

Forordning 1



Nr. 12.

15. September 1908.

8. Aarg.

Redningsforanstaltninger ved Jernbaneulykker.*

Der gøres i denne Tid Skridt fra Statsbanernes Side til at være lidt bedre rustet under indtrædende Ulykkestilfælde, end man hidtil har været. Medens man indtil nu har nøjedes med i hvert Togs Pakvogn at medføre en mindre Kasse med Forbindings-sager, vil Inventaret snart blive forøget med en Baare i hvert Tog, ligesom ogsaa de fleste Stationer vil blive forsynet med en Baare.

Dette er jo altid et Skridt fremad til det bedre; men herfra og til en fyldestgørende Ordning af vort Jernbaneredningsvæsen er der endnu langt tilbage

Endskønt Weber i sin »Schule des Eisenbahnwesens« har beregnet, at Faren

* Ovenstaaende Artikel af Læge Louis Frænkel har staaet i »Politiken«s Kronik. Da Artiklen har almindelig Interesse, og for Jernbanemænd i Særdeleshed, tillader vi os at optrykke den.

Red.

for at omkomme paa de preussiske Baner er tre Gange mindre end Chancen for at vinde det store Lod i det preussiske Lotteri, og at en rejsende, selv om han kørte Nat og Dag paa de preussiske Baner med en Gennemsnitsfart af 21 Km. i Timen, først vilde have Udsigt til at komme til Skade efter 307 Aars Forløb eller blive dræbt, naar der va. gaet 1540 Aar, saa har Myndighederne i Tyskland altid haft Øje for, at det, der gaves ud for ved en Jernbaneulykke at kunne yde en virksom første Hjælp, ikke var kastet bort. De Foranstaltninger, der er truffet, er da ogsaa mønsterværdige. De tager Sigte paa

- 1) Beredskab af de nødvendige Forbindings-sager og Lægemidler,
- 2) hurtigst mulig Tilvejebringelse af Lægepersonale og
- 3) af bedst mulige Opholdsrum og Transportmidler for de tilskadedkomne.

Til den Ende medfører ethvert Lokomotiv mindre Forbindingsetuier, ligesom der findes større Forbindings- og Medicinkasser paa enhver Jernbanestation.

Paa mange af de større Stationer findes disse Sager i et særligt Værelse, der til daglig Brug kun benyttes som Konsultationslokale af Jernbanelægerne og derfor

under Katastrofer kan være disponibelt som Forbindingsstue og Lasaret.

Det samme er Tilfældet i Rusland, hvor Jernbanelægerne meget ofte har deres Embedsbolig paa selve Jernbanestationerne og saaledes er forholdsvis lette at faa fat i. Herhjemme har Jernbanelægerne ikke en Gang Forpligtelse til at have Telefon, da de slet ikke staar til Statsbanernes Tjeneste uden som Sygekasselæger for Personalet. Man vil derfor herhjemme ved en Katastrofe være anvist paa de Læger, der tilfældigt er rejsende med det paagældende Tog — om de da ikke selv er omkomne — og paa, hvem man ved Bud, Telefon eller Telegraf muligvis kan kalde sammen. Det er indlysende, at denne Ordning eller Mangel paa Ordning er højst uheldig. Langt bedre er det, naar Jernbanevæsenet — som f. Eks. i Tyskland — har sine bestemte, dels lønede, dels frivillige Læger, der er kendte med Materiellet og ved mindst to aarlige Prøvealarmeringer (en om Dagen og en om Natten) stadig holdes i Øvelse med Betjeningen.

Paa Stationer, der med passende Mellemrum er spredte over hele Nettet, holdes der i Tyskland altid *Redningstog* parat. I Preussen findes saadanne Redningstog, bestaaende af en Lægevogn og en Værktøjsvogn paa ikke mindre end 78 Stationer. I Kongeriget Sachsen, der har et Flademaal paa 272 □ Mil (Danmark har 694¹/₂ □ Mil), findes der 9 Redningstog holdende parat paa 8 Stationer.

Værktøjsvognen indeholder, hvad der er nødvendigt til at oplyse Ulykkesstedet, samt hvad der behøves til Oprydningsarbejde.

Lægevognene er ganske fortrinligt indrettede. De er forsynede med Fløjdøre i begge Ender, udenfor hvilke der findes brede Platforme med Trappe og Rækværk, der er til at tage af, saa at man let kan transportere de saarede ind og ud.

Ved Hjælp af et Skillerum med en Dør i er Vognen afdelt i to ulige store Rum, af hvilke det største tjener til Opholdssted for de tilskadekomne. Herinde findes 8

Sengepladser, anordnede i 2 Etager langs Længdevæggene i fjedrende Ophængninger. De Lagner og Betræk, som Sengene staar opredte med, vaskes to Gange om Aaret, selv om de ikke har været benyttede, og Sengene staar altid tildækkede med et hvidt Stykke for saa vidt muligt at holdes fri for Støv og Snavs. I et Skab findes desuden saa meget Linned, at alle Sengene kan omredes komplet én Gang. Endvidere findes der i dette Rum en Baare, et Par Bærestole og alt, hvad der er fornødent til Sygepleje, saasom Bækken, Termometer, Uringlas, Vandfade, Haandklæde osv. En stor Vandbeholder af Glas, der er forsynet med Afløbshane, staar tom, naar Toget ikke bruges, men er saaledes i Forbindelse med Vognens Vandledning, at den fyldes udvendigt fra, naar Vognen, saa snart den rekvireres, sættes i Forbindelse med den kommunale Vandledning. For Belysning, Opvarmning og Ventilation er der sørget efter de mest moderne Principper. Et Gardin kan dele Rummet, saa at det kan bruges baade til Mænd og Kvinder, og en hvid Lærredsportiere slutter af mod Platformen, naar man ønsker, at Døren skal staa aaben. Hele Lasarettet gør med sine hvidlakerede Vægge og Sengestel et lyst og behageligt Indtryk.

