlaget under Bedømmelse skal gøres afhængig af Personalets Klassificering, men derimod udelukkende beregnes efter den virkelige Nytte i det udførte Arbejde og de sparede Samfundsværdier, derunder saavel Menneskeliv som Pengesummer, maa vi gaa ud fra, at enhver Tjenestemand, fra højeste til laveste, der til Eks. afværger en eller anden Katastrofe, maa kunne forvente en Belønning efter Formlen 180000 Kr. Besparelse = 1000 Kr. i Gratiale — selv om Besparelsessystemet er importeret.

m.



## LOKOMOTIVLANTERNERNE OG SIGNALERNES SIGTBARHED.

(fortsat fra Nr. 2)

Begge Forsøgsrækkerne frembød imidlertid væsentlige Afvigelser. Ved den første Række hvor den elektrisk oplyste Lanterne paa Forsøgsvognens Forende benyttedes



har saaledes en Del af Kommissionsdelta-gerne i en Afstand af ca. 250 m forment at kunne se et grønt Lys i et tilhøjre for dem anbragt Indkørselssignal der vel var forsynet med et grønt Glas, *men hvori Lampen ikke var tændt*. Ved 180 m Afstand var der endnu 8 og ved 120 m 7 af lagttagerne som begik denne Fejltagelse. Dette Øjenbedrag var sandsynligvis foranlediget af de elektriske Straaler fra Vognens Frontlanterne som tilbagekastedes fra Mastesignalets buede grønne Glas. Ved andre Prøvekørsler er der forekommet lignende Genspejlinger og Øjenbedrag. Den Afstand i hvilken det formentlige farvede Lys er blevet set var afhængig af den forhaandenværende Tilbagestrålingsvinkel. Fremtoningen var i den anden Forsøgsrække ikke til at iagttage, sansynligvis fordi den udviklede Lyskilde ikke har været stærk nok til at fremkalde en synlig Tilbagestråling: i dette Tilfælde var der nemlig anbragt en Olielanterne paa Vognens Frontspids.

Lignende Forsøg udførtes ogsaa med Togkendingssignaler. Paa 2 Lokomotiver, der vendte modsat hinanden var anbragt paa hvert sit Spor og hvoraf den enes Frontlanterne var forsynet med elektrisk Belysning medens Lanterneerne paa den anden Maskine oplystes med Olie, forevistes forskellige Kendingssignaler dog uden at lagttagerne i Forvejen erholdt Underretning om hvilke Kendingssignaler der vilde fremkomme. I de Tilfælde hvor Maskinens Frontlanterne var elektrisk oplyst blev et grønt Kendingssignal i en Afstand af 60 m og derover usynligt; et hvidt observeredes paa 250 m Afstand. Benyttedes paa Lokomotivet en Olielanterne viste Signaler sig mere bestemt; det grønne og hvide Skær bemærkedes af alle lagttagerne i en Afstand mellem 180 og 250 m: enkelte har endog observeret dette i den dobbelte Afstand. Elektrisk oplyste Lokomotivlanterner formindsker altsaa de Afstande hvori Kendingssignalerne tydelig vil kunne ses. Dette forekommer i Særdeleshed ved Regntykning og Taage hvor det elektriske Lys udvikler et sitrende Skær, hvilket i væsenlig Grad atter

influerer paa Sigtbarheden. Himlen var under Forsøgene overtrukket og den første Del af Natten faldt der en let Regn.

Paa samme Maade anstilledes ogsaa Forsøg for at bestemme Afstanden hvor Forhindringer, der var henlagt paa Skinnerne, blev synlig. En Vogn der stod tværs over et Rangespor observeredes overhovedet ikke af Komiteens Flertal i hvilken der som foran nævnt dog befandt sig flere Jernbanemænd. Nogle paa Forsøgssporet henlagte udstoppede Figurer bemærkedes knapt paa 60 m. En aaben Godsvogn blev ganske vist set paa omtrent 200 m, men dog først nøjagtigkendt ved 90 m. To Kulvogne bemærkedes utydelig paa 350 m. men skelnedes først tydelig paa 300 m. Ved disse Forsøg havde Forsøgsvognen en elektrisk oplyst Lanterne i Forenden.

To Uger senere ledsagede to af Komite-medlemmerne et mellem Indianapolis og Haute-Terra tjenstgørende Toglokomotiv, der under Henkørslen var forsynet med en Olielanterne, medens der paa Tilbagevejen benyttedes en elektrisk Lanterne. De derved indvundne Erfaringer har konstateret alle de omtalte Iagttagelser. Undersøgelseskommissionen har forskellige Gange troet at se hvide eller grønne Lys i de fremskudte eller Bloksignalerne til Trods for, at disse Farver aldeles ikke har været til Stede. I Særdeleshed paa en Station, hvor alle Signallygterne var slukkede, troede de først ved det fremskudte Signal, dernæst ved Indkørselssignalet at kunne bemærke forholdsvist klart straalende hvide Lys. Med en elektrisk oplyst Lokomotivlanterne kunde vigtige Punkter først ses i 350 m Afstand, i gunstigste Tilfælde paa 450 m, en Vejlængde som, ved en Toghastighed af ca 90 km, maa anses for at være aldeles utilstrækkelig. I Særdeleshed svækkedes samtlige Signalers Synlighed betydelig, naar de mødte andre Lokomotiver med elektriske Frontlanterner.

