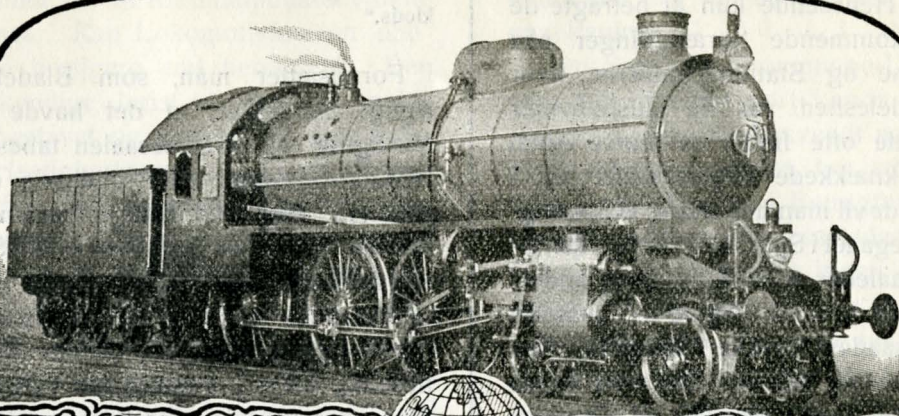


DANSK LOKOMOTIVTIDENDE



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

NR. 16

1. SEPTEMBER 1913

13. AARGANG

BRAMMINGE-KATASTROFEN OG AARSAGERNE.

Det synes, som om De Danske Statsbaner er kommen ind i en af de Ulykkesperioder, der i daglig Tale kaldes for Tycho Brahes Dage, og hvor det ene Uheld afløser det andet. At man under disse Forhold søger at finde den skjulte eller direkte Aarsag dertil, er kun, hvad enhver maa ønske, men desværre er det gaaet som saa ofte før. Trangen til Sensation er bleven dominerende indenfor en stor Del af Dagspressens Blade, i væsentlig Grad vel af Hensyn til det økonomiske Spørgsmaal.

Det er en Selvfølge, at i saa vigtige Sager som f. Eks. Bramminge-Ulykken, hvor det gælder om at finde Sonofrene for en Del tabte Menneskeliv; hvor Sagen bliver endnu vanskeligere at opklare, da der ingen direkte Bevis foreligger, — der maa først og fremmest Sagkundskaben blive den Instans, som man maa overlade Undersøgelsen af Sagens praktiske og

tjenstlige Natur. Udelukkende at opbygge Forhørene og muligvis Dommen ud fra *etrent juridisk* Grundlag alene, vil altfor let kunne føre til skæbnesvangre Fejltagelser i Skyldspørgsmaalet, og vi kan fuldtud slutte os til Generaldirektørens Udtalelse til en Interviewer, at en saadan Undersøgelse ikke er fire Skilling værd.

Af de fra Offentlighedens Side fremsatte Paastande, som har Krav paa større Opmærksomhed, er dels den Oplysning, at det ene af Lokomotiverne fra Bramminge havde tabt en Bremsesaal under Uheldet og dels Udtalelsen om Overskridelsen af Maksimalhastigheden. Som naturligt er, har disse Paastande været debatteret indenfor Lokomotivpersonalets Kredse, og da netop disse to Punkter efter min Mening har Krav paa den største Opmærksomhed, skal vi nærmere komme ind paa en Omtale heraf.

Undersøger man Spørgsmaalet om det ved De Danske Statsbaner af den forrige Maskindirektør, Hr. Busse, indførte „løse“ Bremsklodssystem frembyder den samme

Garanti for Togsikkerheden som det tidligere anvendte faste Bremseklodssystem, maa dette besvares benægtende. Man behøver i saa Henseende kun at betragte de mange forekommende Sprængninger paa Strækningerne og Stationspladserne, hvor man i Særdeleshed for de sidstnævntes Vedkommende ofte finder et større Antal Stykker af knækkede Bremsesaaler og i mange Tilfælde vil man her erfare, at Sprængningen er foregaaet i Sporskifterne og Hjertestykkerne, saaledes at Maskinerne og undertiden ogsaa de forreste Vogne er passeret henover et saadant Stykke Støbejern, førend det er bleven fjernet. Det kan ogsaa hænde, at den underste Del af Bremsesaalen bliver hængende og først falder af paa den frie Strækning, et Forhold, der bedst bevises gennem Udtalelser af Baneafdelingens Personale, som opsamlere disse og undertiden bringer dem ind til Stationerne. Forøvrigt synes disse Tilfælde særligt i de senere Aar at tiltage i en foruroligende Grad og saavidt det kan skønnes, undlades nu Indlæggelsen af det i Begyndelsen anvendte Strækmetal, der sikkert frembød en langt større Stabilitet og Styrke af Støbejernets enkelte Bestanddele.

