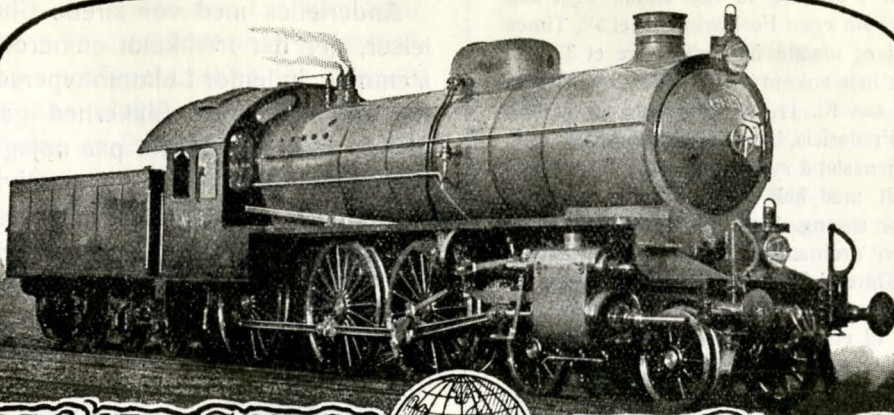


DANSK LOKOMOTIVTIDENDE



MEMLEMSBLAD FOR
„DANSK LOKOMOTIVFØRER- OG LOKOMOTIV-
FYRBØDERFORENING“ SAMT

„DANSKE PRIVATBANERS LOKOMOTIVFØRER-
OG LOKOMOTIVFYRBØDERFORENING“
(„DANSK LOKOMOTIVMANDS FORBUND“)

NR. 13

15. JULI 1913

13. AARGANG

JERNBANEUHELDET VED FREDERICIA OG LOKOMOTIV- TJENESTEN I PRAKSIS.

Som naturligt er, vækker ethvert større Jernbaneuheld, saavel indenfor Jernbanelokredse som udenfor blandt den opskræmte Offentlighed, en berettiget Opsigt, ligesom Dagspressen i længere Tid derefter daglig byder sine Læsere lange Artikler med Interview, Opfordringer, Henstillinger og detaljerede Oplysninger, der desværre som Regel er aldeles vildledende. Saaledes er det ogsaa gaaet efter Uheldet i Fredericia, hvor kun enkelte Blade har haft den rette Forstaaelse af det forefaldne.

Har man til Hensigt at danne sig et sagligt Skøn over en saadan Sag, gør man klogest i at vente, indtil man gennem de forskellige Presseudtalelser og ved Sammenligning har udfundet de forskellige Tilknætningspunkter og Uoverensstemmelser, thi kun ved en saaledes anvendt Fremgangsmaade opnaar man det mest fuldkomne Indtryk.

Anvender man i det foreliggende Tilfælde denne Grundform, da maa man i første

Linie beskæftige sig med de Presseudtalelser, der skyldes Samtaler med vore ledende Autoriteter; dernæst de uomtalte, men i Praxis virkelig eksisterende Forhold, der dog forsaavidt danner Hovedbetingelsen for en rigtig Bedømmelse af Sagen.

Vi lader derfor Hr. Trafikinspektør *von Sehested* umiddelbart efter Uheldet faa Ordet til „Fredericia Dagblad“, der spørger, om Lokomotivføreren har haft ca. 20 Timers Tjeneste i det sidste Døgn. Svaret lyder: — Nej, det er ikke rigtigt, jeg kan dog ikke sige, hvor lang hans Tjeneste har været!!

Dernæst udtaler Hr. Maskindirektør Floor i et Interview til Dagbladet „København“ den 20. Juni følgende:

Straks efter at have erfaret om Uheldet, har vi telegrafisk forlangt en udførlig Rapport om det skete. En saadan Rapport kan dog først ventes i Morgen. Men af de Oplysninger, der allerede er indkommet, er det dog klart, at den direkte Skyld for Uheldet maa lægges paa Lokomotivfører Larsen, der ikke i Tide har bemærket Stoppsignalerne.

Nu fremhæves det imidlertid til Lokomotivførerens Forsvar, at denne i det sidste Døgn har haft saa meget Arbejde, at han naturnødvendigt maatte være overanstrengt. Hans Arbejde i Døgnet, der gik forud

for Uheldet, er følgende: Kl. 4,34 maatte han føre et Flæsketog til Esbjerg, hvortil det ankom 9,11. Derpaa blev han i Esbjerg til 4,35 Eftm., og i den Tid har han, efter sin egen Forklaring, faaet 3 $\frac{1}{2}$ Times Søvn. Fra Esbjerg maatte han atter føre et Tog til Fredericia, hvor han ankom 8,19. Efter 1 $\frac{1}{2}$ Times Hvil kørte han saa Kl. 11,1 til Vamdrup for at føre Eksprestoget til Fredericia, hvor det ankommer Kl. 2,30.

Den lange Tjenestetid synes mig, selv forudsat at Manden er mødt med helt friske Kræfter om Morgen, noget for stræng. I alle Tilfælde er den meget længere end den ordinære Tjenestetid, der sjældent overgaar 8--9 Timer i Døgnet. Yderligere synes det mig en Fejl at sætte en Mand, der i Forvejen har arbejdet meget, til et saa ansvarsfuldt Hverv som at føre et lltog. Dertil maa Mandskab med friske Kræfter.

Men dette kan dog, efter hvad der foreligger, ikke fritage Manden for Ansvar. Den sidste Tjeneste har været ekstraordinær. Sandsynligvis er det Lokomotivmesteren i Fredericia, der i Parantes bemærket er hans egen Svigerfader, der har paalagt ham denne Tjeneste, som han altsaa har paataget sig. Havde han paa dette Tidspunkt følt sig overanstrengt, havde det ikke blot været hans absolute Ret, men ogsaa hans Pligt at melde dette, hvorefter en anden var bleven sat til at udføre Arbejdet. Noget saadaet forekommer ret hyppigt. Men han har ikke fremført noget som helst i den Retning og har dermed paataget sig Ansvar. Det gør os ondt, at det er gaaet som det er gaaet, ogsaa for Mandens Skyld, idet han hidtil baade har været en dygtig og paalidelig Mand.

Men som sagt, Undersøgelserne er i fuld Gang, og viser det sig under disse, at der virkelig har fundet en alvorlig Overanstrengelse Sted, vil en Del af Ansvar. Men han har ikke fremført noget som helst i den Retning og har dermed paataget sig Ansvar. Det gør os ondt, at det er gaaet som det er gaaet, ogsaa for Mandens Skyld, idet han hidtil baade har været en dygtig og paalidelig Mand.

For Lokomotivpersonalet, der naturligvis er kendt med Kredsenes forskellige Samsætninger og Tjeneste indenfor Statsbanerne, er Hr. Trafikinspektørens Udtalelser ikke af nogen særlig Betydning, idet disse kun er byggede paa personlige Antagelser; ikke paa de fra den indre Tjeneste indenfor Lokomotivafdelingen indhøstede praktiske Erfaringer. Vi skal ikke undervurdere den gode Hensigt, som formentlig har haft til Maal at berolige det opskræmte Publikum i det skæbnsvangre Tidsrum, men maa beklage, at det sker paa Loko-

motivfolkens Bekostning i offentlig Om-dømme.

Anderledes med vor ærede Chefs Udtalelser, der har fremkaldt en berettiget Mistenning indenfor Lokomotivpersonalet, thi her kan man med Sikkerhed gaa ud fra, at det ikke har skortet paa nøjagtig Kendskab til den praktiske Lokomotivtjeneste.

Men det er gaaet her som saa ofte før. Hr. Direktøren tager Turlisten, det Papir, der som Regel indenfor Maskinafdelingen volder Personalet de fleste Fortrædeligheder, og holder det frem for Offentligheden, som selvfølgelig staar uforstaaende overfor Personalets uophørlige Klager, og, hvad vi indrømmer, i de fleste Tilfælde af den uindviede absolut kun kan opfattes som urettigede. Og vi kan ikke heller med Billighed forlange af Befolkningen, at den skal vide, at Tiden til Lokomotivernes Forberedelse førend Turen og den forud for denne gaaende Rangeringstid andrager Timer; ej heller, at de afsluttende Arbejder efter endt Kørsel ogsaa fordrer en rum Tid, der ofte strækker over 1 $\frac{1}{2}$ à 2 Timer. Lige saa lidt kan man vente Forstaaelsen af Togforsinkelsernes Betydning for Lokomotivpersonalets Sundhed; thi hvorledes kan Lægfolk vide, at selv om en Lokomotivfører og hans Fyrbøder kommer 1—2 eller muligvis flere Timer forsent hjem, at han desuagtet skal køre det Tog, hvortil han i Turen staar opført. I det hele taget kan vi med en lille Omskrivning fuldt ud slutte os til Hr. Trafikdirektør *Helper's* Udtalelser overfor „Nationaltidende“, at Tjenestetiden kun bliver opgivet formelt rigtigt, d. v. s. fra Administrationens Side, hvad der tilstrækkelig fremgaar af de gennem Dagspressen af Turfordelingen i Fredericia fremdragne Tjenestetider fra Hr. Direktøren og Personalet.

