

# Dansk Lokomotivtidende.

Organ for Dansk Lokomotivfører- og Lokomotivfyrbøder-Forening.

Redaktør: Lokomotivfører L. Mauritzen, Fredericia.

Nr. 12.

15. Juni 1902.

2. Aargang.

## Lønningslovene.

Betænkningen over Forslag til Lønningslov for Statsbanedriften afgaves af Folketingets Udvalg den 16. Maj 1902, altsaa paa et Tidspunkt, hvor den for den nu afsluttede Rigsdagssamlings Vedkommende var uden al Betydning for Lokomotivpersonalet. Hvorvidt denne Betænkning i det Hele taget vil faa nogen Betydning for os, vil afhænge af, om der i den til Oktober paabegyndte Samling fremsættes Forslag til Lønningslov i samme Skikkelse, eller om der fremsættes ny Forslag og disse kobles sammen med en Omorganisation af hele Statsbanedriften. Som det vil erindres, bød det af Regeringen under 31. Januar d. A. i Folketinget fremsatte Forslag til Lønningslov for Statsbanedriften (se Lokomotivtidende Nr. 4 og 5) ikke Lokomotivpersonalet nogen virkelig Fordeel, idet Lokomotivførerne i Forslaget henførtes til 8. Lønningsklasse med en Begyndelsesløn af 1500 Kr. og en Slutløn af 2100 Kr. aarlig, at opnaa gennem 3 Tillæg a 150 Kr. hvert fjerde Aar. Til at foreslaa en Forbedring heri har ogsaa Udvalgets Flertal manglet den rette Forstaaelse af Lokomotivførernes virkelige Stilling og Værd for Samfundet, idet dette fastholder Forslaget i den forelagte Form, medens Mindretallet (Bluhme) foreslaar en Begyndelsesløn af 1500 Kr. og en Slutløn af 2220 Kr., at opnaa gennem 4 Tillæg a 180 Kr. hvert fjerde Aar, og et andet Mindretal (Rasmussen og Lyngsie) foreslaar Lokomotivførerne henførte til 7. Lønningsklasse med en Begyndelsesløn af 1800 Kr. og en Slutløn af 2600 Kr., at opnaa gennem 4 Tillæg a 200 Kr. hvert fjerde Aar. Lokomotivfyrbøderne, der i Regeringsforslaget var henført til 12. Lønningsklasse med en Begyndelsesløn af 1050 Kr. og en Slutløn af 1410 Kr. aarlig, at opnaa gennem 4 Tillæg a 90 Kr. hvert fjerde Aar, har heller ikke hos Udvalgets

Flertal fundet den rette Forstaaelse af deres Stilling og Uddannelse, idet dette tiltræder Forslaget i den foreliggende Form, medens et Mindretal (Rasmussen og Lyngsie) foreslaar en Begyndelsesløn af 1200 Kr. og en Slutløn af 1500 Kr., at opnaa gennem 3 Tillæg a 100 Kr. hvert fjerde Aar. Endvidere foreslaarsamme Mindretal, at der skal ydes Natpenge fra Kl. 10 Aften i Stedet for fra Kl. 11 Aften, og at Lokomotivførere og Lokomotivfyrbødere skal have Ret til at tage Afsked med Pension ved det fyldte 60. Løveaar i Stedet for, som fremsat i Forslaget, det 65. Løveaar. Af Udvalget er stillet en saalydende Ændring til Forslag om Pensionering:

Punkt b. I de i 1. til 14. Lønningsklasse ansattes Lønningsindtægt foretages en Afkorting af 5 pCt. til deres Pensionering. Disse Beløb tilfalder Statsbanedriften, jfr. § 16. I det Tilfælde, at en Funktionær i pensionsberettiget Stilling enten afskediges paa Grund af Svagelighed eller anden ham utilregnelig Aarsag, før han endnu har opnaaet Pensionsret, eller afaar ved Døden forud for dette Tidspunkt, tilbagebetales der ham, hans Enke eller uforsørgede Børn under 18 Aar det til hans Pensionering afkortede Beløb.