I Universitetets Laboratorium i Purdue blev der yderlig som afsluttende Undersøgelse foretaget Forsøg med de under de praktiske Forsøg benyttede elektriske Lan-

terner. Af disse fremgaar det, at det elektriske Lys er fattigt paa røde Straaler, men derimod rigt paa grønne, hvorved til Dels og i væsentlig Grad de grønne Tilbagestraalinger fra slukkede Signaler og Utydeliggørelsen af tilsvarende Kendingssignaler maa forklares. Der var forøvrigt ikke en eneste Gang under Forsøgene forekommet Tilbagekastelse af Straalerne fra en rød blændet Lanterne. I Sikkerhedens Interesse maa dette anses for fordelagtig.

Af det foranstaaende kan der drages følgende Slutning:

1. Ved Anvendelsen af elektrisk oplyste Lokomotivlanterner forekommer det Lokomotivføreren, at han ser Signaler, der ikke er afgivne fra Stationerne og altsaa ere falske, men som udelukkende opstaar gennem Frontlanterneres Tilbagestraaling. Disse Fremtoninger ligger i Sammenligning med andre Lyskilder mindre i Beskaffenheden end i den store Lysstyrke.

2. Det elektriske Lys tillader som Regel ikke, at man paa Afstande, der er tilstrækkelige til at forhindre Uheld, kan observere forhaandenværende Forhindringer.

3. Ved Krydsning af 2 Lokomotiver med elektriske Frontlanterner paa fri Bane men i Nærheden af Bloksignalerne forekommer Sigtbarheden først i 300 m Afstand fra nævnte Signal.

4. Den under Punkt 3 omtalte uheldige Egenskab findes ikke ved Olielanternerne. Disse tillader ved Krydsninger en Genkendelse paa indtil 1200 m.

5. Kendingssignalernes Synlighed fra Togene bliver i væsentlig Grad paavirket af Lokomotiver med elektriske Frontlanterner. Grønt Signallys er omtrent usynligt.

6. Ved Anvendelse af Olie i Lokomotivernes Frontlanterner kan saavel hvide som grønne Togkendingssignaler nøjagtig bemærkes paa en Afstand af 120 m og endog derover.

De elektriske oplyste Lokomotivlanterner bevirker saaledes en ikke uvæsentlig Indflydelse paa Signalbilledernes Genkendelse.

Disse uheldige Omstændigheder forøges for de til Signalernes lagttagelse henviste Personer gennem en Fordobling af Lyskilderne, d. v. s. Krydsninger paa Stationerne eller den frie Bane. Den fuldstændige Belysning af Strækningen særlig for de elektriske Hurtigtogs Vedkommende, hvilket ved en tidligere Lejlighed under Hurtigtogsforsøgene paa Militærbanen Berlin—Zossen har været berørt, er, aldeles bortset fra de store Omkostninger, som de forårsager, paa ingen Maade til en Forøgelse, men derimod snarere til en Formindskelse af Driftssikkerheden gennem den derfra stammende Tilsløring af Signalbilledet.



## NORDISKE LOKOMOTIVMÆNDSS FORBUND.

### Sekretariatet.

Forbundets Medlemmer meddeles herved at følgende Herrer er valgt som Repræsentanter i Sekretariatet:

Den danske Afdeling:

Hr. Lokomotivf. *Chr. Christensen*, Esbjerg  
- Lokomotivfyrb. *Rich. Lillie*, Kjøbenh.  
- Lokomotivfører *Brix*, Aalborg

Den svenske Afdeling:

Hr. Lokomotivfører *Hj. Molin*  
- — *A. Sundelin*  
- Lokomotivfyrbøder *J. Forsling*  
samtlige Stockholm.

Den norske Afdeling:

Hr. Lokomotivf. *Thv. Nordahl*, Trondhjem  
- — *Ludv. T. Bauer*, Kristiania  
- Fyrbøder *H. Helgesen*, —





# D. L. & L. F.

## Forslag.

Forslag som ønskes behandlede paa den ordinære Generalforsamling i April maa være Formanden i Hænde inden den 15. Februar.

Redaktionens Kontor er flyttet til Kronprinsesse Sofies Vej 21, 3. Sal, København F.

## 50 AARS JUBILÆUM



Lokomotivformand P. SIMONSEN, Dbm.

Den 1ste Februar kan Lokomotivformand J. P. C. Simonsen, Kalundborg, fejre sit 50-aarige Jubilæum i Jernbanernes Tjeneste, idet Hr. Simonsen den 1. Febr. 1864 blev ansat ved de sjællandske Jernbaners Lokomotivreparationsværksted som Maskinist og Montør; den 1. Aug. 1872 blev han forfremmet til Lokomotivfører og Værkstedsforsmand ved Lolland-Falsterbanen i Nykøbing F.; efter Falsterbanens Overgang til

Statsbane den 1. Jan. 1893, blev han den 1. April s. A. forfremmet til Lokomotivformand i Nykøbing F.; den 1. Okt. 1904 forflyttedes han til Kalundborg, hvor han den 26. Maj 1911 blev dekoreret med Dannebrogsmændenes Hæderstegn.

Naar Hr. Simonsen nu, i den høje Alder af 75 $\frac{1}{2}$  Aar, trækker sig tilbage fra sin lange Virksomhed, føler vi alle her i Kalundborg, at vi skylder ham Tak for den Tid han har været vor Foresatte; han har forstaaet at vinde Personalet ved sin rolige og besindige Optræden, og fremfor alt har han elsket Fred og et godt Forhold mellem Personalet indbyrdes og derved gjort Kalundborg til et Mønster paa et roligt Depot, ligesom han altid har vist sig forstaaende overfor alle rimelige Ønsker.

