

Dansk Lokomotivtidende.

Organ for Dansk Lokomotivfører- og Lokomotivfyrbøder-Forening.

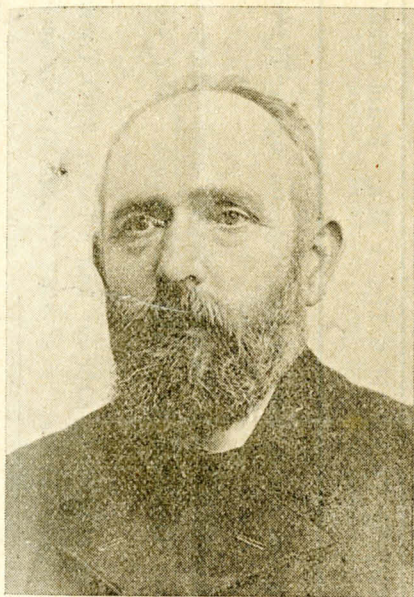
Redaktør: Lokomotivfører L. Mauritzen, Fredericia.

Nr. 16.

15. August 1902.

2. Aargang.

25 Aars Jubilæum.



Ovenfor bringer vi et Billede af Lokomotivfører S. A. Jørgensen i Glyngøre i Anledning af, at denne den 28. August d. A. kan fejre 25 Aars Jubilæum som Lokomotivmand. Jubilæaren, der ansattes som Lokomotivfyrbøder i Aarhus den 28. August 1877, og forflyttedes til Struer den 1. Juni 1886, blev den 1. April 1893 forfremmet til Lokomotivfører og samtidig forflyttet til Glyngøre, hvor han siden da har gjort Tjeneste. Jubilæaren, der er født den 20. Oktober 1849, vil sikkert paa Jubilæumsdagen modtage mange Beviser paa den Sympati og Agtelse, denne i de mange Aar har været Genstand for.

En Mindedag.

Som det var at vente, blev Lokomotivfører Th. Lauersens Jubilæumsdag en sand Minde- og Festsdag ikke alene for Jubilæaren og dennes Familie, men ogsaa for alle dem, der blev berørt af Jubilæet. I Dagens Anledning var Lokomo-

tivførernes Opholdsværelse paa København Ø. dekoreret med Flag og Grønt, ligesom det samme Dag betraadtes første Gang efter endt Restaurering. Da Jubilæaren om Morgenen indfandt sig i det smukt dekorerede Lokale, overrasktes der ham fra Kolleger et kostbart Guldur med Inskription, ligesom der, som et synligt Tegn paa den Sympati og Agtelse, der ogsaa af Lokomotivfyrbøderne næres for Jubilæaren, overrasktes ham et stort Sølvbæger med Inskription fra samtlige Lokomotivfyrbødere paa København Ø. I Løbet af Dagen indløb der saavel fra Medansatte som fra Private en Mængde Telegrammer, Lykønskninger og Gaver. Paa St. Thomas samledes Jubilæaren med 49 Medansatte, der havde arrangeret en Festsrokost til Ære for ham. Ved denne, der varede til Kl. 5 Eftermiddag, faldt Talerne Slag i Slag, og der herskede hele Tiden den fornøjeligste Stemning. Senere paa Aftenen samledes Jubilæaren med en snevrere Kreds i sit Hjem.

Betragtninger

over

alm. Retsregler og Lokomotivpersonalets retslige Stilling.

Redaktionen finder Anledning til at anbefale den ærede Indsender af det bag i Bladet optrykte Spørgsmaal om Ordre Ma. Nr. 567 at lade Spørgsmaalet gaa videre — gennem Hovedbestyrelsen — til Generaldirektoratet, idet enhver Overskridelse af den ved Træktabellerne fastsatte Maksimalbelastning forøger Lokomotivførernes Ansvar og udsætter disse for alle et overlæst Togs Kalamiteter. Det er iøvrigt ganske karakteristisk og betegnende for Samarbejdet med Stationerne at se, hvor lidet Hensyn disse tager til Lokomotivpersonalet, naar de fortolker en Ordre — som den ovenfor citerede —, som om denne havde sat Lokomotivernes Trækraft op i Al-