Af Mindretallet (Rasmussen og Lyngsie) er stillet en saalydende Ændring:

Punkt b. Dog kan en fast ansat eller til fast Arbejde antagen erholde sine efter dette Punkt afkortede 5 pCt. udbetalt, for saa vidt han, forinden han er pensionsberettiget, afskediges af Statsbanedriftens Tjeneste af en Aarsag, der ikke, hvis han var pensionsberettiget, vilde berøve ham Pensionen.

Endvidere foreslaar samme Mindretal følgende Ændring:

Punkt d. Pensionen beregnes efter Vedkommendes Tjenestetid i pensionsberettiget Stilling og efter Gennemsnitsbeløbet, som han har haft i de sidste 5 Aar før Afskedigelsen, saaledes at en Tjenestetid

fra 10 til 15 Aar giver	$\frac{4}{10}$
— 15 — 25 — —	$\frac{5}{10}$
— 25 — 26 — —	$\frac{31}{60}$
— 26 — 27 — —	$\frac{32}{60}$
— 27 — 28 — —	$\frac{33}{60}$
— 28 — 29 — —	$\frac{34}{60}$
— 29 — 30 — —	$\frac{35}{60}$
— 30 — 31 — —	$\frac{36}{60}$
— 31 — 32 — —	$\frac{37}{60}$
— 32 — 33 — —	$\frac{38}{60}$
— 33 — 34 — —	$\frac{39}{60}$
over 34 — —	$\frac{40}{60}$

Udvalget foreslaar endvidere, at Ordene under Punkt 1 »naar Trang og Værdighed er til Stede« udgaar, samt til § 18, 3. Linie, efter Ordet Forhold indsættes »dog ikke Pensionsretten«.

Endvidere foreslaar Udvalget § 15 affattet saaledes:

»Alle hidtil gældende særlige Forhold ved Statsbanerne med Hensyn til Pension, Alderdoms-, Enke- og Børneforsørgelse bortfalder for Fremtiden, og de i nærværende Lov givne Regler kommer til Anvendelse paa alle fast ansatte og deres Enker. Tjenestetid ved Postdampskibsfarten eller ved en tidligere privat, men senere til Statsdrift overgaaet Jernbane regnes herved lige med Tjeneste ved Statsbanedriften, for saa vidt Vedkommende samtidig indtraadte i Statsbanernes Tjeneste. De i Statskassen indestaaende Beløb, som er opsparede til Alderdomsforsørgelse, samt Forsikringsdokumenter, der er tegnede til Fyldestgørelse af Alderdomsforsørgelsespligt, tages til Indtægt for Reservepensionsfonden.

Skulde nogen af de nuværende Embeds- og Bestillingsmænd, naar han senere maatte afaa fra Tjenesten, formene, at han vilde have været gunstigere stillet, saafremt de for ham nu gældende, særlige Regler var bleven bragt til Anvendelse paa ham, bliver Sagen at forelægge Ministeren for offentlige Arbejder, der da, saafremt den Paagældendes Formening viser sig grundet, kan tillægge ham et yderligere Pensionsbeløb end det



lovbestemte, saaledes at han bliver holdt skadesløs. Saadanne Beløb udredes af Reservepensionsfonden.

De Embeds- og Bestillingsmænd, der ved nærværende Lovs Ikrafttræden er undergivne Bestemmelserne af 10de Maj 1869 om Alderdomsforsørgelse, kan derhos ved deres Afgang forlange at behandles efter de nu gældende Regler om Alderdomsforsørgelse i Stedet for efter Pensionsreglerne i denne Lov. De i Henhold hertil udbetalte Alderdomsforsørgelser udredes af Reservepensionsfonden.

Reglerne i de foregaaende to Stykker skal ogsaa være gældende for Efterladte efter de deri omhandlede Embeds- og Bestillingsmænd.

