

DANSK LOKOMOTIVTIDENDE



ENIGHED KUNDSKAB HJÆLP

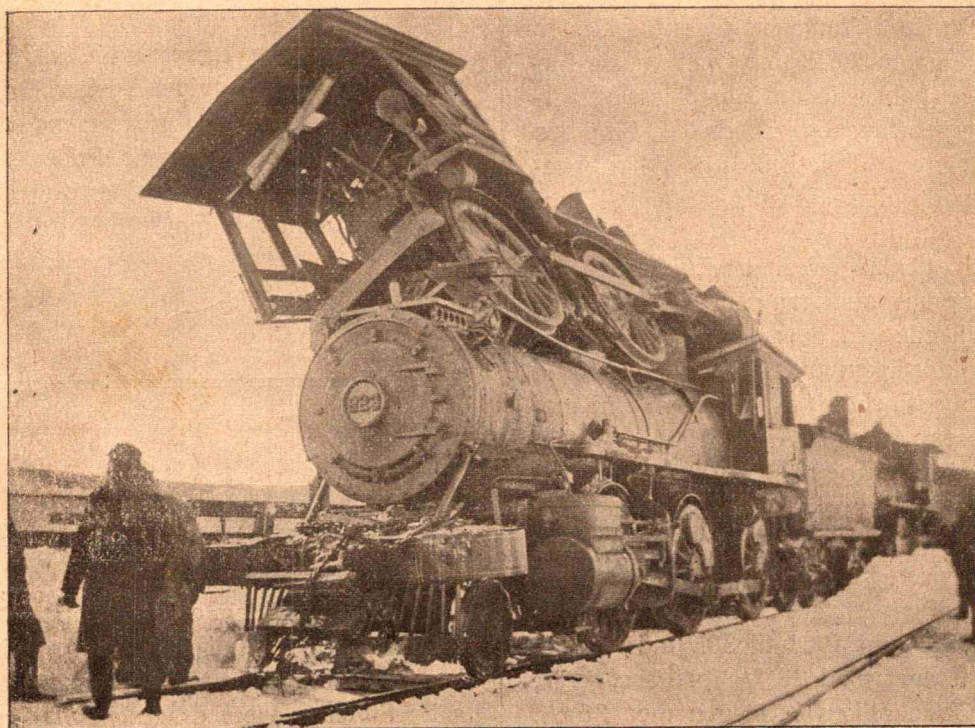
ORGAN FOR DANSK LOKOMOTIVFØRER OG LOKOMOTIVFYRBØDER-FORENING.

Nr. 9.

1. August 1908.

8. Aarg.

Et Billede uden Tekst.



„Best american make“.

Ovenstaaende Billede er af en i Amerika bosiddende Ven af Bladet overladt os — rigtignok uden Tekst. Dog taler Bille-

det et saa tydeligt Sprog og giver Plads for saa forskellige Konstellationer, at nærmere Forklaring paa denne Jernbaneulykke

for saa vidt er overflødig. Den af Amerikanerne saa ofte benyttede Vending, »best american make« (bedste amerikanske Fabrikat) ytrer sig ogsaa, som Læserne vil se, paa Jernbanekatastrofernes Omraade.

Regnet med hjemlige Forhold kunde det se ud, som Amerikanerne havde tilegnet sig afdøde Redaktør af Hønsavlertidende, Bogtrykker og Mekaniker Niels Nielsens »Opfindelse« mod Togsammenstød.

»Opfindelsen« bestod i, at naar to Tog mødtes paa samme Spor, var det ene forsynet med en »Konstruktion« foran paa Lokomotivet, hvorved det ene Tog skulde kunde løbe op over det andet og ned igen paa Sporet for den anden Ende af Toget — og Katastrofen var afværget! Har Amerikanerne benyttet sig heraf, er Opfindelsen »mislykket« som alle Niels Nielsens »Opfindelser«.

Dog kan vi vel lade dette ude af Betragtning, men i Trafikkens Jagen og Hasten og den økonomiske Kamp mellem de forskellige Selskaber tilsidesættes i en overordentlig og beklagelig Grad de Rejsendes Liv og Helbred. I Statistiken over Jernbaneulykker træder disse Forhold særdeles skarpt frem.

Londoner Ugeskriftet »Engineer« gør fornylig opmærksom paa den store Tilvækst af Forulykkede ved de amerikanske Jernbaner. I Statistiken over Jernbaneulykkerne træder disse Forhold skarpt frem; thi medens disses Antal i Aaret 1904 var 270 mod 350 i 1905 og 182 i 1906, er de nu naaet til den foruroligende Højde af 410; altsaa det højeste Antal, som endnu har kunnet opvises. Efter den samtlige Offentliggørelse af »Interstate Commerce Commission« fra 30. Juni 1902 til 30. Juni 1906 er Trafikken tiltaget med 23 % for Passagerer, medens Godstrafiken er stegen med 36 %. Antallet af Sammenstød var i Aaret 1907 95 % større end i 1902, og Tilvæksten af Afsporinger naaede den uhyggelige Højde af 104 %. Endnu værre er det med Antallet af døde og lemlæstede Passagerer. De dræbtes Antal er nemlig steget med 146 %, medens de tilskadekomnes Tilvækst kan op-

vide 153 %. Ikke desto mindre maa man ikke betragte Aaret som særlig rigt paa Uheld. Antallet er næsten vokset regelmæssig siden 1902. Summen af tilskadekomne Jernbanemænd ved Toguheld er tiltaget med 45 % for døde og 77 % for saarede. Antallet af dræbte ved andre Uheld end direkte Togkatastrofer er forøget med 83 % og for lemlæstede med 94 %.

