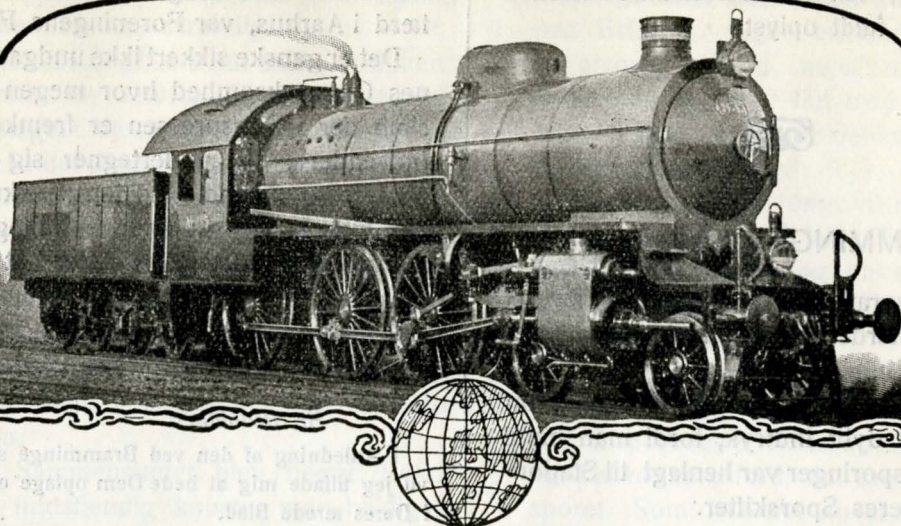


# DANSK LOKOMOTIVTIDENDE



ORGAN FOR STATS- OG PRIVATBANERNES LOKOMOTIVPERSONALE (DANSK LOKOMOTIVMANDS FORBUND)

NR. 15

15. AUGUST 1913

13. AARGANG

## SPORAFLØBET VED BRAMMINGE.

Den  $\frac{26}{7}$  løb Tog 1029 af Sporet 1 km. vest for Bramminge. Vore Medlemmer vil af Dagspressen have læst lange Beretninger om Ulykken, saa det vil være unødvendig her, at gentage denne Beretning om, hvor mange døde og saarede der fandtes efter Katastrofen. Derimod er der en anden Side af Ulykken, som man ikke har Klarhed paa og om man nogensinde faar fuld Klarhed, er vel tvivlsomt — nemlig Aarsagen til Sporafløbet. Hvad er Aarsagen? Om dette er der opstillet forskellige Antagelser, der er talt om en tabt Bremsklods, om en knækket Bremsstang, om daarlige Sveller, og endelig om en saakaldt Lalkurve. Jeg tror, at vi foreløbig maa vente indtil Undersøgelserne er sluttede, med at slaa Aarsagen fast, og vi skal derfor nøjes med kort at beskrive Uheldet.

Umiddelbart vest for Bramminge Station kurver Banen svagt mod Nord, paa selve Afløbsstedet ligger Skinnerne ca. 2 Fod under Terrainets Niveau. Toget løb af Sporet

i den indvendige, altsaa den nordlige, Side af Kurven. Den første Maskine blev paa Sporet, hvorimod Tenderen gik af og løb paa Svellerne et langt Stykke, ca. 200 Mtr., saaledes at man kunde spore Hjulfangerne 6 à 8 Tommer ved Siden af Skinnerne. Den bageste Maskine Nr. 154 samt hele Toget paa nær de to bageste Vogne væltede om paa Siden i en Vinkel af ca. 35°. Den nordlige Skinnestreng blev i flere Skinnelængder revet op i en Bue, og bøjedes til lige helt over paa den sydlige Skinne, saaledes at hele Toget stod eller rettere laa nord for begge Skinnestrengene, saa godt som helt uden for Banelegemet.

Naar det har været paastaet, at Farten har været Aarsagen, behøver man kun at se paa Togets Stilling efter Afløbet, for at se denne Paastands Svaghed, thi dersom Farten havde været for stærk, saa vilde Toget efter al Sandsynlighed have løbet oven over Kurven, og altsaa have endt ved den sydlige Side af Banen. Hvad er Aarsagen? Dette Spørgsmaal er af stor Vigtighed, ikke mindst for Lokomotivpersonalet,



thi det maa jo betragtes som et Mirakkel, at ingen af de 4 Mand har faaet en Skramme af Betydning; men Besvarelsen maa udsættes til Sagen er fuldt oplyst.



## BRAMMINGE-ULYKKEN.

Med Telegrafens Hast spredtes Rygtet om den forfærdelige Jernbanekatastrofe ved Bramminge hin 26. Juli.

Paa Jernbanemænd i Særdeleshed har den gjort et dybt Indtryk, fordi man hidtil mente at Afsporinger var henlagt til Stationerne med deres Sporskifter.

Fra Generaldirektionen er udsendt en Redegørelse over den formentlige Aarsag til Ulykken; men denne tilfredsstillen hverken Oftentligheden eller Jernbanepersonalet. Man kan ikke rigtig tænke sig, at Solen skulde være den egentlige Anstifter til Ulykken, thi hvorledes vilde det da gaa i de varme Zoner hvor Temperaturforskellen mellem Nat og Dag er uhyre stor? Saavidt os bekendt foregaar Jernbanetrafiken i Tropene uberørt af Solens Stilling paa Himmelhvelvingen.

I en ganske overordentlig Grad har denne Ulykke sat Sindene i Bevægelse, og det er jo ganske forstaaeligt, at enhver i vort Land føler sig personligt berørt ved det indtrufne. Der er en Ting, der gør Uhyggefølelsen saa stor, og det er den Omstændighed, at man synes at staa overfor en Aarsag, der ikke fuldt kan — og vel heller aldrig bliver oplyst.

Da Dagspressen forlængst har givet Skildringer af Ulykken og dens Omfang og Ofrenes Død og Begravelse, skal vi her indskrænke os til at meddele, at Jernbanemændene gennem deres Organisationer har givet deres Sorg over det skete og Deltagelse Udtryk paa flere Maader. Saaledes har f. Eks. D. L. & L. F. fremsendt Palmedekorationer til Ofrene og Blomsterbuketter til de saarede, der henligger paa Hospitalerne i

Esbjerg, ligesom D. L. & L. F. har været repræsenteret ved Begravelserne her i Danmark. Ved Folketingsmand P. Sabroes Lig-tærd i Aarhus, var Foreningens Fane med.

Det er ganske sikkert ikke undgaaet Læsernes Opmærksomhed hvor megen Sagkundskab der i Dagspressen er fremkommet fra Indsendere, der undertegner sig Fagmand og Jernbanemænd. Med den „Sagkundskab“, der lyser ud af en Del af Indlægene, faar man nærmest Indtrykket af, at det har været forlorne Fagmænd og Jernbanemænd. Vi skal her gengive et af de mest typiske, der har staaet i de Ferslewske Blade:

*Hr. Redaktør!*

I Anledning af den ved Bramminge skete Ulykke vil jeg tillade mig at bede Dem optage efterfølgende i Deres ærede Blad.

Generaldirektionen for De danske Statsbaners Beretning angaaende Ulykken, maa mildest talt anses for et „Kontorarbejde“, skrevet af Folk, som ikke har megen Idé om Banedrift eller Anlæg af Baner. Skinnelegemet kan ikke kaste sig ved Varmen, naar der er tilstrækkelig Aabning imellem Stødene. Enten er Skinnerne lagte for tæt, eller ogsaa er Pladerne paa Siden af Skinnerne ved Sammenføjningerne strammede for meget, at Skinnerne ikke kan glide i disse, naar de strækker sig under Solheden. Dette med Sandet eller Grusets Borttagelse under Justeringsarbejdet forholder sig ikke rigtigt; Overfladen af Svellerne maa ikke bedækkes med Sand eller Grus, da dette vil bevirke en hurtigere Forraadnelse af Svellerne, end naar Luften har fri Adgang til deres Overflade, og paa en rigtig konstrueret Skinnevej har Solen altid fri Adgang og kan saaledes opvarme Skinnerne i hele deres Højde; to Tommers Udvidelse af Sporet skulde heller ikke kunne foraarsage Afsporing.

