

DANSK LOKOMOTIVTIDENDE



ENIGHED KUNDSKAB HJÆLP

ORGAN FOR DANSK LOKOMOTIVFØRER OG LOKOMOTIVFYRBØDER-FORENING.

Nr. 13.

1. Juli 1910.

10. Aarg.

25 Aars Jubilæum.



Den 1. Juli d. A. fejrer Lokomotivfører J. C. Madsen, Nyborg, 25 Aars Jubilæum som Lokomotivmand.

Jubilaren er født d. 9. Januar 1861 og blev ansat paa Statsbanernes da-værende Værksted i Frederikshavn i Marts 1879; i Maj 1880 tog han sin

Afsked fra Jernbanen, hvorefter han blandt andet en længere Tid sejlede i Switzers Bjergningsentreprise, indtil han d. 1. Juli 1885 blev ansat som Lokfb. i Frederikshavn og var her med Undtagelse af et Par Aar i Fredericia, indtil han d. 8. August 1897 forfremmedes til Lokomotivfører i Nyborg.

Jubilaren, som var med til det første forberedende Arbejde paa Startningen af D. L. & L. F., arbejder endnu utrættelig for vor Forening.

Idet vi bringer Jubilaren vor hjerteligste Lykønskning og Tak for hans gode Arbejde, haaber vi, han endnu i mange Aar saavel i tjenstlig Henseende som i vort Foreningsliv maa virke som vor gode Kollega.



Undersøgelser over Lokomotivpersonalets Høreorganer og over Signalthørelsen

Af Dr. med. V. Saxtorph Stein, Kjøbenhavn.

(Fortsat).

Disse gaa iøvrigt ud paa, at Tjenerne paa Lokomotiverne maa betragtes som værende ikke for streng for menneskelige Kræfter.

Hertil sluttede sig Bisson¹⁾, der i Løbet af 18 Aar kun har fundet et Tilfælde af Døvhed blandt de Jernbaneembedsmænd, han har undersøgt, og Pietra-Santa.²⁾ For Fuldstændigheds Skyld skal jeg endnu kun nævne Oulmont³⁾ og Behrend.⁴⁾

Martinet stod altsaa endnu alene med sine Anskuelse, men han fik snart en Forbundsfulde i M. M. v. Weber. Denne udtalte sig allerede i 1860⁵⁾ om den raske Oppliden af Organismen hos Jernbanernes Tog- og Maskinpersonale, og et Par Aar efter drog han i sit ovenfor citerede Arbejde⁶⁾ til Felts imod den hidtil anvendte Fremgangsmaade at sammenligne Sygdomstilfældenes og Sygedagenes Antal hos Jernbanefunktionærer med dem, som fandtes for andre Klasser; ti, som han siger, der er stor Forskel paa, om et Kald frembringer flere Sygdomme hos dets Udøvere, eller om det hurtigt oplider hele deres fysiske Organisme uden at frembringe drastiske Sygdomssymptomer. Hvad Forekomsten af Ørelidelser

1) Union médicale 19:ième avril 1858. Cit. PIETRA-SANTA, S. 45.

2) Étude médico-hygiénique sur l'influence qu'exercent les chemins de fer sur la santé publique. Annales d'hygiène publique et de médecine légale. Tøme XII. Juillet 1859.

3) Note sur l'influence exercée par les chemins de fer sur la santé des employes. Paris 1859. Cit. HIRT.

4) Ueber die Krankheiten der Machinisten und Heizer auf Eisenbahnen. Henkes Zeitschr. LXXX, S. 1—8, 1860. Cit. MOOS & HIRT.

5) Die Abnutzung des physischen Organismus beim Fahrpersonal der Eisenbahnen. Wieck's illustrierte deutsche Gewerbezeitung. Hft. 5—6, 1860. Cit. MOOS.

6) S. St., S. 21 ff.

hos Lokomotivpersonalet angaar, saa udtaler Weber sig ikke nærmere herom; han siger kun,¹⁾ at af alle Sanser bliver Hørelsen hurtigst afficeret. I dette Arbejde findes Formularer til Brug ved statistiske Undersøgelser over Jernbaneembedsmænd og med særlige Rubrikker for Sygdomme af Høreorganet.

Dette Skrift gav Anledning til, at en Del preussiske Statsbaner anstillede Undersøgelser²⁾ over disse Forhold, men denne Undersøgelse er sikkert bleven iværksat paa lignende Maade, som den overfor omtalte franske, ti Sygdomsprocenten for Lokomotivførere og Fyrbødere fandtes at være 0,08 paa 100 Mand pr. Aar paa en Bane, paa en anden endog 0,00; disse Tal tør da næppe betragtes som et fuldstændigt paalideligt Udtryk for de faktiske Forhold.

Det samme gælder om E. Soule's³⁾ Angivelse af Ørelidelsernes Hyppighed til 6,40^{0/100}. Han synes her kun at tage Hensyn til de akutte Lidelser. Døvhed, siger han, er sjælden og har kun en Gang, hos en Stationsforstander, været Aarsag til Afskedigelse. Senere,⁴⁾ naar han taler specielt om Lokomotivpersonalet, bestrider han Forekomsten af lidt efter lidt indtrædende Hørelsesnedsættelser hos dette.

Det synes dog, som om Webers Ord har gjort et vist Indtryk, ti ved en Generalforsamling i Frankfurt a. M. 1873 blev der af tyske Jernbanebestyrelser vedtaget en Formular, og paa denne fik saavel Lokomotivpersonalet som Høreorganet særlige Rubrikker.

Inden jeg gaar over til de mere specielle Undersøgere, fortjene endnu Hirt og Lent at nævnes.

1) S. St., S. 35.

2) Ueber die Abnutzung des physischen Organismus beim Fahrpersonal der Eisenbahnen mit besonderem Bezug auf von Webers Aufsatz. Berlin 1866. Cit. MOOS & HIRT.

3) Practische Betrachtungen über die Krankheiten, welche bei den Eisenbahnbeamten vorkommen. Oversat af G. BÖGEL. Leipzig 1866. S. 27.

4) S. St., S. 54.

Hirt ser temmelig lyst paa Lokomotivførernes sanitære Forhold. I sit store Værk¹⁾ over Arbejds sygdommene udtaler han sig derhen, at en Lokomotivfører, der daglig kører 15 Mil (Rangering medregnet), efter 20 Aars Tjenestetid kan være lige saa rask som den Dag, han begyndte, samt at Flertallet af Lokomotivførerne ere kraftige solbrændte Mænd med paafaldende skarpe Sanser, Fordøjelsen i bedste Orden, og en Sundhedstilstand, der intet lader tilbage at ønske. Han angiver endog, at den relative Dødelighedsprocent er højere for Togførere, Pakmestre og navnlig Konduktører, og at disse blive invalide paa kortere Tid end Lokomotivpersonalet. Han indrømmer imidlertid, at hans Materiale er for lille til, at hans Paastande kunne have vidtrækkende Følger.

Lent²⁾ paaviste af Statistikker over en Del Jernbanelinjer i Rhinegnene, at der paa 100 Embedsmænd fandtes af Sygdomstilfælde i 1873—78: Hos Lokomotivførere 90,⁹ til 200,³, hos Fyrbødere 115,⁴ til 187,⁴. Herefter følge Togførere, Pakmestre, Konduktører o. s. v. med aftagende Tal indtil Kontorpersonalet med 30,⁶ til 39,⁰. Ved disse Angivelser bringer han Martinets og Webers Paastande en ikke uvæsentlig Støtte. Af 100 Sygdomstilfælde møder Høreorganet med 0,³⁴ til 0,⁴² Tilfælde, medens Synsorganet har 2,⁴¹—2,⁸⁰, Respirationsorganerne 22,⁹¹—25,⁹⁶ og Digestionsorganerne endog 28,²¹—29,¹⁶.

Øresygdommene staa altsaa med de laveste Tal, men da Arbejdsudygtigheden er lagt til Grund for hele Statistikken, drejer det sig jo her om akute, forbigaaende Forstyrrelser, og man faar ikke noget rigtigt Indtryk af den Rolle, de egentlige, kroniske, professionelle Ørelidelser spille.