I Sammenligning med de faste Bremseklodser vil man aldrig bringe Sikkerheden i de løse Saaler i Højde med de førstnævnte, og man maa derfor ikke lade et saa vigtigt Spørgsmaal ude af Betragtning ved Bramminge Undersøgelsen, selv om det ogsaa vil volde overordentlige, maaske uoverstigelige Vanskeligheder at fremskaffe Klarhed i dette Spørgsmaal. I hvert Fald er det en Kendsgerning, at der er forekommet Tilfælde, hvor de løse Bremsesaaler har vist sine uheldige Egenskaber; for at tage det nærmest liggende Bevis skal efter et Dagblad gengives følgende Tildragelse, der er passeret for kort Tid siden og hvori der meddeles:

„Søndag Middag, da Løgstørtoget befandt sig ved Østerbølle, faldt en Bremseklods ned fra Lokomotivet og kom ind under et Vognhjul. Følgen var, at Hjulet ikke kunde løbe rundt, og Vognen slæbtes paa et langt Stykke hen ad Skinnerne. Der

skete dog intet; men var dette Uheld sket for et Eksprestog, kunne det have faaet slemme Følger.

Det vil erindres, at man en Tid tænkte sig, at Bramminge-Katastrofen var forvoldt af en tabt Bremseklods.“

Forudsætter man, som Bladet ganske rigtigt bemærker, at det havde været et Hurtigtog og Bremsesaalen tabes paa en Niveauoverkørsel eller muligvis et forudgaaende Tog eller Rangermaskine paa en Station taber en saadan i et Sporskifte umiddelbart førend Ankomsten af et gennemkørte Tog, og dette undgaar Personalets Opmærksomhed, da kan ingen menneskelig Magt garantere for Udfaldets heldige eller uheldige Forløb; en Frygt, der aldrig behøver at næres mod de faste Bremseklodser, *som ikke kan tabes, ej heller under en Katastrofe.*

Efter hvad der meddeles gennem Offentligheden, er Statspolitiet kommen til det Resultat, at Hastigheden er overskredet. Man forstaar, at en Udtalelse som denne fra Chefen for Landets mest udsøgte Kræfter maa være egnet til at vække Opsigt ogsaa indenfor Lokomotivpersonalets Kreds. Hvad forstaas derved, at Hastigheden er overskredet? Forholder det sig som et Blad skrev, at Hastigheden paa Grund af Centralafaastringens Suspension paa en af Stationerne, var nedsat til 70 km. pr. Time (en iøvrigt ret meningsløs Bestemmelse), men at Toget havde kørt 87 km over Ulykkesstedet, da beviser dette kun, hvad der har været paastaet, nemlig at Sporet har savnet den nødvendige Modstandskraft idet Sporlegemet ved al Jernbanedrift, analogt med f. Eks. en Dampkedel, beregnes efter et langt større Overtryk end det virkelige Arbejdstryk.

Selv om man vil gaa ud fra, at Hastighedsnedsættelsen som foran nævnt skyldes Arbejdet ved Centralafaastringen paa Stationerne, kan dette dog aldrig medføre nogen Art af Forstyrrelse eller Svækkelse af den frie Banestrækning; selv efter praktisk-juridiske Fortolkninger vil man næppe kunde finde nogen Forbindelse mellem Afsporingen og Hastigheden, forudsat denne

ikke har overskredet den virkelige Maksimalhastighedsgrænse i ganske betydelig Grad.

Vi kommer her til Kardinalpunktet i dette Spørgsmaal. Kan Lokomotivføreren ubevidst køre hurtigere end beregnet? Den jærnbaneyndige Jurist vil muligvis holde sig til Bogstavet og henvise til den automatiske Hastighedsmaaler, og i sin Ukendskab vil han maaske opstille den Hypotese, at Lokomotivets Hastighedsmaaler er en Automat, og at alle automatiske Hjælpe-midler enten virker paalidelige eller svigter fuldstændig. Ikke desto mindre er Forholdet i Virkeligheden saaledes, at selv for den mest samvittighedsfulde Lokomotivfører vil disse Tilfælde kunne indtræffe; en nærmere Forklaring vil kunne paavise dette.

At den anvendte Hastighedsmaaler ved Statsbanerne er automatisk er en Kendsgerning. En Centrifugalpumpes roterende Bevægelse, der er afhængig af Driv- eller Kobbelhjulenes Hastighed, bevirker gennem dens Rørledninger Stigning af en Vandsøjle, hvis Højdeforskel aflæses i Førerhuset paa en der anbragt Skala. Bevægelsen fra Maskinen overføres ved Hjælp af et Remtræk. Nu hænder det ikke sjældent, som Følge af at denne Rem er direkte anbragt paa Hovedakslen uden særlig Remskive, at denne bliver paavirket af den fra Maskindelene udslyngede Olie, hvad der atter bevirker en Føringelse af Friktionen og fremkalder i større eller mindre Grad en Misvisning af Vandsøjleens Højde. I alle Tilfælde erholder Lokomotivføreren en misvisende Opgivelse af Hastigheden, idet han *i Virkeligheden kører hurtigere end han tror.*