Derimod kommer nærværende Lov ikke til Anvendelse paa Ansatte, der alt er afgaaede fra Statsbanernes Tjeneste, eller paa disses Enker og Børn, men for disses Vedkommende har det sit Forblivende ved de alt trufne Afgørelser.

Ændringsforslag Nr. 33, stillet af Udvalget. Ved at gennemlæse Lovforslagets § 13 kan man være i Tvivl om, hvorvidt Ordet »Lønningsbestemmelser« i Paragraffens første Linie ogsaa skal omfatte de Lønningsbestemmelser, der vedrører midlertidige Lønningstillæg. Ændringsforslag Nr. 33 fjerner denne Tvivl og har for saa vidt en ikke ringe praktisk Betydning. Men det rækker endnu videre. Naar denne Lov om Lønninger ved Statsbanedriften skal gennemføres, saa skal der ifølge Lovforslagets § 13 gøres op for hver enkelt Funktionær, hvor meget hans Aarsløn ialt har andraget under den gamle Lønningsordning, og hvor meget den kommer til at udgøre under den ny, og viser det sig saa, at denne er mindre end hin, faar han Forskellen udbetalt under Navn af personligt Tillæg. I det Ændringsforslag Nr. 33 altsaa bestemmer, at det midlertidige Lønningstillæg ogsaa skal medregnes, naar den haft Aarsløn skal opgøres, saa ligger deri, at alle Statsbanedriftens Funktionærer ved den ny Lønningslovs Ikrafttræden i det mindste — at sige, hvis bemeldte Ændringsforslag gennemføres — vil faa lige saa meget i Lønning, som de har haft tidligere, ogsaa deres midlertidige Lønningstillæg, som ved den ny Lønningsordnings Indførelse falder bort, vil de faa fuld Dækning for. Dette har stor Betydning for Statsbanernes lavest lønnede Funktionærer, netop fordi det kun er dem, der for Tiden oppebærer det midlertidige Lønningstillæg.

Udvalget foreslaar indsat i § 13 efter Ordet Lønningsbestemmelser »herunder ogsaa Bestemmelser om midlertidige Lønningstillæg«.

Her er kun medtaget de Ændrings-

forslag, der kan faa Betydning for Lokomotivpersonalet.

De to Mindretal har i Betænkningen forbeholdt sig Ret til, under Forslagets Behandling i Salen, mundtlig at præcisere de fra Udvalgets Flertal tagne Særstillinger.

Endvidere har Udvalget af samtlige til Rigsdagen indbragte Andragender udtaget 3, til hvilke der under Forslagets Behandling i Salen henvises.

Det ene af disse er saalydende:

Fra Dansk Lokomotivfører- og Lokomotivfyrbøder-Forening, der under 22. November 1901 og 25. s. M. henholdsvis til Landstinget og Folketinget har indgivet et Andragende om Forbedring af deres Lønningsforhold, er indkommen en trykt Henstilling (omdelt til Medlemmerne).

De to andre er henholdsvis fra 65 Embeds- og Bestillingsmænd, der er underkastede Pensionsbestemmelserne af 10. Maj 1869 og Lov af 12. April 1892 om, at der maa blive tilføjet Lovforslaget Bemyndigelse for Ministeren for offentlige Arbejder til, naar Andragender maatte fremkomme, at henføre disse til Pensionering efter Lovforslagets Regler imod, at Vedkommende afgiver hele det for ham opsparede Beløb, og fra de 13 saakaldte Fragtbrevbude i København om at blive fast ansat og henført til 13. Lønningsklasse.

Som det vil ses, anerkender Udvalget vore Andragenders og Henstillings Berettigelse ved at uddrage disse som de eneste af den Masse direkte Lønandragender, der i den nu afsluttede Samling er indgaaet til Rigsdagen fra de forskellige Organisationer indenfor Etaten.