Tillige maa bemærkes, at Beretningen ikke indeholder noget angaaende Forsøg paa at standse Toget; var Vacuum-Bremsen anvendt, og var der givet Kontra-Damp i Cylindrene, førend Lokomotivførerne sprang fra deres Maskiner? Hvis dette havde været Tilfældet, saa vilde Stødet af de bageste Vogne have været formindsket. Det er ikke Bevis paa megen Omtanke at indsætte de lettere og svagere Vogne i Togets Midte, de burde have været anbragt bag de svære og stærkere Vogne, hvilket vilde have formindsket Trykket og Ødelæggelsen paa de forreste og stærkere Vogne.

*Fagmand.*

Denne „Fagmand“ synes at været fuldstændig ukendt med den Omstændighed, at i det Øjeblik Slangerne adskilles, er det

unødvendigt for Lokomotivføreren at røre Vacuumbremsen. Ejheller er det ham klart, at det er unyttigt at anvende Kontradamp og Vacuumbremse samtidig.

Af de større Dagblade har bl. a. „Politiken“ foranstaltet en selvstændig Undersøgelse. Hvor megen Værd man kan tillægge en saadan Undersøgelse og de Slutninger den drager deraf, kan bedst gengives med Bladets egne Ord. For nogle Aar siden kørte Lokf. Bagger ind for „Stop“ i Korsør og kørte mod en der holdende Maskine. Bufferplanterne blev derved afrevne og Røgkammerdørene blev paa begge Maskiner trykket ind. „Politikens“ „sagkyndige“ Medarbejder skrev da:

„Ved Sammenstødet blev begge Lokomotiver fuldstændig knuste; men heldigvis var Dampmaskinerne uberørte!“ — — —

Om Bramminge Ulykken skriver samme Blad at Toget har haft den **utilbørlige** stærke Fart af 80 km. i Timen.

Det er ikke mere end nogle Maaneder at samme Blads „jernbanekyndige“ Medarbejder skrev, at den danske Eksprestogs-fart nærmest kunde sidestilles med Udlændets Blandettog.

Af saadanne Taabeligheder kunde vi i Anledning af Bramminge Ulykken fremdrage en hel Række Indlæg, der vidner om Dagspressens „Sagkundskab“; men med det her fremførte maa det være nok.

Med den Undersøgelse der er indledet af saavel Statsbaneauditor Hr. Aage Andersen, som Statspolitiets Chef Hr. Mensen, maa enhver Jernbanemand for hvem den offentlige Sikkerhed er et Livsspørgsmaal oprigtig haabe, at det maa lykkes dem at naa til Bunds i Sagen og finde Fejlen. Naar man har med menneskelige Forhold at gøre, maa man regne med menneskelige Fejl, — smaa eller store Fejl, hvis Virkninger ved Brammingeulykken er bleven saa overordentlige store.

## UHELDET VED HELLERUP.

En gammel Jernbanemand, der var rig paa Erfaring, sagde en Gang: „Sker der et alvorligt Uheld, nøjes man ikke med dette ene, der sker ialt tre i hurtig Rækkefølge!“ Han sagde, at det i mange Tilfælde havde bekræftet sig.

Det synes som om, vi maa give den Gamle Ret, ide! vi i kort Tid har haft Fredericia, Bramminge og nu sidst Hellerup. Lad os dermed haabe, at Linien for denne Gang er løbet ud!

Af Dagspressen vil det være Læserne bekendt, at Tog 706 fra Helsingør til Østerbro afsporede i Hellerup med Maskinen og Pakvognen, fordi det kørte ud ad Sandsporet. Som bekendt anvender man disse Spor. hvor flere Baner krydser hianden, i Skinnehøjde for derved at forhindre, at Tog kan løbe ind i Siden paa hinanden.

Toget fremførtes af Lokomotivfyrbøder *T. Ruelykke*, der har været ansat i over 13 Aar. At fælde nogen Dom over det skete, vilde paa det nuværende Tidspunkt være forhastet, men det kan her siges, at Ruelykke er en af vore mest paalidelige og solide Folk, der altid i en ganske udpræget Grad er i Besiddelse af Lokomotivmandens fornemste Egenskaber — Ro og Koldblodighed. R. har i indeværende Sommer udelukkende udført Førertjeneste ved Østerbro Depot.

Som et almindelig bekendt Karaktertræk hos ham skal vi anføre hans Flegma, ganske vist afværgede han ikke Uheldet, men det skyldes dog ham, at Uheldet begrænsedes til det skete.

Som vore Læsere allerede ved af Dagspressen kørte Ruelykke ud ad Sandsporet, han fastholder, at der ved Afgivelsen af Afgangssignalet var Udkørsel paa Semaforen, men dette er formentlig strøget umiddelbart efter Afgang. Heri støttes han af Lokomotivfører *Juul*, der holdt paa Sporet ved Siden af. Er Signalet ikke taget tilbage, maa der være opstaaet en lignende Komplikation ved Signalsystemet, som den der nylig fandt Sted ved Valby, hvor et





Sydbanetog paa rigtigt Signal kørte ind paa Frederikssundsporet.

Efter hvad vi har bragt i Erfaring, skal Trafikinspektør *Jensen* under det foreløbige Forhør, der afholdtes paa Hl. Station straks efter Uheldet, have udvist en ret ubehersket Optræden overfor R.

Vi skal gerne indrømme, at det ikke i denne Tid, hvor den ene Jobspost afløser den anden, er nogen Sinecurepost at høre til Statsbanernes Ledelse. Men man kan dog ikke med Rimelighed forlange, at R., der ved Forhøret stod med de friske Indtryk af Uheldet, skal undgælde for den Nervøsitet, der mulig kan have grebet Ledelsen. Selv paa stærke Naturer kan det gøre et endog meget uheldigt og pinligt Indtryk.



## DEN NYE TRAFIKMINISTER.

I afdøde Folketingsmand *Peter Sabroe's* Blad „Lille Paul“ har der fornylig staaet en Artikel om den nye Trafikminister *Hassing-Jørgensen*. Da den ikke har noget videre til fælles med de sædvanlige biografiske Data, man almindeligvis finder i Dagspressen, naar nye Mænd griber Regeringens Tøjler, har vi ment, at det vil være af stor Interesse at gengive den for vore Læsere, idet den giver en udmærket Karakteristik af den nye Trafikministers Person:

### Det interessanteste Navn paa Ministerlisten.

### Fra Bydreng til Handels- og Trafikminister

### Hassing-Jørgensen og hans Moder.

Der sker alligevel *noget* i Danmark.

Der blev ikke sunget for det sidste Decenniums offentlige Mænds Vugge, at de skulde komme frem i første Række. Da de, der nu er omkring 50 Aar, var Dreng, blev Demokratiet lige akkurat taalt — 10 Aar forinden blev Mænd, som i vore Dage

vilde blive nævnt som Ministeræmner, dømt til Vridsløse. — Fra 1872 til 1913 er der foregaaet den rigeste Udvikling, som nogensinde har fundet Sted i vort Fædreland.

De Følelser, hvormed man i den friske og idylliske By, Silkeborg modtog *Hassing-Jørgensens* Udnævnelse til Trafikminister, er de samme, hvormed Arbejderne i sin Tid modtog Maler *J. Jensens* Valg til Finansborgmester. Som *Jensen* var Barn af sin Tid og Arbejderbevægelsen, følte det i Silkeborg, at *Hassing-Jørgensen* var Byens Barn. Jeg er aldeles sikker paa, at man i denne udprægede jyske By ikke vil finde 10 Mennesker, som den Dag, H.-J.s Udnævnelse forelaa, ikke for sig selv og andre har sagt:

„Gid dog hans Moder havde oplevet dette!“

Man vilde have taget det helt anderledes i en By som Slagelse og Holbæk eller i en By som Svendborg og Nyborg. Der er i en stor Del af de sjællandske og fynske Byer et Skel mellem Befolkningen, som ikke findes i mange jyske Byer og under alle Omstændigheder ikke i Silkeborg. Denne Bys Højremænd var alle Dage af en anden Støbning end de sjællandske og fynske Byers Højre. Min nu afdøde Onkel, Købmand *Sabroe* i Silkeborg, var vel nok en af de faa Højremænd, som intet havde lært og intet glemt. Men min Svigerfader, Købmand *Møller*, var derimod Typen paa Byens selvhjulpne konservative Borger. Han var i ca. 30 Aar Formand for Ligningskommissionen, og han gennemførte i de første Aar en stigende Skale i den kommunale Skat fra  $\frac{1}{2}$  til 20 %.