Kommer nu hertil, hvad udtrykkelig skal fremhæves daglig er Tilfældet indenfor Jærnbanedriften, at til Eksempel de sidst forudliggende Stationers Ure indbyrdes har været uoverensstemmende med et, to eller maaske flere Minutter, medens Lokomotivføreren Ur har været overensstemmende med Afgangstationens Tid, saa vil Differencen i Forbindelse med Hastighedsmaalerens fejle Angivelse overordentlig let kunne blive fældende for Lokomotivføreren set fra *den*

juridiske Side. At han støtter sig til sin Hastighedsmaaler nytter næppe hos den med Jærnbaneforhold ukendte Jurist, der henholder sig til de Beviser, som findes paa Papiret.

I en Sag som Bramminge-Ulykken, hvor man selv udenfor vort Lands Grænser har Opmærksomheden henvendt paa Afgørelsen af Skyldsspørgsmaalet, bør ethvert nok saa lidet Forhold tages i Betragtning og tages op til Undersøgelse, saaledes at der sker Ret for alle — Uret for ingen — hvad enten det nu er høj eller lav.

I en Sag som denne er saavel Offentlighed som Personale ikke tjent med, at den kun ses og paadømmes fra den juridiske Side, det er absolut nødvendigt, hvor nødigt Dagspressen end ønsker det, at tage Sagskunds-kaben med paa Raad.

Gerechtigkeit.



NORDISK LOKOMOTIVMANDS- FORBUNDS 8. KONGRES.

(Fortsat fra Nr. 14)

Efter at Ingeniør Halvor A. Berggren som Repræsentant for „Gasaccunulator“ havde holdt et Foredrag om A. G. A. Blinklyset og samtidig demonstreret de Lys- og Signalordninger, som staa i Forbindelse dermed, afsluttedes Førstedagens Forhandlinger.

Første Punkt paa anden Kongresdag var Lønspørgsmaalet. Hr. Engström, der indledede Debatten, fremviste ved grafiske Tabeller et anskueligt Billede af Lønspørgsmalets Udvikling gennem 30 Aar. Af denne Redegørelse frengik det, at Statsbanernes Lokomotivpersonale var forholdsvis daarligere stillet nu end for 30 Aar siden, og at de Lønforbedringer der er tildeelt Statsbanernes Personale, ikke har været givet i samme Forhold til Lokomotivpersonalet,

som til de øvrige Personalgrupper. Gennem statistiske Tabeller anskueliggjorde Taleren, at de nuværende Lønninger er utilstrækkelige i disse Tider, hvor Priserne paa alle Livsfornødenhederne er i stadig og foruroligende Stigning.

Hr. Thv. Nordahl, Trondhjem, gav en Oversigt over den Lønbevægelse, som i de sidste to Aar har fundet Sted ved de norske Statsbaner, en Bevægelse, der har haft til Følge, at Regeringen for Tiden var beskæftiget med Udarbejdelse af Forslag til det norske Storting. Tillige gjorde Taleren rede for den Taktik de havde anvendt for hos rette Vedkommende, at fremføre deres Krav om forbedrede Lønforhold.

Derefter havde en Del Talere Ordet, der paa det kraftigste fremhævede, at paa Grund af de stedse stigende Priser paa Livsfornødenhederne, var de nuværende Lønninger aldeles utilstrækkelige for at tilfredsstille det allernødvendigste Behov, saavel som en passende Løn for det ansvarsfulde og opslidende Arbejde en Lokomotivmand maa udføre. Der vedtoges følgende Resolution:

„Kongressen udtaler, at de respektive Afdelinger af „Nordisk Lokomotivmands Forbund“ virksomt og ved dertil egnede Midler søges at opnaa forbedrede Forhold i dette Spørgsmaal, samt at hvert Lands Afdeling kan paa-regne den moralske Støtte fra de øvrige Afdelinger, der slutte sig til „Nordisk Lokomotivmands Forbund“, og som disse formaa at give.“

Kongressen besluttede i denne Forbindelse at udtale, at Lokomotivfyrbødere, der tjenstgør som Førere, bør have en Lønforhøjelse saaledes, at de fuldt ud erholde den Løn, som maa anses for at være passende for det større Ansvar, de derved paatage sig.

Efter at Thv. Nordahl yderligere havde betonet Lønspørgsmaalets aktuelle Stilling i Norge vedtoges følgende Tillægsresolution for den norske Afdelings Vedkommende:

„Kongressen har faaet forelagt de Lønkrav, som det norske Lokomotivpersonale nu har indgivet til Landets

Statsmyndigheder, samt har prøvet Kravenes Berettigelse.

Efter Kongressens Opfattelse er Lønkravene afpassede efter Tidens Fordringer med den nuværende fordyrede Levofod og kan tillige anses som en retfærdig Lønning for et ansvarsfuldt Arbejde. I Tilslutning til denne Opfattelse tilsiger Kongressen den norske Afdeling al den solidariske Støtte som „Nordisk Lokomotivmandsforbund“ formaar, og vil med alle til Raadighed staaende lovlige Midler understøtte sin norske Afdelings berettigede Lønkrav.