Sit gode Humør har han bevaret ubeskaaret gennem de mange Aar, og han glemte aldrig at han var en „gammel Klejnsmedesvend“. Vi vil nu ønske ham en lang og lys Livsaften, for som han selv siger: „Hovedet og Hjertet fejler ingen Ting, det er kun Blæsebælgen der ikke trækker saa godt mere“. Selv den bedste Blæsebælg bliver med Tiden slidt og saaledes er S. ogsaa undergivet Forkrænkelighedens Lov. Paa Falster, hvor han har tjent sin længste Tid, lever der endnu sære Frasnagn om de Kræfter Holger Drachmann har udødeliggjort i „Smedesvendens Vise“.

Naar Hr. Simonsen nu længes mod Arbejdsdagens Fyraften, sendes ham ogsaa en Hilsen og Tak fra Falsters Lokomotivpersonale.

## REFERAT

fra

### Hovedbestyrelsesmødet

paa Nyt Landmandshotel d. 13. Januar 1914

### Dagsorden:

- Punkt 1. Beretning fra Forretningsudvalget.
- 2. Forslag til Regler for Hovedbestyrelsens Forretningsgang.
- 3. Forslag til Budget for Organisationen.

Punkt 4. Forslag til Budget for Bladet.

- 5. Foranstaltninger Lokomotivtidende vedrørende.
- 6. Eventuelt.

*Samtlige Hovedbestyrelsesmedlemmer var mødt.*

Formanden aabnede Mødet med en kort Tale i Anledning af Aarsskiftet.

Det vedtoges at fremsende et Telegram til Direktøren i samme Anledning.

**Punkt 1.** Forretningsudvalget aflagde Beretning om Mødet med „J.-F.“ angaaende Sammenslutning med nævnte Forening. Forhandlingerne drejede sig i alt væsentlig om de Forhold, som ikke i Overenskomsten er udtrykkelig pointeret. (Iøvrigt henvises til omstaaende Protokol fra Mødet.)

Hovedbestyrelsen tog Meddelelsen til Efterretning og *vedtog* at tilstille Formanden for Jernbaneforeningen følgende:

„I Anledning af Forretningsudvalgets Beretning fra det mellem Udvalget og et af Jernbaneforeningen nedsat Udvalg, afholdt Møde, hvori drøftedes det tidligere fremsatte Forslag om Sammenslutning af „D. L. & L. F.“ og Jernbaneforeningen, udtaler Hovedbestyrelsen, at den kan give Forslaget (Overenskomsten) sin Tilslutning, og at den samlede Hovedbestyrelse vil forelægge og anbefale Forslaget til Vedtagelse paa vort første ordinære Delegeretmøde i April i Aar.

Endvidere vedtoges det at meddele Jernbaneforeningen, at forsaavidt „J. F.“ maatte ønske det, er villige til at sammenkalde vort Delegeretmøde snarest under Forudsætning af, at „J. F.“ for sit Vedkommende vil lade afholde Delegeretmøde umiddelbart derefter, og saaledes at Spørgsmaalet kan være afgjort inden Udgangen af Marts Maaned 1914.“

I Tilfælde af „J. F.“ Tilslutning til foranstaaende forventer vi deres omgaaende Bekræftelse heraf.

Endvidere afgav Forretningsudvalget Beretning om de paa Rigsdagen løbende Sager, og Hovedbestyrelsen tiltraadte de

Dispositioner, Forretningsudvalget agtede at træffe.

**Punkt 2.** *Rich. Lillie* motiverede sit Forslag, som derefter diskuteredes og vedtoges med nogle Ændringer.

**Punkt 3.** *Hovedkassereren* afgav en foreløbig Oversigt over Regnskabet 1913 og fremlagde en kalkulatorisk Oversigt for Budgettet for 1914, der skal forelægges paa det kommende Delegeretmøde.

Man enedes efter nogen Diskussion om, at Forretningsudvalget i Forbindelse med Hovedkassereren udarbejder det endelige Budgetforslag.

**Punkt 4 og 5** behandlede samlet.

*Rich. Lillie* tog Ordet og motiverede det af ham stillede Forslag, hvorefter Formanden for Bladudvalget, *C. A. Vording*, afgav en detailleret Oversigt over Bladudvalgets Arbejde i det forløbne halve Aar og imødegik forskellige Punkter i det forelagte Forslag, og udbad sig Hovedbestyrelsens Samtykke til de Dispositioner, Bladudvalget agter at træffe.

Efter nogen Diskussion henvistes det af *Lillie* stillede Forslag til Bladudvalget, som paa Grundlag af dette udarbejder et endelig Forslag, der tilstilles samtlige Medlemmer til Udtalelse.

Foranlediget af de vedtagne Regler til Forretningsorden foretoges der Nyvalg af Medlemmer til de forskellige Udvalg.

Til Forretningsudvalget valgtes:

M. Mortensen og *Rich. Lillie*.

Til Lønningsudvalget valgtes:

C. Kirkensgaard og J. Søndergaard.

Til Bladudvalget valgtes:

C. A. Vording og A. Olsen.

Til Det kritiske Revisionsudvalg valgtes:

H. Kann og R. Hviid.

Derefter konstituerede Udvalgene sig.