Det fremgaar deraf, at denne sørgelige Opgang ikke er gaet Haand i Haand med Trafikkens Stigning, men derimod er gaet frem i et langt hurtigere Tempo. Det er altsaa ikke nok at tilskrive hele Skylden paa Kontoen af den forøgede Trafik paa Strækningerne eller Personalets Overanstængelse for at kunne forklare Grunden til denne rapide Stigning af Tallene over dræbte og saarede ved samtlige Jernbaneulykker i Amerika.

— — — — —
De af vore Læsere, der kunde ønske en fotografisk Gengivelse efter Originalen (der er $\frac{1}{3}$ større end hosstaaende illustration), kan faa det tilsendt. Prisen vil antagelig blive ca. 1 Kr. 75 Øre, dog skal der i næste Nummer komme en Meddelelse om Prisen.

Red.

I Anledning af —

Efter hvad jeg erfarer skal min Artikel i Loktid. for 15. Juli have vakt et vist Røre blandt Lokomotivpersonalet og de deri fremsatte Sigtelser være draget i Tvivl.

Som Støtte for mine Paastande har jeg formaaet Red. til at gennemstøve Udvalgenes Betænkninger 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. Lundbye af Aarhus er indkommet et Andragende om en aarlig Understøttelse. (Indbragt den 27. Novbr. 1907 af Folketingsmanden for Aarhus Amts 3. Valgkreds, Samuelsen). Andrageren er i Slutningen af 1903 bleven afskediget uden Pension fordi han har været beruset under Udførelse af sin Tjeneste. Andrageren fastholder imidlertid, at den Indrømmelse, han i sin Tid har givet af, at have været beruset ved den paagældende Lejlighed, ikke er overensstemmende med Sandheden, idet han mener kun at have været »paavirket« af Spiritus, og at hans Erklæring skal forstaas saaledes, og han har derfor indgivet Andragende til Ministeriet om at opnaa Pension. Efter at dette Andragende efter Indhentelse af en fornyet Erklæring fra Generaldirektionen var blevet opslaaet i September 1904, har han i Novbr. 1904 paany henvendt sig til Ministeriet om Opnaaelse af Pension eller en Stilling ved Maskinafdelingen, hvortil han efter Erklæringen fra Overordnede anser sig for særlig skikket. Da heller ikke dette Andragende er blevet imødekommet, henvender han sig nu til Folketinget og under Henvisning til, *at andre betydelig mere skyldige**) end han have opnaaet dels Forflyttelse til en anden Tjeneste under Statsbanerne dels Pension i Tilfælde af Afskedigelse, anmoder han om Støtte for sit Ønske om Pension eller en aarlig Understøttelse.

Udvalget gør ikke Indstilling.

Jens Gnistfanger.

Hvem er Kaptajn?

Indenfor den tyske Jernbaneetats Personale har dette Spørgsmaal i denne Tid vakt en vis Opsigt og fremkaldt en Del mer eller mindre hæftige Diskussioner.

Spørgsmaalets Fader, en Trafikassistent, har i en Brochure behandlet dette Emne,

*) Udhævet af mig.

hvori han sammenligner Assistenternes Bestilling lig en Skibskaptajn. Brochuren synes at være kommen til Publikums Kundskab, idet en Abonnent paa et af de større nordtyske Dagblade forespørger Redaktionen om dens Mening i Sagen, hertil svarer denne: Aabent skal vi tilstaa, set efter vor Opfattelse kommer Lokomotivførereens Arbejde i hans ansvarsfulde Virksomhed i langt højere Grad ind under Begrebet »Kaptajn« end en Jernbaneassistents.

Vi skal paa ingen Maade undervurdere de Herrer Assistenters Ansvar, men den, der styrer et Jernbanetog og med al sin personlige og aandelige Kraft bestræber sig for at bringe det til Maalet, er Lokomotivføreren, han er derfor at anse som den virkelige Kaptajn.

* * *

For Lokomotivpersonalet er der vel ingen Tvivl om hvem, der er »Kaptajn« saavel som Mester — ja selv Fyrbøder om det kniber. Da Æren er det fejreste Træ i Skoven, er det tilgiveligt, om forfængelige Mennesker ogsaa vil pynte sig med Løv fra dette Træ, men et er givet, at ved en stedfindende Ulykke, da trækkes Lokomotivføreren frem fra sin tilsyneladende Ubemærkethed til retslig Forhør med Idømmelse af saa og saa mange Tusinde Kroners Skadeserstatning paa Materiellet og i Forbindelse hermed en maaske længere ufrivillig Indespærring. Ved saadanne Lejligheder mærker Lokomotivføreren saagodt som ikke, at han deler »Kaptajns« Ansvar med andre; thi er en Lokomotivfører kørt forbi et »Stop«, uanset om han derved afstedkommer »noget« eller ikke, da bliver der saa stille om andres Ansvar, kun Lokomotivføreren er i saadanne Tilfælde en »fremtrædende« Personlighed. At Lokomotivføreren ogsaa deler Ansvar med Togførerne vil fremgaa af følgende Citat, der taler for sig selv, i sit eget Sprog. Citatet er fra Togførerforeningens Andragende til det af Folketinget nedsatte Lønudvalg og lyder saaledes:

»Togførerne ere jo ogsaa satte noget

bag efter Lokomotivførerne, uagtet de dog have den højeste Myndighed over Toget og *visselig ikke mindre Ansvar end disse*. Hvis det høje Udvalg blev bekendt med alle de Sager, der anlægges mod Togførerne, naar der er noget at klage over med Hensyn til Billetter, til Lys og Varme i Toget, ved Standsninger paa den fri Bane, ved Rangering i Mørke og ondt Vejr, saa vil man sikkert give os Medhold heri.«

Nu ved Læserne altsaa, at Klager over Billetter, Lys og Varme o. s. v. er at side stille med Ansvaret for Togets sikre Fremførelse.