Det blev derefter paalagt den norske Afdeling, om Forholdene nødvendiggjorde det da at indkalde til en ekstraordinær Kongres.

I Pensionsspørgsmaalet som indledes af Hr. Thylander for Sverige og Thv. Nordahl for Norge, fattedes efter en meget udførlig Forhandling følgende Beslutning.

„De reglementariske Bestemmelser som for Tiden er gældende for Jernbanepersonalets Pensionering bør underkastes en grundig Revision i saadan Retning:

at de Pensionsbeløb som for Tiden udbetales, bør forhøjes til 80% af den pensionsgivende Lønningsindtægt — uden Forhøjelse af de procentvise Afdrag.

at Pension til Enker og Børn ansættes med et betydeligt højere Beløb, end det der for Tiden udbetales.

at fuld Pensionsret for Lokomotivførere og Lokomotivfyrbødere maa indtræde ved 55 Aars Alderen, samt

at de Forudsætninger efter hvilke Jernbanepersonalets Spørgsmaal skulde ordnes, maa, efter en derom iværksat Redegørelse, bestemmes efter Love vedtagne af Regering og Rigsdag og omhandlende at ved Jernbanekoncessioner tilsikres Personalet betryggende Pensionsret.

Kongressen optog derefter Spørgsmaalet om fælles Fagblad for det nordiske Lokomotivpersonale til Behandling. Under den

Debat der førtes herom, betonedes, at de i højeste Grad kunde være ønskeligt. Dog mente de fleste Talere, at Forslagets Realisation for nærværende mødte saa store Vanskeligheder, at denne Kongres ikke kunde træffe afgørende Beslutning, saa meget mere som Forslaget ikke var forelagt Kongressen i udarbejdet Stand.

Kongressen besluttede derfor at overgive Forslaget til Sekretariatet, der under den kommende treaarige Periode skal bearbejde det, samt til næste Kongres afgive Betænkning derom.

(fortsættes).



DAGES DET ?

Faa Foranledning af Hovedafdelingen for Lokomotivførere indenfor „D. L. & L. F.“ har der i den sidste Tid været afholdt en Række Møder i Aarhus, Fredericia, Korsør, Kjøbenhavn og Nyborg angaaende en eventuel Sammenslutning af samtlige Lokomotivførere, saavel i „D. L. & L. F.“ som Jernbaneforeningens 9. Kreds.

Til disse Møder, hvortil d'Hrr. *Lillelund* og *Strand* havde faaet særlig Indbydelse, var rettet Opfordring til samtlige Lokomotivførere ved de paagældende Depoter om at komme til Stede. Møderne, der var ret stærkt besøgte, udviste af den herskende Stemning, at der ude blandt Medlemmerne af begge Foreninger var en endog stærk Uvilje tilstede imod de nuværende Forhold. idet man paa forskellig Maade havde Forstaaelsen af, at den Forbedring man kunde ønske at opnaa med Hensyn til Lønsspørgsmaal, Tjenesteforhold og lign., som delvis uopnaelig saalænge, Forholdene var saaledes.

De forskellige Møder indledes af Formanden for Hovedafdelingen af Lokomotivførere i „D. L. & L. F.“ Hr. Lokomotivfører *Mortensen*, Esbjerg, der i en længere Redegørelse forelagde Foreningens Arbejde

og henviste til den Sammenslutning, der i Fællesspørgsmaal gjorde sig gældende imellem de forskellige Kategorier indenfor Værkstedstjenesten og Dansk Jernbane-Forbund og paaviste, at et lignende Forhold godt kunne lade sig realisere imellem et samlet Lokomotivpersonale og de to store Jernbaneforeninger indenfor Centralorganisationen, for saaledes at udnytte de nu gældende Forhandlingsregler.

Efter at Hr. Lokf. *Lillelund*, som Formand for Jernbaneforeningens 9. Kreds, ligeledes havde oplyst om dennes Arbejde indenfor Jernbaneforeningen, særlig om Spørgsmaalet om fremskudte Signaler og eventuel Ændring af Lønforholdene, opfordrede Hr. Lokf. *Strand* alle Lokomotivførere til et fælles Arbejde for at opnaa Enighed, og udtalte Ønsket om en Sammenslutning af alle Lokomotivførere, hvad enten det skete indenfor Jernbaneforeningen eller indenfor D. L. & L. F., naar blot det skete i Tilslutning til Centralorganisationerne.