Det mindre Rum i Vognen er indrettet til Lægernes Brug. Ogsaa dette er hvidlakeret, og store Sidevinduer i Forbindelse med en stor Rude i Loftet skaffer Lys som i et fotografisk Atelier. Naar det er mørkt, staar kunstigt Lys til Disposition. Gulvet, der alle Vegne fra skraaner let ned mod et Afløb midt paa, er over det hele dækket med Linoleum. Paa den ene Side af Døren ind til Lasarettet findes et lille Rum for W. C. og Fejerekvisiter; paa den modsatte Side af Døren findes den Ovn, der varmer hele Vognen op, og et Apparat til hurtig Opvarmning af Vand. Langs Sidevæggene er anbragt et Operationsbord, Sterilisationsapparat til Instrumenter, Instrumentskab og Forbindingsskab med rigeligt Indhold, Vaskerekvisiter, Feltstole, Feltbord og en Kasse med Vin, Kognak, Kødekstrakt og Kogeapparater. Over Døren mellem Vognens to

Afdelinger findes en stor Vandtank, der ligesom Vandbeholderen i Lasarettet fyldes udvendig fra fra den kommunale Vandledning.

Hver Maanedsdag gøres Vognen ren, og hvert Fjerdingaar maa en bestemt Jernbanelæge kontrolere Vognens Brugbarhed, ved hvilket Eftersyn enhver Lampe skal antændes, enhver Sprøjte prøves, om den er tæt, enhver Barberkniv, om den er skarp, Hefteplastret, om det kan binde, og enhver Gummislange, om den er hel. Resultatet af Undersøgelsen indføres i en bestemt Protokol.

Disse Redningstog, der altsaa til enhver Tid er i brugbar Stand, skal staa og staa paa Banegaardene paa et let tilgængeligt Sted, og Adgangen til dem tør ikke spærres af andre Vogne.

Kommer der nu Meddelelse om en større Ulykke, saa skyder en Maskine Toget hen til Vandledningen for at faa det paafyldt. Imedens alarmeres Redningsstationerne, hvor saadanne findes, og den nærmeste Jernbanelæge (som fører det ständige Tilsyn med Vognen og derfor har det nøjagtigste Kendskab til den). Endvidere tilkaldes de andre i Byen eller paa Strækningen boende Jernbanelæger, og yderligere Assistance rekvireres fra Brandvæsenet og Sygehusene. Jernbanevæsenet disponerer ogsaa selv over Mandskab, som stadig indøves i Samaritergerning; der vælges hertil Folk, der gør Arbejde paa Værkstederne og har Bolig i Stationens umiddelbare Nærhed, saa at de selv ved Nattetid let kan hentes med Bud.

Medens Vognen indtager sin Vandforsyning, er Personellet kommet til Stede. — Toget skal være klart til at afgaa senest en halv Time (om Natten tre Kvarter) efter, at det er rekvireret. Maskinen skyder da Toget med størst mulige Hastighed foran sig til Ulykkesstedet, med Værktøjsvognen forrest. Denne Rækkefølge gør det nemlig muligt, at Værktøjsvognen kan lades tilbage paa Ulykkesstedet, medens Maskinen kan trække Lægevognen med nogle af de forulykkede tilbage til Stationen, sætte dem

af der og atter bringe Vognen til Ulykkesstedet uden Omrangering.

Redningstogene gaar forud for alle andre Tog, som efter telegrafisk Meddelelse maa holdes tilbage paa Sidepor, til Redningstoget er ført igennem.

Foruden Redningstogene findes der i Preussen Hjelpeværktøjsvogne paa 145 Stationer. Naar disse Vogne er nærmere ved Ulykkesstedet end Redningstogene, da sendes de af Sted foreløbig med Stationens store Redningskasse.

Herhjemme disponerer Statsbanerne over 7 Hjelpevogne af lignende Type; de er udstyrede med Filebænk og Skruestik, Dunkrafte, Hjulramper, Kæder, Taljer og andre Redskaber. Endvidere findes et Bord, et Skab med Lægerekvisiter, en Sovesofa, et Rejsetelegrafapparat m. m., og de findes stationerede i København, Gedser, Nyborg, Fredericia, Esbjerg, Aarhus og Struer.

Selv om disse Vogne og deres Indhold er fyldestgørende, hvor det gælder om at gøre Banestrækningen ryddelig, saa har de i medicinsk Henseende kun Betydning ved ganske lette Læsioner, og det er indlysende, at de er aldeles ufyldstgørende, naar Mennesker er komne alvorligt til Skade i nogen Afstand fra en Station ude paa Linien. Mangel paa Vandforsyning, paa gode Belysningslegemer, paa fast Lægepersonale og passende Opholdsrum og Transportmidler for de saarede vil enkeltvis eller tilsammen umuliggøre et virksomt Redningsarbejde. Det er ikke nok, naar den ene Maskine ligger væltet, og Hjelpevognens Maskine af en eller anden Grund er kørt bort, at man saa kan hente en Spand Vand fra et Vogterhus, der ligger en Fjerdingvej borte — at man efter saa og saa lang Tid kan faa fat i et Par snavsede Godsvogne, som man med megen Møje kan bakse de tilskadekomne op i — at man i Københavns Nærhed endog kan faa hentet den ene Vogn, der er beregnet paa at lejes ud til syge rejsende, og som, hvis den da er hjemme, staa gemt et eller andet Sted paa Banegaarden, hvor den generer mindst. Det er heller ikke nok, at det i et

Tilfælde kan lykkes at skaffe Læge til Stede indenfor en rimelig Tid; i et andet Tilfælde vil det maaske ikke lykkes.