Under Mødet indløb fra Direktøren følgende Telegram:

„Idet jeg takker for den venlige telegrafiske Hilsen, sender jeg hermed mine



bedste Ønsker for Foreningen i det nye Aar."

A. Floor.

Formanden for Bladudvalget henlede Opmærksomheden paa Bladet for 1. Januar, der ved en beklagelig Fejltagelse var paa trykt Nr. 24 i Stedet for Nr. 1. I Bladet for 15. Jan. vil Fejlen blive rettet.

C. M. Christensen.

## REFERAT

fra

Mødet i

Hovedafdelingen for Lokomotivførere  
paa Nyt Landmandshotel d. 13. Januar 1914

### Dagsorden:

- Punkt 1.** Beretning fra Forretningsudvalget.  
 „ 2. Forslag til Budget for Hovedafdelingen.  
 „ 3. Eventuelt.

Samtlige Medlemmer var mødte.

**Punkt 1.** Formanden, Lokf. M. Mortensen, afgav Beretning om Forretningsudvalgets Virksomhed, om Henvendelserne i Rigsdagen og om Forhandlingerne med Jernbaneforeningen.

Efter nogen Diskussion enedes man om at indsende et Resume til Dansk Lokomotivtidende.

**Punkt 2.** Kassereren, Lokf. C. Larsen, fremlagde Budgetforslaget, som endnu ikke var helt færdigt.

Det vedtoges, at Hovedafdelingskassereren udsender Budgetforslaget som en Rundskrivelse til Hovedafdelingens Bestyrelsesmedlemmer snarest.

**Punkt 3.** Formanden fremlagde Spørgsmaalet om Kilometerpengenes Overgang til Timepenge, og mente, at Sagen burde henlægges til Delegeretmødet, for at dette kunde tage Bestemmelse derom.

Dette vedtoges.

**Maanedsskemaerne.** Det vedtoges, at Formanden og Sekretæren skulde udarbejde Forslag til nye Maanedsskemaer.

Endvidere vedtoges det at fremsætte Forslag paa Delegeretmødet om Forandring af Fordelingen af Arbejdskörsele. Der fremsættes et udarbejdet Forslag paa næste Hovedafdelings Møde.

C. M. Christensen.

## REFERAT

fra

Mødet i

Hovedafdelingen for Lokomotivfyrbødere  
paa Nyt Landmandshotel d. 13. Januar 1914

### Dagsorden:

- Punkt 1.** Meddelelse fra Formanden  
 „ 2. Forslag til Forretningsordenen  
 „ 3. Et Opraab til Medlemmerne  
 „ 4. En Agitationsforanstaltning  
 „ 5. Regnskabs Oversigt for 1913 og Budget for 1914.  
 „ 6. Eventuelt. —

Samtlige Bestyrelsesmedlemmer var tilstede.

**Punkt 1.** Formanden aabnede Mødet, ønskede glædelig Nytaar og takkede for Samarbejdet i det svundne Aar, samt udtalte Haabet om at 1914 maatte blive til Gavn og Glæde for Lokomotivpersonalet i Almindelighed, Lokomotivfyrbøderne i Særdeleshed. —

Formanden refererede de Forhandlinger som har været ført med et Udvalg fra Jernbaneforeningen om Lokomotivpersonalets Optagelse m. m. — Afgav Meddelelse om forskellige Foreningssagers Behandling og hvilke Resultater der var opnaaede. —

En Skrivelse fra D. S. & M. F. ved Hr. Kirketerp angaaende en ny seperat Forening for Remisehaandværkere, der var startet i Jylland, — toges til Efterretning. —



**Punkt 2.** Forslaget henvistes uden Diskussion til Hovedbestyrelsesmødet. —

**Punkt 3.** Forslag til et saadant, vil være at foreligge samtlige Afdelingsformænd til Udtalelse. —

**Punkt 4.** Det vedtoges at anvende det fornødne Beløb til et saadant Foretagende.

**Punkt 5.** *Kassereren* fremlagde en foreløbig Oversigt over Regnskabet for 1913; men da dette paa Grund af Afdelingernes Langsomhed ikke var afsluttet, kunne man ikke danne sig noget endelig Resultat af dette. —

**Punkt 6.** En Sag fra Afdl. 2 behandles. — Hovedafdelingsbestyrelsen sluttede sig til Afdelingsbestyrelsens Indstilling. — Formanden meddelte at Hovedafdelingen gennem Lokfyrb. Bendixen fra Borsigs Fabriker havde haft den Glæde at modtage en betydelig fotografisk Gave til Anvendelse paa Opholdsværelserne. — Det vedtoges at paalægge Hr. Bendixen overfor Fabrikant Borsig, at tolke Bestyrelsens Tak.

*Mødets Sekretær.*



## FORHANDLINGERNE MED JERNBANEFØRENINGEN

Det af Jernbaneforeningens Hovedbestyrelse nedsatte Udvalg forhandlede den 12. Januar 1914 med Repræsentanter for D. L. & L. F.: D'hr. Lokf. Mortensen, Lokf. C. Christensen og Lokfb. R. Lillie, Østerbro.

Fra Jernbaneforeningens Repræsentanter stilledes en Række Spørgsmaal:

1) Garantier for Vedtagelse af Overenskomsten i D. L. & L. F.

Hertil svarede, at dette maatte betragtes

som positivt sikkert, uden at der dog var foretaget nogen Afstemning i deres Hovedbestyrelse.