At denne Anerkendelse, hvorledes end Sagen ved Rigsdagens Genaabning til Oktober vil blive grebet an, maa være en Spore til hele Lokomotivpersonalet om at slutte sig endnu fastere sammen, og specielt en Spore for Lederne af vor Organisation til at benytte Tiden til at søge at bibringe Rigsdagens Medlemmer den rette Forstaaelse af Lokomotivpersonalets virkelige Stilling indenfor Etaten, maa staa os alle klart.

Da den Mangel paa Forstaaelse, vi Gang paa Gang er Genstand for, maa lære os, at vi kun har os selv at stole paa, maa det staa enhver Lokomotivmand klart, at vi kun gennem en enig og stærk Organisation kan vente at give vore Krav Vægt, og i Stedet for, at Skuffelser maa virke sløvende og splittende paa os, skal disse være Middel til at ægge og styrke os, til at vække vor Energi og Arbejdslyst for at samle og hæve den i Virkeligheden betydningsfulde Stand, vi tilhører.

Lad os kaste et Blik paa den Stand indenfor Etaten, der staar os nærmest, nemlig Skibsmaskinmestre og Skibsmaskinassistenter. Hvad har hævet denne Stand op paa den Plads, den staar saavel inden- som udenfor Etaten? — »Organisationen!« — deres maalbevidste og stærke Organisation og den lovbefalede Eksamen, kort sagt Oplysning. Vi har Adgang til Anvendelse af de samme Midler, hvorfor da ikke benytte dem?

## Organisationens Arbejde.

Under den 26. April d. A. indsendtes følgende Andragender.

Herved tillader man sig ærbødigst at ansøge det ærede Generaldirektorat om, at de under Københavns Frihavns Aktieselskab ansatte 4 Lokomotivførere maa bevilges et begrænset Antal Fripas aarlig til Rejse paa Statsbanerne.

Da der for denne i Modsætning til andre Privatbaner ikke kan ydes Genlidighed med Hensyn til Fribefordring, tillader man sig at henpege paa, at de 3 af de paagældende Lokomotivførere i en længere Aarrække har været knyttet til Statsbanerne, hvorfra de efter eget Ønske er afskediget, ligesom det store Kontingent, Selskabet yder til Statsbanernes Godsbefordring, ikke formenes at være uden Betydning, naar det tages i Betragtning, at de omtalte Lokomotivførere daglig gør Tjeneste paa Statsbanernes Sporomraade.

Hvorfor man i Haab om det ærede Generaldirektorats Velvillie tillader sig at fremsende denne vor ærbødige Ansøgning.

Esbjerg, den 26. April 1902.

Paa Dansk Lokomotivfører- og Lokomotivfyrbøder-Forenings Vegne:

Ærbødigst

Chr. Christensen,  
Lokomotivfører,

Formand for Hovedbestyrelsen.

Til

Generaldirektoratet for Statsbanedriften.

\*

\*

\*

I Henhold til en paa Dansk Lokomotivfører- og Lokomotivfyrbøder-Forening af Delegerede fra samtlige Maskinsektioner sammensat Generalforsamling den 14. Marts d. A. vedtagen saalydende Resolution:

»Generalforsamlingen paalægger Hovedbestyrelsen at søge Foreningen anerkendt, saaledes at vore Tillidsmænd i Lighed med andre Arbejderorganisationer faar Adgang til at forhandle med vor Arbejdsgivers (Statens) Repræsentanter om vore Løn- og Tjenesteforhold«.



tillader man sig herved at ansøge det høje Ministerium om allernaadigst at tilkendegive vor absolut upolitiske Organisation den i Resolutionen ønskede Anerkendelse.

I Haab om det høje Ministeriums Velvillie, tillader man sig herved at fremsende denne vor ærbødige Ansøgning.

Esbjerg, den 26. April 1902.

Paa Dansk Lokomotivfører- og Lokomotivfyrbøder-Forenings Vegne:

Allerærbødigst

Chr. Christensen,

Lokomotivfører,  
Formand for Hovedbestyrelsen.