En Udtalelse, der har vakt den største Forbavselse indenfor Lokomotivpersonalet, er, at Hr. Maskindirektøren finder Lokf. Larsens Tjenestetid længere end den planmæssige Tjenestetid i Almindelighed er og tillige oplyser, at denne sjældent overgaar 8 à 9 Timer i Døgnet for Personalet. Vi

*) Udh. af Red.

tillader os nemlig at drage denne Udtalelse i Tvivl, idet vi samtidig fremdrager en af de fra 1. Maj d. A. gældende Turfordelinger, og hvorover vi med Bestemthed fastholder, at Lokomotivpersonalet for længere Tid siden har klaget — men forgæves. Turen udføres af Reservepersonalet i Aalborg, der efter den af 3. Maskinkreds foretagne Udarbejdelse kører:

1. Dag.

Tog 932, Afg. Aalborg 5,25 Fm. Ank. Randers 6,53 Fm.
— 927, — Randers 10,26 — — Aalborg 12,42 Em.
— 968, — Aalborg 7,14 Em. — Randers 9,32 —
— 955, — Randers 10,35 — — Aalborg 11,56 —

2. Dag (Fridag).

Udvaskning af en „K“ Maskine hver 5. Dag.

3. Dag.

Tog 934, Afg. Aalborg 5,50 Fm. Ank. Randers 8,43 Fm.
— 931, — Randers 11,42 Em. — Aalborg 3,38 —

4. Dag.

Tog 950, Afg. Aalborg 8,37 Fm. Ank. Hobro 11,06 Fm.
— 2926, — Hobro 11,30 — — Randers 12,42 —
— 2921, — Randers 2,00 Em. — Aalborg 6,00 Em.

I Virkeligheden ser Tjenesten og Hviletiden saaledes ud:

Dag	Tog	Paa Lokomotivet				Anden Tjeneste		Fritid				Tjeneste		Fritid	
		km		Rangering		Tim.	Min.	Ude		Hjemme		Tim.	Min.	Tim.	Min.
Ab.-Rd.-Ab.	Tim.	Min.	Tim.	Min.	Tim.			Min.	Tim.	Min.	Tim.				
1.	932—927 968—955	7	23	2	24	4	54	1	42	7	37	14	41	9	19
2.	Fridag				16	2				21	44	2	16	21	44
Udvaskning af „K“ Maskine hver 5. Dag à 3 Tim. 30 Minut.															
3.	934—931	6	49	1	37	3	15		57	11	22	11	41	12	19
4.	950—2926 —2921	8	05	1	25	2	43			11	47	12	13	11	47
Ialt i 4 Dage.....		22	17	5	42	12	52	2	39	52	30	40	51	55	09
Gennemsnitlig pr. Dag												10	13	13	47
Lok.-Personalet i 7 Dage												71	31	96	29
Civile Arbejdere i 7 Dage.....												60	00	108	00
Lok.-Pers. pr. Arbejdsdag (6 Arbejdsdage om Ugen).....												11	55		
Civile Arbejdere pr. Arbejdsdag (6 Arbejdsd. om Ugen).....												10	00		

Til „Anden Tjeneste“ er regnet: Udvaskning, 1 Time før Rangering i Ab., 1 Time efter Rang. i Ab., 45 Min. efter Rang. i Rd. og 30 Min. efter Rang. i Rd.

4. Dags Tog køres ikke om Søndagen; derved faar Personalet gennemsnitig 26 Min. mere Frihed pr. Dag.

I 30 Dage (en Maaned) kører Personalet 4686 km., hvoraf de halve er Godstog -- de halve Persontogs km.

Af denne skematiske Fremstilling vil man gennem de specificerede Tider kunne se, i hvor liden Grad den virkelige Arbejdstid er i Overensstemmelse med den af Hr. Maskindirektøren benyttede Udtalelse om en 8 à 9 Timers Arbejdsdag, men da vor ærede Chef nu overfor „København“ har erklæret, at det anses som uforsvarlig at benytte overanstrengte Mennesker til Hurtigtogskørsel — vi anser det iøvrigt i denne Forbindelse ligegyldigt, hvad enten det er Gods- eller Person-Tog — maa man haabe, at der i nær Fremtid vil ske Forbedring.

Saavidt vi husker, har det ofte saavel i Dagspressen som i Rigsdagen været omtalt, hvor vanskeligt det er at trænge ind i Statsbanernes Mysterier, thi kun sjældent løftes Sløret saa højt, at Offentligheden formaar at kaste et undersøgende Blik ind i de indre Hemmeligheder. Interessant er derfor Hr. Maskindirektørens Udtalelse om, at det ikke alene var Lokomotivfører Larsens Ret, men endog hans Pligt at anmelde sin Overanstrengelse. Særlig Bemærkningen om, **at noget saadant forekommer ret hyppigt**, maa være egnet til at vække selv den mest haardkogte Skeptiker til Besindelse. For Lokomotivpersonalet, som tilstrækkelig kender de indre Forhold gennem Praksis, virker den nærmest som blodig Ironi, og den foran citerede Tjenstfordeling fra Aalborg er i saa Tilfælde et tilstrækkeligt talende Bevis derfor.

Ved en nøjere Overvejelse af foranstaaende Bemærkninger fremstaar uvilkaarlig Spørgsmaalet, hvorfor da ikke Lokomotivfører Larsen har gjort Brug af sin Ret og Pligt. Svaret vil med modent Overlæg og de gennem de senere Aar indhøstede Er-

faringer komme til at lyde fra samtlige Lokomotivmænd: „Vor Herre bevares for at falde i Unaade“. De sidste Aar har desværre i saa Henseende været rige paa Erfaringer. Havde Larsen i Modsætning til sine Kolleger daglig nægtet at køre 958 med den Motivering, at Turen var for stræng, **hvor var da Garantien for, at han ikke ved given Lejlighed havde høstet lignende Erfaringer?** Alene gennem Oplysninger om, at da Lokomotivmesteren er Lokomotivfører Larsens Svigerfader — en Paastand, der forøvrigt savner ethvert Gran af Sandhed og kun kan være et uheldigt Udfald af det indenfor Lokomotivafdelingen velkendte Remissesladder, for hvilket vore ærede Autoriteter uden Skade burde være noget mindre lydhøre -- tilkendegiver nemlig Hr. Maskindirektøren selv, at under slige Forhold kan denne eller hin Lokomotivmand opnaa visse personlige og økonomiske Begunstigelser; en Udtalelse, der har vor fulde Tilslutning og bliver taget til Efterretning.

Den største Betydning i Hr. Direktørens Udtalelser har den, hvori der oplyses, at Ansvaret vil ramme dem, der er Skyld i Lokomotivfører Larsens Overanstrengelse; idet Regulativet ikke hjemler Ret til noget saadant. Med Berettigelse maa Lokomotivpersonalet spørge: **Hvorlænge har dette Regulativ eksisteret, og hvorledes lyder det? Af hvilke Grund er der ikke tilflydt Personalet Underretning derom?** Hvad hjælper alle ministerielle eller administrative Bestemmelser, naar de omgaas eller tilsnittes saaledes, at de i Længden stiller overmenneskelige Krav til selv den mest robuste Natur?

Klagerne over overanstrengende Tjeneste i Lokomotivtjenesten er aldeles ikke af nyere Dato; tværtimod den er saa gammel som fra Banernes Aabning, uden at man dog har tillagt dem nogen Betydning, og særlig i de senere Aar trods den voksende Trafik og Ansvar synes det, som man har valgt den modsatte Vej til Forbedring. I denne Forbindelse finder vi det passende at gengive en Artikel, som frembyder et karakteristisk Billede af de virkelige For-

hold for blot 7 Aar tilbage. Denne, der er et Aftryk af „Viborg Stiftstidende“ (der alt-saa ikke har „socialistiske“ Sympatier) er fra 13. November 1906 og har følgende Ordlyd:

„Det er en meget lang og anstrængende Tjenestetid, der bydes Maskinpersonalet paa Strækningen Løgstør - Herning. Personalet har flere Gange, **men uden Held,***) henvendt sig med Andragende til Hr. Maskininspektør Floor for at faa indført en Forbedring ved Ansættelse af et Hold Mandskab mere.

Det Svar, Personalet fik, var, at der ikke kunde være Tale om et nyt Arbejdshold, **derimod var Inspektøren villig til at fordele Tjenesten over paa Fridagen.***)

En saadan Ordning kunde Personalet imidlertid ikke tiltræde af den gode Grund, at de ikke kunde undvære Fridagen til at hvile ud i.

Som Eksempel paa den uheldige Arbejdsfordeling anfører vi en Tur, saaledes som den er ansat for en Lokomotivfyrbøder.

Turen er delt i 7 Arbejdsdage og 1 Fridag.

Første Dags Tjeneste fra 5 Morgen til 12,17 Em. og fra 8,15 Em. til 11,17 Em. = Arbejdstid 10 Timer 19 Minutter. Saa levnes der Fyrbøderen 4 Timer 29 Minutter at hvile i.