Silkeborg er en By uden gamle Patricierslægter. Folk blev aldrig trykket af Enkeltmandsregimente, og dog levede der inden for dens Mure en Række betydelige og ejendommelige fremragende Mænd. Denne By har aandelig suget Næring af de friske Bondeslægter, som findes her omkring og som aldrig var Herremænds Trælle.

Typiske Borgere fra den gamle Tid er Bødker *Nielsen* og Bagermester *Jørgensen*. Det er ikke for meget sagt, at *Hassing-Jørgensens* Udnævnelse til Minister ligefrem

føltes, som havde den hele By Lod og Del i ham.

Vel var han nu Bankdirektør i København, men alle husker ham som den uforknytte, rappe Smaamandsknægt, der gik rundt og solgte Spaaner og hjalp sine Forældre, hvis Kaar gennem mange Aar var Fattigmands. Jyde som H.-J. var, stak der en Forretningsmand i ham alt som Dreng. Begavet og lærvillig var han kommen paa Realskolen. Dennes Elever skulde have Udflugt til Himmelbjærget. Jens Hassing-Jørgensen, som selv maatte klare Udgifterne til Bøgerne, fik en af sin Moders Kurve og lavede nogle Kræmmerhuse og købte saa 10 Pund Kirsebær omkring i Byens Haver. Han stillede med sin Kurv Kirsebær om Bord paa Hjulbaaden, og Forretningen gik strygende. En af Skolens Elever, Konsul A.s Søn, som det forøvrigt senere gik meget ilde, smed Kirsebærstenene i Hovedet paa Jens. Saa rejste denne sig og gik hen til „Far's Søn“ og sagde i en stolt Tone: „Gør du det en Gang til, smider jeg dig i Vandet!“ Saa vidt kom det ikke, thi en af Skolens Lærere, Hr. Thorlund, irettesatte den drilleverne Knægt.

Den unge H.-J. havde nær ikke faaet sin Eksamen paa Realskolen. Han, der var en dygtig Regnemester, havde med store Tal opskrevet Regnestykkerne paa sin Kladder, og selvfølgelig blev det set og skulde ses af de andre Drengene. Censuren i København opdagede Historien, og H.-J. skulde nægtes Eksamen, men i Betragtning af hans glimrende Evner lod man Naade gaa for Ret.

H.-J.s Moder maatte foruden at passe sit Hjemmearbejde arbejde for fremmede, og en Tid havde hun Rulle. Jens bragte Tøjet omkring til Kunderne, og overalt var han velset. Den gamle Madam Jørgensen var en meget energisk Natur og en sand Arbejdshest. Der var Arbejdsglæde i hende, og overalt hvor hun kom frem, kom Folk i godt Humør. Hun blev daarligt betalt, som Kvinderne blev det i de Tider, og forøvrigt den Dag i Dag. Men skambød man hende, nedlagde hun Arbejdet for Vedkommende, for hende var der altid Brug.

H.-J.s Fader var Murersvend og blev senere Bud i Banken. Han var en faamælt, lidt mut Mand, men den personificerede Paalidelighed.

Jens hjalp sin Fader og i Banken lagde man Mærke til den Dreng, og han gled ind i Bankforretningen, som var han aldrig bestemt til noget andet. Nogle og tyve Aar gammel søgte H.-J. en ledig Stilling som Bankdirektør i Sæby. Han var udrustet med glimrende anbefalinger fra Bankens Ledere i Silkeborg. Da H.-J. kom til Sæby, betydede man ham, at anbefalinger kunde være meget gode, men Penge var bedre. Kunde han i Silkeborg faa tegnet 10 000 Kr. Aktier i Sæby Bank, skulde han faa Pladsen. H.-J. kom tilbage til Silkeborg, og et Par af hans Venner, deriblandt Slagter Jensen, fik paa en Eftermiddag tegnet de 10 000 Kr. til den fhv. Bydreng.

— Hans Moder, som døde for 2 Aar siden, skulde have levet og set sin kære Dreng komme op paa Toppen. Hun vilde have følt sig glad — Stolthed laa ikke for denne jævne, nøgterne Kvinde.

Ved egen Hjælp og gode Venners Støtte naaede H.-J. frem til en ledende Stilling i Bankverdenen. Til Ministerbænken naaede han i Kraft af den i Fødsel og Opdragelse givne demokratiske Udvikling, som der for Aar tilbage blev bragt saa mange Ofre for af den enkelte. Hassing-Jørgensen blev ikke svimmel af nogen Medgang. Hans demokratiske Følelser er Et med hans Natur. Det tør haabes, at han som Trafikminister ikke alene vil være den gode Regnemester, men Manden, som vil og kan forstaa, hvor bitter Kampen for Tilværelsen endnu er for mange af Statsbankernes Funktionærer og Arbejdere.

Gid den Stolthed, hvormed Silkeborg har modtaget Budskabet om hans Udnævnelse maa vinde og vare.





## TIL OVERVEJELSE.

Det lader til, at Lokomotivførerne begynder at indse Nødvendigheden af at slutte sig sammen, hvilket Tilslutningen fra begge Lejre til de Møder, der i den Anledning har været afholdt, viser.

Spørgsmaalet bliver saa, hvor og hvorledes skal Sammenslutningen foregaa? Det maa ikke besvares med en Del tomme Talemaader om Forhold af underordnet Betydning. Den senere Tids beklagelige og ulykkelige Begivenheder har ganske sikkert aabnet Øjnene paa de fleste alvorligt tænkende Lokomotivførere og vist disse, hvem der baade har Villie og Evne til saavel i Tale som Skrift at værne om vore Interesser. Spørgsmaalet skal derfor efter min ringe Mening besvares med, at D. L. & L. F. er den Organisation, der stadig er lydhør ikke alene for, hvad der tjener til hele Standens Vel, men ogsaa lydhør for det enkelte Medlems Velfærd i tjenstlig Henseende; hvilket sidste Forhold trods Forhandlingsrettens Ordlyd desangaaende dog er af stor Betydning.

Maaske nogle vil sige, at jeg ser for ensidigt paa en saa vigtig Sag, ligesom andre vil fremsætte den sædvanlige Kritik om vort Samarbejde med Lokomotivfyrbøderne. Til de første vil jeg svare, at man bør agitere for Tilslutning til den Organisation, der efter ens Overbevisning tjener Standen bedst. Til de andre vil jeg svare, at Reorganisationen af D. L. & L. F. blev foretaget for at imødekomme Kritiken over den gamle Organisationsform. Jeg skal ikke komme nærmere ind paa Betimeligheden af denne Omordning, men kun pointere, at naar en ældre Organisation som D. L. & L. F. foretager en saa gennemgribende Forandring, og denne saa alligevel mødes af Udtalelsen: „Det er ikke nok endnu“, saa har man Lov at tvivle om Kritikernes Redebonhed og gode Vilje til Samarbejde. Man turde derimod forvente, at de tidligere misfornøjede nu svarede med at indmelde sig. Vi har jo her i Jylland i den senere Tid faaet flere af de ældre Lokomotivførere som Medlemmer,

idet disse har kunnet indse Fordelene ved at staa i D. L. & L. F. Jeg vil haabe, at Splittelsens Tid maa være forbi, og at alle Lokomotivførerne maa samles, men i D. L. & L. F.

Aarhus, August 1913.

*Michael Sørensen.*



## D. L. & L. F.

### Korsør Lokomotivb.-Afd.

afholdt sin aarlige Sommerudflugt til Svendborg den 18. Juli. — Afrejsen fandt Sted med Færge 3, og ved Ankomsten til Nyborg bød Foreningen en Forfriskning i det lille Ophold, der fandt Sted inden Toget afgik til Svendborg. — I Svendborg var saavel Damer som Herrør ude at bese Svendborg Bryghus, hvor der blev trakteret med de forskellige Ølsorter samt Cigarer. — Derefter gik Turen med Dampbaaden til Troense, hvor Fællesspisning og Bal fandt Sted, hvortil Musikken udførtes af d'Herrer Lokofb. O. Sørensen og Chr. Hansen, som gjorde deres bedste til at underholde os Alle, saa det var i Et og Alt en meget fornøjelig Tur. Ankomst tilbage til Korsør ca. 1 Nat.