Paa alle Møderne udspandt der sig derefter en til Tider ret livlig Diskussion, men man enedes efter Forslag af d'Hrr. *Mortensen* og *Lillelund* om ikke at træffe bindende Bestemmelser, og at den endelige Ordning skulde foregaa i det Fællesudvalg, der er nedsat indenfor de ledende Orgadisationer; ligeledes anmodede d'Hrr. *Mortensen* og *Lillelund* samtlige Lokomotivførere om at udfylde de Maanedesregnskaber og Spørgeskemaer angaaende fremskudte Signaler, der udsendtes af henholdsvis „D. L. & L. F.“ og Jernbaneforeningens Lokomotivfører-Afdelinger.

V.



NORDISKE LOKOMOTIVMÆNDSS FORBUND.

Meddelelse fra Præsidenten.

„Resultatet av den norske avdelings løns-kamp er følgende:

Ved stortingsbeslutning av 20. Juli fast-

sattes i nyt lønsregulativ for statsbanepersonalet lønnen for

A Lokomotivførere, regulativets 15. lønsklasse, ved ansættelsen Kr. 1900, efter 2 aars tjeneste Kr. 2050, efter 4 aar Kr. 2200, efter 6 aar Kr. 2350, efter 8 aar Kr. 2500, efter 10 aar Kr. 2650 og efter 12 aar Kr. 2800.

B Fyrbøtere, regulativets 24. lønsklasse, ved ansættelsen Kr. 1300, efter 2 aars tjeneste Kr. 1400, efter 4 aar Kr. 1500, efter 6 aar Kr. 1600 og efter 8 aar Kr. 1700.

Desuten er fremdeles følgende bestemmelse gældende:

For kjørsel af tog og for fravær fra kvarter oppebærer lokomotivførere:

For togs kjørsel om dagen Kr. 0,15, om natten (mellem 10 aften og 5 morgen) Kr. 0,20, ophold uten tjeneste om dagen 0,12, om natten 0,15, alt pr. time, fyrbøtere oppebærer $\frac{2}{3}$ herav.

I sammenligning med det gamle regulativ er saaledes den faste løn forhøjet med, for lokomotivførere Kr. 600, for fyrbøtere Kr. 340. I lønsforhøielsen indgaar tantieme, fyrbøtere bosat i byerne erholder Kr. 100 i bostedstillæg.

Afdelingen meddeler, at der blandt medlemmerne er almindelig tilfredshed med resultatet for lokomotivførernes vedkommende. For fyrbøterne er ny ansøgning indsendt, da resultatet for disses vedkommende ikke kan godkendes.

Trondhjem i August 1913.

Thv. Nordahl.

Idet vi ønsker vor Brøderorganisation et „Hjertelig til Lykke!“ med det delvis gode Resultat for Højnelsen af det norske Lokomotivpersonales Livsvilkaar, er det med Tanken henvendt paa os selv, naar vi til næste Aar skal frembære vore Krav til Regering og Rigsdag. Lad os haabe, at der til den Tid maa staa et enigt Lokomotivpersonale, der kan forfølge Lønsagen med

samme Kraft og Energi, som vore norske Fagfæller, der nu har distanceret os.

Lad os i Ord og Gerning vise, at Resultatet maa blive mindst lige saa godt!

Red.



D. L. & L. F.

Til Medlemslisten.

Aarhus Lokf.-Afdeling:

Indmeldt

Lokf. S. Berg

— J. Petersen

Aarhus Lokfb.-Afdeling:

Nedennævnte Aspiranter er overgaaet fra D. S. & M. F. til D. L. & L. F.:

fra $\frac{1}{6}$ R. N. Nielsen (2209)

- - Christoffersen (2141)

fra $\frac{1}{7}$ Frederiksen (2139)

- - Andersen (2142)

- - G. Laursen (2138)

Tvangsforflyttelse og Kollegialitet.

Forfatteren af ovennævnte Artikel i Bladets Nr. 15 bedes opgive Navn, da det ligger udenfor Fhvns Lokomotivførerafd.s Opgave at svare paa disse Spørgsmaal, uden at vide, hvem der viser os den ufortjente Ære; derfor frem med Navnet, og Svaret skal følge!

Fhvns Lokf.-Afdeling af D. L. & L. F.

Maanedsskemaet.

Der er rettet flere Spørgsmaal til os om Maanedsskemaets Førelse.

I Lok. - Tid. Nr. 15 har vi rettet Fejlen paa Omslagets Side: 10 Min. = 0.1 til 6 Min. = 0.1.

I Rubrik 16 „Den rene Køretid“ regnes

det samlede Ophold paa Maskinerne fra Afgang til Ankomst.

I Rubr. 19 „Ophold paa fremmed Station“ regnes *det samlede Ophold* fra Ankomst til Afgang.

Red.

En Tak.

Vi bringer Medlemmerne en Tak for, at de saa beredvilligt har fulgt vor Opfordring om at tilsende os Dagspressens Meddelelser om Lokomotivpersonalet. og haaber, at Medlemmernes Interesse herfor vil bevares usvækket.

Red.

Artiklen „En Forbier“, sign. H. Petersen, maa paa Grund af Pladsmangel udgaa til næste Nr.

Red.