Hos de hidtil omtalte Forfattere har

¹⁾ Die Krankheit der Arbeiter. Erste Abteilung: Die inneren Krankheiten der Arbeiter; zweiter Theil: Gasinhalations-Krankheiten. Breslau und Leipzig 1873, S. 120 ff.

²⁾ Die Krankheitsstatistik der Eisenbahnbeamten mit Tabellen der Krankheitsstatistik der Eisenbahnbeamten der Rheinischen, Bergisch-Märkischen, Saarbrücker und Rhein-Nahebahn pro 1873—78. Cit. MOOS.

Høreorganet kun faaet en meget overfladisk Omtale, og det var først Otologen Moos,¹⁾ der ret vakte Interessen for Jernbanefunktionærernes professionelle Ørelidelser. Hans Opmærksomhed blev henvendt paa disse ved den tilfældige Omstændighed, at fire Lokomotivførere søgte Raad hos ham for dobbeltsidige Ørelidelser, opstaaede under Tjenesten, med stærkt nedsat Høreevne og for de trendes Vedkommende forbundne med subjektive Lyde. Ved Undersøgelsen fandtes Trommehinderne enten helt normale eller noget retraherede, glansløse og fortykkede, dog i saa ringe Grad, at Resultatet af Otokopien ikke var særligt ugunstigt. Desto mere udpræget var derimod Udfaldet af Funktionsundersøgelsen; ved denne viste det sig, at Hørevidden for Hviskestemmen var meget betydeligt aftaget, endog indtil Ikkeperception; ligesaa for Høremaaleren, og Perceptionsevnen per Benledning var stærkt reduceret. Foruden disse fire anfører Moos endnu et Par Tilfælde, deriblandt et tidligere²⁾ publiceret, i hvilket det drejede sig om en Lokomotivfører, der under Tjenesten paadrog sig et Hæmatom i venstre Trommehinde. Ved Undersøgelsen viste det sig dog, at Perceptionsevnen saavel pr. Luft som pr. Benledning var stærkt reduceret paa begge Øren; Moos antog derfor, at Læsionen havde ramt et allerede sygt Organ, og at Hørelsen var saa stærkt nedsat (1 Meter for Hviskestemme), at Vedkommendes Brugbarhed som Lokomotivfører var tvivlsom. Skønt Moos' Materiale saaledes ikke var videre stort, undlod han dog ikke at fremstille følgende meget vidtrækkende Konklusioner:

1. Hos Lokomotivførere og Fyrbødere opstaar, under Udøvelsen af deres Tjeneste, snart tidligere, snart senere en Lidelse af Høreorganet med betydelig Nedsættelse af Høreevnen og i Reglen paa begge

¹⁾ Ueber die Krankheit der Lokomotivführer und Heizer, welche sociale Gefahren in sich bergen. Z. f. O., IX, 1880, S. 370 ff.

²⁾ Ueber ein traumatisches wanderndes Hæmatom des Trommelfelles. Z. f. O., VIII, 1879, S. 32 ff.

Sider, muligvis snarere og tidligere hos dem, der gør Tjeneste ved Bjergbaner, end hos dem, der fortrinsvis køre paa fladt Land.

2. Denne erhvervede Tunghørighed er farligere end Farveblindheden, med Hensyn til Signalordningen, ti ved denne drejer det sig om en *medfødt* Anomali, som kan paavises bestemt allerede før Ansættelsen, ved hin derimod om en langsomt snigende, *erhvervet* Sygdom, som Bæreren ofte ikke er sig bevidst, og som han først lægger Mærke til, naar Høreevnen tager endnu mere af eller ophæves helt paa den ene eller paa begge Sider ved et eller andet Uheld, en Forkølelse eller et trauma.

3. I hvilket Procenttal denne Lidelse forekommer, kan kun afgøres ved mangfoldige statistiske Undersøgelser. Kendsgerningen er sikker, og selv om den skulde vise sig at være en forholdsvis sjælden Undtagelse, saa er den dog vigtig, ti Undtagelsen medfører Farer.

4. Høreorganet bør undersøges med den største Omhu før Ansættelsen, og kun af en Læge, der indgaaende har beskæftiget sig med Otologien, eller som i det mindste ved, hvorledes man undersøger Høreorganet og anstiller en nøjagtig Funktionsprøve.

5. Naar nogen har fungeret i længere Tid som Fyrbøder, saa kræver hans endelige Ansættelse som Lokomotivfører en ganske særlig Forsigtighed i nævnte Henseende.

6. Ved den definitive Ansættelse turde det være passende at gøre Vedkommende opmærksom paa, at Høreevnen kan blive angrebet ved Tjenesten, og at han maa melde sig, hvis han mærker det ringeste i saa Henseende.¹⁾

7. Lægerne selv skulde gøres pligtige til snarest muligt at gøre Melding hos

vedkommende Myndighed om ethvert forefaldende Tilfælde af Tunghørighed hos en Fyrbøder eller Lokomotivfører.

8. En med Mellemlum af mindst 2 Aar foretagen Undersøgelse af Høreorganet hos Lokomotivførere og Fyrbødere synes at være indiceret; hos saadanne, der køre paa Bjergbaner, maaske endnu oftere.

Moos' Arbejde vakte stor Opmærksomhed, og rundt omkring blev der anstillet Undersøgelser, dels for at afgøre, hvorvidt de professionelle Ørelidelser virkelig vare tilstede, dels for at fastslaa deres praktiske Betydning. Jeg skal foreløbig holde mig til den førstnævnte Side af Sagen.

I Berlin undersøgte Banelægerne Lehfeldt og Pollnow, i Forening med Otologen Schwabach, 160 Lokomotivfunktionærer og kom til følgende Resultater:¹⁾

Af 59 med indtil 5 Aars Tjenestetid fandtes 8,47 % at være tunghørige; af 68 med 6—15 Aars Tjenestetid vare 20,59 %, af 28 med 16—25 Aars Tjenestetid 35,72 % og af de resterende 5 med over 25 Aars Tjenestetid var de 80 % tunghørige. Som det ses, ere Funktionsforstyrrelserne meget hyppige og tage til med Aarene.

Bürkner²⁾ i Göttingen fandt iblandt de 965 Patienter, som havde besøgt hans Klinik siden Begyndelsen af 1878, 24 Jernbaneembedsmænd, nemlig: 2 Fyrbødere (en med cerumen obturans, en med Othæmatom) og 6 Lokomotivførere foruden 7 Banarbejdere, 3 Sporskiftere og Banevogtere samt 6 Konduktører og Bremsere. Af de 6 Lokomotivførere frembød den ene residua efter tidligere Ørebetændelse, medens de øvrige havde Sygdomsbilleder, der lignede dem, som Moos havde fundet hos sine Patienter.

Nogle Aar senere foretog A. Wiehe³⁾

¹⁾ Som MOOS bemærker, kan han jo anvendes paa mangfoldige andre Måder paa Jærnbane; men selv fuld Pensionering bør ikke komme i Betragtning i Forhold til Størrelsen af de Tab paa Materiel og Menneskeliv, som kan opstå af Overhørelse af Signaler. Man tænke ogsaa paa de ofte enorme Skadeserstatninger.

¹⁾ SCHUMBACH u. POLLNOW: Die Ohrenkrankheiten der Locomotivführer und Heizer. Z. f. O., X, 1881, S. 201 ff.

²⁾ Ueber Ohrenkrankheiten bei Eisenbahnbediensteten. Arch. f. O., Bd. 17, 1881, S. 8 ff.

³⁾ Ueber die Ohrenkrankungen bei Eisenbahnbediensteten. Inaug. Diss. Göttingen 1893.

paany en Bearbejdelse af Materialet paa Bürkners Klinik. Han fik samlet 36 Lokomotivførere og 22 Fyrbødere. Hos de første fandtes 12 Tilfælde af Labyrinthlidelser og 6 af Cerumenansamlinger; blandt de sidste var der kun 3 Tilfælde af Labyrinthlidelser, men derimod 10 af Cerumenansamlinger. Wiehe mente at kunne paavise en Aftagen af Høreevnen med Tjenestetidens Længde og sluttede sig saaledes til Moos' Anskuelser.