Til

Ministeriet for offentlige Arbejder.

Herved har man den Ære at fremsende en paa Dansk Lokomotivfører- og Lokomotivfyrbøder-Forenings af Delegerede fra samtlige Maskinsektioner sammensat Generalforsamling den 14. Marts d. A. enstemmig vedtagen saalydende Resolution:

»Generalforsamlingen udtaler sin Anerkendelse og dybtføjte Tak til vore Foresatte for den Støtte, Velvillie og Sympati, der af Statsbanedriften blev vor Organisation til Del ved den under 3die og 4de Juni 1901 i København afholdte nordiske Lokomotivmandskongres.

Esbjerg, den 26. April 1902.

Paa Dansk Lokomotivfører- og Lokomotivfyrbøder-Forenings Vegne:

Chr. Christensen,

Lokomotivfører,  
Formand for Hovedbestyrelsen.

Til

Generaldirektoratet for Statsbanedriften.

Herved tillader man sig ærbødigst at ansøge den ærede Hr. Maskinchef om, at Fyrbøderne fritages for Rensningen af Tog- og Rangerlokomotivernes Røgkammer og Askekasse.

Grunden til denne ærbødige Ansøgning er, at dette Arbejde ved nogle Depoter paalægges Fyrbøderne, medens det ved de fleste Depoter udføres af Depotarbejdere.

Da Fyrbødernes Klædedragt under Udførelsen af dette Arbejde tilsmudses i høj Grad, og da Arbejdet kan udføres af Depotarbejdere uden Forøgelse af dette Personale, tillader man sig, i Haab om Hr. Maskinchefens Velvillie at fremsende denne vor ærbødige Ansøgning.

Esbjerg, den 26. April 1902.

Paa Dansk Lokomotivfører- og Lokomotivfyrbøder-Forenings Vegne:

Ærbødigst

Chr. Christensen,

Lokomotivfører,  
Formand for Hovedbestyrelsen.

Til

Maskinchefen.

Herved tillader man sig ærbødigst at ansøge den ærede Hr. Maskinchef om, at Lønnen maa blive udbetalt Lokomotivpersonalet den 1ste og Emolumenterne bestemt den 15de i hver Maaned, selv om disse falder paa en Søn- eller Helligdag.

Grunden til denne vor ærbødige Ansøgning er, at da Huslejen og andre uopsættelige Udgifter for den overvejende Del af Personalets Vedkommende forfalder paa disse Dage, er det ofte forbunden med stor Gene for de Paagældende at skulle vente til henholdsvis den 2. eller 16.—17. og undertiden længere hen i Maaneden for at kunne hæve Løn eller Emolumenter til at udrede indgaaede Forpligtelser med. I Haab om den ærede Hr. Maskinchefes Velvillie, tillader man sig herved at fremsende vor ærbødige Ansøgning.

Esbjerg, den 26. April 1902.

Paa Dansk Lokomotivfører- og Lokomotivfyrbøder-Forenings Vegne:

Chr. Christensen,

Lokomotivfører,  
Formand for Hovedbestyrelsen.

Til

Maskinchefen.

## Svar paa Andragender.

Under 6. Maj er der fra Generaldirektoratet indløbet følgende Svar paa Andragendet om Fribefordring for Medlemmerne i Frihavnen:

Generaldirektoratet har under 3. ds. tilskrevet Maskinafdelingen saaledes:

»I Anledning af det af Afdelingen under 30. f. M. fremsendte Andragende fra Dansk Lokomotivfører- og Lokomotivfyrbøder-Forening om en begrænset Fribefordring paa Statsbanerne for de under Københavns Frihavns Aktieselskab ansatte Lokomotivførere, bedes det meddelt Foreningen, at man savner Bemyndigelse til at imødekomme Andragendet.«

Hvilket herved meddeles.

Rambusch.

Dansk Lokomotivfører- og Lokomotivfyrbøder-Forening.