Den anden Dags Morgen stilles der Kl. 3,46 og arbejdes til Kl. 12,7 og fra 3,25 til 8,35 Em. = 13 Timer 36 Minuter. Hviletid til næste Morgen Kl. 7,23 = 10 Timer 48 Minuter.

Tredie Dag: Arbejdstid fra 7,23 Fm. til 11,59 Em. = Arbejdstid 16 Timer 36 Min. Hviletid fra 11,59 Em. til Kl. 7 næste Morgen = 7 Timer.

Fjerde Dag stilles Kl. 7 og arbejdes til Kl. 12,17, samt fra 3,31 Em. til 9,6 Em. = Arbejdstid 10 Timer 52 Min; derefter Hviletid til Kl. 3,38 næste Morgen = 6 Timer 32 Min.

Femte Dag stilles der til Arbejde Kl. 3,30 om Morgen og arbejdes til Kl. 8,15 Fm. samt fra 11,50 Fm. til 11,18 Em. = Arbejdstid 16 Timer. Derefter Hviletid til Kl. 7,13 næste Morgen = 8 Timer.

Sjette Arbejdsdag fra 7,13 Fm. til 10,48 Fm. og 11,55 Em. til 3,33 Fm., samt fra 8,5 Em. til 11,13 = Arbejdstid 10 Timer 21 Min. Derefter Hvile til næste Morgen Kl. 5, ialt 5 Timer 47 Min.

Syvende Dag: Arbejdstid fra 5 Fm. til 8,13 Fm., 11,40 Fm. til 3,34 Em. og fra 5,25 til 8,27 Em. = 10 Timer 9 Min.

Den ottende Dag er en velfortjent Hviledag og saa begynder Møllen igen forfra.

I 7 Dage udfører en Lokomotivfyrbøder herefter 85 Timers Arbejde, eller gennemsnitlig 12 Timer pr. Døgn.

Dette er en umenneskelig lang Arbejdstid ved et saa ansvarsfuldt og nerveoprivende Arbejde.

Det værste er dog den korte Nattehvil, der forundes Personalet, i Turens 7 Dage henholdsvis 4 Timer 19 Min., 10 Timer 48 Min., 7 Tim., 6 Tim. 32 Min., 8 Tim., 5 Tim. 47 Min. og endelig en ordenlig Nattesøvn. Da der selvfølgelig medgaar noget af Hviletiden til at tilbagelægge Vejen fra og til Arbejdsstedet, samt til at gøre Toilette og spise, maa Hviletidens korte Varighed yderlig formindskes. Endvidere er det indlysende, at det ikke er enhver af Fyrbøderne givet at kunne sove straks, naar han lægger Hovedet til Pudsen. Intet Under, at Personalet føler sig i høj Grad overanstrengt.

Det er desuden ikke nok med, at de maa gøre ovennævnte Tjenestetid. Der indtræffer adskillige Markedsdage paa Egnen og ved disse Lejligheder, maa Personalet gøre Ekstratjeneste, og Arbejdsdagen løber undertiden op paa indtil 19 Timer. Naar der er Marked i Viborg, gør Fyrbøderne i Reglen 6 Timers Rangertjeneste paa Viborg Station. Hele denne Udbytning af Personalets Ævne, til det yderste, skyldes naturligvis det ulyksalige Sparesystem.

For faa Dage siden bukkede Lokomotivfører Stougaard under for det opslidende Arbejde. Han var en stor og stout Personlighed, punktlig og pligtopfyldende til det sidste. For kort Tid siden maatte han melde sig syg. Paa hans sidste Rapport skrev han: maatte holde op at køre paa Grund af Overanstrengelse og Mangel paa Nattesøvn. Han havde haft flere Anfald af Nervøsitet, medens han stod paa Maskinen. Nu turde han af Hensyn til den offentlige Sikkerhed ikke blive paa sin Post længere.

Ved Lægeundersøgelsen viste det sig, at den gamle pligtro Funktionær havde Ret. Han var opslidt. En halv Snes Dage efter afgik han ved Døden. Det er paa høje Tid, at der indføres en Forbedring for Personalet. Statsbanerne kan ikke forsvare at udbytte sine Arbejdere i den Grad.

Vi kunde unde Hr. Høgsbro en 7 Dages Tur paa en Maskine paa denne Strækning. Selv om Hr. Høgsbro kun blev medtaget

*) Fremhævet af os. Red.

som Passager, uden at røre en Haand til noget Arbejde, er vi sikker paa, at han efter en saadan Tur vilde være overbevist om Arbejdets Besværighed. Ministeren vilde sikkert finde Arbejdstiden alt for lang og Arbejdskraften utilstrækkelig“.

Saavidt nævnte Blads Udtalelser om Forholdene indenfor Lokomotivafdelingen for ca. 7 Aar siden, og hvortil vi ønsker oplyst, at **Dødsattesten lød paa Overanstængelse**, ligesom Statsbanerne ikke heller har imødegaaet Artiklen, men derimod kun faa Dage efter indsattes det Sæt Personale, som forlængst, men uden Held, var søgt til Turens Lettelse. Kommentarer er her unødvendig, dog vil man give sin Mening til Kende, da bør det være til Fordel for et Mindesmærke for vor afdøde Medansatte, hvor der med Flammeskrift bør staa: „Død som Følge af sjælelig og legemlig Overanstængelse i Statsbanens Tjeneste efter Samfundets Ordre“.

Gaar man dybere ind i Spørgsmaalet om hvem Skylden paahviler for Lokomotivpersonalets i mange Tilfælde overanstrengende Tjeneste, da maa Hovedskylden lægges paa **Befolkningens Skuldre**; selvfølgelig kan Jernbaneautoriteterne i denne Forbindelse ikke fritages for Ansvar, gennem Bladenes og en Del af Rigsdagsmedlemmernes stadige Fordring om Besparelser, er Jernbaneledelsen tvungen til at foretage Forandringer i besparende Retning, men selvfølgelig er det her, som i andre Tilfælde, lettest at krybe over der, hvor Gærdet er lavest, nemlig at foretage Reduktioner i Lønnen og forlænge Tjenesten iblandt det underordnede Personale. Et godt Middel til yderlig Besparelse var, da Rigsdagen, istedetfor at give de højeste Embedsklasser et fast Løntillæg, som de andre Ansatte, lod dem blive afhængig af Procenterne fra Statsbanernes Overskud!

Et saadan Forhold maa naturnødvendig medføre, at mange Tjenesteforhold ikke kan finde den Forstaaelse, som de egentlig burde være Genstand for og at selv berettigede Klager afvises saa meget mere, som Lokomotivpersonalet ingen Forskrifter har at rette sig efter, udover dem som

hver enkelt Kredsbestyrer tilkendegiver i Turlisternes Sammenstilling, og hvori der ofte intet Hensyn er taget til Personalets Krav; men hvor man regner Dag- og Nat-tjeneste for Arbejde af samme Beskaffenhed og samme Længde, fastsætter sildig Afslutning den ene Dag og tidlig Paabegyndelse den næste, men desuagtet ikke regner de forskellige Biarbejder før og efter Tjenesten, som hørende til Arbejdstiden.

Vi maa haabe, at Fredericia Affæren vil aabne, saavel Befolkningens som Administrationens Øjne for den Fare, som rummes i Lokomotivpersonalets Overanstængelse, og at Rigsdagen i indeværende Samling vil gennemføre en lovfæstet Tjeneste og Hviletid for Personalet. L. E.

Til en nærmere Belysning af det for Lckf. Larsen beklagelige Uheld, skal vi med alt Forbehold citere, hvad en Del af Dagspressen skriver derom:

(Social-Dem. 25—6).

Toguheldet ved Fredericia og den lange Tjenestetid.

Et Par Statsbanedirektører fremsætter nogle ganske utilbørlige Bemærkninger.

**Lokomotivpersonalet vil nu tage Tjenestetids-
Spørgsmaalet op til fuld Belysning.**

Toguheldet i Fredericia forleden vakte en overordentlig pinlig Opsigt over hele Landet, særlig efter at Oplysningerne om Lokomotivpersonalets umenneskelig lange Tjenestetid fremkom.

Selvfølgelig har der siden fra Højrepressens Side været gjort Forsøg paa at besmykke Statsbanebureaukratiets Forhold til Spørgsmaalet om Overanstængelse af Personalet. Navnlig har ogsaa et Par af Statsbanernes Direktører fundet Anledning til at støtte disse Forsøg med offentlige Udtalelser, hvori disse ledende Herrer søger at fralægge sig selv og Statsbaneledelsen i det Hele ethvert Ansvar, som kunde flyde af de uheldige Forhold ved Tjenestetiden og Personalets Overbebyrdelse.

Saaledes har Direktøren for Maskinafdelingen, Hr. A. Floor, erklæret i „København“, at Statsbaneledelsen maa betragtes som uden Skyld, selv om Tjenestetiden var altfor lang! Og Direktør Helper siger i „Natt.“, at „den angivne Tjenestetid er kun formelt rigtig“. Til Støtte herfor opgiver Direktøren den Tjenestetid, som Lokomotivfører Larsen efter Køreplanen at dømme havde i det Døgn, da Uheldet passerede. Han opgiver den saaledes:

Afgang 4,34 fra Fredericia, Ank. til Esbjerg 9,11

Fm., Afg. fra Esbjerg 4,35 Eftm., Ank. Fredericia 8,19 Eftm., Afg. Fredericia 11.1 til Vamdrup, hvorfra han vendte tilbage 2,30 Fm.