mindelighed, endskønt det af Ordrens Ordlyd udtrykkeligt fremgaar, at Generaldirektoratet kun under særlige Forhold og for at undgaa Anvendelsen af Forspandsmaskiner paalægger Lokomotivpersonalet at gøre deres til, at Togene fremføres om muligt rettidigt, selv om Maksimalbelastningen er overskreden med en a to Vognladninger. Man skulde synes, at Stationerne ogsaa tidligere maa have set sig nødsaget til at overlæsse Togene og af den Grund rekvireret Forspandsmaskiner lige saa hyppigt som Togene overlæses nu; thi den Omstændighed, at det nu i de fleste Tilfælde vil komme til at gaa ud over Lokomotivpersonalet, burde dog ikke bringe Stationerne til at fortolke en udstedt Ordre saaledes, at denne forøger Lokomotivførernes Pligter uden samtidig (under regulære Forhold) at sætte en Grænse for Stationernes Rettigheder, da slige Fortolkninger ikke egner sig til at skabe et godt Samarbejde mellem de to Faktorer.

Privatbanernes Tjenestetid.

Idet vi takker for Opgørelsen af omstaaende Tjenestetid, der stiller Privatbanernes Arbejdstid i et grelt Lys, kunde vi ønske at erholde nogle Opgørelser fra andre Privatbaner med en tilsvarende uforholdsmæssig lang Arbejdstid. Det kan jo kun glæde enhver Lokomotivmand, at Banernes Direktion — som i det foreliggende Tilfælde —, naar der gøres Forestilling derom, beredvillig imødekommer berettigede Krav om Lettelse i overanstrengende Tjeneste. Omstaaende Opgørelse er optrykt saa omfattende, fordi den formentlig ikke danner nogen Undtagelse med Hensyn til lang Arbejdstid for de andre Privatbaners Vedkommende.

Red.

Opgørelse af Tjenestetid for Fjerritslev-Frederikshavn Jernbanes Lokomotivpersonale.

For Lokomotivpersonalet i Aalborg.

Første Dag:	Møder til Tjeneste til Tog Nr. 11 Kl. 5,30 Fm. Færdig med Tjeneste Kl. 10,35 Fm. Virkelig Tjenestetid 5 Tim. 5 Min. Fritid udenfor Hjemmet (Dagtimer 5	— — — — 16 — 3,35 Eftm. — — — — 8,10 Eftm. — — — — 4 — 35 — — — — (T. » Min.
		Ialt 9 Tim. 40 Min.
Anden Dag:	Møder til Tjen. til Togene Nr. 1 og 4 Kl. 4,25 Fm. Færdig med Tj. Kl. 12,30 Em. Virkelig Tjenestetid 8 Tim. 5 Min. Fritid udenfor Hjemmet (Ingen.	— — — — 5 — 4,30 Em. — — — — 7,55 Em. — — — — 3 — 25 — — — — (Ingen.
	(Maskinen hentes i Remissen).	Ialt 11 Tim. 30 Min.
Tredie Dag:	Møder til Tjeneste til Tog Nr. 2 Kl. 5,00 Fm. Færdig med Tjeneste Kl. 8,40 Fm. Virkelig Tjenestetid 3 Tim. 40 Min. Fritid udenfor Hjemmet (Nattimer	— — — — 3 — 9,35 Fm. — — — — 1,45 Em. — — — — 4 — 10 — — — — (9 T. 5 M.
		— — — — 6 — 3,50 Em. — — — — 7,50 Em. — — — — 4 — » — — — — (Dagtimer
		— — — — 7 — 8,40 Em. — — — — 11,50 Em. — — — — 3 — 10 — — — — (2 T. 5 M.
		Ialt 15 Tim. » Min.
Fjerde Dag:	Møder til Tjeneste til Tog Nr. 2 Kl. 5,00 Fm. Færdig med Tjeneste Kl. 9,50 Fm. Virkelig Tjenestetid 4 Tim. 50 Min. Fritid udenfor Hjemmet (Ingen.	(Udvaskning samt Pudsning og Reparation i Førerhuset. Udførelse af alle forefaldende Reparationer af Maskinen over Fodpladen). — — — — 6 — » — — — — (Ingen.
		Ialt 10 Tim. 50 Min.
Femte Dag:	Møder til Tjeneste til Tog Nr. 11 Kl. 5,30 Fm. Færdig med Tjeneste Kl. 10,35 Fm. Virkelig Tjenestetid 5 Tim. 5 Min. Fritid udenfor Hjemmet (Dagtimer	— — — — 16 — 3,35 Em. — — — — 8,10 Em. — — — — 4 — 35 — — — — (5 T. » M.
		Ialt 9 Tim. 40 Min.
Sjette Dag:	Møder til Tj. til Togene Nr. 1 og 4 Kl. 4,25 Fm. Færdig med Tjeneste Kl. 12,30 Fm. Virkelig Tjenestetid 8 Tim. 5 Min. Fritid udenfor Hjemmet (Ingen.	— — — — 5 — 4,30 Em. — — — — 7,55 Em. — — — — 3 — 25 — — — — (Ingen.
	(Maskinen hentes i Remissen).	Ialt 11 Tim. 30 Min.
Syvende Dag:	Møder til Tjeneste til Tog Nr. 2 Kl. 5,00 Fm. Færdig med Tjeneste Kl. 8,40 Fm. Virkelig Tjenestetid 3 Tim. 40 Min. Fritid udenfor Hjemmet (Nattimer	— — — — 3 — 9,35 Fm. — — — — 1,45 Em. — — — — 4 — 10 — — — — (9 T. 5 M.
		— — — — 6 — 3,50 Em. — — — — 9,55 Em. — — — — 6 — 5 — — — — (Dagtimer
	(Maskinen bringes i Remissen).	Ialt 13 Tim 55 Min.
Ottende Dag:	Udvaskning samt Pudsning og Udførelse af Reparationer. Virkelig Tjenestetid 6 Tim » Min. Fritid udenfor Hjemmet (Ingen).	Til Disposition for eventuelle Ekstratog.