En Del tydeligere fremgaar denne Aftagen af Funktionen af følgende Skema, som skyldes Hedinger¹⁾ i Stuttgart, og som angiver i Procenter, hvor mange af de undersøgte, der havde en Hørevidde, som var sunken indtil mellem 50 Cm. og 1 Cm. for en modificeret Politzers Høremaaler, der normalt hørtes i 5 Meters Afstand.

Tjenestetid.	Antal undersøgte.	%.
1—5 Aar	24	5
5—10 »	37	14
10—15 »	44	23
15—20 »	25	24
20—25 »	10	40
25—30 »	7	70
30—32 »	1	100

Hedinger undersøgte i alt 75 Lokomotivførere og 73 Fyrbødere og fandt næsten konstant de Forandringer i det otoskopiske Billede, som tyde paa Tilstedeværelsen af den sklerotiske Form af den kroniske Mellemørekatarr.

Ogsaa Kornel Lichtenberg²⁾ i Budapest havde et stort Materiale til sin Raadighed. Blandt 250 Jernbanefunktionærer, tilhørende Togpersonalet, fandt han 36,8 %, der havde Øresygdomme, og blandt disse 23,2 % med Nedsættelse af Hørelsen; hos de øvrige fandtes foreløbig ingen praktisk paaviselig Tunghørighed, om end de sy-

gelige Symptomers Art stillede en saadan i Udsigt. Hvad de otoskopiske Fund angaar, saa lægger han særlig Vægt paa Forekomsten af 36 Tilfælde af cerumen, hvilke han betragter som et direkte Bevis paa Professionens Skadelighed.

Medens alle de her anførte Forfattere mere eller mindre sluttede sig til Moos, hvad angaar Forekomsten af Ørelidelser hos Lokomotivfunktionærer, saa hyldede Jacoby¹⁾ en modsat Mening. I de 10½ Aar, han havde fungeret som Banelæge i Breslau, vare kun 22 Lokomotivfunktionærer blevne henviste til ham for Ørelidelser. Hos de 6 af disse diagnosticerede han Labyrinthlidelser, og hos de resterende Mellemørelidelser. I 1878 undersøgte han 80 Lokomotivfunktionærer med Hviskestemme paa 12—14 Fods Afstand og fandt kun 2, der ikke kunde forstaa de hviskede Talord. For yderligere at modvise Moos' Teori om »Abnutzung« af Høreorganet anførte Jacoby det gode funktionelle Fund hos 2 Lokomotivførere med 29 og 33 Aars Tjenestetid; den ene hørte sagte hviskede Tal paa 14 Fods Afstand, den anden hørte Hviskestemmen udover Værelsets Længde. Fra Lægerne ved 3 andre Baner fik Jacoby Oplysning om, at ved den ene vare i 10 Aar næppe 2—3 af 250 Lokomotivfunktionærer blevne pensionerede paa Grund af Ørelidelser. Ved en anden Bane blev i samme Tidsrum af 142 kun 1 pensioneret for Tunghørighed; han havde dog samtidigt ensidig Katarakt. Endelig blev ved den tredje Bane kun 1 af 147 Lokomotivførere pensioneret for stærk Tunghørighed, som Følge af kronisk Mellemørekatarr, i en Alder af 53 Aar efter 22 Aars Tjenestetid. Denne Statistik forekommer mig dog ikke at have stor Betydning; fordi der paa en eller anden Bane kun er pensioneret et temmelig lille Antal Funktionærer i en vis Aarrække paa Grund af Tunghørighed, er dog ikke derved givet, at ikke endnu flere kunne have været tunghørige; de have blot været heldige og undgaaet

¹⁾ Die Ohrenkrankheiten des Locomotivpersonals. Separatabdruck aus der »Deutschen med. Wochenschr.« Nr. 5, 1882.

²⁾ Ueber Gehörstörungen des Betriebspersonals der Eisenbahnen mit Bezug auf die Sicherheit des reisenden Publikums. M. f. O., 25de Årg., 1891, S. 293 ff.

¹⁾ JACOBY: Ueber Schwerhörigkeit von Locomotivbeamten. A. f. O., Bd 17, 1881, S. 258 ff.

Kollisioner, saa at de ikke ere blevne røbede.

Ogsaa i *Danmark* har Opmærksomheden været henvendt paa disse Forhold. Jernbanelæge Hansen¹⁾ i Frederikssund betoner den Nedsættelse af Høreevnen, som frembringes ved den aarelange Udsættelse for Maskinens Støj og Dampflojtens Lyd, uden at gaa nærmere ind paa Frekvensen af de derved fremkaldte Lidelser af Høreorganet og deres Forhold til dettes forskellige Af-snit. Hans Arbejder beskæftige sig navnlig med den hygiejniske og sociale Side af Sagen, som jeg senere skal komme til at omtale.

Ligeledes vil jeg her kun endnu nævne Zwaardemaker²⁾ og Guye,³⁾ begge fra Holland, hvilke særligt undersøgte Høreevnen for de akustiske Signaler.

Som det ses, er der skrevet en Del om foreliggende Emne, og naar jeg desuagtet forøger den i Forvejen righoldige Literatur med endnu et Arbejde, skyldes det forskellige Betragtninger. Det forekom mig nemlig, at mange af de anførte Undersø-gelsesrækker lide af stor Uensartethed; Materialet til dem var samlet sammen fra poli-kliniske Journaler, og den funktionelle Un-derøgelse foretagen med de forskelligste Hjælpemidler, saa at Resultaterne ikke godt kunne sammenlignes. Men selv ved de mere ensartet udførte Undersøgelser savnes ofte bestemte Angivelser om de anvendte Stemmegaflers Tonehøjde, om de til Prø-ven med Hviskestemmen anvendte Ord, om den Grænse, som er valgt ved Afgørelsen af, hvorvidt den undersøgte skulde betrag-

tes som tunghørig eller ikke, om de anstil-lede Funktionsprøver, kort sagt om hele Undersøgelsestekniken. Bürkner, hvis Udtal-else om, at Lokomotivførerne daarligt eller slet ikke kunne høre høje Toner, er citeret af flere andre Forfattere, synes ikke at have undersøgt med højere Toner end de, som frembringes af Uret, og Moos' kan ikke a priori kræve den skarpest mulige Høreevne hos Lokomotivpersonalet eller fastslaa no-gen Grænse for Tunghørigheden, da han ikke har gjort praktiske Undersøgelser over Signalernes akustiske Værdi. Endelig fore-kommer det mig at være mærkeligt, at der kun er noteret saa faa Tilfælde af Labyrinth-lidelser, og jeg antager, at dette beror paa, at den funktionelle Undersøgelse ikke har været særlig rettet mod dette Punkt, men at man i Reglen har ladet sig nøje med de groveste Symptomer og derved overset mange lettere Tilfælde.

For nu at kunne yde mit Bidrag med en Undersøgelserække, der saavidt muligt var fri for de anførte Fejl, henvendte jeg mig til Generaldirektoratet for Statsbane-driften med et Andragende om Tilladelse til at undersøge Høreorganerne hos de i Kjøbenhavn stationerede Lokomotivførere og Fyrbødere. Det lykkedes mig at opnaa, at det blev henstillet til Personalet, hvor vidt det ønskede at lade sig undersøge; Undersøgelsen blev altsaa en fuldstændig frivillig Sag, og det var paa Forhaand at vente, at de, som følte sig usikre med Hen-syn til deres Høreorganers Funktionsdyg-tighed, vilde udeblive, saa at Resultaterne bleve mindre udprægede, end hvis Un-derøgelserne havde været obligatorisk. Mod min Forventning meldte der sig dog straks et efter vore Forhold stort Antal, nemlig 75, og det steg i Undersøgelsens Løb til 82, hvil-ke turde tjene som Bevis for den Vigtig-hed, som disse Mænd selv tillægger deres Høreevne, idet de ofrede en Del af deres sparsomme Fritid paa en Undersøgelse, hvis Rækkevidde de ikke kunde overse, og som for fleres Vedkommende kun gav et meget maadeligt Resultat.