Fordringen, der maa stilles, er, at *saavel Statsbanerne som de private Jernbaneselskaber snarest anskaffer sig tilstrækkeligt, tidssvarende Redningsmateriel og fast Lægepersonale, og at de dernæst holder alt saaledes i Orden og tilgængeligt, at det til enhver Tid med kortest muligt Varsel er i Stand til at fungere tilfredsstillende.*

Hvorfor vente paa, at en større Ulykke først skal konstateres, at der ikke var gjort, hvad der kunde gøres for at komme Ofrene til Hjælp?

Statistik

over Antallet af Rejsende, Tilskadekomne og Dræbte fra Aaret 1847—1872 ved de sjællandske Jernbaner.

Driftsaar.	Banernes Længde i Mil.	Antal befordrede Personer.	Tilskadekom.			Dræbte.		
			Rejsende.	Personale	Uvedkommende.	Rejsende.	Personale	Uvedkommende.
1847	4,21	183,644	—	—	—	—	—	—
1848	4,21	273,322	—	—	—	—	—	—
1849	4,21	247,622	—	—	—	—	—	—
1850	4,21	226,740	—	—	—	—	—	—
1851	4,21	250,516	—	—	—	—	—	—
1852	4,21	235,868	—	—	—	—	—	—
1853	4,21	216,650	—	—	—	—	—	—
1854	4,21	255,356	—	—	—	—	—	—
1855	4,21	265,756	—	—	—	—	—	—
1856	14,71	382,916	—	—	—	—	—	—
1857	14,71	424,438	—	4	1	—	—	—
1858	14,71	386,049	1	3	—	—	—	—
1859	14,71	355,786	—	—	—	—	—	—
1860	14,71	354,905	—	—	1	—	1	—
1861	14,71	387,329	—	—	—	—	—	—
1862	14,71	387,075	—	—	—	—	1	—
1863	17,28	645,418	—	—	—	—	—	—
1864	23,44	1,163,392	—	—	—	—	—	2
1865	23,44	1,345,570	—	—	—	—	—	3

1866	23,44	1,470,619	—	3	1	—	1	4
1867	23,44	1,448,545	—	4	2	—	—	1
1868	23,44	1,565,646	—	1	1	—	1	1
1869	23,44	1,686,220	—	—	—	—	1	2
1870	35,42	1,766,641	—	2	2	—	4	1
1871	35,42	1,937,140	—	1	—	—	2	—
1872	35,42	2,288,868	—	2	—	—	1	3
Ialt . . .		20,152,041	1	20	8	—	12	17

Jysk-fynske Jernbaner.

1862	7,82	61,123	} For disse Aar, i hvilke Banerne endnu blev drevne af Englænderne, haves der ingen Oplysng.	—	—	—	—	1	—
1863	13,13	131,637		—	—	—	—	1	2
1864	17,38	60,406		—	—	—	—	—	—
1865	32,24	286,485		—	—	—	—	—	—
1866	40,01	468,499		—	—	—	—	—	—
1867	40,01	659,754		—	—	—	—	—	—
1868	54,47	984,320	1	—	—	—	—	1	2
1869	65,34	1,222,438	—	2	—	—	1	2	—
1870	65,34	1,228,388	—	1	—	—	—	—	1
1871	80,19	1,584,803	—	—	1	—	—	1	3
Ialt . . .		6,747,853	1	3	1	—	1	5	6

Til denne Statistik maa knyttes følgende Bemærkninger. I Antallet af befordrede Personer er ikke medregnet de Rejser, der er foretagne paa Abonnementskort, deres Antal kan ikke bestemt opgives, men det andrager dog for de sjællandske Baner fra 100,000 Rejser i 1865, da saadanne Kort indførtes, til 200,000 à 212,000 i 1872.

De under Rubrikken »Uvedkommende« opførte Tilfælde er saaledes at forstaa, at det har været Folk, som i Ubetænksomhed har vovet sig ind paa Banen i det Øjeblik, Toget kom, eller maaske har lagt sig til at sove paa Strækningen el. lign. Der kan selvfølgelig, hvor det gælder at bedømme den Sikkerhed, Banerne yde deres Rejsende, ikke være Tale om at medtage dem. Lige saa lidt bør man i dette Spørgsmaal medregne de Ulykkestilfælde, der er overgaaet Banens Personale. Resultatet bliver derefter, at de sjællandske Baner af de 20,152,041 Personer, som man har holdt Regnskab med, ikke har en eneste dræbt og ikke mere end en tilskadekommet. Det var en Mand, som i 1858 blev kvæstet paa Ringsted Banegaard, fordi han lænede sig saa

langt ud af Vognvinduet, at han stødte imod Vandkranen.

De jysk-fynske Baner har for de Aar, hvor Oplysning foreligger, paa 5,739,703 Rejsende haft en tilskadekommen og en dræbt — den sidste ogsaa paa Grund af egen Uforsigtighed. Det var en Kvægvogter, som under Opholdet ved en af Stationerne havde nydt et større Kvantum Spiritus i Ventesalen; da Klokkerne ringede til Afgang, kunde han endnu ikke rive sig løs, men skulde absolut vente til sidste Minut. Toget var da i Fart, da han kom ud, han forsøgte at springe op, men faldt og dræbtes. Af samtlige 25,891,744 Passagerer, som man har holdt Kontrol med, er der altsaa dræbt 1 og 2 tilskadekomne.

I Aaret 1869 fandtes følgende Antal danske Mil Jernbaner: i England 3271, Preussen 1349 og Østrig 1040 Mil.

I samme Tidsrum befordredes i England 312, i Preussen 62 og i Østrig 18 Millioner Rejsende; medens der af dette Antal dels kom til Skade, dels dræbtes henholdsvis 1525, 782 og 412 Personer.

Borns Gnistfanger.

Kontrol med Lokomotivernes
Brændsel.