Ihvorel det er højst beklageligt, at vore Medlemmer i Frihavnen ikke kunde erholde den ansøgte Begunstigelse, da dog en Del, der staar Statsbanerne mere fjernt, nyder samme, kan der dog ikke med Berettigelse rejses nogen Anke, da Principet med Gensidighed ikke er til Stede.

Under 21. Maj er der fra Maskinchefen indløbet følgende Svar paa Andragendet om Lønudbetaling paa Søn- og Helligdage:

I Anledning af det fra Foreningen modtagne Andragende af 26. f. M. om,

at Lønnen til Lokomotivpersonalet altid maa blive udbetalt den 1. i Maaneden, uanset om denne falder paa en Søndag eller Helligdag, tillader jeg mig at meddele, at Maskinafdelingen ikke ser sig i Stand til at gennemføre denne Foranstaltning, fordi Kontorerne ere lukkede om Søndagen, og Udbetalingen delvis sker gennem Stationerne.

Hvad det andet i Andragendet fremsatte Ønske angaar, om at Emolumenterne maa blive udbetalt den 15. i Maaneden, ligeledes uanset, om denne Dag falder paa en Søn- eller Helligdag, skal jeg bemærke, at de Emolumenter, der udbetales Personalet gennem Afdelingens Kontor i København, bliver udbetalt den 14., for saa vidt den 15. falder paa en Søn- eller Helligdag, og det samme vil fremtidig blive gennemført for de Beløbs Vedkommende, der udbetales af Maskinafdelingens Regnskabskontorer i Aarhus og Nyborg.

Med Hensyn til de Emolumenter, der udbetales igennem Stationerne, er Maskinafdelingen derimod ikke Herre over, hvornaar Udbetalingen finder Sted.

Busse.

Dansk Lokomotivfører- og Lokomotivfyrbøder-Forening.

Hr. Lokomotivfører Chr. Christensen,  
Esbjerg.

Som det vil ses af ovenstaaende, er Ønsket om Emolumenternes Udbetaling paa en bestemt Dag, den 15. i Maaneden, imødekommet, idet Beløbene, naar disse ufravigelig afsendes fra Maskinafdelingens Regnskabskontorer den 14., vil kunne erholdes den 15. paa samtlige Lokomotivstationer Landet over.

Derimod kunde Ønsket om Lønnens Udbetaling paa Søn- og Helligdag ikke imødekommes, dette maa forbavse, naar man ser hen til, at det for dette Aars Vedkommende kun drejer sig om, at Regnskabsførerne 2 Gange, nemlig Nytaarsdag og den 1. Juni, skal ofre et Par Timer af deres Fritid for at forebygge, at nogen af Lokomotivpersonalet skal udsættes for Ubehageligheder ved ikke at kunne indfri indgaaede Forpligtelser, fordi Kontoret, hvorigennem Udbetalingen sker, er lukket, thi at den Omstændighed, at Regnskabskontoret skal ligge inde med den store Sum Lørdag Nat, skulde have nogen Betydning, vægrer man sig ved at tro i vor Tid, hvor en paalidelig Nattevagt kan etableres for en ganske ringe Udgift. Naar der paa en Ansøgning som den foreliggende følger et afslaaende Svar, fristes man til at spørge: »Gælder Lønningsregulativets § 26 ikke for Lokomotivpersonalet?« Vor ærede Hovedbestyrelse maa nu søge at faa fastslaaet, om Begrebet »maanedsvis forud« ikke betyder, at Lønnen altid skal kunne erholdes den første i Maane-



den ogsaa for Lokomotivpersonalet.