*A. Gustafsen,*  
Sekretær.

### Aarhus Lok. Afd.

afholdt Tirsdag den 29. Juli Møde om Lokf. Sammenslutning. Tilstede var Lokf. Mortensen, Es. og Vording, Hg. Fra Jbf.s 9de Kreds var mødt 11 Medlemmer med d'Hrr. Lillelund og Strand som Ordførere. Form. for Ar. Afd. aabnede Mødet og bød Velkommen, og mindede om den alvorlige

Ulykke ved Bramminge. Lokf. Busch valgtes til Dirigent og gav Ordet til Mortensen, Es, Mortensen forklarede udførligt D. L. & L. F.s Organisationsform efter Reorganisationen i Decb.1912, og Bevæggrundene dertil, nemlig Lokf.s Varetægelse af deres egne Interesser, og mente derfor at Sammenslutningen nu burde ske i D. L. & L. F. i Forbund med Etatsorganisationerne. Lillelund nærede stor Betænkelighed ved at pleje Samarbejde med Lokfb., selv om det ogsaa kun er om saadanne Sager, der skal til Behandling i Generaldirektion eller Rigsdag, og ansaa det for heldigst at Sammenslutning foregik i Jbf., ønskede at D. L. T. ophørte som Fagblad for Lokf., da der i „Vor Stand“ kunde blive tildelt os 6 Sider, som vi selv kunde redigere. Strand ventede sig et godt Resultat af fortsat Forhandling og opfordre de Tilstedeværende til at se stort paa Tingene. Mic. Sørensen talte i Tilslutning til Strand, men ønskede dog helst at Sammenslutningen fandt Sted i D. L. & L. F. Mødet sluttede Kl. 11<sup>1</sup>/<sub>2</sub>, med et „Leve“ for et endeligt og godt Resultat. Ialt var mødt 32 Lokf.

R. Larsen,  
Sekretær.

### Rettelse.

I de til Lokomotivførerne omsendte Skemaer til Maanedstregnskab er fejlagtig angivet at 10 Min. skal regnes lig med 0,1 Time, der skulde staa \*6 Min\*. —

M. Mortensen.

### Til Lokomotivførerne.

Paa Grund af at mange af vore Medlemmer har anket over, at det i Sommer har været meget vanskeligt at faa Permission, anmodes de om at meddele under tegnede, i hvert enkelt Tilfælde, hvor Ansøgning om Permission er nægtet.

M. Mortensen.



## LOKOMOTIVPERSONALET OG DAGSPRESSEN.

„Aalborg Venstreblad“ skriver d. 24. Juli 1913:

### Overanstreges Statsbanernes Lokomotivpersonale?

En natlig Tur paa et Eksprestogs Lokomotiv.

Hvor er vi Mennesker tillidsfulde?

Vi læser en eller anden Aften i vor Avis om et Tog, der er kørt ind paa et galt Spor. Maaske Sporskiftet har været forkert, eller maaske Lokomotivføreren har misforstaaet et Signal. Og Følgen blev en Ulykke, som kostede Menneskeliv.

Vi læser det og ryster beklagende paa Hovedet, mens vi søger Avisen igennem efter mere Sensation. Og en Time eller to efter pakker vi maaske vor Kuffert og sætter os i Toget, uden at skænke den Ulykke en Tanke, vi kort i Forvejen læste om — uden et Øjeblik at ængstes for vort Liv.

De, der har Raad og Lyst dertil, tager deres Sovekupe i Besiddelse og sover der saa trygt som hjemme i deres Soveværelse. Og de, der maa nøjes med at slide tredje Klasses Træbænke — det er jo ikke den mindste Part af os — sidder i Kuephjørnerne, sovende, drømmende, læsende, alt som vi nu er tilpas.

Men foran paa Maskinen staar den Mand, i hvis Hænder vi har betroet vort Liv — Lokomotivføreren. Vi ser ham ikke, skænker ham næppe en Tanke. Kun hvis Toget kører for langsomt og bliver forsinket, falder vore Tanker paa ham og hans Hælper, Fyrbøderen. Og mens vi kigger paa Uret, bander vi dem af et godt Hjerte ved Tanken om, at vi nu kommer et Kvarter forsent frem.

Men en Dag fanges vort Øje af en Bladnotits, der er af en noget anden Beskaffenhed end dem, vi er vant til at se om disse Forhold.

Der staar:

„Statsbanernes Auditor har nu afsluttet Forhøret angaaende Toguheldet ved



Fredericia, hvor et Eksprestog kørte ind i et af de rangerende Tog. Efter hvad der er oplyst, har Lokomotivføreren overset et Stoppsignal, men der foreligger flere formildende Omstændigheder; *dels havde Lokomotivføreren været i Arbejde fra tidlig om Morgen til Kl. 2<sup>1</sup>/<sub>2</sub>, om Natten med kun et Par korte Hvil, dels var det noget taaget, da Uheldet skete*“.

— Arbejde fra tidlig Morgen til Kl. 2<sup>1</sup>/<sub>2</sub>, Nat — og det paa en Post, der kræver den største sjælelige Anspændelse. Denne lille Notits faar os til at studse, og vi glemmer den ikke straks.

Mange Menneskeliv er jo afhængige af, at der paa denne ansvarsfulde Post staa en Mand, hvis Nerver ikke er sløvet og svækket af en altfor lang og anstrengende Arbejdsdag.

Og saa lader „De danske Statsbaner“ en Mand staa paa denne Post fra tidlig om Morgen til Kl. 2<sup>1</sup>/<sub>2</sub>, om Natten! Denne Mand skal jo være trættet og sløvet af sit Arbejde. Og det er en uforsvarlig Leg med Menneskeliv at lade en træt og overanstrengt Mand staa paa denne Plads.

Hvis Passagererne vidste, at det ofte er en træt og overanstrengt Mand, der holder deres Liv i sin Haand, mens de suser frem over de blanke Staalskinner med 10—15 Mils Fart i Timen, mon de da vilde sidde rolige, uden at skænke Faren en Tanke? Mon de ikke vilde gribe i Nødbremsen og forlange at komme ud — før der sker en Ulykke.

— Det vilde sandelig ikke være mærkeligt, om de gjorde det.

Henne ved Remisen holder Lokomotivet. Der er fyret op under Kedlen, og Maskinen faar sit sidste Eftersyn, før den skal spændes for. Hver Skrue, hvert Hjul og hver Tap ses efter, Lygter og Ruder pudses, og i hvert Smørehul hældes Olie. Sluttelig prøves det, om hver enkelt Ting fungerer efter Ønske; saa lyder Fløjten, og Maskinen kører baglæns hen og faar Waggonerne spændt efter sig.

Der gives Afgangssignal.

Lokomotivføreren drejer paa Styringen,

og det giver et Ryk gennem Maskinen. Toget sætter sig langsomt i Bevægelse, ruller sindigt hen ad Skinnerne og passerer Stationsbygningen. Signalerne svinder bagude, og foran ligger den mørke Nat. Lokomotivets Lanterne kaster sit Skær et kort Stykke frem over Banelegemet og viser de blankslidte Staalskinner som to hvide Streger, der taber sig og bliver borte i Mørket forude.

Farten sættes op.

Maskinen larmer og stønner. Den kaster sig snart til den ene Side, snart til den anden; det dirrer i hvert eneste Led af den vældige Maskine. Og ind mellem den øredøvende Larmen og Raslen lyder Stempelslagenes regelmæssige, dumpe Lyd.

Der tales ikke. Det er nemlig næsten umuligt at overdøve Maskinens Larmen. Men Lokomotivføreren og Fyrbøderen har lært at forstaa hinanden ved Tegn.

Vi suser forbi Vogterhuse og Stationer som et farende Uvejr. Og dog skal hvert eneste Sted Signalerne ses rettidig — ofte drejer det sig om Sekunder, thi de alt andet end kraftige Signallygter ses ikke paa ret lang Afstand i Mørket, og med den Fart, Toget har paa, standser det ikke paa et Studs.

Men Personalet kender sit Terræn. Skarpe Øjne spejder frem gennem Mørket, og en Signallygte rakt i Vejret meddeler, at Linien er klar.

Hvert Øjeblik aabnes Døren ind til det glødende Ildhav, og Fyrbøderen skovler Kul i det umættelige Gab.