For den Rejsende, der studerer Togplanen, tager Tiderne sig unægtelig saaledes ud, men for enhver, der er kendt med Statsbanernes Tjenesteforhold af den her omhandlede Art, vil det være indlysende, at Tjenestetiden ikke saaledes falder sammen med Køretiderne. Til disse maa der, navnlig for Lokomotivførerpersonalet, lægges 1 à 1½ Time i begge Ender af Turen, eftersom Maskinerne dog endnu ikke er saa fuldkomne, at de af sig selv møder ved Togene fuldt smurte og i alle Henseender færdige og eftersete til Turen. Saavel Føreren som Fyrbøderen maa være paa Pletten en rum Tid før Togafgang for at „gøre klar“, og der er for dem mange Ting at iagttage, før Kørselen kan foregaa. Det samme gælder naar Toget er ved Endestationen; ogsaa her maa Lokomotivpersonalet fungere videre i 1 à 1½ Time, ja ofte længere. før deres Arbejde med Turen er tilendbragt.

Tager man dette Forhold i Betragtning, faar man først den virkelige Tjenestetid, og den var for Hr. Larsen ved hin Lejlighed saaledes:

Tjenestetiltrædelse i Fredericia Kl. 3 Fm., Afslutning Esbjerg 10,30 Fm. (7½ Time), ny Tur tiltrædes i Esbjerg Kl. 3,0 Em., tilendbragt i Fredericia 9,30 Em., ny Tur herfra 10,0 Em. og siden uafbrudt Tjeneste til Kl. 2,30, da Toget naar Fredericia igen, hvorefter Larsen ordinært var færdig med Tjenesten Kl. 3,30 à 4,0 Fm.

Saaledes var hans virkelige Tjenestetid, hvilket vil sige, at den ialt udgjorde 19½ Time!

Man vil herefter forstaa, at Maskindirektør Floor trækker noget for stærke Veksler paa den jævne sunde Menneskefornuft, naar han mener at kunne holde Statsbaneledelsen fri for Skyld, men dog samtidig at maatte erkende Tjenestetidens overdrevne Længde.

Men hvad der navnlig maa falde for Brystet, er den Omstændighed, at Statsbanernes højere Embedsmænd, hvis specielle Kendskab netop maa antages at omfatte ogsaa Lokomotivpersonalets Forhold, kan tillade sig offentlig at fremsætte Paastande, som paa den mest utilbørlige Maade kommer i Strid med de faktiske Forhold.

Naturligvis vil Personalet ikke overlade det til disse Herrer at holde den store Offentlighed hen med deres særlige Opfattelse af Statsbanernes Tjenestetilstande til Skade for Funktionærerne. I sin Tid, efter Uheldet i Aarhus, ad Toget kørte den forkerte Vej, erklærede en af Direktørerne endog i „Berl. Tid.“, at den ordinære Tjenestetid ikke var over 6 à 7 Timer, skønt den faktisk snarere nærmer sig det dobbelte.

Ved Personalets Foranstaltning iværksættes der derfor nu en grundig Undersøgelse af hele dette Tjenesteforhold, og Resultaterne heraf vil senere

blive meddelt Offentligheden, hvis Dom man vistnok derefter rolig kan imødesee.

Lokomotivmand.

Derefter gengiver vi hvad „Sorø Amtstidende“ den 21.-6. skriver. Der vilde for saa vidt ikke være nogen Anledning til at beskæftige sig dermed udover den bristende Evne, man finder hos en stor Del af Dagspressen, bl. a. ogsaa „Aarhus Stift Tidende“ til at skelne mellem Tog- og Lokomotivpersonale. —

Fredericia Ulykken.

Lokomotivføreren kørte efter et Reglement, Togpersonalet selv har indført.

Direktøren for Statsbanernes Maskinafdeling, Hr. Floor, har i Gaar modtaget Rapporten over det uhyggelige Toguheld i Fredericia. Efter et kort Gennemsyn blev den overleveret til Generaldirektoratet, hvor man straks er gaaet i Gang med omhyggelig at undersøge Sagen, der tillige bliver belyst gennem de Forhør, Statsbanernes Auditør Aage Andersen samtidig lader optage over det tjenstgørende Personale.

Direktør Floor oplyser iøvrigt overfor „Hovedstaden“ at Lokomotivføreren kørte efter et Reglement, som Togpersonalet selv har ønsket indført og paa eget Forlangende faaet approberet. Saafremt man havde følt sig overanstrengt, kunde han blot have afgivet en Melding herom, og en anden Mand var blevet sat til at køre Turen til Esbjerg. Foreløbig er han suspenderet fra al Linietjeneste, indtil der, naar alt foreligger oplyst, træffes Bestemmelse om, hvilket Ansvar der skal gøres gældende over for ham.

Hvor stor Skaden er, vides endnu ikke; det gik navnlig ud over Vognene, medens Maskinerne kun led en forholdsvis ringe Molest.

Sluttelig skal vi anføre hvad „Dagens Nyheder“ skriver den 3. ds. —

Lokomotivføreren's Ansvar.

Toguheldet i Fredericia har paany henledet Opmærksomheden paa Tjenesteforholdene ved de danske Statsbaner. Uheld og Fejltagelser indtræffer tilsyneladende saa hyppigt, at man fristes til at søge Aarsagen i visse fundamentale Brist. Vi erindrer fra den senere Tid et Par opsigtsvækkende Tilfælde. To Gange har Tog været afsendt i den forkerte Retning, og hertil kommer nu Uheldet fra Fredericia.

„Social-Demokraten“ har i et Par Artikler søgt at godtgøre, at Uheldene i første Række skyldes Overanstrengelse af Personalet og hævder, at Lokomotivføreren Larsen, der stod paa Maskinen, da Uheldet indtraf, havde gjort Tjeneste i 22 Timer. Tallet er senere blevet reduceret til 19½ Time. Heller ikke dette skal være ganske korrekt. Naar vi siger 16½,

Time kommer vi Sandheden nærmest. „Social-Demokraten“ kunde nu godt straks have skaffet sig Oplysning om det nøjagtige Timetal, thi Virkningen bliver ikke ringere. Seksten en halv Time er en ganske urimelig Tjenestetid for en Mand, paa hvis Agtpaaagivenhed mange Menneskers Liv i visse Øjeblikke beroer. „Social-Demokraten“ svæver i en fuldstændig Vildfarelse, naar den gaar ud fra som givet, at Højrebladene vil forsvare, at Statsbanernes Tjenestemænd overbebyrdes. Ogsaa Højremænd kører paa Jernbaner, og ønsker at Kørselen foregaar under betryggende Former.

Nu er Forholdet imidlertid det, at Lokomotivførerne paa ingen Maade tvinges til en saa længe varende Tjeneste som 16½ Time. De faste Turplaner er forelagt for og godkendt af Personalet. Maskindirektørens Oplysninger gaar ud paa, at der blandt Personalet netop er en Tendens til paa enkelte Dage at gøre Arbejdstiden saa lang som mulig, for at faa kortere Tjenestetid paa de øvrige Dage af Ugen. Denne Tendens viser sig ogsaa i det foreliggende Tilfælde. Den Turplan, som her er Tale om, er nemlig opstillet af Personalet selv. Der er overhovedet ikke Tale om Tvang. Lokomotivføreren kan, uden at det i mindste Maade kommer hans Tjenesteforhold til Skade, blive fritaget for Tjeneste ud over rimelige Grænser, naar han melder sig ved Remisen og erklærer, at han føler sig overanstrengt og ikke tør paatage sig Ansvaret for en enkelt Tur.

Det fremgaar heraf, at det er med vedkommende Tjenestemand's Billigelse og paa hans Ansvar, naar Tjenestetiden strækker sig over længere Tidsrum end forsvarligt overfor den almene Sikkerhed. Sker der et Uheld, er det derfor et tvivlsomt Forsvarsvaaben for Lokomotivføreren at paaberaabe sig den lange Tjenestetid og lægge Ansvaret over paa Administrationen.

Men Offentligheden er derimod fuldt berettiget til at kræve af Statsbanernes Ledelse, at der ikke tildeles Enkeltmand en længere Tjenestetid end forsvarligt, og det er overfor Offentligheden ganske ligegyldigt om Lokomotivføreren frivilligt har paataget sig at gøre Tjeneste langt ud over det normale, eller han er beordret til at gøre Tjeneste. Da Statsbanerne nu tilmed har faaet Bevis i Hænde for, at den lange Tjenestetid i Tilfælde, hvor det er gaaet galt, bliver brugt som Angreb paa Administrationen, synes det at være den naturlige Udvej at afskaffe den og indføre den normale Tjenestetid i videst mulig Udstrækning“.