Inden jeg gaar over til at omtale Ud-

¹⁾ Om Kontrol med Banefunktionairenes Helbreds-tilstand og Sanser. Särtryk af Nationalökono-misk Tidsskr. 1894, og

Om de hygiejniske Forhold og Sundheds-forholdene hos Lokomotivpersonalet. Bibl. f. Läger, R. 7, Bd. 6, 1895, S. 63 ff.

²⁾ Acutische Eisenbahnsignale und Gehörschärfe. Z. f. O., XXVIII, 1896, S. 33 ff.

³⁾ Sur les déféctuosités de l'ouïe du point de vue du service des chemins de fer et de la navigation. Rapport au Congrès des chemins de fer 1897.

faldet af mine Undersøgelser, vil jeg først sige et Par Ord om selve de undersøgte Mænd. Soule og Hirt søgte at tegne Lokomotivførertypen, og man kan heller ikke nægte, at det særlige Liv, som disse Mænd føre, paatrykker dem et vist Præg. Det er næppe muligt at tænke sig en Stilling, der bebyrder Indehaveren med saa stort et Ansvar og tillige i saa høj en Grad gør ham det vanskeligt at yde dette Fyldets, som netop Lokomotivførerens Post. Time efter Time staar han paa samme lille Plet, stadigt med Hænderne hvilende paa Regulatorsvinget og Styret for altid at være klar til, med faa Øjeblikkes Varsel, at standse Toget. Ufravendt spejder han ud af det lille Vindue foran ham for at se efter de Signaler, de Kendinger, der for ham betyder saa meget, medens de upaaagtede glider den uindviedes Øje forbi; kun nu og da et Blik paa Manometret og Vandstandsglasset og saa igen paa Udkig. Samtidig er Hørelsen anspændt til det yderste for midt i den øredøvende Lärm af Maskindelens Arbejden, Stødene henover Skinnernes Sammenføjninger, Vandets Hvæsen i Injektøren og alle de talrige, klirrende Lyde, der forstærkes mangefold ved Resonansen i Skærmen, i rette Tid at høre den mindste usædvanlige Lyd paa Maskinen og tyde den rigtigt for at kunne træffe sine Forholdsregler derefter, men ogsaa for straks at kunne opfatte mulige udefra kommende Signaler, der kunde nødvendiggøre Togets hurtigst mulige Standsning. Naar saaledes hver Nerve er anspændt om Dagen i sigtbart Vejr, hvor Banelinjen kan overskues i lang Udstrækning, hvad er det saa ikke om Natten, hvor kun de smaa røde og grønne Lyspunkter i det ravnsorte Mørke giver Lokomotivføreren Oplysning om, hvor han er, og om, hvorledes Forholdene er foran ham, eller i tæt Taage og Snestorm, hvor ogsaa disse Ledestjerner svigter, hvor han maa køre paa sit Kendskab til Banen, til hver Stigning, hver Kurve, til hvert Træ eller Hus, han kan skimte under Forbikørselen, og desuagtet maa holde samme Fart som sædvanlig. Hertil kommer det tunge Ansvar for de

Hundreder af Mennesker i Toget, Ansvar for Overholdelsen af Køreplanen, Klimaets Barskhed om Vinteren, den stegende Hede om Sommeren; alt sammensværges sig imod den Mand, som fra først til sidst har sin fulde Kraft, usvækkede Opmærksomhed, Handledygtighed og Snarraadighed behov for med Sekunders Varsel at kunne fatte og udføre Beslutninger, der kunne faa den mest uberegnelige Rækkevidde. Er han nu lykkelig og vel ankommen til Bestemmelsesstedet, saa en kort Hvile eller maaske slet ingen, men straks tilbage igen, og saaledes gaar det Aar ud og Aar ind.

(Fortsættes).

Lokomotivpersonalets Ansvar og sociale Stilling.

III.

Det lader sig nu en Gang ikke benægte, at der i Lokomotivførerens Person under dennes tjenstlige Virksomhed indehaves to Tjenestekategorier, nemlig Maskinisten og Jernbanemanden. Til den første Egenskab hører ogsaa Fyrbøderen. Omend Lokomotivføreren vel ikke behøver at udføre en Fyrbøders Arbejde, saa bærer han desuagtet det fulde Ansvar for Fyrets gode Pasning. Det kan ganske vist undertiden hænde, at han nu og da selv maa tage Fyrskovlen for enten at give en med Lokomotivfyringen tildels ukendt Fyrbøder den fornødne Vejledning eller som Følge af sin fleraarige Erfaring paa Grund af Brændselsmaterialets mindre gode Beskaffenhed bliver nødsaget til at gribe aktivt ind for derved at muliggøre Togets rettidige Fremførelse.

Det er en Kendsgerning, at jo bedre Menneskets faglige Kvalifikationer er, desto mere sætter det sit Præg i Arbejdet. Jo dygtigere en Lokomotivfører er paa det fag-

lige Omraade, altsaa som Maskinist, jo bedre vil han være i Stand til at bedømme Lokomotivets Produktionsevne under alle vekslende Forhold, som gør sig gældende ved Togenes Størrelse, Stigninger og Fald, og vide at udnytte disse. Jo mere han besidder Egenskaberne som en indsigtfuld og resolut Jernbanemand, desto mere maa der tilskrives som hans Andel i Driftssikkerheden. Bortset fra, at der af en Lokomotivfører med Hensyn til Punktighed og Pligtopfyldelse forlanges det højeste, som kan forlanges af et Menneske, er de Fordringer, der stilles til hans legemlige Kompetence og Færdighed, overordentlig store.

Omend Fyrbøderens Arbejde i Almindelighed i fysisk Henseende langt overgaar Føreren, saa har denne til Gengæld Brug for alle sine Aandsevner under Tjenestens Udførelse. Det Omfang af Indsigt, moralsk Ansvar og Aandsnæværelse saavel som de stadige Fordringer til Syns- og Høreorganerne, som Lokomotivtjenesten fordrer, giver Lokomotivførernes Arbejde et særegent Præg, der i væsentlig Grad adskiller sig fra alle andre Tjenestegrene indenfor Jernbanevæsenets Rammer. Yderligere kommer Tjenestens Uregelmæssighed. Hver Dag og til forskellige Tider paabegyndes og afsluttes Tjenesten. Om Sommeren Kedlens glødende Varme i Forbindelse med Solens skarpe Straaler og Vinteren med sin skarpe Kulde virker tillige alt andet end til Gavn for den menneskelige Sundhed, og man kan — uden derfor at nære optimistiske Tanker — let forstaa, at der kan fremkomme Tilfælde, hvor enkelte Organer i det legemlige Maskineri pludselig og paa en uforklarlig Maade bringes ud af Funktion.

Endnu mere uforklarlig bliver Sagen, naar Gerningsmanden til en Katastrofe fra alle Sider betegnes som et faglig dygtigt og i alle andre Henseender paalideligt Menneske. Man staar over for en Gaade, hvis Løsning kun er Gisninger, thi end ikke Videnskaben formaar med Bestemthed at bevise, hvad den virkelige Aarsag er, til Trods for at denne ofte har beskæftiget sig med dette Spørgsmaal.

En bekendt amerikansk Jernbaneingeniør *Charles R. Keyes* har bl. a. med stor Iver kastet sig over dette Emne og har i den Anledning foretaget omfattende Undersøgelser af store Jernbaneuheld. Han skriver: Ved de fleste Jernbaneulykker støder vi stadig væk paa det samme. En Tjenestemand bryder de bestaaende Forskrifter, et Signal bliver ikke respekteret, et Sporskifte bliver ved en Fejltagelse stillet forkert, og Resultatet er i Almindelighed, at en eller anden af det tjenstgørende Personale udpeges som skyldig. Man afskediger og dommer ham, og dermed er Sagen afsluttet. Man overser fuldstændig den egentlige og dybere Aarsag. En Kæde er aldrig stærkere end det svageste Led i denne, et Forhold, som ogsaa gør sig gældende indenfor Jernbanevæsenets Grænser, thi der svigter ogsaa de forskellige Systemer i de svageste Led. Ved en flygtig Betragtning lyder dette maaske utroligt, men Fakta er, at det svage Punkt i Jernbanenettene netop er udført af samme Stof som dem, der opstaar i vore Drømme. I begge forekommer der momentane Perioder, hvor den menneskelige Aand tvinges ned i Ubevidsthed. Den samvittighedsfulde lagttager vil i det daglige Liv ofte have bemærket dette hos sig selv, men med den Forskel, at der her ingen opsigtsvækkende Tildragelser passerer.