Et alvorligt Uheld.

Søndag den 17de ds. fremførte Lokomotivfører Flink Tog 102 fra Masnedsund. Som det sikkert vil være Læserne bekendt, er det i hvert Tilfælde i Dagspressen paa staaet, at Flink er kørt forbi 3 Stopsignaler ind til Personbanegaarden i København uden at have bemærket det, hvilket resulterede i, at der stødtes mod to ved Drejeskiven holdende Persontogslokomotiver, som ramponeredes, og nogle af Passagererne i Tog 102 fik nogle alvorlige Knubs.

Hvor Skylden ligger, kan der selvfølgelig ikke paa nærværende Tidspunkt siges noget om, men man vil have bemærket, at Dagspressen med sin sædvanlige Sorgløshed og Ukendskab til Forholdene allerede har dømt Lokomotivfører Flink. Som et almindeligt Eksempel paa Pressens Ukendskab til Forholdene skal vi fra et Dagblad anføre:

Lokomotivføreren paastaar bestemt, at der var givet Indkørselssignal, men det frafalder han nok senere (!), thi det er nemlig givet, at der paa de tre Steder, hvor han skal have Signaler, var givet Stopsignal. Dette foregaar jo ad mekanisk Vej, og alle disse Signaler har en

saadan indbyrdes Sammenhæng, at svigter et, saa svigter de alle, og faktisk var det hele i Orden.

Lokomotivpersonalets tjenstlige og retslige Stilling.

III.

For Lokomotivpersonalet gives vel næppe større Ærgrelser end dem, som en Varmløbning forårsager. Selv om der bevislig ikke vil kunne lægges dette Personale noget til Last er Ubehagelighederne alligevel store og endnu større, naar Aarsagen til Uheldet ikke findes. I saadanne Tilfælde maa Personalet ifølge Reglementet finde sig i, at Skylden paalægges dette. Min Hensigt skal ikke være at nævne specielle Tilfælde, disse kendes tilstrækkelig indenfor Personalets Rammer, men ved at optage dette Spørgsmaal kan en retfærdig Løsning af Begrebet »Skyldig eller ikke skyldig« maa ske tilvejebringes.

Vil man straffe en Person for en Forseelse, maa man for alt i Verden kunne fremlægge Beviser for Skylden; ingen Dommer vil kunne straffe en Anklaget, dersom Forseelsen ikke bevises, eller Vidnernes Udsagn er aldeles fældende for ham. Set fra et juridisk Standpunkt bliver Forholdet det samme med Hensyn til Bedømmelser af formentlige Forseelser indenfor Jernbaneetaten, med det foreliggende Emne for Øje, Lokomotivpersonalet.

Hvornaar kan man bevise at Lokomotivpersonalet i et saadant Tilfælde ikke har gjort sin Pligt? Kun dersom en Foresat eller Overordnet kort forinden reviderer de forberedende Arbejder og opdager stedfundne Fejl, til Eksempel ser at Lagerne ikke forsynes Olie, kun derved kan der være Tale om bevislig Forseelse.

Forudsætter man, at en Lokomotivfører drages til Ansvar paa Grund af et af-

brændt Lager, og den Overordnede forespørger Førers nærmeste Foresatte om Grunden, og Svaret lyder, enten skyldes det Mangel paa Smørelse, eller der maa være kommen fremmede Bestanddele derind, maa man da ikke med Berettigelse sige, at der ikke foreligger tilstrækkelige Beviser. Uheld, som her udvist, vil aldrig kunne undgaas, i Særdeleshed, hvor Banelegemet bestaar af løst Sand eller fineste Grus. Der findes kun en Udvej, nemlig Indførelsen af tættere og bedre Lagerkonstruktioner.

Mangel af Olie angives ofte som Grund, men hvem beviser, at Lageret ikke var smurt. Naar Maskinen til Eks. er løftet, saa er den største Del af Kompositionen løbet ud — Smørepuderne brændte. Vi staar overfor en Gaade. Er Aarsagen Mangel paa Smørelse, et eller andet fremmed Legemes Tilstedeværelse, som har fremkaldt den stærke Hede og det dermed forbundne store Olieforbrug, var det et Brud i Metallet, en uheldig S sammensætning, eller en mindre godt udført Reparation, maaske en Overanspændelse for saa længe som mulig at undgaa Reparation, eller var Olien upaaklagelig? Alle disse Spørgsmaal lader sig selvfølgelig ikke mere besvare. Der kan bevislig være Olie i et Lager, men dog løber det nærmeste, og denne Kalamitet kan kun tilskrives en unaturlig Friktion, men ogsaa her mangler Beviserne. Efter det anførte kan der ikke rejses nogen bestemt Paastand om Skyld, af hvilken Grund Idømmelsen af Straffe i de fleste Tilfælde næppe er retfærdig; naturligvis gives der Undtagelser.

Betragter vi nærmere de Ubehageligheder, som et saadant Uheld forvolder Lokomotivpersonalet, vil man give mig Ret i, at enhver Lokomotivfører og Fyrbøder ikke alene er interesseret i sin Maskines gode Vedligeholdelse, men ogsaa i økonomisk Henseende. Først maa de afgive Tøget, derved lider de et Tab af Emolumenterne, for det andet forlænges Tjenesten, maaske mister de i nogle Dage deres faste Kørsel, og dernæst det forøgede Arbejde med Pasningen af den syge Maskine under Kørslen,

alt i alt betydeligt større Arbejde, mindre Indtægt og store Ærgrelser.