Som det synes, stammer sidstnævnte fra autoritativ Kilde, og vi skal da skænke den en noget større Opmærksomhed.

Naar der saavel fra administrativ som Personalets Side hævdes, at 16½ Times Tjeneste er urimelig lang, da er det in confesso, og der er heller ikke fra nogen

Side løftet en Stemme derimod; men mellem den lange Tjenestetid, der i flere Tilfælde er i Overensstemmelse med Personalets Ønske og Administrationens „velvillige“ Syn derpaa, idet den godkender Kørselsfordelingen er der en vis Aarsagsforbindelse, nemlig Lokomotivpersonalets økonomiske Vinding, der her falder sammen med de administrative Bestræbelser for at udføre Tjenesten med det mindst mulige Personale.

Som en medvirkende Aarsag til at Lokomotivpersonalet frivilligt og i Særdeleshed ved Reservehold, paatager sig en Tjeneste, der gaar ud over Rimelighedens Grænser, maa Udsigten til en god samlet Fridag og forøgede Kørepenge betragtes som det bærende Moment. Under de stedse stigende Priser paa alt til Livets Behov, staar vor Lønningslov urokkelig og ubønhørlig for Fluktuationerne, og dermed forringes Udsigterne til blot at faa en ringe Andel i de af Livets Goder, der kan erhverves for Penge. Under saadanne Forhold fristes Personalet til at sætte økonomiske Hensyn i første og Sikkerhedshensyn i anden Række.

Herom er Administrationen vel vidende, idet den altid har ment i Køresystemet at have en selvvirkende Regulator for Lokomotivpersonalets Arbejdslyst. Hvor uheldsvangert et saadant System virker, afgiver adskillige Jernbanekatastrofer et uhyggeligt og talende Bevis for.

Naar Administrationen en Gang kan mødes med Personalet i fælles Forstaelse om Kørepenge-systemets demoraliserende og uheldssvangre Indflydelse paa Sikkerhedstjenesten og Ondet da rykkes op med Rod, vil saavel Lokomotivpersonalet, naar det faar et passende Ækvivalent derfor, som Administration og Offentligheden være bedst tjente dermed.

Kørepenge-systemet har gennem de mange Aar haft sin „ansporende“ Indflydelse. Fra de Foresattes Side er der set med et vist Velbehag paa dem, der i almindeligt Om-dømme „frivilligt“ har paataget sig en urimelig lang Tjeneste. De er endog blevet fremhævet som flittige Mennesker; men „Virkelysten“ har blot staet i ligefremt Forhold

til Indtægten; vi kan i denne Forbindelse nævne, at Formanden for Jernbaneforeningens Lokomotivførerkreds Hr. Lillelund vistnok er den, der har „1ste Flidspræmie“ i den Retning.

Andre, der har ønsket en mere rimelig Tjenestetid, har derved paadraget sig de Foresattes Mishag, ja, er endog bleven beskyldte for at have socialistiske „Tendenser“.

Det forbavser, men tillige glædeligt overrasker Lokomotivpersonalet, naar det i „Dagens Nyheder“ fremhæves, at der er ikke nogen Tvang m. H. t. Tjenstfordelingen, og det endda yderligere siges, at „Lokomotivføreren kan uden at det i mindste Maade kommer hans Tjenesteforhold til Skade blive fritaget for Tjeneste udover rimelige Grænser, naar han melder sig i Remisen og erklærer, at han føler sig overanstrengt og ikke tør paatage sig Ansvar for en enkelt Tur“.

En saadan Paastand fremsat i Dagspressen ser ved overfladisk Betragtning meget human og tiltalende ud. Paa den anden Side har vi ogsaa Eksempler paa, at Lokomotivpersonale i Reservetur, der iforvejen har haft indtil 18 Timers Reservetjeneste, har vægret sig ved at udføre Stræknings-tjeneste, der yderligere vilde have strakt sig over et Tidsrum af ca. 12 Timer, er bleven „belønnede“ paa den Maade, at de i ca. 14 Dage ikke har været udenfor Remiseporten med deres Maskine. Har Lokomotivpersonalet nogle Gange været udsat for sligt, lærer de hurtigt at indse, at kort Tjenestetid og nogenlunde gode Kørepenge er inkommensurable Størrelser.

Kan man af Uheldet ved Fredericia drage den Lære, at det ikke i Fremtiden vil skade Personalet paa gode Navn og Rygte og hverken i Tjeneste eller Fortjeneste, naar det gør Indsigelse mod en urimelig lang Tjenestetid, da er man — selvom Lokomotivfører Larsen er bragt som Sonoffer — naaet et Skridt i den rigtige Retning.

Spørgsmaalet om en lovbestemt Maksimaltjeneste for Jernbanepersonalet trænges ved de hyppigt indtrædende Uheld mere og mere i Forgrunden. I den kommende

Rigsdagssamling vil der efter al Sandsynlighed blive ført Forhandlinger derom — hvor indgaaende er det for tidligt at udtale sig om; men Spørgsmaalet er ikke alene brændende herhjemme. I den nu afsluttede Rigsdagssamling i Berlin har man indgaaende beskæftiget sig med Jernbanepersonalet — specielt Lokomotivpersonalets Arbejdstid, og for at vore Læsere kan faa et lille Indblik i den Forstaaelse og Interesse vore tyske Fagfæller møder hos Lovgiverne, skal vi i en efterfølgende Artikel gengive Referatet derom i sammentrængt Form.



RIGSDAGSBEHANDLING AF JERNBANEPERSONALETS TJENESTE OG HVILETID I TYSKLAND.

Som det vil erindres, havde det tyske Lokomotivpersonale forrige Aar andraget Regeringen om Indførelse af en ved Lov fastslaaet Arbejds- og Hviletid, idet der gjordes gældende, at den bestaaende Ordning i de fleste Tilfælde misbrugtes af de ledende Embedsmænd til Skade for saavel Publikums Sikkerhed som Personalets Sundhed. Vi gengav her i Bladet en Del af de førte Forhandlinger, som naturligvis ikke bragte noget Resultat.

Lokomotivpersonalet tabte dog ikke Modet, men er iaar atter fremkommet med et fornyet Andragende, og det synes som om Regeringen virkelig nu stiller sig mere villig overfor dette vigtige Spørgsmaal. Aarsagen hertil maa vistnok nærmest søges i, at Offentlighedens Pres er bleven for stærkt, idet Befolkningens Repræsentanter indenfor alle Partierne, i Modsætning til Danmark, har taget Ordet til Fordel for vore Standfællers Krav paa den anden Side Grænsen. I Oversættelse skal vi i efterstaaende fremkomme med de vigtigste stenograferede Udtalelser, og derved efterkomme det fra forskellige Sider til os fremsatte Ønske.

Saaledes udtalte bl. a.:

Hasenzahl: I den hessisk-pröjsiske Jernbanesammenslutning, den største Sammenlutning indenfor Jernbanevæsenet, som vi ejer, har 5,42 % af samtlige Ansatte en Tjenestetid af indtil 8 Timer, hvorimod 63,10 % af det samlede Personale har en Tjenestetid af over 10 Timer; over 10,000 Jernbanemænd har endog en Tjenestetid paa over 12 à 15 Timer. Dernæst maa man tage Hensyn til, at hver Uge er regnet til 7 Dage; thi hos Jernbanemændene gælder ikke Ordet: *de 6 Dage skal du arbejde og udføre alt dit Arbejde og paa den syvende holdte Hviledag! Nej, Jernbanemændene er tvungne til at arbejde i 7 Dage!*

Jeg kunde ønske at rette det Spørgsmaal til Hr. Præsidenten for Rigsbanevæsenet, om han tror, at en saadan lang Arbejdstid ligger i Driftssikkerhedens Interesse. Derover maa dog Rigsbaneamtet efter Forfatningen vaage. Med Hensyn til disse Tilstande kan jeg ikke give mig selv nogen Forklaring for, hvorledes Bundesraadet er kommen til den Anskuelse, at en lovmæssig Regulering af Arbejdstiden hverken er nødvendig eller hensigtsmæssig.