Angaaende Artiklen 120 Millioner Mrk. ukontrollerede Driftsudgifter er fremkommet et Gensvar, der nødvendiggør en Berigtigelse.

1. At Lokomotivernes Kulforbrug kontrolleres er mig godt bekendt, men denne Kontrol er ikke baseret paa den fordelagtigste Forbrænding; denne kontrolleres nemlig ikke. Beviset derfor er den Kendsgerning, at kun faa Lokomotiver ere forsynede med Lufttrækmaalere, af hvilken Grund det ikke er muligt at iagttage de

vekslende Trækforhold. Først i den senere Tid har Hr. Geheimeraad Garbe sørget for Anbringelsen af Maaleapparater.

De fleste Lokomotivførere har altsaa tidligere ikke haft Kendskab til Lufttrækforholdene paa deres Maskiner, og anbragte som Følge deraf ret ofte Forbedringer (Terser eller Ringe) i Udgangsrøret, for ved det forøgede Lufttræk at kunne skaffe den fornødne Damp.

2. En Bevisførelse af de fordelagtigste Trækforhold er aldrig mulig, ligesaa lidt som hvornaar Grænsen findes, naar Udslyngningen af de brandfarlige Gnister gennem Skorstenen begynder, og hvor det derfor var nødvendigt at bringe Reguleringsapparatet i Virksomhed.

3. Der gives ingen Oplysninger om det Lufttab, som de mange eksisterende Arter af Gnistfangere bevirker, eller bestemte Udtalelser d. v. s. en saglig og sammenlignende Oversigt over Produktionen, over Fordel og Tab, som disse forskellige Konstruktioner medfører, kendes ikke.

Der mangler saaledes det elementære Grundlag for en Bedømmelse af Fyrets Tilstand, og mine Fordringer angaaende en fagkyndig Kontrol maa derfor anses at være fuldtud berettiget; jeg er kun traadt i Skranken for en saadan Afgørelse. Dampforbruget angaar ikke mig, ligesaa lidt som Reguleringen af de i Drift værende Lokomotiver.

4. Ved min Gnistfanger og Reguleringsapparat drejer det sig kun om at bortskaffe alt unødvendigt Lufttræk, hvilket indtræder ved enhver Overanspændelse af Maskinen, til Eksempel, naar der af Hensyn til Driften maa afgives altfor megen Damp. Lufttrækket stiger og falder alt efter Dampforbruget, men hvor er Grænsen, naar Fyret forfordeles? Naar fremkommer de farlige Gnister? Det kan ingen Lokomotivfører forud bedømme, derfor gives der ingen rød Streg — men desto flere Forskrifter. Et Haandgreb i rette Tid paa de farlige Steder afværger Faren ved Gnisterne, det er beviset gennem Praksis, men at anbringe en

Aabning i Røgkammeret — det er ikke rigtigt.

5. Til Reguleringen af Forholdene ved Fyret havde jeg forlangt sagkyndige Personer, og Forvaltningen i Tyskland har ogsaa nu indset Nødvendigheden deraf; thi den har allerede begyndt at indføre en særlig Lokomotivkontrol og ansætte Embedsmænd dertil; om det er sket i den af mig anviste Retning, ved jeg ikke.

Jeg havde en Samtale med Lederen for Lokomotivafdelingen ved en Jernbane-Direktion, der i fuldstændig Forstaaelse af Sagens Natur spurgte: »Hvorfra skal vi faa kvalificerede Lokomotivkontrollører? Det maa være videnskabeligt uddannede Ingeniører, der i faglig Henseende paa egen Haand maa kunne foretage alle Forsøg og Undersøgelser og kende alle Apparater, samt den praktiske Udførelse; hvilke Betingelser allerede fordrer ret betydelige Kundskaber og Erfaringer. D'Hrr. skal i enhver Henseende kende de forskellige Lokomotiver i alle Enkeltheder, de maa selv kunne fyre og forstaa at haandtere en Maskine, besidde den bedste Lokomotivførers Færdighed, have en fortræffelig Sundhed, og ikke bryde sig om at færdes ude under alle Slags Vejrforhold og ikke forskrækkes for Smuds, Støv og Varme.

Vil nu Forvaltningerne honorere dette Arbejde efter Værdien?

Jeg kender et Afslag, hvor den betræffende erklærer, at den i Udsigt stillede Erstatning ikke en Gang naaede at dække Udgifterne til det forøgede Forbrug af Klæder.

Jeg har ligeledes ikke, som i en Drøm, tænkt paa en Bureaukontrol, men derimod paa en nødvendig teknisk Videreudvikling, der naturligvis, som Foresat overfor Lokomotivføreren, til Fordel for Driften, bør optræde som dennes Ven og Raadgiver; disse her beskrevne Personer eksisterer ikke, de maa først oplæres.

6. Dersom nogen for 3 Aar siden, da jeg begyndte at anbringe min Gnistfanger, havde klarlagt mig de Forhold, som jeg kender idag, da havde jeg bestridt at

det var muligt. Hvorfra kommer det, at man i Danmark indfører min Gnistfanger paa 500 Lokomotiver, medens man hos os kæmper saa meget som mulig imod Indførelsen. De orientalske Baner og Høllænderne gaar i Spidsen for Anskaffelsen, hos os derimod er det ikke til at tænke paa, at der i nær Fremtid vil blive taget nogetsomhelst Hensyn. Gnistfangeren er nu saa enkeltgjort og simpel, og Anbringelsen absolut uden Risiko; men tiltrods derfor skænkes der de paaviste Resultater, liden eller ingen Opmærksomhed.

Det er en gammel Historie, »hjemme bliver man ikke regnet, man maa gaa til Udlandet«. Naar Danskerne endog paa deres Privatbaner anvender Gnistfangeren, som er prøvet paa Statsbanernes 500 Lokomotiver, for derved at undgaa de mange Brande langs Strækningerne, da maa man kunne sige, at det er en Anerkendelse gennem Beviser.