Ønskeligt var det om Autoriteterne tog Spørgsmaalet, Straf efter Paaskønnelse, op til Overvejelse, dog ikke under Principet Besparelsespræmier, der i forrige Tider anvendtes og kun fremkaldte Utilfredshed iblandt Personalet.

Emil Alsborg.

Den overanstrengte Lokomotivfører.

Den frygtelige Jernbaneulykke ved Shrewsbury i England i Natten mellem den 14. og 15. Oktober forrige Aar, der kostede 18 Mennesker Livet, har ved en længere og indgaaende Undersøgelse af Oberst Yorke nu naaet sin Afslutning, hvorved der er et Forhold, som i en overordentlig høj Grad beskæftiger den engelske Presse. Yorke har med Sikkerhed fastslaaet, at Ekspres-tøgets Fører en Mand paa 52 Aar er faldet i Søvn paa Maskinen, hvilket Fyrbøderen først opdagede for sent, eller maaske ogsaa er falden i Blund i det skæbnesvangre Øjeblik. Oberst Yorke lægger ikke Skjul paa, at Aarsagen dertil maa søges i, at Lokomotivpersonalet i flere Nætter efter hinanden havde en ualmindelig lang og anstrengende Tjeneste. Generalsekretæren ved Jernbanerne, Mr. Bell, har allerede tidligere og mere end en Gang henledet Opmærksomheden paa Personalets Overarbejdstid og forlangt Afløsning efter 8 Timers Tjeneste. Efter den Opdagelse, som Oberst Yorke har gjort, har disse Fordringer fundet saa stærk Genlyd, saavel i Befolkningen, som hele Pressen, at Jernbaneselskaberne næppe tør sidde dem overhørig. Daily News svarer til en af Jernbaneselskabets Bemærkninger, at en Rekord i Natarbejde, som den Lokomotivføreren fra Shrewsbury har maattet udføre, kun kan undgaas ved Ansættelse af

kvalificerede Reservekræfter; men da dette vil berede store Udgifter, fremkommer Bladet igen med Spørgsmaalet om Statens Overtagelse af Banerne. Selv om man ikke fuldt og fast maa stole paa at Statsvirksomhed helt vil kunne afværge Ulykker, vil dog Tilfælde som dette, der foraarsages af Lokomotivføreren fra Shrewsbury og kun skyldes Banernes Privatinteresser, kunne forebygges.

En Benstilling.

Hr. Redaktør!

For længere Tid tilbage indeholdt Bladet en videnskabelig Afhandling om Lokomotivpersonalets Stilling, forfattet af en tysk Jernbanelæge. I Artiklen omtaler han blandt andet det usunde i, at Lokomotivfolkene ofte har maattet staa i Timevis uden et Øjebliks siddende Hvile; men, tilføjer han, heldigvis er der nu indført Stolesæder paa alle Maskiner. Ved at læse dette og drage en Sammenligning, kan man se, at der paa dette Omraade herhjemme er et lille, mørkt Punkt, som dog med lidt god Vilje nemt kan ændres. Jeg tænker her paa vore Rangermaskiner. Hvor ofte maa ikke den tjenstgørende Fører staa baade 2 à 4 til 6 Timer uden et Øjeblik at kunne sætte sig, og findes saa endelig et saadant Øjeblik, maa han tage til Takke med de lave Værktøjskasser eller en Spand, hvor Bunden vendes opad. Da dette Sæde er saa lavt, kan han ikke holde den fornødne Udkig; derfor vil en Reform, i Retning af et Sving-sæde paa Rangermaskinerne, sikkert blive modtaget med Taknemmelighed af Personalet.

X.

Rejsestipendier.

Den paa Finansloven for 1908—09 § 66 »Fællesudgifter ved Driften« Underafsnit 10 e bevilgede Sum af 5000 Kroner til Rejseunderstøttelse til Statsbanernes Personale er fordelt saaledes:

Fuldmægtig R. A. Kraft, Generaldirektørens Sekretariat, 200 Kr.*) for at undersøge Ordningen af den arbitrære Retspleje ved franske Jernbaner.

Assistent J. N. Riis, Generaldirektørens Sekretariat, 300 Kr. for ved de schweitziske og sydtyske Baner at gøre sig bekendt med den med Ekspeditionen af Personalsager forbundne Bogføring m. m. samt med Reglerne for Tilstaaelse af Tjenestefrihed.

Assistent G. A. E. Olsen, Tarifikontoret, 200 Kr. for at sætte sig ind i en ved nogle tyske Jernbanestationer forsøgsvis anvendt ny Fremgangsmaade ved Biletudstedelsen.

Assistent H. E. T. N. Nielsen, Revisionen, 200 Kr. for at sætte sig ind i Regnskabsaflæggelsen paa engelske Jernbanestationer.

Ingeniørassistent V. C. O. Vetli, 2det Telegrafdistrikt, Aarhus, 300 Kr. for at gøre sig bekendt med Sikrings- og Signalanlæg i Sydtyskland.

Ingeniørassistent H. C. M. Tvenge, 2den Banekreds, Fredericia, 300 Kr. for i Slesvig og Holsten at gøre sig bekendt med Stationstyper og Arbejdsfremgangsmaader ved Omdannelse af enkeltsporede Bane-strækninger til dobbeltsporede, og i Sverige med Foranstaltninger mod Antændelse ved Gnister fra Togene.

Overbanemester I. L. C. Henningsen, 4de Overbanemesterstrækning, Roskilde, 300 Kr. for at gøre sig bekendt med Vogterhustyper og de nyeste Konstruktioner af Skinnebefæstelser i Tyskland.

Overbanemester I. T. G. K. Kauslund, 12te Overbanemesterstrækning, Odense, 300

*) Som Supplement til et af Ministeriet tilstaaet Beløb paa 400 Kr.