Saaledes som Tjenestetiden er ved Jernbanerne forekommer ogsaa Hviletiden. Ved Rigsbanerne har 42 % en Hviletid paa 36 Timer, ved det samlede pröjsiske Jernbanevæsen har kun 24,30 % af Lokomotivpersonalet en Hviledag paa 36 Timer, af Togpersonalet har kun 19 % en 36 Timers Hviledag, men 136,000 Jernbanemænd har 1 à 2 Hviledage à 25 Timer om Maaneden. En Hviledag paa 25 Timer kan altsaa ikke betragtes som Hviledag. Jeg vil heroverfor henvise til Svejts, men hertil straks bemærke, at vi ikke paa alle Punkter kan betragte de svejtsiske Baner som Forbillede. *I Svejts bestaar der en Lov, som foreskriver, at hver Jernbanemand skal have 52 Hviledage hver paa 36 Timer, og at en Trediedel heraf skal falde paa Søndage.*

Paafaldende er den i den sidste Tid store Tilvækst af Aspiranter. Efter den sidste Aarsberetning er der ansat 74,754 nye Mænd. Jeg har intet at indvende derimod

saafremt disse ikke er blevne antagne af Sparsommelighedshensyn. Aspiranterne maa udføre samme Tjeneste som de faste Tjenestemænd, men faar betydelig mindre i Løn. Derved skal aabenbart opnaas, at der økonomiseres det mest mulige Overskud ud af Jernbanerne. — — —

Jeg kommer til Slutningen og ønsker da at tilraabe Præsidenten for Rigsbaneamtet de Ord, som Smeden fra Ruhla i sin Tid tilraabte Landgreven af Hessen: Geheimeraad Wackergapf bliver haard! — — —

Schwabach: Mine Herrer, netop i Betragtning af den Fortjeneste, som Rigsbaneamtet har erhvervet sig, er mine politiske Venner kede af, at den her i dette Hus forrige, Aar med overvældende Majoritet vedtagne Beslutning om Tjeneste og Hviletidens Regulering ved Lov, ikke skal gennemføres. *Vi kan gennemgaaene ikke anerkende de Grunde, som de forenede Regeringer fremsætter for deres afvisende Holdning (rigtig! fra Højre).* Vi eros de Vanskeligheder, som der ligger i en saadan Regulering, aldeles bevidst, hvilket jeg ogsaa forrige Aar bragte paa Tale. — — —

— — at en lovfæstet Tjeneste og Hvile, tid skulde være mere hindrende end forbedrende, kan vi heller ikke anerkende for at være rigtig. Det vil i væsentlig Grad være afhængig af, om det lykkes at give Loven et Indhold og en Form, hvor der samtidig tages Hensyn til saavel tjenstlige som Personalets Interesser og paa samme Maade stræber efter at være retfærdig. (Hørt fra de Nationalliberale). Forøvrigt bestaar der, hvilket heldigvis er Tilfældet hos os, fordi vi kan regne med et arbejds- og tjenstvilligt Personale, faktisk ingen kolliderende Interesser mellem Forvaltningerne og Personalet. Begge Dele har samme Interesse i, at Personalet ikke overanstreges, netop fordi dette ikke skal komme til at influere paa Driftens Sikkerhed og tillige, *fordi Personalet ikke skal blive opslidt for Tiden.*

(forsættes)



D. L. & L. F.

Adressefortegnelse:

Formanden:

Lokf. Chr. Christensen, Finsensgade 40, Esbjerg.

Hovedkassereren:

Lokf. C. Larsen, Vesterbrogade 128^s, København.

Hovedbestyrelsens Sekretær:

Lokf. C. M. Christensen, Vesterbrogade 98 a²,
København B.

Formanden for Lokomotivførernes Hovedafdeling:

Lokf. M. Mortensen, Rosenvængets Allé, Esbjerg

Formanden for Lokomotivfyrbødernes Hovedafdeling:

Lokfb. Rich. Lillie, Middelfartgade 4¹, København Ø.

Redaktionen:

Lokf. P. Hansen, Gjedser.

Struer Lokfb. Afd.

afholdt Onsdag den 18. Juni en Udflugt til Humlum og Toftum Bakker med Afrejse fra Struer Kl. 3,25. Efter Ankomsten til Humlum gik man til Toftum Bakker, hvor man morede sig paa forskellig Maade; derefter spistes til Aften i det grønne, hvorefter man gik tilbage til Humlum Kro, hvor der var fælles Kaffebord og derefter en lille Svingom. Lokfb. Lorensen og Voldum underholdt Deltagerne med Musik og Sang. Alt i alt var det en fornøjelig Tur for Deltagerne.

Svar paa Andragende.

DE DANSKE STATSBANER
Direktøren for Maskinafdelingen.

København B., den 12. Juni 1913.

Til

Hr. Lokomotivfyrbøder *Rich. Lillie*.

Hovedafdelingsformand for Lokomotivfyrbødere.

I Henhold til Deres Andragende af Marts d. A. samt Skrivelsen af 10. ds. angaaende Forandring af Trækket til Vandstandshanerne paa Rangerlokomotiverne, meddeles herved, at der under Dags Dato er givet Værkstederne Ordre til at foretage denne Forandring i Overensstemmelse med deres Ønske.

A. Floor.

Sæbye.

Til Medlemslisten.

Thisted Afdl.

Indmeldt d. 1. Juli 1913:

Lokf. A. Carlsen.

Nyborg Lokfb. Afdl.

Indmeldt d. 1. Juli 1913:

Aspirant P. Pedersen (5125).

Aspirant L. P. Larsen (5126).



FORHANDLINGERNE MELLE D. L. & L. F. OG STATSBANERNES L. F.

Hr. Lillelund paa Fiskeri.

Saa kom det. Hr. Lillelund har meddelt i „Vor Stand“, at han betragter Forhandlingerne med os som afbrudte af D. L. & L. F.s Bestyrelse, og han henvender sig nu til vore Medlemmer for at faa sat Splid mellem dem og Bestyrelsen. Det er paa den Maade Hr. Lillelund forhandler „loyalt“.

Hr. Lillelund fremsætter sit Budskab efter at han har aftrykt sit sidste Brev til os — saaledes:

„Paa denne Skrivelse er der indtil nu ikke modtaget noget Svar og vi maa derefter betragte Forhandlingerne som afbrudte af D. L. & L. F.s Bestyrelse“.

Jeg vil erindre vore Medlemmer om, hvorledes de første Forhandlinger mellem os er kommen i Stand, og De vil sikkert alle indrømme, at det aldrig har været Hr. Lillelunds Mening at gøre noget alvorligt Forsøg paa at komme til Overensstemmelse med os.

Den 20/1 sendte vi ham en Skrivelse, hvori vi skrev: „For at faa Sagen i en heldig Gænge, kunde vi tænke os Muligheden af en Sammenkomst med Deres ær. Forenings Bestyrelse, for eventuelt at naa til en Overenskomst om en Sammenslutning af alle Lokomotivførere ved Statsbanerne“.

Herpaa modtog vi som Svar nogle Spidsfindigheder om, at man ønskede et Forslag

til Sammenslutning, som man vilde forelægge Medlemmerne. Derpaa svarede vi, at det vi havde ønsket, var et Møde mellem de to Bestyrelser, for at drøfte Muligheden for at opnaa Enighed; men at vi iøvrigt henviste til vore nye Love, som et godt Grundlag for videre Forhandling.

Herpaa svarede Kredsen atter undvigende, idet man fortalte os, at naar man havde ønsket et Forslag, saa var det for at kunne forelægge det for Medlemmerne, og for at kende disses Stilling dertil.

Er det nu ikke underligt, vi har stadig opfordret til at samles med Bestyrelsen for at drøfte et Grundlag for Sammenslutning, og lige saa ofte har Hr. Lillelund misforstaaet vor Skrivelse, misforstaaet den saaledes som det nu passede i hans Kram og svaret os, ja, det er udmærket, send os snarest Forslaget, at vi kan forelægge det for vore Medlemmer. Da vi saa omsider opgav Ævret i rigtig Erkendelse af, at man ikke kan klippe Haar af en skaldet, bad vi Hr. Lillelund om at sende os det berømte Sammenslutningsgrundlag, som vi følte os overbevist om, at han gik svanger med. Forslaget fik vi, og vore Medlemmer kender det fra sidste Lokomotivtidende.

I første Punkt bestemmes det, at 75% af vore Medlemmer indmelder sig i Jernbaneforeningen, det vil sige det samme som at opløse vor Org. Og hvad bød man til Gengæld. Vi er alle paa det rene med, at der i enhver Overenskomst skal være Indrømmelser fra begge Sider. Det ved Hr. Lillelund ogsaa, derfor gjorde han Forsøg i den Retning. idet han nemlig skrev i Punkt 2: „9. Kreds søger Jernbaneforeningens Love ændrede saaledes, at de Lokomotivførere som maatte ønske det, tillige kan være Medlemmer af D. L. & L. F.“. I Punkt 3 bestemmes det, at der i 1916 iværksættes en Afstemning blandt samtlige Førere, om hvorvidt Førerne fremtidig skal staa i Jernbaneforeningen.

Vore Medlemmer er sikkert alle enige om, at de her stillede Betingelser er af samme Art, som de Sejrherrene stiller til den absolut overvundne, naar denne ikke

har nogen som helst anden Udvej end at gaa ind paa dem. Men Hr. Lillelund, vi er ikke overvundne, vi er endnu altfor kraftige til, at De kan vente Dem den fuldstændige Opløsning af vor Organisation, som Deres Forslag forudsætter.

Lad os se lidt nærmere paa de opstillede Punkter.

Efter Punkt 1 skulde $\frac{3}{4}$ af os gaa i Jernbaneforeningen. Dersom vi gjorde dette, hvorfor skulde vi saa paa Forhaand binde os til at indtage et bestemt Standpunkt, da vi jo netop i saa Tilfælde var Flertallet af Kredsen og altsaa uden Forhandling kunne træffe Bestemmelse, uden at Hr. Lillelund kan gøre hverken fra eller til.

Punkt 2, § 3 søges slettet.