Struer Lokomotivfyrbøder Afdeling

afholdt den 5. August Generalforsamling.

Dagsorden:

Punkt 1. Beretningen.

- 2. Forhandlingsbogen.
- 3. Vore Opholdsværelser.
- 4. Rangerturen.
- 5. Fotografi.
- 6. Eventuelt.

Formanden Frantz Nielsen aflagde Beretningen over det forløbne Kvartal.

Der var rettet Henvendelse til Bestyreren angaaende Lettelse i Turene, man havde forsøgt om det ikke kunde lade sig gøre, at Kullene blev lempede frem paa Maskinerne i 81 og 82 Tur i Skjern, hvorved man maaske kunde undlade at sætte mere Personale i Turene. Bestyreren vilde ikke acceptere Forslaget og heller ikke paa anden Maade lette Turen, og heller ikke i 83 Tur, hvor Personalet undertiden har op til 15 Timer Tjeneste i Døgnet, kunde Bestyreren være med til en Lettelse. Da der om disse Ture er ført en gentagende og vidtgaaende Forhandling med vor Bestyrer, uden Spor af Indrømmelse fra Bestyrerens Side, vedtoges

det at overgive Sagen til Hovedbestyrelsen. Frantz Nielsen oplyste endvidere, at det Arbejde Bestyrelsen har haft med Lokomotivfører-Afd. angaaende fælles Arbejde med Hensyn til Kørselsfordelingerne o. l. var strandet, fordi Førerne, med en Skrivelse som de havde tilstillet Lokfb.-Afd., havde afvist Lokfb.-Afd.s Opfordring om Forhandling, og ikke nok hermed; men tillige havde Fmd. for Fører-Afd. paa et fælles Møde, som det var lykkedes os at faa arrangeret, paa en tydelig Maade tilkendegivet, at Lokomotivførerne i Struer ikke ønsker noget Samarbejde med os, end ikke engang ved Afboldelse af Juletræ. Frantz Nielsen mente ikke det atter kunde nytte, at rette nogen Henvendelse til Førerne, hvilket vedtoges.

Endvidere fremgik det af Beretningen, at Bestyrerens Opmærksomhed var henledet paa forskellige Forhold som Personalet led under, hvilket man haaber maa blive ændret. Beretningen godkentes. Ligeledes godkentes Forhandlingsbogen.

Angaaende Opholdsværelse i Skjern, der er i en sørgelig Forfatning vedtoges en Henvendelse til Bestyreren.

Under Eventuelt forelaa intet af særlig Betydning.

A. Tøgersen.

Til Lokomotivfyrbøder-Aspiranterne.

Samtlige Aspiranter bedes, saa hurtig som mulig; men dog senest d. 10. Septbr. indsende en Oversigt over hvor lang Tid de, enten periodevis eller til Stadighed siden 1. Juli 1912 har været beskæftiget ved Ldkomotivtjenesten.

Rich. Lilie.

Lokomotivfyrbødere paa Skovtur.

Tirsdagen den 19. August holdt københavnske Afdelinger deres Sommerudflugt til Hillerød med en Tur via Helsingebanen til Gribsø, hvor Deltagerne arrangerede Sejlture paa den smukke og idylliske lille Skovsø, for derefter at styrke sig ved en lille Forfriskning i den derværende Skov-

restaurant. Under Opholdet der fik en af Deltagerne Lejlighed til at vise sine Evner som Improvisator, gennem en vel udført Filmskomedie, der baade blandt Deltagerne og forskellige tilfældige Tilskuere gjorde saa stor Lykke, at der bagefter bragtes Filmeren store Ovationer fra Tilskuernes Side. Resten af Dagen tilbragtes paa Hotel „København“ i Hillerød, hvor man samledes om et velbesat Bord. Der blev holdt flere velformede Taler for Foreningen og de deltagende Damer. Og efter en lille Svingom returnerede man til Hovedstaden 10²⁷, alle enige om at have tilbragt en herlig Dag i fornøjeligt Samvær.

Søndergaard.

Vi beder vore ærede Læsere, med særlig Interesse at bemærke vort Blads første Omslagsside, paa hvilken Firmaet DANSK LUXUS- OG BRUGSVARE A/S, der hører til vore stadige Annoncører, giver et overordentlig fordelagtigt Tilbud. Specielt netop nu, hvor vi skal tænke paa Konfirmationsudstyr til vore Sønner og Døtre, vil det nævnte Tilbud have den største Betydning.



SVAR PAA SPØRGSMÅAL.

I „Lokomotivtidende“ Nr. 15 er der til de Fr.havnske Afd. af D. L. & L. F. fremsat 7 Spørgsmaal af Een, der ikke tør være sig sine egne Spørgsmaal bekendt med Navns Underskrift; men som sejler frem under Mærket Brande.