Kr. for i Sverige, Norge og eventuelt Finland at gøre sig bekendt med de paa Banelinien forefaldende Arbejder, særligt paa Steder med Stenballast.

Ingeniørassistent F. A. Mansa, 1ste Maskinkreds, København, 400 Kr. for at studere Lokomotivtjenesten i Sverige og Norge.

Værkmester I. L. J. A. Qvist, Centralværkstedet i Aarhus 300 Kr. for at sætte sig ind i Vognmateriellets Vedligeholdelse i Sverige og Norge.

Værkmester II C. F. Heding, Centralværkstedet i København, 300 Kr. for at sætte sig ind i moderne Fabrikationsmaader i Jernbane-Værksteder i Tyskland og Schweiz.

Stationsforstander S. C. Ibsen, Randers, 400 Kr. for at studere Stationstjenesten, navnlig Ranging og Godsmanipulation, paa større bajerske Jernbanestationer.

Godsekspeditor I. M. C. Buch, København G, 300 Kr. for at studere Ordningen af Jernbaneskolevæsenet i Sverige og Tyskland.

Fuldmægtig C. L. Goelé, 5te Trafikkreds, København, 300 Kr. for at sætte sig ind i Togeekspeditionstjenesten i Tyskland og Østerrig.

Assistent I. V. Jørgensen, Middelfart, 300 Kr. for at studere Tjenesteordning, Sikringsanlæg og Togeekspedition paa mellemstore Knudestationer i Tyskland.

Rangermester C. H. Schou, Kbh. H, 200 Kr. for at gøre sig bekendt med Rangertjenesten paa større Personbanegaarde i Tyskland.

Stationsmester N. Olsen, Ravnstrup, 200 Kr. for at sætte sig ind i Togeekspeditionen paa mindre Krydsningsstationer i Sverige.

Togfører G. A. Nielsen (Nr. 163), Fredericia, 200 Kr. for at gøre sig bekendt med Togpersonalets Tjeneste i Tyskland.

Sammenslutning af det preussiske Lokomotivpersonale

I Preusen har der tidligere bestaaet forskellige Foreninger, blandt andet et Forbund og en Forening af Lokomotivførere og Lokomotivfyrbødere. Forbundet talte 13,000 Medlemmer, medens den sidstnævnte Forening havde 7000.

Efter aarelange Forhandlinger og under uhyre Vanskeligheder, er det nu lykkedes at faa de to Foreninger smeltede sammen, saaledes at der nu kun findes et Forbund af preussiske og hessiske Lokomotivførere med Sæde i Köln tilbage.

Kongressen, hvor Sammenslutningen fandt Sted, blev afholdt i Münden-Hannover den 19., 20. og 21. Maj, hvor Lokomotivpersonalet har deres Rekreationshjem, og var besøgt af 600 Repræsentanter.

Den længste Strækningskørsel

uden Ophold finder for Tiden planmæssig Sted imellem München og Nürnberg, en Strækning paa 198,7 Klm., der tilbagelægges med Hurtigtogene i 2 Timer 47 Min. Samtlige Iltog imellem Berlin—München, over Probstzella, køres ligeledes med samme Hastighed. I Juli og August Maaned skal der daglig løbe 6 af disse Tog. Denne Rekord bliver allerede fra Juni Maaned omstødt af den preussiske Jernbaneforvaltning, idet Strækningen fra Zoologisk Have i Berlin til Hannover med et D Tog befares i Løbet af 3 Timer 13 Min. Afstanden er her 254,1 Klm. eller 55,4 Klm. længere end Strækningen München—Nürnberg.

I Virkeligheden holder Toget nu i Oebisfelde for at indtage Vand, men fra Juni indsættes nye Lokomotiver med saa stort Vandrum, at Standsning for Vandtagning ikke nødvendiggøres. Fra Hannoversk Lokomotivfabrik er der leveret 11 saakaldte Atlantic Maskiner med 4 Cylindre, hvormed Gennemkørsel sikres.

Württembergsk Tjenesteinstruks.

Generaldirektionen for de württembergiske Statsbaner har i Følge »Dansk Privatbaneblad« truffet følgende almindelige Bestemmelser for Tjenestepersonalets Forhold indbyrdes og overfor Publikum:

»Alle Jernbanens Funktionærer skulle ved deres Forhold indbyrdes og overfor Publikum bidrage til at hævde Jernbanens Anseelse. Tjenesten skal foregaa muligst rolig, og enhver unødvendig Larm undgaas. Forespørgsler skulle stilles og besvares kort, klart, saglig og bestemt. Unødvendige Vidtløftigheder skal undgaas. Under Tjenesten skal om muligt kun de af den foraarsagede Samtaler føres. Tjenesteanliggender skal ikke diskuteres under Nærværelsen af uvedkommende. Det er utilbørligt, at Tjenesteanliggender gøres til Genstand for Diskussion i Værtshuse eller paa andre offentlige Steder. Et godt Forhold mellem overordnede og underordnede saa vel som mellem ligestillede eller Personale af forskellige Tjenestegrene letter Arbejdet for alle Parter.

Det er derfor af Interesse for Forvaltningen som for den enkelte Funktionær, naar disse gensidigt bistaar hinanden med Arbejdets Udførelse. Ligestillede skal omgaaes med Fordragelighed og Tjenstvillighed. Mellem overordnede og underordnede skal der herske et tillidsfuldt, men ikke noget fortroligt Forhold. Hver Funktionær skal i sine underordnede se sine naturlige Medarbejdere, under Tjenesten komme dem venligt og velvilligt i Møde og undgaa enhver saarende Optræden. Den underordnede skal ved sin Opførsel vise sig denne Tillid værdig. Med frimodigt og aabent Væsen skal han, uden Underdanighed, vise sig tjenstvillig og beskeden. Foreligger der Grund til at formane eller dadle en underordnet, skal dette ske paa rolig, saglig Maade uden Barskhed og om muligt ikke i Nærheden af uvedkommende eller andre underordnede. Det klæder yngre Funktionærer godt at op-

føre sig hensynsfuldt over for ældre, selv om disse skulde være dem tjenstlig underordnede.