Den psykologiske Ufuldkommenhed hos Mennesket er Aarsagen til de fleste Jernbanekatastrofer, og Farerne kan kun reduceres, saafremt disse psykologiske Sammensætninger kendes og tages med i Betragtning. Paa de moderne Baner er Konstruktionerne saa fuldkomne, at kun de færreste Uheld kan tilskrives tekniske Mangler. De smaa Forbedringer, som maaske i Tidens Løb gennemføres, er ifølge Statistiken saa godt som betydningsløse, idet Kilden til de fleste Uheld for de enkelte Individets Vedkommende her opgives som bevist »Forsømmelighed«. I Reglen er »Forsømmelighed« dog som Følge af den daglige Gerning en momentan Slappelse af Hjærnens Virksomhed. Det nytter ikke at fastslaa, at et Menneske ikke har efterkom-

met denne eller hin Bestemmelse, men derimod gælder det om at forske videre og komme til Klarhed over Aarsagen til, at den menneskelige Intelligens saa pludselig kan klikke.

I Jernbanetjenesten maa man dele denne »almindelige Upasselighed« hos Mennesket i to Kategorier. I den første Gruppe af Tilfælde er det en Slappelse af Hukommelsen, i den anden derimod en pludselig Opkomst af en gaadefuld Trang til at handle mod alt bestaaende, og som ikke kan kontrolleres. Disse aandelige Svingninger er i sig selv uheldbredelige. Alle Bestræbelser maa derfor være rettede paa ved Hjælp af tekniske Midler at umuliggøre disses Følger. Keyes anfører et Eksempel, der er ret typisk. Ved Stationen *Jefferson* i Amerika findes et dobbelt Sidespor, hvorfra Godsvogne afsendes. Hver Morgen tager et Lokaltog nogle Vogne med, hvilket foregaar paa den Maade: Lokomotivet for det indkommende Tog bliver afkoblet, kører over de retstillede Sporskifter ind paa Sidesporet, sættes for Godsvognene og skyder disse ind paa Stationen imod et der holdende Persontog for derefter at forsætte sin Fart. Ved Sporskiftet staar en Funktionær, som betjener dette. En Morgen er Vognenes Antal usædvanlig stort. Lokomotivføreren forglemmer i Øjeblikket at beregne Vognantallets forøgede Længde, som faar saa stærk en Fart, at et Sammenstød med det paa Stationen holdende Persontog er uundgaeligt. Sporskifteren ser Faren og springer op paa en af Vognene og bremser. Nødvendigheden af en rask Beslutning bringer hans Hjerne ud af den almindelige Tankegang, og i Skyndingen forglemmer han, at han bag sig lod Sporskiftet staa aabent. Umiddelbart derefter bruser Iltoget frem, hvor det fejlagtige Sporskifte leder dette ind paa Sidesporet, saa det tårner imod en Stoppebom, knuser denne og styrter ned i Dybet, hvor mange Mennesker lider en frygtelig Død. Dette Eksempel kan man efter Ønske mangfoldiggøre, dog er dermed tilstrækkeligt bevist, hvorledes saadanne smaa Forglemmelser opstaar.

Næsten i alle Tilfælde kan Jernbaneanekatastrofer føres tilbage til lignende Aarsager, hvor et eller andet pludselig indtræder hindrende for den daglige Dont. Den sædvanlige Tankegang, som vedkommende ellers er vant til, forskydes og tvinges i en anden Retning. Saa længe Forholdene forløber normalt, er Farerne kun ringe, men saafremt der indtræffer en Begivenhed, som hindrer det sædvanlige Løb, vokser disse i samme Øjeblik. Om Grunden dertil nu er en pludselig forøget Trafik eller et fejlagtigt stillet Signal kan være ligegyldigt; en Reaktion forekommer, og den daglige Tankegang paavirkes øjeblikkelig. Netop med disse psykologiske Tildragelser, som ethvert Menneske er underkastet, maa der regnes, thi en Afskedigelse af den »Skyldige« forebygger ikke Farerne.

Saafermt Tekniken her skal kunne hjælpe, saa kan det kun ske i den Retning, at der opfindes et Middel, som automatisk retleder Menneskets psykologiske Fejltagelser. Skal der opfindes virkelige Forbedringer, saa kan det ikke mere ske gennem en Udvidelse af det nuværende Driftsystem; der maa indføres en hel ny Ordning for Trafiken, som ikke kommer i Konflikt med Dogmerne i det gamle System. Men en saadan Ordning maa være af den Beskaffenhed, at Toget automatisk bringes til Standsning gennem de menneskelige Fejl, der er Bevis for de udførte Handlinger. — Med andre Ord: Driften maatte indstilles, thi det vilde selvfølgelig være aldeles umuligt at lade to Tog løbe efter hinanden paa samme Spor eller at afsende et Tog, som havde holdt foran et Stopsignal, videre over Strækningen.

Vore Uniformsgenstande.

I Bladets Nr. 4 for den 15. Februar har »Ledøje« skrevet en Artikel med ovennævnte Overskrift. Jeg kan i et og alt slutte

mig til Artiklen og ønsker nu at føje min Klage til Hr. Ledøjes. Vi plejer at faa udleveret et Sæt blaas Drejstøj hvert Aar i April Maaned; men i Dag den 18. Juni har vi i det Depot (paa Sjælland), som jeg tilhører, endnu ikke modtaget noget Tøj. Jeg formener, at det var Administrationens Mening, da det blev bestemt, at Lokomotivfyrbøderne skulde have udleveret Tøj, at de da skulde have Gavn af det i Sommerens varmeste Tid, og ikke, at Personalet selv skal nødsages til at købe et Sæt. Samtidig vil jeg gerne henstille til rette vedkommende, om vi ikke kunde blive fri for at faa Tøj af 2 Kulører, da flere Sæt fra sidste Aars Leverance er syet af forskellig Slags, tilmed da Tøjet bruges til Strækningskørsel. Jeg kunde ønske ved samme Lejlighed at anmode om, at vore Kapper, som bliver udlevet (til Oktober?), maatte blive fritaget for at faa indsyet den lange Kile, som findes i Ærmerne (og som i Trafikafdelingen benævnes »Maskinafdelingens Kendemærke«); ifald det skulde være et Kendemærke, maatte dette passende kunne indføres paa en anden Maade.

Endelig et Par Ord om vore Huer, der ved Siden af Trafikafdelingens er nogle græsselige »Børe«. Af æstetiske Hensyn vilde det være heldigt, om de leverede Gensstande til Maskinafdelingen havde mere Karakter af »Uniform« end det Snit, de for Tiden har.

Jeg føjer derfor mit Ønske til Hr. Ledøjes: Lad os snart faa vort Sommertøj! og haaber, at Snittet er manerligt og mere fikst, end det hidtil har været.

C.

„Renset“ Vand.

I de sidste Numre af *Engineering* har der været omtalt en ny Metode til at blødgøre Vand, der er bestemt til Fødevand for Kedler, og som skal have givet ganske mærkelige Resultater.

Senere Opgivelser kalder Apparatet Vandrenser, fordi det skal forhindre nogle af de værste Følger af at bruge haardt Vand til Kedlerne, altsaa forhindre Dannelsen af den haarde Sten paa Rør og Fyrkasse. Saa-vel Apparatets enkelte Indretning som Virkemaade er imidlertid saa ejendommelig, at vi maa gengive Beskrivelsen direkte fra det engelske Blad, og overlade Fremtiden den senere Forklaring.