\* \* \*

Under 28. Maj er der fra Maskinchefen indløbet følgende Svar paa Andragendet om Fritagelse for Rensning af Røgkammer og Askekasse:

I Anledning af det fra Foreningen under 26. f. M. indsendte Andragende om, at Fyrbøderne overalt maa blive fritagne for Rensningen af Lokomotivernes Røgkammer og Askekasse, og at dette Arbejde maa blive udført af Depotarbejdere, undlader jeg ikke at meddele, at en fuldstændig Gennemførelse heraf paa en Del Stationer vil medføre en forholdsvis betydelig Merudgift for Statsbanerne, fordi Arbejdet ikke kan udføres af Depotarbejdere uden en Forøgelse af disses Antal, ligesom Fyrbødernes Tjeneste i visse Ture er saa ringe, at det vilde være urimeligt at fritage dem for dette Arbejde.

Imidlertid har jeg henledet de vedkommende Maskininspektørers Opmærksomhed paa Sagen og anmodet dem om at fritage Fyrbøderne for det omhandlede Arbejde, hvor det kan gennemføres uden Udgift for Banerne.

#### Busse.

Dansk Lokomotivfører- og Lokomotivfyrbøder-Forening.

Hr. Lokomotivfører Chr. Christensen, Esbjerg.

Som det vil ses af ovenstaaende Svar, er det i Andragendet fremsatte Ønske imødekommet i en saadan Udstrækning, som det med Billighed kan forlanges; navnlig er Slutningssætningen ganske klar, idet dette Arbejde overalt, hvor der er stationeret Depotarbejdere, med Velvillie fra d'Hrr. Maskininspektørers, Lokomotivmestres og Formænds Side vil kunne udføres af disse. Hr. Maskinchefens Imødekommenhed maa derfor glæde ikke alene Lokomotivfyrbøderne, men ogsaa Lokomotivførerne, idet disse kan anvende deres Fyrb. til at lempe og ituslaa de paa Tenderen værende Kul, medens Røgkammer og Askekasse renses, saaledes at man er klar til at kulforsyne eller fortsætte med Toget, om saadant er beordret, samtidig med, at Rensningen er foretaget.

## Kortslutning i et elektrisk Tog.

Den 23. December f. A. opstod der paa Stationen Dingle i England en Ildebrand, der havde 6 Menneskers Død til Følge.

Selve Begivenheden er sikkert kendt

af de fleste gennem Aviserne, men da Undersøgelserne først er afsluttede nu, og de ikke er uden Interesse for Lokomotivpersonalet, skal vi nedenfor give en kort Beskrivelse af de nærmere Omstændigheder ved denne Ulykke.

Dingle Station er beliggende paa Liverpool-Overhead-Banen i en stor Tunnel, som er 8½ M. bred og 6½ M. høj i dens længste Del, nemlig 605 M., hvorefter Bredden forøges til 17 M. i en Afstand af 165 M., og her i den brede Del ligger Stationen.

Togene paa denne Bane fremføres ved Elektricitet med 500 Volts ensrettet Strøm, der tilføres Vognene gennem en mellem Sporene anlagt Ledning. Der bruges ikke særlige Motorer til Togenes Fremførelse, men nogle af Vognene er forsynede med en Elektromotor i den ene Ende, og Toget er da saaledes sammensat, at der altid er en Motorvogn foran og en bagved de øvrige Vogne, og de to Motorer er indbyrdes forbundne ved en Ledning, saaledes at de begge kan betjenes fra en af Førerpladserne og virke samtidig eller hver for sig; Toget kan som Følge heraf fremføres i begge Retninger, uden at Rangering gøres nødvendig.

Da Toget var kørt ind i Tunnelen og nærmede sig Stationen, skete der det Uheld, at den bagerste Elektromotor (begge Motorer var i Virksomhed) Kabel-Isolatorer faldt ned, hvorved der opstod en Kortslutning, der bevirkede en stærk Stigning i Strømstyrken, saa at Sikringerne smeltede, og Toget standsedes.

Vognføreren har nu efter al Sandsynlighed genindsat Sikringerne og gjort flere Forsøg paa atter at sætte Toget i Bevægelse, men hver Gang Strømmen igen er bleven sluttet, er der opstaaet en Gnist, som har endt med at antænde Vognens Træværk.