2) Forholdet til „Dansk Lokomotivmandsforbund“ og „Nordisk Lokomotivmandsforbund“.

Udvalget lovede at tilstille Foreningen Eksemplarer af de nugældende Love.

3) Fyrbøder-Aspirant Spørgsmaalet.

Det oplystes. at der i „D. L. & L. F.“ for Tiden fandtes Haandværkere som Medlemmer, og at en Overenskomst med „Smede- og Maskinarbejderforbundet“ forhindrede en pludselig Afvikling af dette Forhold.

Jernbaneforeningens Repræsentanter gjorde gældende, at Haandværkere ikke kunne optages som Medlemmer af Jernbaneforeningen, lige saa lidt som Kredsen var berettiget til at foreskrive Betingelser for Optagelse af Medlemmer.

„D. L. & L. F.“s Repræsentanter mener, at dette Forhold kan opretholdes, uden at det kommer i Strid med Jernbaneforeningens Love, eventuelt at ville arbejde hen til en Ordning, der tilfredsstillende Jernbaneforeningen.

4) Tilskudet til „Dansk Lokomotivtidende.“

Paa Forespørgsel om, hvor stort et Tilskud, der krævedes til „Dansk Lokomotivtidende“, udtalte „D. L. & L. F.“s Repræsentanter, at det maatte væsentligst overlades til Jernbaneforeningens Afgørelse. Det oplystes, at Bladet i sin nuværende Skikkelse koster ca. 4000 Kr. Endvidere oplystes det, at man ikke havde noget imod at faa et større Tilskud til Kredsen i Stedet for til Bladet, hvis Jernbaneforeningen maatte foretrække dette.

„D. L. & L. F.“s Repræsentanter vil ikke gaa ind paa, at „Dansk Lokomotivtidende“ kun maa optage tekniske Artikler, men erklærer sig villig til ved Regulativ for Redaktionen at give Sikkerhed for, at Bladet

ikke bringer noget, som Jernbaneforening-  
en ikke kan være tjent med.

5) 1 eller 2 Kredse.

„D. L. & L. F.“s Repræsentanter vilde gaa med til, at der kun bliver een Kreds for Førere og Fyrbødere, hvis Jernbaneforening-  
ens Delegeretmøde maatte ønske dette.

6) Som en subsidær Ordning, der laa udenfor den afsluttede Overenskomst drøftedes Spørgsmaalet om en eventuel Optagelse af Lokomotivfyrbøderne, saaledes at Medlemsretten for disse kun gjaldt de i § 1a angivne Formaal.

Hertil svaredes, at man i Tilfælde af, at Overenskomsten ikke ville kunne gennemføres, vel kunde tænke sig en fornyet Forhandling paa et saadant Grundlag.

Høgsgaard ønskede herefter oplyst, om „D. L. & L. F.“s Repræsentanter havde deres Medlemmer med sig i deres Besvarelse af ovennævnte Spørgsmaal, og ønskede i det hele taget disse besvaret i en mere bestemt Form.

Lillie erklærede sig villig til at fremskaffe Spørgsmaalene mere bestemt besvaret ved at forelægge dem for Delegeretmødet, forsaaviut Jernbaneforeningens Hovedbestyrelse i Princippet vilde vedtage Overenskomsten.

En saadan Tilsigelse kunde Jernbaneforeningens Repræsentanter ikke give. Det oplystes, at „D. L. & L. F.“s Delegeretmøde vil blive afholdt i April Maaned i Aar, hvor Sagen vil finde sin Afgørelse for „D. L. & L. F.“s Vedkommende.

N. C. Henriksen.      D. O. Høgsgaard.  
Rich. Lillie.        Chr. Christensen.  
C. Thomsen.        M. Mortensen.



## INSENDET ANDRAGENDE.

DANSK LOKOMOTIVFØRER- OG  
LOKOMOTIVFYRBØDER FORENING.

Kjøbenhavn, 14. Januar 1914.

*Til Direktøren for Maskinafdelingen  
ved „De danske Statsbaner“.*

Paa Dansk Lokomotivfører- og Lokomotivfyrbøderforenings Vegne tillader man sig herved at ansøge den ærede Maskindirektør om at der maa blive tilstaaet Lokomotivpersonalet, som udfører Reservetjeneste 4 Fridage maanedlig.

Naar man tillader sig at fremsende nærværende Andragende om Reserve Lokomotivpersonalets Fridage er Grunden den, at man erfaringsmæssig er bleven belært om, at dette Personales Fridage ofte er indskrænket i saa betydelig Grad, at man endog har Eksempler paa, at enkelte kun har haft 13 Dage fri i Løbet af 1 Aar.

Et saa ringe Antal Fridage paa et helt Aar maa vel anses for at være noget stærkt begrænset, og tillader man sig derfor at ansøge Hr Direktøren om at ovennævnte Andragende maa blive taget under velvillig Overvejelse.

Paa „Dansk Lokomotivfører- og Lokomotivfyrbøderforening“s Hovedbestyrelses Vegne

Ærbødigst

*Chr. Christensen,*  
p. l. Fmd.

C. M. Christensen.



### De kjøbenh. Afd.s Juletræ.

De kjøbenh. Afd. Nr. 2, 3 og 4 afholdt den 7. Januar Juletræ i Café „Bispegaarden“. Til Fester var samlet ca. 150 Børn om det smukke, med elektr. Lys oplyste Juletræ, der uddeltes Gaver og Børnene beværtedes med Chokolade og Kager. Børnene legede og dansede om Træet, ledet



af Hr. Skuesp. Heise, til Kl. ca. 10, herefter tog de Voksne fat og holdt ud til Kl. 5 Fm.