Engineering skriver saaledes:

Apparatet er ganske enkelt og bestaar kun af en tynd Aluminiumsplade, der er bøjet i en Række dybe Bølger ca. $\frac{1}{5}$ ” brede med en tilsvarende Dybde paa ca. 1”, men Dimensionerne varierer noget i Forhold til den Vandmængde, der skal behandles, og dettes Haardhedsgrad. Denne bølgeformede Strimmel, som er ca. 5” bred og tre à fire Fod lang, anbringes i omtrent lodret Stilling — med en Hældning paa 86° — og Føde vandet føres til denne gennem en Tragt foroven gennem en Mængde smaa Rør, hvoraf hvert fører ind i en af Apparatets Bølger. Den Vandmængde, der flyder ned ad de bølgeformede Fordybninger, er netop tilstrækkelig til omtrent at fylde disse, uden at flyde over deres Top. Fra Apparatets Bund falder Vandet ned i en Samlebeholder, og dette er hele Behandlingsmaaden.

Ikke mange vil tro, at et saa enkelt Apparat kan frembringe et virkeligt Resultat med Hensyn til Rensning af Vand, og dog foreligger der saa mange Beviser, der kan henføres til absolut paalidelige Kilder og fra ansete Teknikere, hvis Ord er hævet over enhver Tvivl, paa, at der i Virkeligheden er foregaaet noget med Vandet under dets Vandring ned gennem Aluminiumsbølgerne, og at Forandringen gør Vandet tjenligt som Føde vand for Dampkedler uden nogen Fare for, at Sten og Skaller skal sætte sig paa Rør og Fyrkasse.

Der er blevet foretaget mange Undersøgelser, og *Engineering* har selv besøgt flere Fabriker, hvor Apparatet har været opstillet, og alle Steder høres det samme Skudsmaal, at Vand, der før det passerede *Lumi-*

natoren — saaledes kaldes Apparatet — var meget haardt og afsatte haard, flintagtig Sten, efter ovenfor beskrevne Behandlingsmaade ikke mere afsatte Skal, men at al Bundfaldet reduceredes til blødt Mudder, som med Lethed kunde fjernes. Og ydermere skal Vandet have den Egenskab efter nogen Tids Forløb at faa tidligere dannet Sten til at gaa af.

Ved et stort Jernbaneetablissement, hvor Luminatoren havde været anbragt og i Brug i seks Maaneder, behandlede daglig ca. 500,000 Liter Vand, som anvendtes saavel til Lokomotiver som til stationære Kedler; Vandet, der tidligere havde været meget haardt og vanskeligt at anvende, var nu ganske blødt, og efterlod kun Mudder og Slam i Kedlerne, som let kunde fjernes.

Spørgsmaalet er nu ganske naturligt: Hvad er det, der foregaar med Vandet under dettes Vandring over Aluminiumsbølgerne? Og herpaa synes der i Øjeblikket ikke at være noget fyldestgørende Svar. At Forandringen i Vandet ikke er af kemisk Natur, er tydeligt nok, da Analyser før og efter Behandlingen viser, at der ikke er nogen Forandring i dettes Sammensætning. Man har opstillet den Teori, at de ultraviolete Straaler i Lyset er Aarsag til det opnaaede Resultat, men det synes dog, som om disse Straaler — enkelte Steder, hvor Apparatet anvendes med tilfredsstillende Resultat — kun forefindes i ringe Mængde, hvad der jo taler noget mod den fremførte Teori.

Firmaet, som har indført Apparatet, meddeler imidlertid, at paa Steder, hvor Fødevandet passerer Luminatoren Dag og Nat uden nogen Standsning, er det nødvendigt at give Apparatet tolv Timers Hvile ved Dagslys hver syvende Dag, saa hvis dette forholder sig rigtigt, ser det altsaa ud, som om Lyset alligevel har noget med Apparatets Virkemaade at gøre.

Uvisheden med Hensyn til Aarsagen for Apparatets Virkemaade er selvfølgelig — skriver Engineering — ganske utilfredsstillende, men uden Tvivl vil der i en nær Fremtid fremkomme en antagelig Forklaring

paa Fænomenet, og Sagen er for Øjeblikket Genstand for indgaaende Undersøgelser og Prøver paa de kejserlige Torpedoværfter i Friedrichsort ved Kiel, saaledes at det rette Lys kan blive kastet over en Virksomhed, som ikke altfor længe maa have Lov til at være en Hemmelighed.

D. L. & L. F.

Til Medlemslisten.

Kjøbenhavn H. Afdeling.

Indmeldte er Lokomotivfyrbøderne:

L. Jensen, E. Svendsen, O. Nielsen, J. Rasmussen, C. Wendt, N. Nielsen, H. Kaster, A. Berg, J. Schmidt, H. Petersen, J. Jensen, G. Nielsen, A. Andersen, M. Andersen.

Afdelingen tæller nu 137 Medlemmer.

Medlemmerne gøres opmærksom paa, at der faas Billetter som tidligere til Tivoli samt Zoologisk Have à 35 Øre hos Afdelingsbestyrelsen.

* * *

Struer Afdeling.

Struer Afd. holdt Møde d. 10/5. Lokf. Thygesen og Andersen ankede over Forbigaaelse ved Forflyttelse. Det vedtoges at henvise Sagen til Hovedbestyrelsen.

Formanden foreslog, at fremtidige Valg skulde afgøres skriftlig ved fremlagte Lister. Vedtoges.

Lokf. Frederiksen foreslog, at alle Forslag til Møder og Generalforsamlinger skulde indleveres 2 Dage før. Vedtoges.

Valgt til Delegerede til Kongressen blev:

Lokf. Gundel — 52 St.

Lokfb. Hansen — 26 St.

Lokfb. Rasmussen — 21 St.

Ekstra Generalforsamling d. 23. Juni.

Formanden aflagde Referat fra Kongressen og fremlagde derefter Forslag om

at ekskludere Lokfb. R. C. Rasmussen af Afdelingen paa Grund af uværdig Opførsel.

Vedtoges efter nogen Diskussion med 11 St. mod 5.

Viggo Gundel,
Afdelingsformand.

* * *

Turen i Helsingør.

Vi har her i Helsingør haft en nogenlunde Tjeneste siden 1. Maj 1909; men fra den 20. Juni d. A. har vi faaet en anden Kørselsfordeling, som langt overstiger, hvad man anser for passende, nemlig 48 Timers Tjeneste om Ugen. Flere Dage i Træk har vi i Turen 15 Timer og derover i Døgnet.

Vi venter med Længsel paa, at Hovedbestyrelsen skal gøre alt for at faa indført ved Lov 48 Timers Tjeneste om Ugen overalt i Danmark, saa at Turen her i Helsingør kan blive ligesaa menneskelig som mange andre Ture i Landet.

Med Tak for Optagelsen.

d. n.

Uheldige Bestemmelser.

Det er en bekendt Sag, at der foruden de almindelige Ordre og Bestemmelser, som tilstilles det samlede Personale, ofte i Aarets Løb udsendes en Del saakaldte lokale Bestemmelser fra Maskinbestyrerne i de forskellige Kredse. At Udstedelsen af saadanne Ordre kan være nødvendigt, skal ikke benægtes; dog kan det undertiden hænde, at disse fra et praktisk Standpunkt betragtet er delvis eller maaske umulige at gennemføre, eller at Lokomotivpersonalet, hvad værre er, ved at handle efter saadanne Bestemmelser muligvis kun opnaar at udsætte sin egen Person for tjenstlig Kritik. Hænde kan det ogsaa, at saadanne Ordre bliver i Modstrid med Hovedordrerne. Bladet har jo i Aarens Løb haft Lejlighed til at beskæftige sig med enkelte af disse.

En Ordre, der vel nærmest bør betegnes som uigennemførlig, er for nylig tilstillet samtlige Rangerdepoter i 5te Maskinkreds, og dens Ordlyd er følgende:

Alle Rangerdepoter i 5te Kreds!

Saafernt der maatte blive anvendt Stationsarbejdere til Rangerledere, maa fremtidig i hvert enkelt Tilfælde disses Navne og Numre opgives paa Rapporten som særlig Bemærkning.