Man skulde, om man ikke havde Beviset liggende foran sig, næsten forsværge, at der i 1913 i D. L. & L. F.s Rækker kunde findes en Mand af en saa opskræmt Karakter, at han paa Grundlag af Sladder vil søge et helt Depots Personale slaaet i Hartkorn med denne Sladder, og at Hr. B.s

Spørgsmaal hviler paa Sladder, beviser Hr. B. selv ved at spørge: Er det sandt?

Skulde blot en Brøkdel af alle de Forlydender om Kørselsfordelinger og Forflytninger, der mellem Aar og Dag bliver diskuteret i de forskellige Remiser, Værelser og Kontorer, gøres til Genstand for Behandling i vort Blad, vilde det være nødvendigt enten at forøge Bladets Format eller ogsaa at lade det udgaa noget oftere.

Som nu f. Eks. her i Fr.havn, her har vi i mere end 10 Aar regelmæssigt foran hvert halve Aar, altsaa 2 Gange aarligt, haft det gaaende med Rygter af en undertiden særdeles fast Form om, at nu skulde det store Flertal af Fr.havns Personale forflyttes til Randers; men der er endnu ikke sket nogen Forflytninger dertil, og fordi nu Rygtet for en Gangs Skyld skyder forbi Randers og tager Sigte paa et Depot, som endnu ikke eksisterer, nemlig Brande, synes jeg dog ikke, at det gør saa megen Forandring paa Tingene, at det berettiger til en Bladfejde mellem Personalet indbyrdes.

Naar jeg som Afd.s-Formand (det er jo Afd.s-Formændene, Hr. B. lyser efter) paa egne og samtlige Lokomotivfyrbøderes Afd.s Vegne finder Anledning til at give Dem, Hr. B., noget Svar, saa er det ikke, fordi jeg eller vi føler, at Spørgsmaal med en saa gyngende Grund og rejst af en Anonym er noget Svar værd, men saa er det, fordi vi Fr.havnere jo ganske simpelt er nødt til at give Svar, naar vi da ikke ønsker, at den Praas, som De, Hr. B., ved Deres Artikel har tændt over vor Afdeling, ikke skal blande sin Os med Sladderens og sætte Brande-Mærke paa vort Navn og Rygte.

Spørgsmaalene 1, 2, 3, 4, 5 og 7 kan besvares samlede dermed, at ingen af Afd.s Medlemmer har haft noget med de Ting, hvorom Spørgsmaalene drejer sig, at gøre ud over det, at vi har ladet det Smule Rygte, der har gaaet om de Ting, gaa ind af det ene Øre og ud af det andet, ja og saa maaske dette, at en eller anden lejlighedsvis har benyttet det som en Slags „Bømand“ imod Naturer som f. Eks. Hr. Brande.

Spørgsmaal 6 er af en noget mere nærgaaende Art end de øvrige Spørgsmaal; det lyder lidt forkortet saaledes: Kan Fr.havns Personale tænke sig, at Artiklen i Lokomotiv-Tidende Nr. 13 om utaalelige Tjenesteforhold i Ab. skulde have skabt Uvillie hos vore Foresatte imod Ab.s Personale?

Endskønt Tilhængere af Pointen i Ord-sproget „Tanker ere todfri“, skulde jeg, om det havde været mig muligt, beredvilligt have givet Dem Svar paa Spørgsmaalet; men desværre, det er mig ikke muligt, jeg kender ikke Medlemmernes private Tanker, og selv om jeg kendte dem, føler jeg mig aldeles ikke berettiget til saadan ganske uden videre at offentliggøre dem, men Hr. B., var det ikke at træffe i Centrum, om De henvendte Dem direkte til Kredens Maskinkontor med dette Spørgsmaal.

Deres Bemærkninger om overdreven Tjenesteydelse i Forbindelse med Deres Slutbemærkning forstaar jeg ikke rigtig, det var jo muligt ganske andre Ting, som den Gang gjorde sig gældende; men maaske har De tænkt at ville sætte Kronen paa Deres Værk ved paa en tydelig Maade at bevise Deres enestaaende Mangel paa Om-tanke, og i saa Fald er Deres Slutbemærkning aldeles glimrende.

Frederikshavn, den 23. Aug 1913.

Niels Voldby.



BRANDE!

Nervøsiteten synes ret at tage Overhaand i Aalborg, hvad Artiklen „Tvangsforflyttelse og Kollegialitet“ i Bladet Nr. 15 synes at slaa fast. Det er ret forbavsende, som Aalborg Personalet ved Besked om alt det, Frederikshavnerne har gjort; de maa have en levende Fantasi dernede i Limfjordbyen, og det maa have kostet Brande megen Tid og Arbejde at faa alle de Punkter samlede sammen og tilslut som en Skarnbøtte vælte det over Frederikshavnerne. Men De har

vel ogsaa, Hr. Brande, formener jeg, taget stimulerende Midler ind, førend De gik til dette Arbejde; det indrømmer jeg, det har kostet Arbejde at samle disse 7 Punkter og faa dem formulerede, og et Grundlag for deres Opstilling har De vel? Det skulde vel ikke være paa løs Sladder, De bygger Deres Spørgsmaal?