F. W. Born,
Ingeniør,
Charlottenburg.

En Berigtigelse.*

I »Demokraten« fandtes forleden optrykt en af Statsbanernes Generaldirektion affattet Redegørelse om Aarsagen til Jernbaneulykken i Bjerregrav den 28. Januar d. A. og medgiver denne en Kommentar, hvori der siges:

»Der er imidlertid en Omstændighed, som Statsbanernes Avditør synes at være gaaet alt for let hen over. Tog 968 kørte paa Skruebremser, da Vakuum ikke kunde tilvejebringes. Beretningen oplyser endvidere, at der er tabt Tid paa Forsøgene ved at tilvejebringe denne, men denne

* Ovenstaaende Svar har været optaget i Demokraten. Red.

Tid er næsten indvundet under Vejs. At dette er sket under Kørselen, er der ingen Tvivl om, da Togets Holdetid kun er 1 à 2 Min. Fraregnet Holdetiden paa Stationerne har Toget en Køretid paa 2 Timer 52 Minutter fra Frederikshavn til Bjerregrav. Denne Strækning er 157,4 Kilometer. Et ikke vakumbremset Tog maa imidlertid ikke køre mere end 60 Km. i Timen, og det paagældende Tog skulde altsaa anvende 2 Timer 37 Min. Tiden, der er medgaaet, er 2 Tim. 52 Min., og der er altsaa kun 15 Min., hvilket altsaa skulde være det højeste, der er tabt ved Forsøgene paa at tilvejebringe Vakum. At dette ikke er rigtigt, tør man sikkert med de Erfaringer, der haves, nok gaa ud fra. Hertil kommer, at det paagældende Tog skal krydse 5 andre Tog paa Vejen fra Frederikshavn til Bjerregrav, hvilket næsten altid medfører yderligere Forsinkelser og Ophold.

Naar Hr. Ambt endelig vil give Forklaringen, lad os saa faa den fuldt ud. Lad os navnlig faa offentliggjort Ankomst- og Afgangstiderne for det Tog, der forarsagede Sammenstødet i Bjerregrav. Lad os faa at vide, om det ikke har kørt ufor- svarlig hurtigt.

Offentligheden har Krav paa at faa Besked. Den kan ikke være tilfreds med, at en Assistent, paa hvem der er lagt alt for meget Arbejde, afskediges, medens Betingelserne for Gentagelse af Ulykkerne stadig er til Stede.«

Det er selvfølgelig rigtigt, at de Rejsende, af Hensyn til Driftssikkerheden paa vore Baner, har Paataleret overfor Brud paa Sikkerhedstjenesten, og har Krav paa at faa Besked. At Statsbanernes Avditør ikke har beskæftiget sig med dette Spørgsmaal, er fordi der simpelthen ingen Anledning har været dertil.

Af Artiklens Tendens synes det at fremgaa at være en »Trafikmand«, som staar bagved de fremsatte Sigtelser mod Lokomotivpersonalet for ufor- svarlig Kørsel. Dog skal det straks bemærkes, at den i Artiklen

anførte Køretid 2 T. 52 Min. ikke er over- ensstemmende med de faktiske Forhold, idet der er brugt 3 Tim. 32 Min.

Toget (968) afgik fra Frederikshavn Kl. 4,45 Em. med 10 Minutters Forsinkelse og skulde være i Bjerregrav Kl. 8,59 Em. — en nominal Køretid af 4 Tim. 22 Min., deraf fragaar 50 Min. til Ophold paa Stationerne, hvilket giver 3 Tim. 32 Min., heri fragaar atter 50 Minutter til Igangsætningen og Standsningen, hvilket giver en virkelig Køretid af 162 Min. til 157,4 Km. Der vilde altsaa yderligere, uden at overskride den for skruebremsede Tog fastsatte Hastighed (60 Km. pr. Time) kunde være vundet 4,6 Min. paa Køretiden.

Da der i Slutningen af omtalte Artikel fremsættes den tilslørede Sigtelse mod Lokomotivpersonalet for at køre ufor- svarligt eller paa bedste Beskub, kunde der have været Anledning for Forfatteren til paa rette Steder at skaffe sig Oplysninger nemlig hos Lokomotivfører Sørensen, Frederikshavn, der fremførte det paagældende Tog.

Med Tak for Optagelsen forbliver jeg

Deres ærbødige

Chr. Christensen,

f. T. Formand for »Dansk Lokomotivfører- og Lokomotivfyrbøderforening«.

En Forespørgsel til Jens Gnistfanger.

Angaaende Deres Artikel i »Lokomotiv-Tidende« Nr. 8 og 9 vil jeg gerne rette en Forespørgsel til Dem. I Nr. 8 skriver De, at der findes mindst een Lokomotivfører i den Kreds, som De sorterer under, der er aldeles uskikket til Lokomotivtjenesten. Og i Nr. 9 skriver De: Som Støtte for mine Paastande har jeg formaaet Red. til at gennemstøve Udvalgets Betænkning i Rigsdagstidende, idet det var mig bekendt,

at der til Finansudvalget var indleveret et Andragende, over hvis Indhold jeg byggede min Artikel.

I Betænkningen staar saaledes: »Fra fhv. Lokomotivfører S. N. R. Lundby af Aarhus er indkommet et Andragende« osv. osv.

Er det fhv. Lokf. S. N. R. Lundby, De henviser til i Nr. 8?

Aarhus, den 3. Sept. 08.

Frantz C. Nielsen.

Svar: Nej!

Jens Gnistfanger.