5te Maskinkreds.

Kjøbenhavn, d. ²¹/₅ 10.

Underskrift.

Selv om der muligvis er forekommen en eller anden Tildragelse, som kan ligge til Grund for en Indskærpelse, burde Hr. Maskinbestyreren have valgt en anden Form for paa dette Omraade at opnaa Forbedringer indenfor Trafikafdelingen. Den udstedte Ordre, som langt fra kan kaldes logisk, er mindst af alle egnet til at styrke de af Administrationen med sikkert ærlig Vilje foretagne Bestræbelser for at fremme den tjenstlige Forretningsgang og særlig ved vanskelige Lejligheder, hvor Driften uden Undtagelser stiller stærkt forøgede Krav til Personalet.

De Tider, hvor de forskellige Afdelinger under Tjenestens Udøvelse betragtede hinanden som gensidige Modstandere, hvor hver for sig traf sine Dispositioner til egen Fordel, lader sig ikke mere realisere; thi den stadig fremadskridende Udvikling er det bedste automatiske Bremsmiddel herimod. Kravene, som stilles til Personalet, i Særdeleshed det underordnede Personale, er i vor Tid af en saadan Beskaffenhed, at enhver Kraft overalt er i Funktion; udebliver den enkelte, maa den straks erstattes af andre. Det er de Konsekvenser, hvormed en stor Bedrift altid maa regne. Ofte hænder det nu, at mange Kræfter grundet paa Sygdom eller andre Aarsager maa erstattes, og derved fremkommer de Tilfælde, som Rangerførerne af Maskinbestyreren i 5te affordres til at indrapportere.

Vil man nu spørge: Er Overholdelsen

af denne Ordre mulig for Lokomotivpersonalet? da maa Svaret saavel ud fra et tjenstligt som moralsk Standpunkt være et bestemt Nej! I tjenstlig Henseende kan det dog være Lokomotivpersonalet ligegyldigt, hvem Stationerne har overdraget Rangerledelsen, og kun sjældent vil det være muligt at opgive, hvem der afgiver Signalerne, dersom ikke forudgaaende Henvendelse til Maskinen har fundet Sted. Hvad værre er, at den paabudte Fremgangsmaade kun vil være det rette Middel til at skabe indbyrdes Splid og Ufred og i moralsk Henseende bringe Rangerførerne i en højst uheldig og nedværdigende Situation som en Art Dektiver.

Ogsaa et væsentligt Moment er Spørgsmaalet om, hvorledes Kredens Anskuelse vilde blive, saafremt Resultaterne skulde strømme ind. Vi skal i denne Forbindelse fremdrage et Tilfælde, som har Krav paa Opmærksomhed.

I Aaret 1901 udstedtes i nuværende 5te Maskinkreds efterstaaende lokale Ordre:

Til Lokomotivpersonalet.

En Rangerfører (Fyrbøder), som holdt stille i nogen Tid med et Vogntog, hørte gentagne Gange Fløjtesignalet »Kør tilbage« og formente, at det gjaldt ham, og at Portøren var gaaet imellem Vognene og nu ønskede Kæden lindet. Han bevægede derfor Toget ca. $\frac{1}{2}$ Vognlængde; men derved kom den sidste Vogn udenfor Frispormærket, hvilket foranledigede Paakørsel af et indkommende Tog. Signalerne var givne bag ved et andet Tog til en anden Maskine.

Maskinchefen har i denne Anledning idømt vedkommende Rangerfører en Bøde, fordi han ikke havde forvissat sig om, at Signalet gjaldt ham, før han bevægede Vognene.

Ved at meddele dette indskærpes for Lokomotivpersonalet, at Fløjtesignaler til Bevægelse altsaa ikke bør efterkommes, forinden vedkommende Fører har forvissat sig om, at Signalet gælder ham.

Kjøbenhavn, d. 7. Februar 1901.

Rambusch.

En mørk Vintermorgen ca. 4 Aar efter holder en Rangerfører ved en af Færgeoverfarterne og afventer Signal. Omsider afgives Fløjtesignalet »Kør tilbage«, hvilket gentages 3 Gange for først derefter at suppleres med Lyssignalet. Samtidig foretages der paa de nærliggende Spor Rangering med andre Maskiner. Da Rangerlederens Optræden gav Anledning til Kritik, indbrettede Rangerføreren Sagen. Af udvekslede Skrivelser fremgaar det, at Trafikafdelingen finder, at Rangerføreren udviste Forsigtighed og nøje Overholdelse af foranstaaende lokale Ordre ikke er i Overensstemmelse med Ordre D Nr. 1103 om at fremme Toggangen saa meget som mulig. Endvidere tilføjes der, at de andre Rangerførere ikke har klaget over, at de ikke har kunnet høre Fløjtesignalerne fra Maskinen.

I Indberetningen har vi udtrykkelig bemærket, at Fløjtesignalerne blev hørt 3 Gange, men først da suppleredes med Lys-signal.

Nogen Tid efter tilstiller Maskinkredens Bestyrer Depotet en Skrivelse, hvori dette skal meddele Rangerføreren, at han maa beflitte sig paa at udvise den største Opmærksomhed og Iver i Tjenesten samt skal sørge for at forrette denne paa bedste Maade uden unødvendige Ophævelser.

Af dette fremgaar tilstrækkelig, hvor uheldig Lokomotivpersonalet kan blive stillet, naar det skal tjene mere end en Herre samtidig. Man ser Trafikafdelingen paabe-ræbe sig Ordre D 1103, mens Maskinafdelingen i Sikkerhedens Interesse selvfølgelig gennem den lokale Ordre af $\frac{7}{2}$ 01 indskærper Lokomotivpersonalet at anvende yderste Forsigtighed. For det underordnede Personale bliver Resultatet som Regel — en Reprimande.

Erfaringerne har i Aarenes Løb medført, at Personalet har lært at dømme sundt og klart, og med Interesse vil det ogsaa vedblivende udføre sin Gerning; men det har ogsaa forstaaet at værdsætte alt det brugbare og tillige overlade det uheldige til sin Skæbne. Kun dermed kan saavel Staten som Personalet være tjent. H.

Naar vi har givet Plads for ovenstaaende, er det ikke, fordi vi i Hovedsagen er enig med den ærede Indsender — tværtimod. Det vil ikke være undgaaet Lokomotivpersonalets Opmærksomhed, at Stationerne i større og større Udstrækning anvender Stationsarbejdere til Rangerledere saavel ved Rangertog og enkelte Maskiner som Togenes Rangering ind paa og gennem Stationer. Naar der i tidligere Ordre om Rangertjeneste har været indflettet den Bestemmelse, at Rangeringen skulde ledes af en ansat, da har det vel været af Hensyn til Sikkerheden, idet man ikke har ment at kunne stille samme Krav til Stationsarbejderne; men som Forholdene har udviklet sig, synes det paa sine Steder at være Trafikafdelingen ret ligegyldigt, hvem det anvender til Rangering; et enkelt Sted har man endog set Daglejere anvendte hertil. Dette er en Slappelse af Begreberne om Sikkerhedstjenesten, som Maskinafdelingen bør protestere imod, og heri er den af 5te Maskinkreds udstedte Ordre et udmærket Middel til at dokumentere, i hvor stor Udstrækning Stationsarbejdere anvendes til Rangeringstjeneste. Som en særlig Betrygelse efter Jernbaneuheldet ved Orehoved er der ved alle Færgestationer rejst de trekantede Stopsignaler, hvorfra Togenes Bevægelser ledes til rette Sted. Bestemmelsen skal vistnok tages højtideligt; men som den praktiseres, forekommer den Lokomotivpersonalet nærmest at være en Parodi paa Sikkerhedstjeneste, at hvilken som helst uansvarlig anvendes til at »lede« Togenes Bevægelser paa Stationer, hvor Lokomotivførerne er bedre stedkendt og mere fortrolige med de Dispositioner, der skal træffes for at faa Togene bragt rettidig til Standsning.

Red.