Tjenstlig Anseelse saavel som almindelig Høflighed forlanger, at den underordnede hilser den overordnede. Den, der bærer Uniform, selv om det kun er en Uniformshue, skal hilse militærisk. De overordnede bør ikke glemme at takke ved Genhilsen.

Overfor Funktionærer af andre Jernbaneforvaltninger saavel som overfor Told-, Post-, Sove- og Spisevognsfunktionærer skal der iagttages en tjenstvillig og imødekomende Optræden.

Publikum skal behandles imødekomende, høfligt og venligt; berettigede Ønsker skal efterkommes, saavidt det kan ske uden at skade andre. Til begrundede Klager skal der tages Hensyn. Alle Funktionærer skal, naar de hilses af rejsende, paa høflig Maade besvare Hilsenen, i Særdeleshed gælder dette for de ved Billetsalg og anden Ekspedition beskæftigede Funktionærer.

Forespørgsler af rejsende eller andet Publikum skal beredvilligst besvares. Naar til Eks. en rejsende forlanger Oplysning om et bestemt Tog, maa man ikke først henvise ham til de opslaaede Køreplaner eller lignende Bekendtgørelser, dersom den adspurgte uden videre er i Stand til at give de ønskede Oplysninger. Disse skal være raske og forstaaelige, Udenomssnak skal undgaas. Kan den adspurgte ikke give Oplysningerne, skal han i det mindste meddele, hvor og hvorledes disse kan faas. Ogsaa overfor andre Henvendelser fra Publikums Side skal han vise sig tjenstvillig. Privatsamtaler med Publikum bør ikke føres under Tjenesten.

Ved Meningsforskel med Publikum skal der iagttages en bestemt, men rolig, høflig og anstændig Holdning, selv om ogsaa de paagældende Personer notarisk har Uret. Fremfor alt skulle saarende Bemærkninger undgaas, hvis der ved Eftersyn af de rejsendes Billetter eller lignende skulde vise sig Uregelmæssigheder. Overtrædelse

af Politireglementets Bestemmelser skal bestemt paatales, i Særdeleshed skal Rygeforbudet i Ikke-Rygekupeer strengt haandhæves. De rejsende skal, saavidt gørligt, beskyttes mod utilbørlig Optræden af de andre medrejsende, men ogsaa under disse Forhold skal barsk, uhøflig endsige krænkende Optræden overfor Publikum undgaas.

Ikke tjenestegørende, rejsende Personale bør melde Utilbørligheder, hvortil de er Vidne, snarest muligt — til det tjenestegørende Personale.

Ved Ind- og Udstigning og under Kørselen skal Funktionærer efter Forskrift gaa Publikum tilhaande. Det tjenestegørende Personale skal derved — efter eget Initiativ — yde sin Medvirkning til den hurtige Anbringelse af de rejsende. Man bør ikke uden tvingende Grund og ikke paa utilbørlig Maade skynde paa Ind- og Udstigning, alene rejsende Kvinder og Børn samt svagelige Personer skal herved hjælpes, om det er nødvendigt.

Ved Indtræden i alle Vognklasser skal saavel det tjenestegørende som det eventuelt medrejsende — uniformerede Personale hilse militærisk. Opfordring til at forevise Billetterne skal i alle Vognklasser ledsages af et højt og tydeligt udtalt: »Vær saavel venlig« eller lignende. Jernbanefunktionærerne, ogsaa fra fremmede Forvaltninger, som legitimere sig ved deres Frikort, skal hilses af Funktionærerne.

Generaldirektionen stoler paa, at enhver Funktionær, høj eller lav, bestræber sig for at efterkomme de ovenanførte Regler, og tilsikrer enhver sin Beskyttelse, der med Grund fremfører Klage over utilbørlig Behandling fra en overordnet eller anden Funktionær eller fra Publikums Side.

Fortvivlede Situationer.

De fleste af de rejsende, som i Dyrehavstiden benytter sidste Nattog fra Klampenborg, er bekendt som de letsindigste Mennesker, Statsbanerne beforder. Alle Ordensregler er fuldstændig Luft for dem, og alle Tjenestemændenes Henstillinger til dem om at holde sig indenfor visse Grænser mødes som Regel med Spot og Vittigheder.

Saaledes var det ogsaa sidste Søndag Nat, da de to sidste Klampenborgtog formentlig paa Grund af Uheldet i København var udsat for lange Ophold, henholdsvis udenfor Nørrebros Station og ved Lersøens Blokpost.

En Mængde aabnede selv Vogn dørene og spadserede ud paa Sporet ved Siden af. Det nyttede ikke, at Togpersonalet indtrængende opfordrede dem til atter at indtage deres Pladser i Toget, da deres Ophold udenfor paa Sporet var forbundet med den største Livsfare. Lykkedes det endelig at faa en enkelt til at gaa ind i Toget igen, var der andre, som forlod det. Togpersonalet stod fuldstændig magtesløs overfor dette Anarki, hvor 800 Mennesker paa Trods af Fornuftens Bud tog sig selv til Rette.

Det siger sig selv, at »Høgsbros Trafik« og Sparesystemet var Genstand for alt andet en smigrende Udtalelser, ligesom Statsbanerne tilsidst fik sig et demonstrativt Leve efterfulgt af dundrende Hurraraab.