Afd. kunde glæde sig ved en sjælden stor Tilslutning, og en ypperlig Stemning raadede under hele Festen, hvilket [ikke mindst skyldtes den store Forekommenhed der var udvist fra saavel vore Foresatte ved Depoterne som fra Kredsenes Side, særlig fortjener Hr. Lokform. Clausen Tak for hans store Anstrængelse for at skaffe det størst mulige Antal af Gb. Lokfb. fri paa Festaftenen.

Ligeledes fortjener Festudvalgets Medlemmer samt Fruerne Sørensen og Andreassen Tak for det udmærkede Arrangement.

I Aftenens Løb bortloddedes en Dukkevogn og en Kælk; Dukkevognen vandtes af Hr. Lokomotivformand Delcomyn, som atter skænkede den til Salg ved Auktion, der indbragte 13,50 Kr. Vi skylder Hr. Delcomyn Tak herfor, som for den Interesse Lokomotivformanden altid viser os ved at være til Stede ved vore Fester.

Gb,

### Et Forslag til Overvejelse inden Generalforsamlingen.

Som bekendt fremkaldte den vel af Deltagerne i høje Toner lovpriste Svendborgtur saa stor en Kritik og Betænkeligheder, at en Gjentagelse i samme Form næppe vil finde Tilslutning i Fremtiden. Da det nu atter stunder mod Tiden for Generalforsamlingen, og der stadig hæver sig Røster for at Foreningen burde forsøge at finde en tilfredsstillende Maade til at imødekomme Medlemmernes Rejselyst, tillader jeg mig at foreslaa ca. 8 Rejsestipendier à 50 Kr., til ligelig Fordeling mellem Lokomotivførerne og Lokomotivfyrbøderne, og Lodtrækning mellem Ansøgerne.

Haabende at de forskellige Afdelinger i Mellemtiden vil tage Stilling hertil.

N. Nielsen.

### Thisted Lokf. Afdeling

afholdt den aarlige Generalforsamling den 16. Januar. Valgt til Bestyrelse blev:

Lokf. Schilling, Formand

— Gehlsen, Kasserer

— H. Christensen, Repræsentant

— J. Hansen og C. Kaae, Revisorer

— Karlsen, Suppleant.

Som Delegeret til Hovedgeneralforsamlingen 1914 blev Lokf. Schilling valgt.

### Thisted Lokfrb. Afdeling

afholdt den 13. Jan. Generalforsamling. Til Afdelingsformand valgtes Lokfrb. C. C. K. Bruhn, Kasserer Lokfrb. C. A. Christensen og til Repræsentant og Sekretær Lokfrb. Schmidt. Som Delegeret til Generalforsamlingen valgtes C. C. K. Bruhn.

Fra Afdelingen er fremkommen en ret stærk Misfornøjelse over Bladets Forsendelse, idet de er tilgaaet Afdelingen med indtil 9 Dages Forsinkelse.

C. C. K. Bruhn.

### Slagelse Lokfrb. Afdeling:

afholdt sin ordinære Generalforsamling Onsdag den 14. Januar Kl. 7 Em.

Dagsorden:

Punkt 1. Regnskabet

— 2. Valg af Bestyrelse og Revisor

— 3. — - en Delegeret

— 4. Brug af Afd. Overskud til en festlig Sammenkomst

— 5. Eventuelt

Regnskabet fremlagdes af Kassereren og blev enstemmig godkendt. Til Bestyrelse genvalgtes P. A. Jensen til Formand, A. Wedebye til Kasserer og C. O. E. Sørensen til Repræsentant. Til Revisor valgtes M. Sørensen og G. Jakobsen og til Delegeret P. A. Jensen. Det vedtoges at bruge Afd. Overskud til en festlig Sammenkomst i første Halvdel af Februar Maaned; til at arrangere denne valgtes et Festudvalg bestaaende af C. O. E. Sørensen, J. Pedersen og P. A. Jensen.

Under Eventuelt drøftedes flere forsk. Forhold af mere lokal Interesse, ligesom Formanden oplæste en Del forsk. Skrivelser fra Hovedbestyrelsen.

P. A. Jensen.

### Viborg Lokf. Afdeling.

Paa Generalforsamlingen den 21. Januar blev følgende Bestyrelse valgt:

Formand: Lokf. Herm. Ohlsen  
Kasserer: — Gunnersen  
Suppleant: Jørgensen  
Revisorer: Engelhardt og Dalgaard  
Delegerede: Herm. Ohlsen og Thomsen

### Aarhus Lokf. Afdeling.

Efter afholdt Generalforsamling den 23. Jan. bestaar Bestyrelsen af følgende Medlemmer:

Mich. Sørensen, Formand  
J. Petersen, Repræsentant  
R. Grosen, Kasserer  
R. Larsen, Sekretær  
S. K. Sørensen, Repræsent. Aarhus Ø.

### Aarhus Afdelingen.

Vore Foresatte bedes modtage vor bedste Tak for den udstrakte Tjenestefrihed, der blev tilstaaet Medlemmerne i Anledning af vort Juletræ.

Paa Afd. Vegne:

Mich. Sørensen, S. Kjær,  
Lokf. Lokfrb.