Det bemærkes udtrykkelig, at de anførte Mødetider er beregnede saa knapt som muligt, ligesom ogsaa Tiderne for Tjenestetidens Ophør er beregnet efter Togenes rettidige Ankomst til Endestationerne.

Derefter vil der altsaa blive gennemsnitlig 11 Timers virkelig Arbejdstid paa Maskinen daglig uden nogen som helst Fridag, og da der jo jævnlig er Ekstratog (særlig i Sommerhalvaaret), som skal køres af Udvaskningspersonalet, bliver Tjenesten jo yderligere forlænget. Der vil desuden i 8 Dage blive 14 Dagtimer Fritid udenfor Hjemmet og kun 6 i Hjemmet.

11 Timers daglig Tjeneste bliver i et Aar 4015 Timer, hvorimod en almindelig Arbejder kun arbejder 3000 Timer aarlig (alle Helligdage fraregnet).

Statsbanernes Lokomotivpersonale har kun 6 a 7 Timers Arbejde daglig, hvilket bliver 2555 Timers Arbejde aarlig.

Denne sidste Paastand maa Redaktionen anholde som ikke ganske paalidelig, taget som Gennemsnitstal.

For Lokomotivpersonalet i Frederikshavn.

(Maj 1902).

Den 4de:	Mødt til Tjeneste til Tog Nr. 12 Kl. 4,00 Fm.	Færdig med Tjenesten Kl. 9,00 Fm.	Virkelig Tjenestetid 5 Tim. > Min.	Ophold udenfor Hjemmet (
—	— — — — 13 — 9,45 Fm.	— — — — 3,45 Em.	— — — — 6 — > —	— — — —) 45 Min.
			Ialt 11 Tim. > Min.	
Den 5te:	Mødt til Tjeneste til Tog Nr. 14 Kl. 10,30 Fm.	Færdig med Tjenesten Kl. 3,50 Em.	Virkelig Tjenestetid 5 Tim. 20 Min.	Ophold udenfor Hjemmet (
—	— — — — 15 — 4,35 Em.	— — — — 9,50 Em.	— — — — 5 — 15 —	— — — —) 45 Min.
			Ialt 10 Tim. 35 Min.	
Den 6te:	Mødt til Tjeneste til Tog Nr. 14 Kl. 10,30 Fm.	Færdig med Tjenesten Kl. 3,50 Em.	Virkelig Tjenestetid 5 Tim. 20 Min.	Ophold udenfor Hjemmet (
—	— — — — 15 — 4,35 Em.	— — — — 9,50 Em.	— — — — 5 — 15 —	— — — —) 45 Min.
			Ialt 10 Tim. 35 Min.	
Den 7de:	Mødt til Tjeneste til Tog Nr. 12 Kl. 4,00 Fm.	Færdig med Tjenesten Kl. 9,00 Fm.	Virkelig Tjenestetid 5 Tim. > Min.	Ophold udenfor Hjemmet (
—	— — — — 13 — 9,45 Fm.	— — — — 3,45 Em.	— — — — 6 — > —	— — — —) 45 Min.
			Ialt 11 Tim. > Min.	