Og alt imens er Lokomotivføreren i fuld Aktivitet. Han ser paa Hastighedsmaaleren og paa Uret for at holde den rigtige Tid, han undersøger Vandstandsmaaler og Trykmaaler, alt mens han holder skarpt Udkig fremad Linien.

Hvilket enerverende Arbejde maa det ikke være, og hvor maa man ikke beundre den Udholdenhed, den Aarvaagenhed, som udvises paa denne Post. I Sandhed, denne Mand fortjener, at vi tænker paa ham ogsaa paa andre Tider end netop, naar der sker et Toguheld.



— Toget er langt og tungt og det kniber med at holde den planmæssige Fart. Maskinen arbejder for Højtryk, slugende den ene Tønde Kul efter den anden. Men nu nærmer man sig en længere Strækning, hvor Banelegemet sænker sig jævnt — der kan man tage Revanche.

Og mens Hjulenæs monotone Klapren over Skinnesammenføjningerne bliver hastigere og hastigere, buldrer Toget ned ad Sænkningen. Røgen vælter ud af Skorstenen og bøjes af det det vældige Lufttryk tilbage, læggende sig som et tæt, uigennemsigtigt Skylag henover Maskinen og de efterfølgende Waggoner.

Hastighedsmaaleren stiger og viser snart Maksimum: 90 km. Maskinen svajer og duver som et sygt Legeme, og man maa hage sig fast ved et eller andet, hvis man ikke vil risikere i næste Øjeblik at trille ned ad Baneskraaningen med knækket Hals.

Saa sagtnes Farten pludselig.

Vi er lige ved en Station, men der vises endnu ikke klar Bane. Lokomotivføreren trækker i Fløjten, og et Øjeblik efter viser det grønne Lys sig. Farten øges igen, og snart har vi Stationen langt bagude!

Saaledes fortsættes Mil efter Mil.

60—70 forskellige Stationer passerer Lokomotivføreren maaske paa sin daglige Tur. Allevegne skal der passes paa Signalet. Alletider, ved Dag som ved Nat, i Lys som i uigennemtrængelig Taage og Mørke, skal Lokomotivføreren sikre sig, at Signallerne er i Orden.

Noget mere enerverende Arbejde kan man næppe tænke sig. Der skal en vældig Viljeanspændelse til for stadig at holde Hjernen klar.

Og det er absolut uforsvarligt, naar Station lader sine Folk paa disse Pladser arbejde 12—14 Timer eller mere i Døgnet. Det er at lege med de Rejsendes Liv.

— Vi vil senere vende tilbage til denne Sag.

*Antonio.*

„Aalborg Venstreblad“ skriver d. 31. Juli 1913:

### Hvorfor gives der ikke Lokomotivpersonalet en ordentlig Fridag?

Vi har modtaget følgende:

Naar der tales om Fridage for Lokomotivpersonalet, da maa dette kunne gøre sine Krav særlig stærkt gældende i Sammenligning med den almindelige Arbejder. Thi det er en Selvfølge, at der ved Lokomotivpersonalets Overanstrengelse skal indtræde en tidlig Uarbejdsdygtighed, og Pensionsfondens Byrder vil stige i en betydelig Grad. En sammenhængende Tjenestefrihed paa 24 Timer kan under ingen Omstændigheder betragtes som en Fridag, fordi dette Tidsrum paa ingen Maade er tilstrækkeligt for Lokomotivpersonalets Udhvilelse.

Den private Arbejder har jo Fridag fra Kl. 6 Lørdag Aften til Kl. 6 Mandag Morgen, alt i alt 36 Timer. Dertil kommer, at Lokomotivpersonalets Fridøgn bortfalder hver 20. Dag.

Aarsagen til Lokomotivpersonalets lange Arbejdsdag skyldes til Dels Administrationen, der lægger Pres paa Personalet ved at tildele et bestemt Antal Mand at køre et vist Antal Tog. En anden Aarsag er Personalets økonomiske Afhængighed af Kørepenge-systemet. Det er fristende for en Lokomotivmand at forøge sine Indtægter ved Kørepenge; **men det gaar ud over Driftssikkerheden.**

En Fører her i Aalborg har udtalt til os, at han paa sin Turs længste Dag, da den samlede Tjeneste udgør 14 Timer og 41 Minutter, **ved den sidste Tur paa Ekspresen maa anvende stimulerende Midler for at holde sig vaagen.** Det er ikke morsomt for de rejsende at tænke paa, at Mænd, i hvis Hænder Ansvaret hviler, maa holde sig vaagen ved at pirre Sanserne med en Flaske stærk Kaffe, for at de rejsende helt og holdent kan naa Bestemmelsesstedet. Det gaar til en Dag en halv Snes Mennesker er dræbt, da vil Tilstandene af sig selv raabe paa Afhjælpning.

Ved en saa anspændt Tjeneste vil vedkommende Fører og Fyrbøder med Tiden



blive overanstrengt. Den offentlige Presse har derfor Ret til at øve en indgaaende Kritik, naar der begaaes Fejl, som er i Modstrid med Samfundsinteresserne; thi det kan fordres af Jernbaneautoriteterne, at de gør alt muligt for at sikre Publikum.

Beklageligvis beskæftiger vor hjemlige Dagspresse sig i de fleste Tilfælde kun med Følgerne af et Uheld, hvortil der i enkelte Tilfælde knyttes ret overfladiske Udtalelser, om en dybere Efterforsker af Aarsagerne er der sjældent Tale. Mange Aviser forveksler ogsaa Togførere og Lokomotivførere. Lokomotivføreren er den Mand, i hvis Haand Sikkerhedstjenesten paa Toget er lagt. ---

Bliver en Lokomotivfører syg under Kørslen, bliver det Fyrbøderen, der faar Ansvaret for Kørslen. Disse to Menneskers Afhængighed af hinanden er derfor meget stor. Tit kommer dertil, at et eller andet løber varmt, hvilket i høj Grad øger Maskintjenesten; thi trods alt skal jo Agtpaa-givenheden overfor Signalerne stadig være den samme. Det, der foregaar paa Lokomotivet, ser den rejsende ikke. Han sidder roligt, mange Gange sovende henslængt paa sin Pude. Det var heller ikke behageligt for ham, om hans Tanker kom til at dvæle alt for meget ved Forholdene paa Lokomotivet.

*Lurifax.*



## TVANGSFORFLYTTELSE OG KOLLEGIALITET

I Lok.-Tid. Nr. 11 anker Hr. Blix stærkt over den Maade, hvorpaa Tvangsforflyttelserne er ført ud i Livet, medens Hr. P. i Nr. 12 søger at tage denne i Forsvar. Der er vel ingen Tvivl om, at Flertallet af Personalets Sympati er for Hr. Blix Standpunkt; thi skulde det ske, at en yngre havde mere vægtige Grunde til at forblive ved et Depot end en ældre, hvad de som Regel ikke har, idet de vel som oftest undervur-

derer den Skade og det økonomiske Tab, som forvoldes de ældre Ansatte, er der dog den Mulighed tilbage, at de kan bytte med en ældre. Man ser jo dog heldigvis, at vore Foresatte i saa Henseende stiller sig ret velvilligt, og der er ingen Tvivl om, at Personalet i sin Helhed ser med største Højagtelse paa den Foresatte, som følger det strenge Anciennitetsprincip, og man ser da heller aldrig de ældste blive forflyttede, hvad der selvfølgelig ogsaa er rigtigt trods det, at disse som Regel hverken har skolepligtige Børn, Børn i Lære eller er underkastede mange af de Forhold, der gør det saa ønskeligt for en midaldrende Mand, at blive hvor han er. Synes Spørgsmaalet om Forflyttelse efter Anciennitet indenfor et Depots Personale end let at løse, stiller Sagen sig noget anderledes, naar der er Tale om, hvilket Depot skal Personalet flyttes fra? Hvilket dumt Spørgsmaal, vil vel de fleste udbryde; selvfølgelig fra det Depot, hvor der er for mange; men at Spørgsmaalet ikke er saa dumt endda skal jeg søge at klarlægge i det følgende.

For Tiden forstærkes Sporet mellem Randers og Aalborg; efter vore Foresattes Sigende fordi de nye R. Maskiner i Aarhus skal køre til Aalborg.