Da Toget standsedes, raabte Vognføreren og Konduktøren (den sidstnævnte har sin Plads i den bagerste Vogn, altsaa der, hvor Kortslutningen skete) til de Rejsende, at der var ingen Fare, og at de kunde blive paa deres Pladser; de nævnte Funktionærer forsøgte da at slukke Ilden, men det blev snart Passagererne klart, at der var Fare paa Færde, og de sprang da ud af Vognene, og det lykkedes dem alle paa 2 nær at slippe bort.

Stationsforstanderen kom til Stede og telefonerede til den elektriske Station, at Strømmen skulde afbrydes, og dette skete ogsaa øjeblikkelig.

Da der blæste en stærk Vind gennem Tunnelen, forplantede Ilden sig hurtigt fra den bagerste Vogn gennem de øvrige til Stationsbygningen, der nedbrændte fuldstændigt, og Tunnelen fyldtes med en tæt, kvælende Røg. Hertil kom, at der i Nærheden af det Sted i Tunnelen, hvor Kortslutningen skete, var opstablet en Del Sveller, som ved den stærke Varme antændtes, hvorved Røgmasserne naturligvis yderligere blev forøgede.

Stationsforstanderen synes at have ført de tilbageblevne 2 Rejsende hen til en Luftbrønd, men dels var det umuligt at klatre op langs dens Vægge, dels var den fyldt med Røg, og de kvaltes da alle tre ved Foden af Luftbrønden.

I Nærheden af Perronen fandt man

Ligene af Konduktøren og en Stationsfunktionær, som sammen med Stationsforstanderen havde begivet sig ud til Toget; ligesom de førstnævnte var disse Lig uden Brandsaar, medens Vognføreren's Lig, der laa ved Siden af Toget, var stærkt forbrændt.

Ulykken maa tilskrives Vognføreren, der straks, da han opdagede Kortslutningen, burde have sat den bagerste Motor ud af Virksomhed ved at benytte den Propkontakt, som er anbragt i hans Førerhus, og kørt ind til Stationen ved Hjælp af den ene Motor, hvorved det Hele sikkert havde indskrænket sig til et mindre Uheld. Han har ikke efterkommet Konduktørens Opfordring om at sætte den defekte Motor ud af Virksomhed, men tværtimod gjort alt for at faa den til at fungere, idet han formentlig vilde naa ind til Stationen hurtigst muligt, og Resultatet heraf blev da, som nævnt, at Vognens Træværk antændtes af de elektriske Gnister, som fremkom, hver Gang han forsøgte at slutte Strømmen gennem den beskadigede Elektromotor, og under disse Forsøg var det, at han opfordrede de Rejsende til at blive i Kupeerne.

Det var en grov Fejl, han af Mangel paa Omtanke gjorde sig skyldig i, men han bødede jo ogsaa derfor med sit Liv.

Stationsforstanderen og Konduktøren handlede ligesom Vognføreren uden ringeste Konduite, den første ved at afbryde den elektriske Strøm, hvilket ikke havde været nødvendigt, og som forarsagede Mørke i Tunnelen, den sidste ved ikke at purre de Rejsende ud, saasnart han bemærkede Uheldet ved Motoren; disse to Mænd har derimod gjort alt for at slukke Ilden, og herfor fortjener de naturligvis Paaskønnelse — og desuden: »De mortuis nil nisi bene« (o: om de Døde bør man kun tale godt), den Regel gælder jo altid.

A. S.

## Meddelelser til Afdelingerne.

Fredericia Afdeling afholder Generalforsamling Mandag den 30. Juni d. A. Kl. 10 Form. pr. i Foreningens Lokale (den gamle Pigeskole i Vendersgade).

Dagsordenen vil blive bekendtgjort gennem Opslag ved samtlige Depoter under Afdelingen.

Forslag, der ønskes behandlet paa Generalforsamlingen bedes tilstillet Formanden inden den 20. Juni.

Fredericia, den 7. Juni 1902.

L. Mauritzen,  
Afdelingsformand.