Elektrisk Drift paa de preussiske Hovedbaner

Efter at Bajern har vedtaget elektrisk Drift, omgaas det preussiske Jernbaneministerium med Planer om en Forandring fra Damp til Elektricitet. Hidtil har man kun behandlet Spørgsmaalet om en Ændring af Berlins Stadt-, Ring- og Forstadsbane; man maa dog i en vis Forstand ikke betragte dem som Hovedbaner, idet disse kun besørger Persontrafiken. Om Godstransport ved Elektricitet har der ikke været Tale; derimod er Projektet nu, at der paa Strækningen Leipzig—Bitterfeld—Magdeburg og Leipzig—Halle indføres elektrisk Drift saavel for Person- som Godstrafiken. Direktionen i Halle, hvorunder begge Linier sorterer, har fra Ministeriet Breitenback erholdt de nødvendige Instruktioner, hvorefter Direktionen skal foretage nøjagtige Beregninger om, hvorvidt den elektriske Drift vil være mere økonomisk end Dampen. Forarbejderne dertil er allerede foretagne af Ministeriet, saaledes at Direktionen i Halle kun behøver at undersøge, om de ministerielle Forudsætninger passer. Disse støtter sig blandt andet til et ganske bestemt Moment, nemlig de store Brunkullejer mellem Halle og Leipzig. Som Brændsels-

emne for Lokomotiverne paa Hovedbanerne kan Brunkul ikke benyttes; derimod vil denne Kulart med Fordel kunne finde Anvendelse for Kedlerne paa et Elektricitetsværk, hvorfor man har tænkt at anlægge et saadant (et Centralværk er tilstrækkeligt for begge Linierne) midt i Brunkullejerne.

Allerede tidligere har en lignende Plan været fremme. Den Gang drejede det sig om en Ændring fra Damp til Elektricitet paa Eifelbanen mellem Köln og Trier. Ogsaa her var Projektet at udnytte Kullejerne; men Planen strandede paa Krigsministeriets Modstand, idet dette ikke vilde udlevere den saa nær Grænsen og i strategisk Henseende vigtige Linie til Forsøgsobjekt.

Fra teknisk Side er foreslaaet Vekselstrøm som Drivkraft. Og den almindelige Persontrafik vil blive den samme, som finder Sted paa Berlin—Lichterfelde Østbanen, nemlig smaa Tog med hurtig Kørsel og Forbindelse. Il- og Godstog skal besørges af elektriske Lokomotiver. — Længden af begge Strækninger er 164,3 Km., hvoraf 128,1 Km. falder paa Linierne Leipzig—Magdeburg, medens Strækningen Leipzig—Halle kun udgør 36,2 Km. Strømspændingen er beregnet til 10,000 Volt. Projektets Gennemførelse er fastsat til 2 Aar.

Paa det preussiske Lokomotivpersonales Kongres

den 19., 20. og 21. Maj d. A. er blandt andre Forslag ogsaa vedtaget at andrage om en Ændring af Uniformsreglementet samt at Stillingsbetegnelsen for Lokomotivfyrbøderne ændres til Lokomotivføreraspirant, at de eksaminerede Lokomotivfyrbødere skal benævnes Reservelokomotivfører, medens Lokomotivførerne som hidtil beholder den samme Betegnelse for de første 5 Aars Vedkommende; derefter vil disse erholde Prædikatet Overlokomotivfører.

Af Revisorerne i den sjælland-falsterske Sygekasse er vi anmodet om at optage hosstaaende ret opsigtsvækkende Meddelelse.
Red.

Til

Medlemmerne af sjælland-falsterske Statsbanepersonales Sygekasse!

I Anledning af det i Gaar udsendte trykte Sygekasseregnskab for 1907-08 tillade vi os herved at meddele, at Regnskab er udsendt uden at være revideret eller godkendt af undertegnede Revisorer.

København, 29. Aug. 1908.

J. Friis Skotte. V. Tiltze.

* * *

Regnskab

over Indtægter og Udgifter i Regnskabsaaret 1907-1908 for de sjællandske og falsterske Statsbaners Embedsmænds og Betjentes Sygekasse.

Interessentantallet udgjorde den 1ste April 1907 5668 og den 31te Marts 1908 6112.

Begravelseshjælp er udbetalt for 187 Dødsfald (69 Interessenter, 31 Hustruer og 87 Børn).

Kassebeholdningen den 1ste April 1907 androg 6966 Kr. 47 Øre og den 31te Marts 1908 850 Kr. 38 Øre.

Indtægt:

Indtægt af	
Interessenter	116,131,85
Mulkter	942,85
Adgangskort til Banelinierne .	708,50
Statsbanernes Tilskud	23,400,00
Avertissementsopslag paa Stationerne	—
Renter og Udbytte af Kassens Aktiver	1,628,97
Forskellige og tilfældige Indtægter	2,708,73
At overføre	145,520,90

Overført	145,520,90
Renter og Udbytte af Poul Egede Rovsings Legat	80,00
Renter og Udbytte af Jernbanemandens Legat	35,27
	145,636,17
Sygekassens Underskud 1907-08	6,116,09
	<u>151,752,26</u>

Udgift:

Honorar til Læger (ordinære) ..	40,524,69
Honorar til Læger (ekstraordinære) Specialistbehandling etc.	6,825,51
Udgifter til	
Medicin (ordinær) efter Receipt, Blodkopper	47,793,03
Medicin (ekstraordinær) Bandedager etc. ifølge særlig Bevilling, Bade	8,093,00
Sygehuspleje (ordinær)	29,197,90
Sygehuspleje (ekstraordinær) ifølge særlig Bevilling	6,687,71
Begravelseshjælp	9,987,91
Befordring af Læger	1,539,84
Forskellige Udgifter, Desinfektion	987,67
	151,637,26
Understøttelser af Poul Egede Rovsings Legat	80,00
Understøttelser af Jernbanemandens Legat	35,00
	<u>151,752,26</u>

Status:

Aktiver:

Sygekassens Obligationsbeholdning	10,242,50
Poul Egede Rovsings Legats Obligationsbeholdning	2,000,00
Jernbanemandens Legats Obligationsbeholdning	1,000,00
	13,242,50
Kassebeholdningen 31. Marts 08	850,38
	<u>14,092,88</u>

Passiver:

Sygekassens Kapital 31. Marts 08	11,092,88
P. Egede Rovsings Legats Kapital	2,000,00
Jernbanemandens Legats Kapital	1,000,00
	<u>14,092,88</u>

Uddrag af Regnskaberne

for Regnskabsaaret 1907—1908 vedrørende Syge- og Begravelseskassen for Statsbanerne i Jylland og Fyn.