Den 8de:	Mødt til Tjen. til Togene Nr. 18 og 17 Kl. 2,30 Em.	Færdig med Tjenesten Kl. 7,15 Em.	Virkelig Tjenestetid 4 Tim. 45 Min.	Ophold udenfor Hjemmet (Nattimer
—	— — — — 20 — 8,30 Em.	— — — — 1,00 Fm.	— — — — 4 — 30 —	— — — —) 4 T. 35 M.
			Ialt 9 Tim. 15 Min.	
Den 18de:	Mødt til Tjen. til Togene Nr. 18 og 17 Kl. 2,30 Em.	Færdig med Tjenesten Kl. 7,15 Em.	Virkelig Tjenestetid 4 Tim. 45 Min.	Ophold udenfor Hjemmet (Nattimer
—	— — — — 20 — 8,30 Em.	— — — — 1,00 Fm.	— — — — 4 — 30 —	— — — —) 4 T. 35 M.
			Ialt 9 Tim. 15 Min.	
Den 19de:	Mødt til Tjen. til Tog Nr. 11 Kl. 5,35 Fm.	Færdig med Tjenesten Kl. 10,50 Fm.	Virkelig Tjenestetid 5 Tim. 15 Min.	Ophold udenfor Hjemmet (Dagtimer
—	— — — — 18 og 17 — 2,30 Em.	— — — — 7,15 Em.	— — — — 4 — 45 —	— — — —) 4 T. 55 M.
—	— — — — 20 — 8,30 Em.	— — — — 1,00 Fm.	— — — — 4 — 30 —	— — — —) Nattimer
			Ialt 14 Tim. 30 Min.	(4 T. 35 M.
Den 20de:	Mødt til Tjeneste til Tog Nr. 11 Kl. 5,35 Fm.	Færdig med Tjenesten Kl. 10,30 Fm.	Virkelig Tjenestetid 4 Tim. 55 Min.	Ophold udenfor Hjemmet (
—	— — — — 14 — 10,30 Fm.	— — — — 3,50 Fm.	— — — — 5 — 20 —	— — — —) 45 Min.
—	— — — — 15 — 4,35 Em.	— — — — 9,50 Em.	— — — — 5 — 15 —	— — — —)
			Ialt 15 Tim. 30 Min.	

Hosstaaende er ganske kort et lille Overblik over det i Frederikshavn stationerede Lokomotivpersonales Tjenestetid.

De fem første Dage det almindelige daglige, de sidste for at forklare Ekstrakørslen, saasomt det gaar ud over de to Ture om Dagen, hvilket langt fra hører til Sjældenhederne. Dernæst har vi fire Remisse- eller Udvaskningsdage pr. Maaned, som lavt beregnet giver 10 Timers Arbejde pr. Dag. Dette sammenholdt med, at vi jevnlig efter Ankomsten med Tog Nr. 13 eller før Tog Nr. 14s Afgang maa foretage mindre Reparationer, der er af den Beskaffenhed, at de ikke kan udsættes til næste Udvaskning, og som Følge af vor Udstationering borte fra Værkstedet maa afhjælpes af Lokomotivpersonalet selv, vil jo yderligere forlænge den opgivne Tjenestetid og uden en eneste Fridag.