## PRØJSENS TJENESTEMÆND.

I hvor høj Grad den forrige Aar offentlige fremsatte Kritik af den præjssiske Jernbaneadministration og Forholdene indenfor Etaten, specielt Lokomotivpersonalets hensynsløse Udnyttelse, har frugtet, bevises bedst af alt gennem den fornylig forelagde

Finanslov for 1914, hvoraf fremgaar, at der forlanges 1200 nye Lokomotivførere, saaledes at det samlede Antal vil stige fra 18370 til 19570, medens Lokomotivfyrbøderne foreslaas forøgede med 1230 fra 18687 til 19917.

Af Forøgelsen indenfor andre Kategorier tilhørende Sikkerhedstjenesten, skal nævnes Togbetjentene, som forlanges forøget med 1995 — fra 25815 til 27810. Af Portører (Sporskiftere og Hjælpere) ønskes 1000 Nyansættelser fra 26474 til 27474 Sporskiftere af 1. Kl. 800. Underassistenten 1285. Togførere 600 — fra 8635 til 9250. I Modsatning hertil ønskes Pakmesternes Antal reduceret med 45 — fra 394 til 349, samt forskellige højere Embedsstillinger med et større eller mindre Antal.

Hvad der, med Hensyn til Talopgivelser, har særlig Interesse for os, er Differencen mellem Lokomotivførernes og Lokomotivfyrbødernes Antal, idet heraf tilstrækkeligt bevises, at der paa Rangermaskinerne i Tyskland kun anvendes Lokomotivførere, medens det overskydende Antal Lokomotivfyrbødere, altsaa for Aaret 1913—1914 = 317 og 1914—1915 = 347, anvendes til Fællesafløsning og som Motorvognsførere.

Som man ser, er Forholdet der det omvendte af hvad der praktiseres herhjemme, hvor de mest modstridende Afgørelser er forekommet i dette Spørgsmaal. Vi behøver i saa Henseende kun at mindes Svaret paa vort Andragende om Rangermaskinerne Besættelse med Lokomotivførere, hvor Administrationen i sin Tid fældede den „salomoniske“ Dom, at Rangeringen og Maskinerne Besættelse var Lokomotivfyrbøderbeskæftigelse.

Som Forholdene i Virkeligheden er, hvor adskillige Lokomotivførere maa udføre fast Rangeringsarbejde, har vi derfor god Grund til at spørge, om Lokomotivførerne da skal udføre Lokomotivfyrbødertjeneste? En virkelig Forbedring vil det tyske System være.





## FORSKELLIGT.

### Fra Dagspressen.

#### Afværgen Jernbane-Ulykke.

*Naar Statsbanerne paaskønner.*

I April Maaned i Fjor var der paa Flakkebjerg Station nær sket en alvorlig Ulykke, idet et Tog paa Grund af fejl Sporskifte kørte ind mod et paa Stationen holdende Tog. Kun ved Lokomotivpersonalets Snarraadighed lykkedes det at afværge Ulykken. Toget, der kom fra Næstved, førtes af Lokomotivfører N. P. Petersen, og da der vist klar Bane kørte han med ret stærk Fart ind paa Stationen. Her opdagede han til sin Skræk, at Sporet var skiftet, og at han kørte lige mod et fra Slagelse ankommet Tog. Han gav straks Faresignal, og der bremsedes med fuld Kraft. Alt dette vilde dog ikke have forhindret en Ulykke, men heldigvis var Lokomotivføreren paa Slagelse-Toget F. Rasmussen ogsaa straks bleven klar over Faren, resolut satte han Maskinen i Bevægelse for at føre sit Tog tilbage, og da det uundgaelige Sammenstød fandt Sted, mindsledes Følgerne derved stærkt.

Statsbanerne har nøje undersøgt hele denne Sag og er kommen til det Resultat, at de to Lokomotivførere har gjort sig fortjent til at modtage en Anerkendelse. I Fredags modtog de nemlig fra Generaldirektøren en Skrivelse, hvori udtaltes, at de ved deres Agtpaagivenhed og Konduite havde afværget en Ulykke. Som Belønning medfulgte henholdsvis 15 og 20 Kr.

Man maa forbavses over slig Flothed; thi 35 Kr. som Belønning for at have hindret en Ulykke, hvor maaske flere Menneskeliv var gaaet tabt, og hvor i hvert Fald Skaden paa Materiellet vilde være bleven ganske betydelig, er ganske forbløffende.

Vel sandt, de to Lokomotivførere har kun gjort deres Pligt, men skal der være Tale om en Belønning, og vi synes, at den i dette Tilfælde er paa sin Plads, saa burde man ikke optræde saa fedtet, som sket er.



## AUDITØRENS REDEGØRELSE I BRAMMINGE-SAGEN.

(fortsat fra N. 2)

Der var truffet Foranstaltninger til de saaredes Modtagelse paa Hospitalerne. En udførlig Indberetning fra Stationsforstander

Diechmann om Hjælpetogets Etablering og Virksomhed er vedlagt Sagen.

Maskinen og nogle Vogne fra Ribetog 1057 blev fra Bramminge Station sendt ud til Ulykkesstedet, uden at der blev gjort Brug af den derved tilbudte Hjælp.

I Forhøret er gjort en Del Bemærkninger om ønskelige Forandringer ved og Supplerings af Redningsmateriellet; navnlig fremhæves Konstruktionen af Baarenes Haandtag som uheldig og den følelige Mangel af en Trosse og Værktøj ved det første Redningsarbejde.