Interessentantallet udgjorde den 1ste April 1907 6257 og den 31te Marts 1908 6670.

Begravelseshjælp er udbetalt for 217 Dødsfald (87 Interessenter, 46 Hustruer og 84 Børn).

Kassebeholdningen den 1ste April 1907 androg 2219 Kr. 31 Øre og den 31te Marts 1908 1723 Kr. 30 Øre.

Indtægt:

Bidrag af Interessenter	122,471,58
Statsbanernes Tilskud	56,600,00
Mulkter	1,214,85
Netto Provenu ved Salg af fundne Sager	1,526,52
Græsleje og Lejeafgift af Arealer	7,787,72
Betaling for Adgangskort til Banen	650,00
Betaling for Opslag paa Stationer og Holdepladser	—
Renter	1,186,51
Tilfældige Indtægter	99,50
	<u>191,536,68</u>
Aarets Underskud	496,01
	<u>192,032,69</u>

Udgift:

Medicin	62,555,81
Sygehuspleje (Alm. Hospitalsbehandling 32,008,96, Sanatoriebehandling 2,990,34, Kysthospitaller 650,30, Sindssygeanstalter 631,31, Øjen-, Øre-, Næse- og Halsklinikker 5,095,60, Anden Klinikbehandl. 2,523,80)	43,900,31
Lægehonorar (Alm. Lægehonorar 50,389,87, Honorar til Specialister i Øjensygdomme 2,163,00; Honorar til Specialister i Øre-, Næse- og Hals-	
At overføre	106,456,12

Overført	106,456,12
sygdomme 2,378,00, Honorar for anden Specialistbehandling samt Accouchementsforretninger 3,085,00)	58,015,87
Begravelseshjælp	12,633,44
Befordringsudgifter (Dræsine- og Troljekørsel 1,668,94, Vognkørsel 1,559,45)	3,228,39
Kontorudgifter	917,25
Anskaffelse og Vedligeholdelse af Inventar	97,60
Rejseudgifter for Bestyrelsen	1,543,65
Forskellige Udgifter (Bandager, Bind og lign. 2,252,85, Bade 2,531,22, Styrkende Midler, Vin, Børnemel, mineralske Vand o. l. 655,19, Luftpuder, Sprøjter, Doucher og andre Apparater 267,41, Massage og Elektrisering 2,771,79, Diverse 661,91)	9,140,37
	<u>192,032,69</u>

Status:

Beholdning i Kassen i Aarhus den 31. Marts 1908	<u>1,723,30</u>
Sygekassens Kapital den 31. Marts 1908	<u>1,723,30</u>

D. L. & L. F.

Oversigt over Bovedbestyrelsesmødet

i København den 29/s 08.

Ad 1. I Anledning af de i den senere Tid (Efter 1ste April d. A.) forekommende Konstitutioner oplystes det, at de er en Følge af § 7 i den nye Lønningslov. Da to af de konstituerede Førere ere Fyrbødere,

som i længere Tid har været holdt tilbage fra Avancement, men formentlig har senere Tidens mere frie Syn paa Avancementspørgsmaalet i Forbindelse med, at de Paagældendes tjenstlige Forhold har bedret sig, har bevirket, at de blev konstituerede, da det kun var et Lønspørgsmaal, idet begge de Paagældende i lange Tider har forrettet Førertjeneste, men Spørgsmaalet skal i hvert af disse Tilfælde forelægges Ministeriet, og bevilger man Forfremmelsen, vil det medføre, at alle Lokomotivførere, der ikke oppebærer samme Lønning som den, hine to vilde opnaa ved Forfremmelse, vilde rykke op paa en højere Lønsats, saaledes som lovfæstet i § 7, der siger:

»Saafremt nogen Tjenestemand, der efter Lovens Ikrafttræden forfremmes til en højere Lønningsklasse i Kraft af Reglerne i §§ 5 og 6 opnaar flere Alderstillæg end nogen i samme Stilling, der har samme eller længere Tjenestetid i Etatens Lønningsklasse 1—23, og som er forfremmet til sin nuværende Lønningsklasse inden Lovens Ikrafttræden, rykker den sidstnævnte op paa lige Lønning med den førstnævnte. Enhver Forfremmelse, der medfører en saadan ekstraordinær Oprykning, skal forelægges den vedkommende Minister til Godkendelse. Denne Paragraf kommer dog kun til Anvendelse i de første 4 Aar efter Lovens Ikrafttræden«.

Disse Avancementer vil da medføre saa store Oprykninger, at Administrationen bliver betænkelig for de deraf flydende store Udgifter, men der er jo netop paa Lønningsloven beregnet et Beløb (se Loktid. Nr. 3, Side 21, sidste Stykke i 1. Spalte) til disse Udgifter, og der er derfor en vis Fare ved disse Konstitutioner, idet man kan befrygte, at enkelte af de konstituerede i hvert Fald først vil blive forfremmede om 4 Aar, naar Paragrafen ifølge dens sidste Punktum bortfalder. Dette har næppe været Lovgivernes Mening, men uheldigvis har de lagt Spørgsmaalets Afgørelse i Ministeriets Hænder, og dette lader til at være langsom i Vendingen, antagelig har Ministerskiftet og-

saa haft nogen Aarsag i Langsomheden, og Arbejdet med at bringe § ud i Virkeligheden er selvsagt ikke ganske ringe.