Skulde det tænkes, at vi ikke var saa upartiske til at opgive vor Tjeneste, som ønskeligt kunde være, da turde det maaske være os tilladt i al Ærbødighed at henvise den høje Direktion til vor nærmeste Foresatte, Hr. Maskinmester Nymann, som den, vi antager vil stille sig lige — saavel for Jernbanens som Lokomotivpersonales Gavn og Velfærd.

Hr. Redaktør!

Jeg udbeder mig herved Plads for nedenstaaende Svar til Hr. Mortensen.

Ærede Hr. Mortensen!

Det glæder mig paa Deres Vegne, at De straks opdagede Sætternissens Rænkespil. I mit Manuskript staar nemlig det ene korrekte, nemlig behageligt. Jeg kan ikke tro, at der i min Artikel til Redaktionen stod beklageligt; i saa Fald maa jeg indrømme, at det var meget beklageligt. Kun ved at fordumme sig selv, kunde man tænke eller mene, at det vilde være beklageligt for andre at maatte undvære en. Hvorfor jeg brugte Ordet behageligt, var fordi et Par Talere var særlig haarde ved mig og mit Forslag, og blandt andet ønskede det fældet, saa det aldrig rejste sig mere. Sligt tror jeg er Antipati! og da jeg ikke var til Stede, betragtede jeg det som behageligt for de to gæve Riddere, da jeg — ja, undskyld min Dristighed — er overbevist om i en eventuel Turnering at kunne fælde dem.

Min Opposition paa forrige Generalforsamling indser jeg ikke kunde have Betydning for den sidste, med mindre det skal forstaaes saaledes: »Møder Du til en Generalforsamling, er det Opposition, men møder Du ikke, er det ogsaa Opposition!« Mit Forslag gaar Hr. Mortensen udenom ligesom Katten om den varme Vælling. Var mit Forslag maaske ogsaa oppositionelt? Maaske burde Fremgangsmaaden være saaledes: Forslag indsendes til Hr. Mortensen, som henholdsvis giver dem Prædikaterne antagelige eller ikke antagelige. Generalforsamlingen vilde derved spares for meget tidsspildende Arbejde. Det glæder mig, at Hr. Mortensen skænker mig mine Behageligheder. »Det kommer igen!«, sagde Bonden, han gav sin So Flæsk. Til Slut kun dette: Hr. Mortensen udtrykker sin Glæde og mener, at »Struer Afdeling« nu vil være solidarisk, maaske endogsaa blive en Møsterafdeling; derom kan jeg paa nærværende Tidspunkt intet svare, men jeg nærer Mistro til Hr. Mortensens Tanker; udtrykt i Ord, vilde de vist lyde saaledes: »Nu har de faaet saa mange Klø, saa nu er de nok artige i Fremtiden.«

Struer i Juli 1902.

Vilh. Jespersen.

* * *

Efter Anmodning undlader Redaktionen ikke at oplyse om, at eventuelle Formfejl anser den sig ikke for berettiget til at ændre uden efter udtrykkelig Anmodning i det indsendte Manuskript, men at den uopfordret kun retter saadanne ortografiske eller grammatikalske

Fejl, der eventuelt har indsneget sig ved Affattelsen af de paagældende Manuskripter.

Red.

Aftenkursus.

Aarhus Afdeling har med velvillig Assistance af Hr. Lokomotivfyrbøder Nissen paabegyndt sine Kursus for vordende Lokomotivførere.

* * *

Københavns Afdelinger har med velvillig Assistance af Hr. Lokomotivfyrbøder Hansen paabegyndt sine Kursus for vordende Lokomotivførere.

Aarhus Afdeling

afholdt sit maanedlige Møde Onsdag den 6. August paa Hotel Kronprinsen. Det vedtoges at afholde en selskabelig Sammenkomst midt i September Maaned (Dagen vil gennem Lokomotivtidende for 1. September og ved Opslag i Aarhus Remisse nærmere blive bekendtgjort). Med velvillig Assistance af Hr. Arbejdsinspektør Herløv vil der blive afholdt Foredrag om Edisons Liv og nogle af hans mest betydningsfulde Opfindelser. Efter Foredraget arrangeres der en lille Dans. Saavel til Foredraget som til Dansen har D. L. og L. F.s Medlemmer med Damer Adgang, ligesom ethvert Medlem af Aarhus Afd. kan indføre et Ikke-Medlem med Dame.