Hvad Ansvaret i denne Sag angaar, bemærkes:

Det er en Kendsgerning, at de Forholdsregler med Anbringelse af Temperaturregler m. m., der tilsigter at muliggøre et Jernbanespor at sammentrække og udvide sig under Paavirkning af Temperaturforholdene, ikke forhindrer, at der opstaar Temperaturspændinger i Sporet, og Spørgsmaalet er da, om der er truffede mulige og fornødne Foranstaltninger herimod.

I saa Henseende paabyder den tidligere omtalte Ordre G 35, at der skal føres nøje Tilsyn med Sporets Tilstand i stærk Solvarme, og at Laskeboltene ved enkelte af Stødene i begge Skinnestrænge dagligt skal holdes løsnede i nogen Tid, saavidt Toggangen tillader, og derefter fastspændes, samt at det skal paases, at der er fornødent Spillerum tilstede mellem Skinnerne. Ordren er efter dens Ordlyd almindelig og kan kun forstaas saaledes, om end dens udtrykkelig angivne Begrundelse er, at det er forekommet, at Skinnerne paa Sporstrækninger, hvorfra Ballasten i Anledning af Arbejder ved Sporet midlertidig har været fjernet, har bøjet sig betydeligt til Siden ved Solvarmens Indflydelse, idet Laskerne har været for fast tilskruede. Om det givne Paabud gælder i Almindelighed eller blot for det Tilfælde, at Ballasten har været fjernet fra Sporet paa Grund af Arbejder i dette, er i nærværende Tilfælde ligegyldigt, da der paa Ulykkesstedet jo netop i stærk Solvarme foretoges Arbejder ved Sporet,

hvorunder Ballasten midlertidig havde været fjærnet. Efter Ordrens Ordlyd -- og iøvrigt ogsaa efter Forholdets Natur — burde Baneformand 226 Christiansen, der var den ansvarlige Leder af Sporarbejdet, have ladet nogle Laskebolte løsne ved denne Lejlighed, hvor der tilmed var positiv Grund til at antage, at der var Varmespænding i Skinnerne, og om fornødent burde han yderligere have kastet Sporet længere ud i Kurven for at udligne denne Spænding. Endvidere burde han under de foreliggende Omstændigheder have givet Toget Signal til forsigtig Kørsel. Naar Baneformanden intet foretog af dette, forklares det sikkert ved, at han ikke antog eller dog tænkte over, at det under Løftningen af Sporet fremkomne Udslag kunne skyldes Varmespænding; saadanne Udslag var jo ogsaa fremkomne ved tidligere Lejligheder, og han havde da ligesom ved nærværende Lejlighed simpelt hen tvunget Skinnerne ind paa Plads igen. Denne Mangel paa Omtanke kan maaske ikke synderlig stærkt bebrejdes den aldrende Baneformand, der ifølge sine Personalakter endnu i 1903 — efter 22 Aars Virksomhed som Baneformand — af den af ham foresatte Baneingeniør blev erklæret at mangle ikke blot Tjenstiver, men ogsaa Dygtighed, og som har savnet fornøden Instruktion i omhandlede Henseende, men den fornævnte Ordres Ordlyd burde i alt Fald være efterkommet, og at Baneformanden har forset sig ved at unklade dette, er givet, og det hvad enten han havde Formodning om, at der var Varmespænding i Sporet eller ej, og selv om det ikke kan anses bevisliggjort, at Ulykken skyldes en af denne Grund opstaaet Kurve i Sporet.

Ved den nærmere Bedømmelse af Baneformandens Forseelse maa tages Hensyn til, at den fornævnte Ordre igennem mange Aar, saa vidt det af det under nærværende Sag fremkomme kan skønnes, ikke har været efterlevet i Praksis, hvor man overhovedet gennemgaaende synes at regne med, at et fuldt ballasteret Spor ikke kan slaa ud paa Grund af Temperaturspænding.

Et Par under Forhøret nærmere oplyste Tilfælde af Varmekurver i Sporet viste sig ogsaa at hænge sammen med, at Sporet var under Arbejde og derfor ikke normalt ballasteret.

(fortsættes)



## PERSONALIA.

15/1 14:

*Forflyttet er:*

Lokfrb. P. C. Jensen, Vamdrup, til Vejle.  
— N. M. Eriksen, Struer, til Vamdrup.

*Navneforandring.*

Lokomotivfyrbøder N. C. P. Nielsen, Struer,  
hedder fremtidig N. C. P. Stubdrup.

**Til Medlemslisten.**

Aarhus Lokf. Afdeling.  
Indmeldt 1/1 Lokf. Johan Nielsen.



## Adressefortegnelse:

*Formanden:*

Lokf. Chr. Christensen, Finsensgade 40, Esbjerg

*Hovedkassereren:*

Lokf. C. Larsen, Vesterbrogade 128<sup>B</sup>, København.

*Hovedbestyrelsens Sekretær:*

Lokf. C. M. Christensen, Vesterbrogade 98 a<sup>B</sup>,  
København B.

*Formanden for Lokomotivfyrbødernes Hovedafdeling:*

Lokf. M. Mortensen, Rosenvængets Allé, Esbjerg

*Formanden for Lokomotivfyrbødernes Hovedafdeling:*

Lokfb. Rich. Lillie, Middelfartgade 4<sup>B</sup>, København Ø

*Redaktionen:*

Lokf. P. Hansen, Kronprinsesse Sofies Vej 21, 3 Sal,  
København F.