Faren ved Anvendelse af Skydelokomotiver

Efter hvad »Die Eisenbahn« beretter, er der i den sidste Tid paa de prøjsisk-hessiske Statsbaner til Trods for de ret indgaaende Bestemmelser for Benyttelsen af Skydelokomotiver forekommet Tilfælde, hvor disse er kørt ind i Togene. Det er endog forekommet, at et Lokomotiv, som skulde hjælpe et afgaaende Tog indenfor Stationens Grænser, ved at dette pludselig bragtes til Standsning, for ind i den bageste Vogn og ødelagde denne. Fra Jernbandedirektionen er der nu udsendt en Indskærpelse til Lokomotivpersonalet om at anvende den yderste Forsigtighed, hvor saadanne Maskiner anvendes.

Det skal nok hjælpe!

Personalialia.

¹/₇ 10.

Forflyttede er:

Lokomotivfyrbøderne:

- C. A. Christensen, Aarhus H., til Horsens
- A. E. Johansen, Helsingør, til Struer
- R. C. Rasmussen, Struer, til Helsingør
- P. C. C. L. Olsen, Nyborg, til Assens
- N. P. K. Frederiksen, Assens, til Nyborg
- T. J. N. B. Jørgensen, Kbhavn. G. 1, til Kbhavn. H. 5
- N. Sørensen, Kbhavn. H. 5, til Kbhavn. G. 1

³¹/₇ 10.

Afskediget er:

Lokomotivfører N. Nielsen, Kjøbenhavn Ø., efter Ansøgning og med Pension paa Grund af Svagelighed.

MARINE-ROM

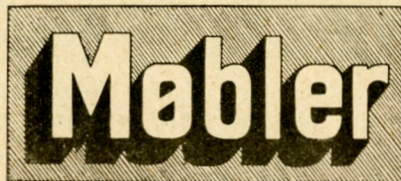
Direkte importeret fra St. Croix. Pris 1 Kr. pr. Fl.

M. Sørensen, Montanagade 28, Aarhus.

Undertegnede ønsker at bytte med en
Kollega i Kjøbenhavn H. eller Ø.
Lokfrb. 376 Hegelund,
Vedde.

Bytning

søges til Kjøbenhavn H, G eller Ø til Ok-
tober. Lokomotivfyrbøder C. Poulsen,
Slagelse.



Specialitet:
Montering af 2
3 og 4 Vær.s
Lejligheder.
Alt forarbejd.
af prima Mate-
rialier. Egne
Værksteder.
10 Aars Garan-
ti. — Rimelige
Betalings-
vilkaar.

Frederiksborggade 41 (ved Dronn. Louises Bro).

Skotøj i hele Ejendommens 4 Etager.

J. Andersens
Skotøj-Magasin,

49, Adelgade 49,
Grundlagt 1887. Telf. Palæ 150.

Nyheder i brunt og sort Fodtøj
for Foraars- og Sommer-Sæsonen i smukt Udvalg. — Køb Fodtøj her,
hvor Lageret er koloss. stort, og De opnaar altid at faa nøjagtig
den Façon, De ønsker. Der vil vanskeligt kunne søges en Façon eller
Kvalitet, som Magasinet ikke fører paa Lager. Mine bekendte Dame-
støvler til 7,50—8—8,50—9—9,50—10—10,50 à 11 Kr. og Herre-
støvler til 9—9,50—10—10,50—11—11,50 à 12 Kr. Parret er ene-
staaende i Kvalitet og i nyeste Façons. Specialitet: Let, elegant, randsyet, moderne Fodtøj billigt.
Provinsordre pr. omgaaende og portofrit tilsendt. DE BILLIGE PRISER fremkommer ved smaa Drifts-
udgifter i Forretningens egen Ejendom, og store, direkte Indkøb og Produktion uden Mellemandlere.

Min 22aarige Virksomhed er en Borgen for Reellitet og kulant Expedition.

Har ingen Filialer, men kun Eneudsalg i Adelgade 49 St., 1. 2. og 3. Etage.

NB. Alle Jernbanefunktionærer indrømmes 5 % Rabat efter de billige Priser, som bedes bemærket.

Mine Herrer!!! Undertegnede tillader sig at anbefale min
Forretning for det finere Herreskræderi.

Bedste engelske Stoffer. Fint Snit. Moderate Priser.

Carl Olsens Skræder-Etablissement, Enghaveplads 8, Tlf. Vester 1081 u.

I.G. Brørups Møbelforretning

Tlf. Vester 797y. 31 Dannebrogsgade 31 Kjøbenhavn Tlf. Vester 797y.
anbefaler sig til d'Hrr. Lokomotivfunktionærer med Møbler i alle Stilarter.

Stor Rabat gives mod Kontant.

Afbetaling indrømmes med 10 à 12 Kr. maanedlig.

Møbler forsendes overalt i Landet.



ende Kvalitets-Cigar, 50 Stk. Kr. 3,00. „Salvador Melange“ 1 Kr. 30 Øre pr. Pd. Prøver udleveres gratis.

fineste Bremer Quali-
tet, tilbydes Forenin-
gens Medlemmer til
ren en gros Pris, Kr.
8,00 pr. 100 Stk. — Yder-
mere „Navio“, enestaa-

ende Kvalitets-Cigar, 50 Stk. Kr. 3,00. „Salvador Melange“ 1 Kr. 30 Øre pr. Pd. Prøver udleveres gratis.
Packness & Co., Helgolandsgade 5 Stuen.
Lige overfor det nye Missionshotel.

Tuborg Pilsner

Danmarks Nationaldrik.

Tandlægerne

Frøken Maria Bøving og Frk. Margrethe Mose

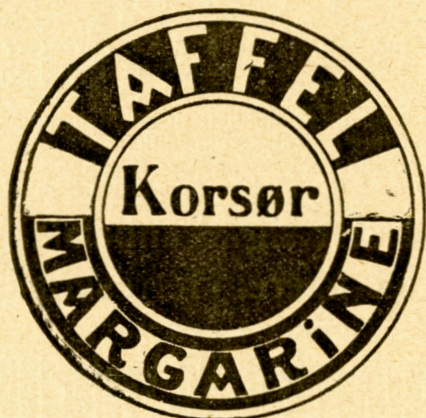
Vesterbrogade 66² Kbhavn. Telefon Vester 159 y
Konsultationstid: Hverdage Kl. 10—4
og Søndage i Reglen Kl. 10—12.

Jernbanesygekassens Tandlæger.

SYMASKINER

Symaskinereparationer
billigst og bedst hos

KARL TH. PEDERSEN
Kannikegade 12, Aarhus.



Carl Nielsen,
Guldsmed & Juveler,
Bruunsgade 25, Aarhus.
Telefon 791. Telefon 791.

Hele Tandsæt
fra **20 Kroner.**

Smertefri Tandudtrækning.

Plombering omhyggeligt og
humant.

5 Aars skriftlig Garanti paa bedste Tænder.
Tandudtrækning, Plombering og kunstige Tænder fra **1 Kr.**

Tandlæge Ruben,

Vesterbrogade 20, Kjøbenhavn.

10—3 og 6—8. Søndag 10—12.

Jernbanefunktionærer 5 pCt. Rabat paa
bedre Ting.

Mine Priser er billigere end Sygekassens.

Adressefortegnelse.

Formanden:

Lokf. Chr. Christensen, Ny Englandsgade,
Esbjerg.

Hovedkassereren:

Lokf. O. Larsen, Svanholmsvej 16 III, Kjø-
benhavn V.

Redaktionen:

Lokf. P. Hansen, Gjedser.

CARLSBERG PILSNER

Istedhus Møbel-Magasin

leverer Møbler overalt i Danmark paa særdeles favorable Vilkaar.

Garanti for Soliditet.

Chr. Nielsen, Telefon Vester 209. Enghaveplads 1 & 2.
Kjøbenhavn.

Udgaar 2 Gange maanedlig.

Annoncer optages i Bladet ved Henvendelse til »Jernbanefagpressens Annoncebureau«, Asger Ryggade 4³ tv.
Kjøbenhavn V. Tlf. Vester 1480 Y.

R. Ottesens Bogtrykkeri, Fredericia.