Er det nu ikke den mest rørende Opofrelse. Paa et Tidspunkt, hvor Gud og hver Mand ved, at § 3 vil blive slettet, da kommer man og tilbyder, vi vil arbejde for at den kommer ud af Verden. Jeg kan forsikre, at Hr. Lillelund har været fuldstændig uden Indflydelse paa den Ting. Man tilbød altsaa som en Indrømmelse for de 75 % at vilde arbejde for at faa § 3 slettet. Men nej, Hr. Lillelund, paa den Madding fanges ingen Fisk, thi Fisken vidste, at § 3 vilde forsvinde, hvad enten De peb eller sang. —

Punkt 3, Afstemningen.

Dette Punkt er lagt ganske snedigt tilrette, thi saafremt de $\frac{3}{4}$ af Førerne indmeldte sig i Jernbaneforeningen, saa dannede vi som sagt Flertallet i 9. Kreds, og Hr. Lillelunds Rolle var da udspillet for Tid og Evighed. Derfor var det ganske rart at sikre sig imod, at der i Forholdet mellem Kredsen og D. L. & L. F. skete nogen Forandring, og derfor maatte der ikke før 1916 foretages Afstemning, ellers havde det dog været naturligt at stemme forinden Indmeldelsen og saa have indrettet sig saaledes. at Afstemningen havde været bestemmende for, om vi skulde samles enten i D. L. & L. F. eller i Jernbaneforeningens 9. Kreds.

Men nej, Afstemningen skulde iværksættes paa et Tidspunkt, hvor Medlemmerne af D. L. & L. F. formentlig var trætte af at be-

tale Kontingent til to Foreninger, og man derfor bedre kunde gaa ud fra, at ogsaa Lokomotivtidende til den Tid var gaaet ind, og derfor med saameget større Sikkerhed kunde vente, at D. L. & L. F. var undlivet, og Lokomotivpersonalets Selvstændighed forlængst en Saga blot, men hvad saa, Hr. Lillelund havde jo i saa Tilfælde naaet sit Maal. Men saadan gik den ikke. Nu kan den slet ikke gaa, thi nn er § 3 slettet. Derfor har han benyttet den første givne Lejlighed til at falde over os for om muligt at bringe Uro i vore Rækker og paa den Maade kapre nogle Medlemmer fra os.

Han skriver videre: „Men jeg spørger mine Kolleger, som er Medlemmer af denne Forening, om de vedblivende kan billige deres Bestyrelses afvisende Holdning, der forhindrer en endelig Samling af Lokomotivførerne“. Og han fortsætter: „Denne Samling maa ske indenfor Jernbaneforeningen“. Kan det siges tydeligere: „Vi, Hr. Lillelund, vil ikke nogen reel Forhandling; Samlingen skal ske i Jernbaneforeningen eller paa godt Dansk: D. L. & L. F. skal aflives! Den eneste selvstændige Organisation for Lokomotivpersonalet skal ophøre med at eksistere, thi — kunde vi gerne føje til — faar den Lov til at fortsætte noget længere, saa vil den inden ret længe faa samme Rettigheder som de to andre anerkendte Organisationer ved Etaten.

„Er det da ikke ganske uklogt, vedblivende at holde sig udenfor“ — skriver Hr. Lillelund videre — „enhver Mulighed for at faa Indflydelse paa egne Forhold, navnlig nu, hvor en Lønrevision kan ventes?“

Jeg vil i den Forbindelse erindre om den i sidste Nr. af nærv. Blad indeholdte Meddelelse om et Møde mellem os og Repræsentanter fra D. J. F..

Lillelund har vel ikke inden han udsendte sit Budskab faaet Meddelelse om dette Mødes Afholdelse, og deraf sluttet, at nu maatte der handles, om han skulde bevare sin Trone. Han advarer mod at forspilde vor Indflydelse paa egne Forhold nu, da Lønrevisionen ventes; jeg vil bede vore Medlemmer, ja, Hr. Lillelund med, om at

slaa op i Rigsdagstidende og læse Forhandlingerne om Lønningsloven, saa vil man se, at vi, Lokomotivpersonalet, var de eneste af Statsbanernes Tjenestemænd, der havde formaaet at vække Rigsdagens Opmærksomhed; at vi ikke fik Støtte fra Jernbaneforeningen, saa lidt som fra Hr. Lillelund selv, er jo en kendt Sag, og nu advarer han ikke destomindre imod at tabe vor Indflydelse ved at holde os udenfor denne Organisation. Ikke sandt — en underlig Logik.

Hr. Lillelund fortæller nu videre: „Lokomotivkredsen har en jævn rolig Tilgang“, og siger til vore Medlemmer: „Meld jer resolut ind i Kredsen!“

Det er dog virkelig et Nummer for stift — paa et Tidspunkt, hvor der endnu føres Forhandlinger om Sammenslutning.

Men altsaa, Hr. Lillelund har ikke ønsket at komme tilstede ved Forhandlingerne, og jeg haaber, at hans Medlemmer vil forskaane ham derfor, thi jeg kan ikke tænke mig, at Medlemmerne i Kredsen ikke skulde kunne indse, at vi maa have bragt Enigtil Veje blandt Lokomotivførerne. Hvorledes den skal opnaas, kan vi have forskellige Ønsker om; men i et enkelt Ønske kan vi sikkert alle mødes, nemlig Ønsket om at bygge op en Organisation for Lokomotivpersonalet. En Organisation som baade er selvstændig og som dog vil Samarbejde med de øvrige Organisationer.

Jeg vil derfor raade alle mine Kolleger i begge Organisationer. Lad kun Hr. Lillelund gøre Forsøg paa at sætte yderligere Splid imellem os, jeg føler mig overbevist om, at vi alle er enige om, at nu maa det være nok med Spliden, nu skal der bringes Enighed til Veje.

Jeg haaber derfor, naar De vil afholde Møder for at drøfte paa hvilken Maade vi bedst skal faa bragt Spilden ud af Verden, at der da møder saa mange Lokomotivførere som muligt. Alle forenede i det samme Ønske, Enighed blandt Lokomotivførerne. Hr. Lillelund ønsker Krig, lad ham føre den med sig selv. Lokomotivførernes Interesser er for store og for mange, til at han

skal have Lov til vedblivende at ødelægge dem.

Esbjerg i Juli.

M. Mortensen.



FRA AARHUS!

Samvittigheden hos Hr. „P“ har nok endda ikke været saa ganske rolig, men maaske skyldes det, at han paa sine smaa Ture har haft saa overordentlig god Tid til at anstille nærmere Betragtninger over dette Spørgsmaal.

At Samvittigheden ikke har været helt rolig, beviser „P“ selv, ved det ganske kraftige Middel han bruger til at berolige den med, nemlig ved i Fantasiens at opkonstruere et stort Depot, hvor ingen holder af at være, og hvorfra der pludselig skulde tvangsforflyttes en Del, der mener han, at det omvendte Forhold vilde komme til at gøre sig gældende, saaledes at de ældste vilde fordre at komme bort.

Nej, saa let slipper man ikke uden om en Sag, for det Forhold vil nemlig aldrig komme til Stede paa et saadant Depot, idet man kan gaa ud fra, naar Personalet er ked af at være der, saa søger de derfra og vil, hvis der bliver overflødigt Personale, blive forflyttet derfra efter Ansøgning. Det har vi jo selv set ved Tvangsforflytterne her i Aarhus, hvor den ganske enkelte Lokomotivfører og Lokomotivfyrbøder, som havde søgt fra Aarhus, ogsaa blev forflyttet, da det er givet, at Administrationen sparer den Forflytningsgodtgørelse, den kan i et saadant Tilfælde.

Hr. „P“ mener, at det at søge om en Ting er en ærlig Sag, men det er ellers ikke Kotume at søge om at forblive paa et Depot, hvor man en Gang er stationeret, og naar det alligevel er sket, saa maa det være under den Forudsætning, at Vedkommende har tænkt ved sig selv, at han kunde tilkomme at komme væk, og det er den

Pligt, de ved deres Ansøgning har skubbet over paa ældre Kolleger — og lad os være enige om Hr. „P“, at disse ældre Kolleger har haft mindst lige saa stærke Baand, der har bundet dem til Aarhus, som de yngre, og jeg tvivler om, at Hr. „P“ om 10 Aar vilde synes om at blive forflyttet, naar der fandtes Folk med 3 à 4 Aars Anciennitet.

De stædfundne Tvangsforflytninger bliver jo endnu mere ubegribelige, efter at Hr. Maskindirektøren har oplyst, at tjenstlige Forseelser ikke er lagt til Grund; men hvor kan de saa forflytte ældre Lokomotivførere uden at kende Spor til deres familiære eller økonomiske Forhold. Ja, Svaret bliver vel det, at disse ingen Oplysninger har givet om disse Forhold, men her er vi tilbage igen ved Ancienniteten, som de har ment garderede dem imod en saadan Tvangsforflytning.