»Pas paa dernede! Der kommer Tog fra Nørrebro!« lød et skingrende Raab fra forreste Togbetjent.

Det var Tog 637, som med $1\frac{1}{2}$ Times Forsinkelse og i rasende Fart bruste frem igennem Kurven fra Nørrebro. Advarselsraabet gentoges, og et Faresignal fik øjeblikkelig Tog 637's Maskine til at sætte Vacumbremsen i Virksomhed og give Signal til Standsning.

Situationen var uhyggelig, og man ansaa det for et Vidunder, om en Masakre

skulde undgaas. Ved en kraftig Bremsning standsede Tog 637 paa Siden af Klampenborgtoget. — — —

Vidunderet var sket.

Ved et Eftersyn af Sporet fandtes intet, som kunde tyde paa, at der var sket nogen Ulykke. Men det var ingenlunde de rejsendes Skyld, at Masakren var afværget.

Var Tog 637 ikke bleven opdaget i Tide, og var der ikke vist Faresignal, som øjeblikkelig opfattedes af Lokomotivføreren i dette Tog, vilde der heller ikke have været levnet de rejsende tilstrækkelig Tid til at redde sig.

Men den heldigt overstaaede Fare havde ikke gjort større Indtryk paa dem, end de bag efter teede sig paa samme Maade som før.

* * *

Statsbanernes øverste Administration skal ikke være i Uvidenhed om, hvilke fortvivlede Situationer det arbejdende Personale sættes i, thi det er ingenlunde sikkert, at lignende Situationer altid vil blive overstaaet med samme Held.

Efter Jernbanebladet.

Lokomotivets Jubilæum.

Hvad man tænkte om Jernbanerne for 100 Aar siden.

I Aar kan Lokomotivet fejre sit 100 Aars Jubilæum. Aar 1808 ved Midsommertid satte nemlig den engelske Mekaniker Trevethick det første Jernbanelokomotiv i Gang, skriver —n i »Jysk Morgenblad«. Han havde ganske vist allerede i 1804 anvendt sit Lokomotiv paa Merthyr-Tydfilbanen i Syd-Wales, men dette første Forsøg var temmelig mislykket.

Det første Lokomotiv kunde trække en Byrde paa 10 Tons med en Hastighed af 8 Kilometer i Timen, men det arbejdede meget uregelmæssigt. Lokomotivet af 1808 var allerede betydelig bedre. Hvad der frem for alt virkede imponerende var den store Hastighed, man kunde opnaa med den nye Maskine, naturligvis i Sammenligning med Datidens andre Befordringsmidler.

Hvilken Opsigt, Lokomotivet vakte, kan man slutte af Navnene paa nogle af de første Lokomotiver: »Raketten«, »Luftsynet«, »Tagfat« osv.

Det Lokomotiv, som George Stephenson byggede i 1814 til Jerngruben ved Killingworth, tilbagelagde med et Tog paa 13 Tons (en eneste moderne Waggon vejer dobbelt saa meget), 24 Kilometer (3 Mil) i Timen, medens Hastigheden, naar Lokomotivet intet havde at slæbe paa, kunde bringes op til 48 Kilometer.

Denne Hastighed, der nu overtræffes paa de fleste Baner, ansaas den Gang for noget ganske overordentlig. Stephenson har ogsaa den Fortjeneste at have været Jernbanernes energiske Forsvarer mod den Opposition, de vakte. I Overhuset afslog man hans første Andragende om Tilladelse til at bygge en Jernbane. Flere Talere udtalte Frygt for, at Røgen fra Lokomotivet skulde dræbe Fuglene, at Synet af det forbiilende Tog skulde skræmme Dyrene, at Gnister fra Lokomotivet skulde foraarsage Skovbrand, at Konkurrencen fra Maskinerne Side vilde faa Hesten til at uddø osv. Man søgte at bibringe Folk en panisk Skræk for den ny Opfindelse, og ikke sjældent hændte det, at Lokomotivværkstederne maatte beskyttes mod Overfald og Angreb.

Men Stephenson overvandt alle Hindringer. Han forklarede en Dag et af Rigsdagen nedsat Udvalg, at det var muligt med den ny Maskine at opnaa en Hastighed af 50—60 Kilometer i Timen.

»Men, kære Hr. Stephenson«, bemærkede en af Udvalgsmedlemmerne, »tænk, om Toget, som De taler om, ganske

pludselig stødte paa en Ko! Hvilken Ulykke . . . «.

»Ja for Koen«, svarede Stephenson flegmatisk.

D. L. & L. F.

Til Afdelingerne og Rangslokomotivpersonalet.

De af Organisationens Formand udsendte Spørgeskemaer om Lokomotivfyrbødere, der til Stadighed forretter Lokomotivførertjeneste, maa indsendes til Formanden hurtigst muligt.

Adr.: Chr. Christensen,
Jernbanevej 31¹,
Esbjerg.

* * *

Skanderborg Afdeling

afholdt sin aarlige Udflugt til Svejlbæk Onsdag den 1. Juli. I et straalende Sommervejr startede med Tog 985 fra Skanderborg til Laven et Selskab paa 15 Medlemmer med Damer. Fra Laven sejlede til Himmelbjerget, hvor der i Hotel Julsøes Lysthus spistes Frokost af medbragte fælles Madkurve. Ved Frokosten blev der af forskellige Medlemmer talt for Foreningen og en god Forstaaelse og et godt Forhold blandt Medlemmerne indbyrdes.

Efter Frokosten besteg man Himmelbjergets Top.