Nu vil denne Foranstaltning formentlig medføre, at der bliver for meget Personale paa de nordjyske Depoter, da Frederikshavns Personale kører saa godt som alle Hurtigtogene Frederikskavn—Randers—Frederikshavn.

Det vakte derfor heller ingen Forbavselse, da det rygtedes, at Ing.-Assistenten fra Aarhus havde meddelt Personalet i Frederikshavn, at det maatte være forberedt paa, at en Del (vistnok 7 Sæt) i en nærmere Fremtid vilde blive flyttet fra Depotet. Det der derimod vakte den største Forbavselse var de Rygter, der i den følgende Tid sivede ud om Forhold, der trækker Spørgsmaalet „Tvangsforflyttelser og Kollegialitet“ i Forgrunden.

Man hørte ikke blot, at Frederikshavns Personale havde søgt at udvirke, at Personalet forflyttedes fra Aalborg i Stedet for



fra Fh., men ogsaa saa meget andet, som jeg haaber maa blive klaret ved Svaret paa nedenstaaende Spørgsmaal.

Det maa jo synes temmelig indlysende, at er det ukollegialt at søge en Fordel for sig selv hos sine Foresatte paa ældre Kollegers Bekostning, er det næppe helt kollegialt at søge en planlagt Forflyttelse fra et Depot skubbet over paa et andet, idet man selvfølgelig maa forudsætte, at naar vore Foresatte planlægger Forflyttelser fra et Depot, sker det af Hensyn til, hvad der er mest økonomisk for Driften og ikke for at genere Personalet.

Det er derfor forstaaeligt, at Aalborg Personalet føler sig opskræmt ved at Ing.-Assistenten til en Ab. Lokf. har udtalt, at der kunde ventes forflyttet et større Antal Personale fra Ab. og at Hr. Maskinbestyreren senere paa Forespørgsel i denne Anledning, har svaret en anden Lokf., at Ab. Personalet vist vilde have godt af at komme andre Steder hen.

Da Personalet i Fh., forstaaeligt nok, for Tiden, angaaende denne Sag, har Munden lukket med syv Segl, vil jeg herved, for at Fh. Personalet ikke i denne Sag skal staa i et tvivlsomt Lys, tillade mig at fremsætte nogle Spørgsmaal, som jeg haaber de respektive Formænd for Afdelingerne i Fh. eller dem som har haft med Sagen at gøre vil besvare.

1. Er det sandt, at Personalet i Fh. efter ovennævnte Meddelelse fra Ing.-Assistenten har indgivet Ansøgning om at forblive i Fh.?
2. Er det sandt, at Fh. Personalet har anmodet Foresatte om, at forflytte Aalborg Personale i Stedet for Fh. Personale?
3. Er det sandt, at Fh. Personale til ovennævnte Formaaals Opnaaelse har indgivet Forslag til en eller flere Kørselsfordelinger, hvorved Kørselen i Vendsyssel m. m. af Ab. Personalets Tjeneste kunde udføres af Fh. Personale?
4. Er det sandt, at disse eventuelle Forslag tilbyder en saavidt dreven Tjenesteydelse, at den gaar ud over hvad der ellers anses for forsvarligt for Lok. Personale.

(De foreslaaede Tjenestefordelinger bedes indsendt til Lok.-Tid.)?

5. Har Fh. Personale modtaget Oplysning om den Kørsel, der til den Tid skal præsteres fra de nordjyske Depoter, og paa Grundlag af hvilke de har kunnet udarbejde Kørselsfordelinger (Aalborg Personalet har ingen modtaget)?
6. Kan Fh. Personalet tænke sig, at den i Lok.-Tid. Nr. 13 fremsatte Kritik af utaaelige Tjenesteforhold i Ab. i Forbindelse med det eventuelt fremsatte Tilbud fra Fh. Personalet, har foranlediget det forandrede Syn paa, hvorfra Forflyttelserne skal finde Sted?
7. Har Personalet i Fh. selv foretaget, eller har det formaaet betydende Autoriteter indenfor det kommunale eller politiske Omraade til at foretage Henvendelse til Ministeren eller andre til Fordel for Personalets Forbliven i Fh.

Med den af Hr. Maskindirektøren til Form. for H.B. fremsatte Udtalelse om (Lok.-Tid.12) at der ikke mere vilde finde saadanne større Tvangsforflyttelser Sted in mente, er Personalet maaske for opskræmt; men man maa ikke desto mindre haabe, at Hr. Maskindirektøren vil have sin fulde Opmærksomhed henvendt paa dette Forhold, saa ikke saa store Mængder af tildels ældre Lokomotivpersonale forflyttes uden tvingende økonomiske Grunde og i Særdeleshed at saadanne Forflyttelser ikke finder Sted under Hensyn til paatagne overdrevne Tjenesteforpligtelser, der kunde foranledige lignende Kalamiteter, som de formentlige analoge Tilfælde, „Fredericia Uheldet“ og det „hvor en Fh. Lok. for faa Aar siden kørte ind paa Aalborg Station.“

*Brande.*



## AVANCEMENTVILKAARENE.

*Hvornaar* mon vi i Personalia atter kan finde Meddelelse om, at Lokfb. N. N. er forfremmet til Lokomotivfører. En saadan Nyhed — thi det vil virkelig være en Ny-

hed — vilde vække Opmærksomhed. Kan De, Hr. Redaktør, give Oplysning om, hvornaar en saadan Forfremmelse sidst har fundet Sted, thi jeg kan ikke huske det, og jeg trok ikke, der er mange nulevende Mennesker der kan. Men maaske er Ordet „Forfremmelse“ helt udgaaet af Generaldirektionens Ordbog. I saa Fald synes jeg, og mange med mig, at det var paa Tiden at udsende en ny revideret Udgave.

Jeg læste forleden en Artikel af en Hr. Ing. Falck om Sikkerheden paa vore Jernbaner, hvori Hr. Falck paastaar, at Jernbanens Drift kræver et fortrinligt indøvet Mandskab. Lad os antage, Hr. Falck har Ret — har han det, mon det saa ikke ogsaa kræves, at det fortrinligt indøvede Mandskab lønnes med den Løn, som Rigsdagen i Lønningsloven har fastsat. Formentlig kræves det ikke, thi ellers vilde man vel forfremme de Fyrbødere til Førere, som nu forretter Førertjeneste, og det er jo ikke ganske faa.

Der er saaledes i Januar Kvartal af Lokomotivfyrbødere kørt 141 408 Førerkilometer. I Sommer er dette Tal sikkert vokset meget stærkt. Det var derfor almindelig ventet, at man vilde have udnævnt en Fører efter Lokomotivfører Larsens Død, men Nej. Man har fortsat paa den kendte Manér, forflyttet en Mand, idet Hr. Lokf. Clausen er forflyttet fra Struer til Ribe. I Struer maa man formodentlig saa lade Clausen erstatte af en Lokfb. og Fyrbøderen af en Aspirant eller Depotarbejder. Det er maaske billigere, om derfor ogsaa bedre, lader vi staa hen.

Jeg slutter med Spørgsmaalet:

Ved De, Hr. Redaktør, eller er der andre der ved, om det maaske er Meningen helt at afskaffe Lokomotivførerne?

M. Mortensen.

Til ovenstaaende skal vi meddele, at vi har gennemgaaet Personalialia for den 3 $\frac{1}{2}$ -aarige Periode fra 1910 og til Dato og ser deraf, at der i dette Tidsrum er afgaaet 29 men kun forfremmet 8 Lokfb. til Førere.

Med den sidste Tids Begivenheder viser

Reaktionen sig. I altfor stor Udstrækning anvendes Lokfb. til Førertjeneste, dette fremgaar med al Tydelighed af den af D. L. & L. F. udarbejdede Statistik.

Ved det Uheld, der skete med Tog 706 ved Heilerup den 10. d.s., var det Lokfb. Ruelykke, en iøvrigt veltjent og paalidelig Mand, der *fungerede som Lokf.*

Selv om man nu vil mene, at det er et *hændeligt* Uheld, der ogsaa kunde ske for en Lokomotivfører, vil Administrationen i Offentlighedens Øjne være mere ansvarlig om den til Førertjeneste kun anvendte Lokomotivførere. — der er nok at tage af!

Red.