Ad 2. Paa Grundlag af de indkomne Besvarelser i Henhold til de udsendte Spørgeskemaer, vil der blive udarbejdet en Statistik, som overgives Lovgivningsmagten.

Formanden beklagede enkelte Afdelingers Mangel paa Ekspeditthed med Hensyn til Tilbagesendelse af omhandlede Spørgeskemaer.

Ad 3. Maskindirektøren fastholder sin Ordre om den kredsvisse Besættelse af Rangerpladserne og kunde kun i ganske særlig Tilfælde afvige herfra.

Der blev paa Mødet fremhævet det uretfærdige i den kredsvisse Besættelse, da Lokomotivpersonalet uanset Kredse tjener en og samme Institution, og som Følge deraf efter Anciennitet burde have lige Adgang.

Ad 4. Det vedtoges at forsøge Uniformsspørgsmaalet løst ved en Henvendelse til Rigsdagen.

Ad 5. I Anledning af Formandens Henvendelse til J. F. og D. J. F. om Samarbejde paa dette Spørgsmaal var der fra D. J. F. indløbet følgende Svarskrivelse.

»I Besiddelse af æ/ Skrivelse af 4de f. M. angaaende Udbetaling af Efterløn til Tjenestemænds Efterladte skal vi ved nærværende tillade os at meddele, at man ikke ønsker at tage Stilling til dette Spørgsmaal forinden Spørgsmaalet om Fællesudvalgets Rekonstruktion er endelig afgjort.

Vi skal dog allerede nu tillade os at gøre opmærksom paa, at de Goder, som Pensionen og Sygekassen siges at være, ofte er brugt som Argumenter mod, at Lønningerne kom paa samme Højde som tilsvarende Arbejdere i private Erhverv, og der er næppe Tvivl om, at et saadant nyt Gode vil blive brugt paa samme Maade ved Lejlighed.

Tanken om Efterløn anser vi for meget smuk, naar den undfanges og realiseres

af enten uinteresserede eller dog af dem, der bevilge dem, medens den, naar den fremsættes af os som Interesserede, faar Karakteren af Bøn om ekstraordinær Hjælp, som det vil blive betragtet som en ren Naadessag at opfylde — hvis den opfyldes.

Med megen Agtelse

Chr. Nielsen.

Chr. Petersen.

Hr. Lokf. Chr. Christensen, Esbjerg.

Fra J. F. er ikke indløbet noget Svar.
(Sluttes.)

* * *

Til Medlemslisten.

Gedser.

Indmeldt fra ^{1/9}

Lokomotivfyrbøder 629 H. C. K. Poulsen.

* * *

Efter Forlydende vil de tilgodehavende Lønningsbeløb fra 1ste April iaar blive udbetalt omkring Midten af Septbr. Det var jo ogsaa paa Tiden, naar henses til, at f. Eks. Told- og Postvæsenet samt Hæren og Marinens Personale allerede fik dem den 1ste Juli sammen med den nye Lønning.

Rettelse.

Sætternissen har i forrige Nr. været betydelig forud for vor Tid, idet den Side 137 har sat Gennemsnitshastigheden paa de 424 Km. til 185. Vi ere for Tiden jævnt godt tilfreds med en Gennemsnitshastighed af 85 Km. pr. Time.

Red.

Personalia.

^{1/8} 08.

Forflyttede er:

Lokomotivfører Nr. 433 J. A. Markussen, Aalestrup, til Viborg.

Lokomotivfyrbøder Nr. 614 M. Jacobsen, Aalestrup, til Viborg.

^{1/9} 08.

Forfremmede er:

Haandvk. i 3. Kreds Nr. 8008 S. P. Sørensen til Lokomotivfyrbøder Nr. 361 i Esbjerg.

Haandvk. i 5. Kreds Nr. 6200 H. C. K. Poulsen til Lokomotivfyrbøder Nr. 629 i Gedser.

Konstitueret til Lokomotivfører er:

Lokomotivfyrbøder Nr. 284 M. Mortensen, Esbjerg, med Station som hidtil.

Forflyttede er:

Lokomotivfyrbøder Nr. 201 A. J. Tørngren, Gedser, til Nykøbing F.

Lokomotivfyrbøder Nr. 607 N. P. Nielsen, København G., til Korsør.

Lokomotivfyrbøder Nr. 302 A. G. Larsen, Korsør, til København G.

^{1/10} 08.

Lokomotivfører Nr. 441 P. I. Raabæk, Gedser, til Slagelse.

Lokomotivfyrbøder Nr. 557 O. Carlsen, København G., til Slagelse.

Lokomotivfyrbøder Nr. 105 H. Nielsen, København G., til Kalundborg.

Lokomotivfyrbøder Nr. 465 B. T. Petersen, Kalundborg, til København G.

^{30/9} 08.

Afskediget er:

Lokomotivfører Nr. 75 D. L. C. Lassen, Viborg, efter Ansøgning paa Grund af Svagelighed og med Pension.

^{31/10} 08.

Lokomotivfører Nr. 28 T. N. Johansen, Struer, efter Ansøgning paa Grund af Svagelighed og med Pension.

^{8/9} 08.

C. Klein.

Udgaar 2 Gange maanedlig.

I Slutningen af Teksten optages Annoncer til en Pris af 10 Øre pr. Petitlinie eller dens Plads, med Fradrag af 20 pCt for staaende Annoncer.

Redigeret af Lokomotivfører P. Hansen, Gjedser.

R. Ottensens Bogtrykkeri, Fredericia.