Efter Nedstigningen samledes Deltagerne om et fælles Kaffeboard, hvorefter man med Damper sejlede til Silkeborg for at hente nogle Efternølere, som først var kommen med et senere Tog.

Efter saaledes at have faaet Rækkerne udfyldt, gik Sejlturen tilbage til Svejlbæk for at indtage Dagens Festmaaltid, blandt hvis Retter Aalen var den dominerende.

NB. Om Sejlturen fra Silkeborg til

Svejlbæk vil jeg skrive et Par Ord (der kunde for den Sags Skyld skrives hele Bind om samme). Naar man sejler ned ad Aalen fra Silkeborg, bliver man straks betagen af den storslaaede Ødselhed, med hvilken Naturen har smykket Aaens Omgivelser, saa at sige med rund Haand kastet alt det smukkeste, Danmark ejer, sammen paa en enkelt Plet her midt paa den jyske Hede; thi at vi befinder os paa Heden, det ser man straks ved at kaste Øjet mod Nord op i Sejs Bakker, der hæver sig som en hel Bjergkæde, kun klædt af den brune Lyng og hist og her en Busk af Gyvel eller en enlig Birk eller Bjergfyrr; men følger man Aaens Løb, møder Øjet snart en lille bøgeklædt Ø, snart en Vig, der skærer sig ind i Bredden og danner en lille Havn for Fiskerens Baad; selv bor han oppe i det lille Hus, som ligger klods op ad Aaens Bred med Brinken ludende ud over Taget. Ja, der kunde skrives derom i Timer, og saa fik man dog kun en Brøkdæl med af alt, hvad skønt der er at se paa saadan en Tur; men jeg kan ikke andet end anbefale den ærede Læser, som ikke har set det, at lægge sin Udflugt om ad den smukke Svejlbæk Bakke, og De vil ikke fortryde det.

Men tilbage til Turen. Efter endt Fællesspisning var Tiden saa langt fremskreden, at Tog 993 var ankommen til Svejlbæk, og Selskabet blev da yderligere forøget med Hr. Lokomotivformand Grosen samt et fremmed Medlem af D. L. og L. F. Selskabet talte da ialt ca. 40 Personer, som var rigtig godt enige om at more sig, og til Tonerne af en stedlig Harmonika svang Selskabet sig i lystig Dans, indtil den elskværdige Vært Jens Johansen (for Resten en ægte jysk Kromand) kaldte til Kaffeboardet, der saa var Afslutning paa Dagens Glæder.

Ved Kaffen talte Hr. Lokomotivformand Grosen for Personalet, som Folk det altid var en Fornøjelse at være sammen med til Fest, og forskellige Medlemmer rettede en tilsvarende Tale til Hr. Grosen. — Der blev af forskellige Medlemmer rettet en Tak til Formanden for Afdelingen, Hr. Lokomotivfører Møller for det store Arbejde, der

var blevet lagt af ham i Anledning af Udflugten, og ikke mindre Hr. Møllers Hustru for hendes Arbejde ved Arrangementet af Madkurvene og Frokostbordet.

Med Tog 996 arriverede Deltagerne til Skanderborg, og alle var enige om, at Dagen havde været særdeles vellykket.

J. N.

* * *

Fortegnelse over Afdelingerne.

Afdeling Nr.

- 1 København H, Underafdeling tidligere
- 3 København Ø
- 2 København G
- 4 Helsingør
- 5 Roskilde, hertil hører Depotet i Køge og Underafdeling i Masnedsund
- 6 Gedser med Depoterne i Nykøbing og Orehoved
- 7 Kallundborg, Depotet i Holbæk
- 8 Slagelse, Depotet i Skelskør og Næstved
- 9 Nyborg med Depoterne i Odense og Assens
- 10 Struer
- 11 Esbjerg med Depotet i Ribe
- 12 Thisted
- 13 Viborg, Underafdeling Langaa, Depotet Glyngøre
- 14 Aarhus
- 15 Frederikshavn
- 16 Aalborg
- 17 Skanderborg
- 18 Fredericia, Underafdeling Vamdrup
- 19 Korsør

* * *

Thisted Afdeling.

Paa Grund af Afdelingsformandens Død og Afdelingskassererens Sygdom afholdtes Generalforsamling den 10. Juli, hvor følgende ny Bestyrelse valgtes:

Formand: Lokfb. V. Hansen

Kasserer: Lokfb. R. Jensen

Repræsentant: Lokfb. C. Bruhn

Revisorer: Lokf. L. Hansen og Lokfb. J. Jensen.

* * *

Til Medlemslisten.

Skanderborg Afdeling.

Fra 1. Marts er Lokf. 355 K. S. Rohde overgaaet til Aarhus Afd.

Fra 1. April er Lokfb. 247 N. P. Nielsen overgaaet til Fredericia Afd.

Fra 1. Maj er Lokfb. 82 C Hansen overgaaet til Esbjerg Afd. (Ribe)

Indmeldte:

Fra 1 April:

Lokfb. 98 Mouritsen (fra Helsingør Afd.)

— 593 Kvist.

— 596 Hinge.

Fra 1. Maj:

Lokf. 355 Raben.

Undertegnede søger Bytning med en Kollega paa et mindre Depot.

Poulsen,

Lokomotivrybøder (340),
Esbjerg.

Bestillinger

paa Brevpapir, Konvolutter, Meddelelser etc. med Foreningens Mærke bedes for Fremtiden sendt direkte til Bogtrykker R. Ottesen, Fredericia, hvor samme omgaaende vil blive ekspederet og tilsendt Afdelingerne.

Udgaar 2 Gange maanedlig.

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

Redigeret af Lokomotivfører P. Hansen, Gjedser.

R. Ottesens Bogtrykkeri, Fredericia.