## JERNBANERNES STRATEGISKE BETYDNING I KRIGSTID.

(Fortsat fra Nr. 12)

Hervæd opstod der naturligvis mange Vanskeligheder, dog sørgede Lord Kitschner snart for en Forbedring i Forbindelsen, idet han straks paabegyndte Anlægget af en Ørkenbane fra Wadi Halfa til Abu Hamed, en Afstand paa 370 km. Omkostningerne ved dette Baneanlæg, hvis Sporvidde er 110 cm., kalkuleredes til ca. 8,000,000 Kr. Arbejdets Ledelse lagdes i Hænderne paa Englændere; Jordarbejdet udførtes af ægyptiske Fellaher og fangne Derwischer. Overbygningen anlagdes derimod af ægyptiske Soldater. I Begyndelsen gik Arbejdet kun langsomt fremad, men da man senere fandt en underjordisk Vandaare, gik det dog betydeligt hurtigere. Da Abu Hamed blev besat af Englænderne, kunde Arbejdet ogsaa udføres herfra, og Nilen dannede her et vigtigt Led i Tilførslen af Materialier. Under den paafølgende Krig i Aaret 1908 var Omladningsantallet af Tropperne mellem Skib og Jernbane efter denne Banes og Strækningen Girgch—Assuans Aabning formindsket fra 5 til 2. Efter Sejren ved Athara



benyttede Lord Kitchner en Vaabenstilstand til igen at udvide Nettet paa den strategiske Jernbane. Slaget ved Omdurman d. 2. Sept. 1898 afgjorde det 3aarige Felttog mod Derwischerne til Gunst for Ægypterne og Engländerne. Hovedfortjeneste i dette Resultat maa ikke søges paa det taktiske Omraade, men mere Anlæggets sikre Udarbejdelse og den planfølgende Gennemførelse af Foretagendet. Sammen med Tropperne fulgte Ingeniørerne, og umiddelbart bag Fronten foretoges Jernbaneanlægget og den dermed følgende Forbindelse med Udgangspunktet, hvorved Troppernes og Brugsgenstandenes Transport blev sikret. De under dette Felttog anlagte Baner havde en Længde af 1000 km; ikke alene under Krigen har de gjort god Nytte, men ogsaa efter Fjendtlighedernes Afslutning har de spillet en vigtig Rolle for Sudan, idet de siden har været dette Land til stor Nytte.

Vi skal ikke forglemme at omtale Bygningen af en Jernbane fra Havnen Michailowsk ved Kaspi-Søen til Kisil-Arwat, som Russerne i 1880 under deres Felttog mod Turkomanerne først anlagde med 50 cm Sporvidde for senere at ændre denne til Normalspor, samt Bygningen af en 65 km lang Feltbane fra Susa til Kairuan, som Franskmandene i 1883 under deres Ekspedition til Tunis anlagde og med stor Fordel benyttede ved Forplejningsartiklernes Transport. Ogsaa de altid foretagsomme Japanesere, der til enhver Tid forstaar at drage Nytte af de tekniske Fremskridt, havde under Krigen med Rusland anlagt en Feltjernbane fra Tusan over Søul og Widju til Fönghwantschöng. Deførste 850 km var allerede ved Krigen Udbrud under Arbejde, og Fortsættelsen, saavel som Strækningen Port Arthur—Mukden—Tieling og Niutschwang—Hsimmintun anlagdes efterhaanden, som Tropperne skred fremad mod det indre af Manshuriet, hvor den gennem sin tilbageliggende Forbindelse udnyttedes i Hærens Interesse. Endelig benyttede Italienerne ved deres Ekspedition i Massauah en 36 km lang Feltbane, hvis Sporvidde var 60 cm.

Jernbanernes Opgave under Krigsperioder, er af en dobbelt Betydning.

Ved Krigen Udbrud er deres Opgave saa hurtigt som muligt og uden Forstyrrelse, men med Skaansel af Troppernes Kræfter, at transportere disse til Krigsskuepladsen, medens Jernbanernes Virksomhed under Krigen mere bestaar i at opretholde Forbindelsen med Udgangspunktet for derfra kunne besørge Ekspeditionen af Forplejningen, Munitionen, Belejningsmateriale foruden senere Troppettransport saavel som Befordringen af syge og saarede Soldater og Fanger. Medens det ved Krigen Udbrud var Persontrafikken, som spillede den væsentligste Rolle, traadte dog Godstrafikken under Krigen videre Forløb i Forgrunden. For at give et Indblik i de Fordringer, som stilles til Jernbanerne i Krigstid, skal oplyses, at de daglige Forplejningsartikler for en Hær paa 1 000 000 Mand og 250 000 Heste vejer 2 500 Tons, hvad der altsaa svarer til en daglig Befordring af 8 à 9 Tog.

(Fortsættes)



## RIGSDAGSBEHANDLING AF JERNBANEPERSONALETS TJENESTE OG HVILETID I TYSKLAND

(Fortsat fra Nr. 14).

Merudgifterne, der er forbunden med denne Personalforøgelse, er meget betydelige. De beløber sig efter den af Forvaltningerne foretagne Kalkule, aarlig til ca. 25 Millioner Mk. i personlige Udgifter. Der til kommer saa andre Udgifter, til Eks. for Nyanskaffelser af Lokomotiver, Udvidelser af Lokomotivremisserne, til Forøgelse af Opholds- og Overnatningslokalerne o. s. v. — Udgifter, der vel endnu ikke er fastsatte, men i alle Tilfælde kan anses for at blive ret betydelige. Jeg tror derfor, at de nu besluttede Forandringer tør betegnes som et betydeligt Fremskridt i Tjeneste- og Hviletidens Regulering.

Rigsdagsmand Stolle: Fra Hr. Præsidenten for Rigsbaneamtet er der forrige Aar og ogsaa i dette Aar bleven sagt, at vor Driftssikkerhed er blevet større, vi har haft saa og saa mange færre Uheld. — Jeg vil kun trække enkelte af Uheldene frem. Paa Statsbanerne har der paa den frie Strækning fundet 34 Afsporinger Sted, ved Stationerne 71, ved Godstogene 48 og Persontog paa Stationerne 107, tilsammen 288 Sporafløb. — Aarsagerne er: Forhindringer paa Skinnerne 28, fejlagtige Sporskiftstillinger 71, Mangler ved Overbygningen 23, Fejl ved Kørselssignalerne 41. Naar Statistiken udviser, at Aarsagen til Afsporingerne i 23 Tilfælde har været Mangler ved Overbygningen, i 41 Tilfælde Fejl ved Kørselssignalerne, maa man spørge, om der ved Modtagelsen af de anvendte Materialer har fundet en Efterkontrollering Sted. Var der bleven foretaget en saadan Materialprøve kunde der ikke været forekommet saa mange Uheld.

Ved Persontogene har der fundet 65 Sammenstød Sted, ved Godstogene 125, ved Rangering 48. Aarsagerne har været følgende, lad os f. Eks. sige fejle Dispositioner fra Stationspersonalets Side. Dertil kan man sige: Mennesket kan fejle. Saaledes fejlagtig Sporstilling i 37 Tilfælde, urigtige Signaler i 32 og uforsigtig Rangering i 60 Tilfælde.

Denne Statistik viser sandelig tydelig nok, at der er Mangler nok tilstede, at Forholdene er af en saa skrigende Natur, at man med Fynd og Klem kan forlange, at der her skaffes Afhjælp, Statistiken viser en Ulykkeliste, der er større end under et Slag. Der er ved Afsporinger blevet dræbt 13 Rejsende, 14 Jernbanetjenestemænd og Arbejdere, der er saaret 108 Rejsende, 46 Tjenestemænd og Arbejdere. Ved Sammenstød er der dræbt 1 Rejsende, 20 Tjenestemænd og Arbejdere, saaret ved Sammenstød er 133 Passagerer, 105 Banefolk og 7 Arbejdere, 28 Post- og Telegraftjenestemænd. Ved andre Uheld er dræbt 98 Rejsende, 281 Tjenestemænd og Arbejdere, 239 Banearbejdere, 13 Post- og andre

Tjenestemænd, foruden 304 andre Personer. Ved andre Uheld er saaret 251 Rejsende, 691 Tjenestemænd og Arbejdere, 465 Banearbejdere, 65 Post- og Skattetjenestemænd, 234 andre Personer. 181 Køretøjer er overkørte. Ja, mine Herrer, naar der findes 14000 ubevogtede Overkørsler paa de prøjsiske Baner, da er det intet Under, at der i et Aar overkøres 181 Køretøjer. Saafremt der skabtes bedre Forhold ved Banerne, da kunde den Slags Uheld ikke forekomme. Og hvad de tyske Jernbaner profiterer, ved ikke at anvende bedre Sikkerhedsmidler, vil De kunne se af følgende Tal.