Taksigelse.

Da det vil være mig umuligt at bringe Enhver, der har bidraget til at gøre min Jubilæumsdag til en Mindedag for mig, min personlige Tak, tilader jeg mig igennem Lokomotivtidende paa egne og Hustrus Vegne at sende Enhver vor dybtfølte Tak for al udvist Opmærksomhed.

Th. Lauersen,
Lokomotivfører,
København Ø.

Spørgsmaal og Svar.

Under denne Rubrik kan Medlemmerne indsende saavel tekniske som andre aktuelle Spørgsmaal af Interesse for Lokomotivpersonalet. Spørgsmaalene maa være forsynede med Navn og Adresse til Underretning for Redaktionen.

Sp.: Giver den i Ma. Ordre Nr. 567 nævnte Merbelastning af Togene Stationerne Ret

til at belaste disse udover de af Hr. Maskinchefen udarbejdede Træktabeller, naar det ikke gælder om at fremføre nødvendige Vogne, til Eks. saadanne, der indeholder let fordærvelige Varer eller saadanne, der er bestemte for Optagelse af Rejsende. Saafremt Ordren skal forstaaes bogstavelig, altsaa saaledes, at Merbelastning kun maa finde Sted, hvis der i modsat Fald skal medgives Toget Forspand, vil Lokomotivføreren da blive draget til Ansvar, naar han formener, at Maskinen ikke uden Fare for at køre i Staa kan trække mere end Træktabellen udviser, og af den Grund nægter at tage tilfældige Vogne med.

S.

Sv.: Det er ikke Maskinafdelingens Sag at bedømme, hvorvidt det er nødvendigt eller ej at medtage de Vogne, som Trafikafdelingerne indsætter i Togene.

For saa vidt en Lokomotivfører i særlige Tilfælde, under uheldige Vejrforhold eller lignende, har begrundet Anledning til at formene, at en Overbelastning af et Tog i Henhold til nævnte Ordre vil medføre større Forsinkelser eller andre Ulemper, er det selvfølgelig hans Pligt at meddele vedkommende Station Underretning derom.

Sp. 1. Er en Lokomotivfører forpligtiget til at udlevere en modtagen Fri-Bane Ordre til Togføreren efter at Strækningen er tilbagelagt.

2. Findes der i Ordre og Bestemmelser noget om, at en Togfører har Ret til at rette paa en udstedt Fri-Bane Ordre.

Sv. ad 1. Da en Fri-Bane Ordre er en Garanti for Lokomotivføreren for, at denne med Berettigelse har passeret den i Ordren nævnte Strækning, er Lokomotivføreren selvfølgelig ikke forpligtiget til at udlevere dette sit eneste Bevis paa sin Ret til nogen som helst Repræsentant for den Afdeling, mod hvilken Ordren tjener som Bevis, da en Fri-Bane Ordre i saa Fald vilde blive aldeles betydningsløs for Maskinafdelingen under en eventuel Sag mod Lokomotivføreren. Herfra undtages selvfølgelig det Tilfælde, hvor en Fri-Bane Ordre er givet Lokomotivføreren udover en senere fastslaaet Krydsningsstation, jvfr. Togreglementets § 43, 4. Stk.

Sv. ad 2. Nej! Personlig er en Togfører i alle Tilfælde uberettiget til at foretage Rettelser i en udstedt Fri-Bane Ordre. Da Togføreren imidlertid — efter Forlydende — i det foreliggende Tilfælde har villet foretage Rettelser i Fri-Bane Ordren, efter at Strækningen var tilbagelagt, bedes den ærede Indsender — til Brug for Bladet — oplyse, om De har modtaget den i Togreglementets § 18 andet eller fjerde Stykke sammenholdt med Tillæg I nævnte Atskrift af Liniedepechen, og kvitteret for samme.

Trykt i

»Fredericia Dagblad«s Bogtrykkeri
i Fredericia.