At Hr. „P“ ikke i alle Tilfælde vil anerkende Anciennitetsreglerne forbavser mig, da disse selvfølgelig ikke er tænkt som et elastisk Begreb, der kan benyttes eftersom det passer ind i Krammet, og vær overbevist om, at vi ikke ved Fastsættelsen af disse Regler derfor kan undvære vore Overordnede, thi de har Gudskelov andet og mere at bestille end at tvangsforflytte Folk. —

Det lyder meget godt, at i Stedet for at lægge dem for Had, som søgte at blive — hvad der nu slet ikke er tænkt paa — da at gøre Forestillinger hos Administrationen for at undgaa disse Tvangsforflytninger; men Hr. „P“ har vel endnu ikke glemt det Skriveri, der var for knapt 2 Aar siden angaaende det meget Personale, og maaske det har haft lidt Indflydelse paa det, der har fundet Sted nu i Foraaret.

En Ting er kan vi blive enige om, og det er, at det altid er et hårdt Slag for den, som rammes af en Tvangsforflytning, men Slaget bliver dobbelt hårdt for den, som samtidig kan se, at han er uretfærdig behandlet.

B. t. x.



LOKOMOTIV- KONTRA STATIONS- PERSONALET.

ET GENSVAR TIL ET DEMENTI.

Hr. Redaktør.

Maa det være mig tilladt i Lokomotivtidende at faa optaget følgende Gensvar til et „Dementi“ i Bladets Nr. 11. Allererst maa jeg beklage, at De, Hr. Redaktør, i Deres Slutningsbemærkning skriver, „at det, der anføres, skal være autentisk“, da De sikkert ikke kender Sagen uden fra en Side, og jeg fastholder, at min Artikel i Lokomotivtidende Nr. 10 er i nøje Overensstemmelse med Sandheden, og d'Hrr. Underskrivere forsøger jo heller ikke i Realiteten at rokke derved. Det var jo at forvente, at naar d'Hrr. udsender et Dementi om en anden Artikel, at de saa nøje fulgte Sandheden, men det gør d'Hrr. ikke.

Naar De skriver, at paa Mødet var alle enige om osv., skal jeg tillade mig at oplyse, at af de ca. 18 Medlemmer, der var mødt, stemte kun 7 for d'Hrr.s „Tillidsvotum“, saa det er jo kun paa et lille Mindretals Vegne, at d'Hrr. dementerer. Og saa har d'Hrr. endda gjort dem store Anstrængelser for at opnaa et godt Resultat, de har bl. a. faaet Sagen behandlet og vedtaget paa et Møde, hvor den slet ikke var opført paa Dagsordenen, og det var vist næppe helt tilfældigt, at et Par Kolleger, som man ellers meget sjældent ser til Møderne, den Dag var mødte og stemte for d'Hrr.s „Tillidsvotum“.

Naar d'Hrr. derpaa skriver, at jeg i min Artikel „i udpræget Grad drager til Felts mod Lokomotivformanden“, og at jeg „spredte en forkert Opfattelse af de virkelige Forhold ud over Landet“, saa maa d'Hrr. læse Artiklen som Fanden læste Biblen, for enhver uhildet Læser vil sikkert give mig Ret i, at jeg kun har paapeget det uheldige i, at der klages bag Ryggen af os, og at der gives bestemte Ordre for, hvorledes vi skal køre en Maskine. Saa skriver d'Hrr., „at jeg paa en lyssky Maade

dækker mig bag Deres Ryg ved ikke at sætte mit Navn under Artiklen“. Jeg skal gøre d'Hrr. opmærksom paa, at det er vedtaget paa en Hovedgeneralforsamling, at Artikler om ens Foresatte ikke behøver at underskrives med Navn, og saa længe denne Bestemmelse gælder, agter jeg ikke at sætte mit Navn under, især da min Kollega Hr. Bendixen udfolder en Iver, der var en bedre Sag værdig, for at faa opklaret, hvem den formastelige kan være; og d'Hrr. behøver saamænd ikke ængste sig, fordi mit Navn ikke findes under Artiklen, for der er saamænd ingen her i Fa., som vil mistænke dem for at have skrevet den. At jeg skulde følge den af d'Hrr. anviste Vej og fremkomme med min Klage paa et Foreningsmøde, skal jeg vel vide at vogte mig for, thi Dagen efter vilde det saa være nede i Remisen, at nu havde den eller den kritiseret sin Foresatte paa Mødet, og saa fandtes der jo nok en lille Vej, at hvilken det kunde slippe ind paa Kontoret. Naar Hr. Bendixen til Slut omtaler det gode Forhold her i Fa., betvivler jeg aldeles ikke, at et saadant eksisterer, thi mange er kaldede, men faa er de udvalgte!

Med Tak for Optagelsen

Deres ærbødige
Rangerfører.



EN UHYGGELIG KØRETUR PAA ET LOKOMOTIV.

(Fra Tysk af Otto Bendixen).

Efterfølgende Beskrivelse stammer fra „Frankfurter Curier“ fra 14-5-1913. Lokomotivfører *Purucker* og Fyrbøder *Wimmer* har fornylig paa det af dem førte Orient-Eksprestog, Wien-Ostende, oplevet et livsfarligt Eventyr i Nærheden af Passau, Grænsestationen til Østrig paa den bajerske Linie Passau - Regensburg - Nürnberg - Würzburg.

Ved Stationen Heining, (første Station fra Passau) opdagede begge, at der var Brud paa en Renseklap paa Fyrkassens Bagvæg, og at Dampen strømmede stærkt fra Kedlen ud paa Fyrpladsen. Fyrbøderen blev straks stærkt skoldet. Lokomotivføreren troede først, at Vandstandsglasset var sprunget, og gik over paa Fyrbøderens Plads for at lukke for Vandstandshanerne og derved spærre for Dampens Udstrømning. (Paa tyske Lokomotiver er kun eet Vandstandsglas og 3 Prøvehaner ved Lokomotivføreren Plads). Da dette ofte forekommer under Kørslen, formenter Lokomotivføreren ikke, det var nødvendigt at lukke Regulatoren eller bringe Toget til Standsning ved at benytte Lufttrykbremsen. Da det imidlertid ikke lykkedes ham at standse Dampudstrømningen ved at lukke Vandstandshanerne, og han ligesom Fyrbøderen havde faaet svære Saar, stod det ham klart, at en Renseklap maatte være bleven utæt.

Fyrbøderen havde imidlertid aabnet Døren paa venstre Side af Førerpladsen og var, trods sine svære Saar, flygtet ud paa Fodtrinene paa Siden af Maskinen. Paa Grund af de stadigt stærkere udstrømmende Damp- og Vandmasser var Førerpladsen fuldstændig opfyldt af Damp, og Lokomotivføreren kunde ikke mere naa tilbage paa sin Plads, og for at undgaa at blive yderligere skoldet maatte han flygte fra Førerpladsen, saa at begge, baade Purucker og Wimmer hængte paa den venstre Side af Maskinen, medens Toget suste af Sted uden Fører og Fyrbøder paa rette Sted. Alt dette foregik i Løbet af faa Sekunder.

Under Gennemkørslen af Stationerne Heining og Schalding henledte de Opmærksomheden paa sig ved at vinke og raabe. De derværende Stationsbestyrere havde bemærket de to Mænds grufulde Stilling og foranledigede de foranliggende Stationer ved Signaler at bringe Toget til Standsning. Togføreren, der er medansvarlig for lagttagelsen af Signalerne, observerede som altid og overalt ikke disse Stop signaler, og Toget kørte uhindret videre gennem Stationerne. Ikke blot Togføreren, men enhver Rejsende

havde med Nødbremsen kunnet standse Toget.

Den haardtsaaede Fyrbøder kunde næppe mere holde sig paa Fodtrinet og raabte gentagne Gange til sin Fører, at han vilde springe af. Denne opmuntrede ham dog til at holde ud, idet han haabede paa, at Toget snart maatte blive standset, og fordi det vilde være den visse Død at springe af. Men da Stopsignalerne ikke blev iagttaget af Togføreren, og Lokomotivføreren maatte frygte for, at Fyrbøderen i sin kvalfulde Stilling ikke kunde holde ud længere, og tillige kunde Toget støde paa en Hindring og forulykke, da besluttede Føreren sig til, trods sine Saar og den bestandig udstrømmende Damp, endnu en Gang at betræde Førerpladsen. Kort Tid efter lykkedes det ham, efter herved at have paa draget sig yderligere Saar, at naa den Dør, der paa Fyrbøderens Plads er anbragt i Førerhusets Forvæg og aabne denne. Herfra kom han ud paa Platformen, saa han kunde gaa langs med Kedlen og naa hen til Lokomotivets Forende, hvor han, ved at aabne en der anbragt Luftklap, naaede at bringe Toget til Standsning paa Stationen Sandbach, den 4de Station fra Passau. Purucker og Wimmer havde i deres skrækkelige Stilling holdt ud paa en Strækning af ca. 10 km.

Ogsaa paa østrigske Lokomotiver er lignende Uheld sket, men som dog er forløbet heldigere. Man har da ikke blot forstærket alle Boltene, men ogsaa for en stor Del forøget deres Antal for at undgaa enhver Risiko. Gennem den hyppige Benyttelse af Renseklapperne er Slidtagen ogsaa stor, og ved omhyggeligt Eftersyn maa der i rette Tid sørges for Fornyelse.