Omkostningerne, som Statsbanerne alene paa Grund af Erstatningsloven har at betale, udgjorte i Aaret 1911 10,293,169 Mark, og Summen, som den paa Grund af Uheldsforsikringen havde at udrede, beløb sig til 20,696,033 Mark. Jeg tænker, at disse Tal beviser, at man ikke i Dag kan sige: der er foretaget alt muligt.

Jeg kan forud se, at Præsidenten for Rigsbaneamtet vil sige, ja, se, procentvis har Sikkerheden forbedret sig saa og saa meget; paa 100000 Lokomotiv- eller Tonskilometer er passeret saa og saa mange færre Uheld. Men herved tager man ikke i Betragtning, at Tekniken har'gjort betydelige Fremskridt. Disse Fremskridt; paa Teknikens Omraade er saa betydelige, at man maa forundre sig over, at Uheldcifferne endnu ikke er kommen betydelig længere ned. Vor Teknik har ikke hvilet, dens Fremskridt er ogsaa kommen Jernbanetrafiken til Gode, men ikke desto mindre har man ikke sporet nogen synlig Forbedring! Omend der ogsaa procentvis er indtraadt en lille Forbedring, saa kan det paa ingen Maade være Udslaget for at mange Hundrede og Tusinder aarlig maa sætte deres Liv til. (Hør fra Socialdemokraterne).

Mine Herrer, her maa skabes Forandring, og hvor der er Vilje, der vil ogsaa findes en Udvej. Hvad hører der til, at Driftssikkerheden yderlig kan forhøjes? *I allerførste Linie kommer i Betragtning, at der ikke mere finder nogen Overbebyrdelse af Personalet og Arbejderne Sted; det er den første*



*Betingelse for Driftssikkerheden, at Personalet har den nødvendige Ro. Og hvorledes staar det hermed til. Er der idag forebragt noget som helst Bevis for, at Jernbanepersonalet ikke overanstreges? Det er ubetinget nødvendigt, at Jernbanepersonalet ikke bliver mismodigt, thi ogsaa Tilfredsheden ved Arbejdet bidrager sit til, at Jernbanedriften bilver mere sikker.*

Naar Hr. Præsidenten forhen erklærede, at Lønningsspørgsmaalet for Jernbanepersonalet og Arbejderne ikke vedkom Riget, men var et indre Anliggende indenfor de enkelte Stater, saa siger jeg: Nej, Hr. Præsident, det er ikke Tilfældet, Driftssikkerheden betinges af Jernbanearbejdernes og Funktionærernes Ro og ved deres Arbejdslyst, og andre Rettigheder, de som Statsborgere har Ret til. Men fratager man disse Mennesker deres Rettigheder, da kan de ikke gaa glade og tilfredse til deres Arbejde, og saa er Driftssikkerheden i Fare. *Altsaa Personalets Overanstregelse kan ikke bortlyves, trods alle disse Forsikringer, der er givet os idag.*

Man har forrige Aar sagt: Godt, der skal blive garanteret Hviletider. Til trods herfor fremkommer der stadig paany Klager fra Jernbanearbejdernes og Funktionærernes Kredse. Jeg har en Skrivelse fra en kongetro Funktionær, ikke fra en socialdemokratisk Tjenestemand, thi dem lider man jo overhovedet ikke i Jernbanetjenesten. Af disse kongetro Arbejderkredse kommer følgende:

„Desværre finder vi endnu i sidste Driftsberetning fra Jernbanerne, at der forekommer Tjenestetider paa 15 à 16 Timer, ikke paa en enkelt Dag, men i regelmæssig Følge over et længere Tidsrum. Det er navnlig Tilfældet imellem Personalet under Trafiktjenesten, at dette, uden Hensyn til den i Forvejen korte Hviletid, beordres til Natarbejde“.

Naar saadanne Klager kommer fra selv kongetro Tjenestemænd, hvad skal man da tro om den Forsikring, som Hr. Præsidenten har givet os, naar han siger: „Det skal i Fremtiden blive bedre“. Jeg vil dog

sige: „Budskabet hører jeg vel, kun Troen mangler jeg“. —

Mine Herrer, forrige Aar har Hr. Minister von Breitenbach givet et lignende Løfte. For nogen Tid siden modtog jeg fra en Jernbanemand et Jernbaneblad. Dette Organ er regeringsvenligt og har ikke noget med socialdemokratiske Tjenestemænd at gøre. I dette Blad blev der anført: I den og den Tid er Hr. Minister von Breitenbach fremkommen med den og den Udtalelse i det prøjsiske Deputeretkammer; men vi mærker den Dag i Dag intet til, at Hviletiderne er bleven større, og Opholdslokalerne, hvor vi skal opholde os, er bleven bedre. Men forhaabentlig vil nu Løftet af Hr. Præsidenten for Rigsbaneamtet endelig blive indfriet.

Naar nu Hr. Ministeren med Hensyn til Tjenstpauserne i Dag har sagt, at der i Arbejdstider paa 16 Timer dog ogsaa har været Pauser, der undertiden har udgjort en ja to Timer for Lokomotiv- og det øvrige kørende Personale, saa maa der henvises til, at Opholdslokalerne slet ikke er egnede til at opnaa en virkelig Hvile. Disse Lokaler er beliggende paa Stationer, hvor der er stærk Trafik, hvor Lokomotivernes og Vognenes Rullen og Larmen og Rangelingen foregaar, saaledes at man slet ikke kan tænke paa en virkelig Ro.

(fortsættes).



## PERSONALIA.

### Død:

Lokomotivfører C. C. Larsen, Ribe.

### Afskødiget er:

Lokomotivfyrbøder H. J. M. Ludvigsen, København H.

### Navneforandring:

Lokomotivfører S. A. Sørensen, Aarhus H, hedder fremtidig S. A. Stjernø.

# De sjællandske Statsbaners Lokomotivpersonales private Enkeunderstøttelses-Kasse.

## Regnskabs=Oversigt for Aaret 1912 – 13.

	Kr.	Øre		Kr.	Øre
<b>INDTÆGT:</b>			<b>UDGIFT:</b>		
Saldo for Aaret 1911—12 . . .	68741	65	Pensioner . . . . .	4116	66
Kontingent og Indskud . . .	4768	00	Tryksager . . . . .	23	00
Renter . . . . .	2432	15	Porto m. m. . . . .	5	36
			Afkortning af Kontingent . .	86	44
			3½% Østf. Kreditf. Oblg. . .	65000	00
			Indestaaende i Bikuben . . .	6610	34
Balance . .	75841	80	Balance . .	75841	80

Kassens Kapitalformue er i det forløbne Regnskabsaar steget fra Kr. 68,741,65 til Kr. 71,610,34. Medlemsantallet er det samme som forrige Aar, 390. 5 ny indmeldte, 3 udmeldte, deraf 2 grundet paa Hustruens Død. 1 udslettet som Følge af stor Restance og 1 død (Lokomotivfører W. C. Johansen 18/1 1913). Pension ydes nu 35 Enker mod 36 forrige Aar, idet 2 Enker er døde (Enkerne efter Lokomotivførerne Radich og Jørgensen, Korsør). 25 erholdt 100 Kr. og 10—150 Kr. aarlig.

**Roosen,**  
Kasserer.

Regnskabet er revideret og Kassens Værdipapirer og Bikubebog eftersete og befundne at være i Orden.

**K. Joh. Kranholm,                      A. Østerberg,**  
Revisorer.

Ifølge Lovenes § 14 er der at foretage Valg af en Revisor i Stedet for Lokomotivfører Kranholm, der efter Tur fratræder og ikke ønsker Genvalg. Stemmesedlerne tilstilles Bestyrelsen 1ste September.

Ny Medlemmer optages ved Henvendelse til Bestyrelsen.

*København, den 31. Juli 1913.*

**J. Hansen,**  
Lokomotivmester.

**C. Roosen,**  
Lokomotivfører.

**C. V. Christensen,**  
Lokomotivfyrbøder.