Deres Artikels Slutbemærkning om Frederikshavns Lokomotivførere tyder ikke paa videre Kendskab til de virkelige Forhold, med mindre den skal opfattes som en lille Ondskabsfuldhed. — Hvem bliver den næste?

De underskriver Deres Artikel med Brande, det Sted, hvortil Forflytterne kommer. De er bange for at komme dertil — har De været der? Det skal efter Sigende være et ypperligt Sted til Helbredelse for nervøse og stimulansindtagende Personer. Men lad os nu se Tiden an, Nervøsiteten har endnu ikke grebet os heroppe i Fr.havn, vi venter roligt paa, hvad der vil ske, endnu er der ikke medde't os noget, og skulde det blive os og ikke Aalborg tiltrods for, at Maskinbestyreren ifølge Deres Artikel har udtalt til en Aalborg Lokf., at de kunne have godt af at komme andre Steder hen, saa tager vi dette med. Konfusius vil ikke løbe af med os for dette, tiltrods for, at der i de sidste 12 Aar 3 Gange er tvangsforflyttede Folk fra Fr.havn til Aalborg, men jeg synes, Aalborg skulde tage imod og — bé — om Brande.

En Vendelbo.



SIKKERHEDSTJENESTEN PAA STATSBANERNE.

Overanstreges Maskinpersonalet?

Interview med Hr. Maskindirektør Floor.

Under ovennævnte Overskrift offentliggør „Viborg Stifts-Tidende“ følgende Interview med Hr. Maskindirektøren ved Statsbanerne.

Bladet skriver:

Det ny Toguheld ved Hellerup har utvivlsomt i høj Grad bidraget til at forøge Utryghedsfølelsen over for Statsbanernes Sikkerhedstjeneste. Af de foreliggende Oplysninger synes det at fremgaa, at Uheldet skyldes en svigtende Opfattelsesevne hos Lokomotivfører Ruelykke saa vel som hos den fungerende Stationsbestyrer Nielsen, og man har villet sætte dette i Forbindelse med at Lokomotivføreren har gjort Tjeneste i over 19 Timer med kun $4\frac{1}{2}$ Times Hvil. Som Følge deraf er der klaget over, at Maskinpersonalet i al Almindelighed blev overanstrengt, og man har tillige anket over, at det var en Fyrbøder, ikke en udnævnt Lokomotivfører, som førte Toget.

En af vore Medarbejdere har i den Anledning haft en Samtale med Hr. Maskindirektør Floor, som udtalte:

— At Maskinpersonalet i Almindelighed bliver overanstrengt, vil jeg bestemt nægte. Man maa huske paa, at det nu engang er ganske umuligt at skaffe dette Personale en fast sammenhængende Arbejdstid. Køreplanen, som er fastsat i Overensstemmelse med de udenlandske Jernbaner, lægger i den Henseende uoverstigelige Vanskeligheder i Vejen. Man kan ikke sige, at en Lokomotivfører har Tjeneste fra Kl. 8 Morgen til Kl. 5 Eftermiddag el. lign., thi han maa jo nødvendigvis gøre Tjeneste fra den ene Endestation til den anden og tilbage igen.

Hvad det gælder om, er, at man faar det til at „løbe rundt“, d. v. s., at Lokomotivførerne og Fyrbøderne naturligt afløser hinanden, uden at nogen af dem faar en uforholdsmæssig lang Arbejdstid. Imidlertid kan det ske, at en Mand kommer til at gøre Tjeneste i 12 Timer uafbrudt — naturligvis med passende Hvil til Spisning —, men saa kan det ogsaa ske, at Arbejdstiden andre Dage er betydeligt under det normale. Det kan heller ikke undgaaes, at en Mand en enkel Nat maa nøjes med en 5—6 Timers Søvn. Til Gengæld sørger vi altid for, at Maskinpersonalets Fridag, der indtræffer med noget uregelmæssige Mellem-

rum — alt eftersom der er Brug for vedkommende, kommer til at ligge mellem to Nætter. Derved faar han 36 Timer fri paa en Gang.

— Har det ikke været Tilfældet før, hvor der er klaget over Overanstrengelse?

— Jo, det viste sig engang, at Maskinpersonalets Arbejdstid i en jysk Banekreds var noget uheldigt fordelt. Det blev engang paatalt og rettet. Sagen er den, at vi herinde i Maskindirektionen ikke kan sidde og træffe nøjagtige Bestemmelser for hver enkelt Mand. Det maa vi virkelig for største Delen overlade til de enkelte Kredse, hvor man kender Forholdene.

— Er Personalet tilstrækkeligt?

— Ja, det tør jeg nok sige. Selvfølgelig kan det ske, at der maa gøres Ekstratjeneste paa de travle Sommerdage herovre ved Kjøbenhavn. Men paa den anden Side vilde det næppe være heldigt at ansætte mere Maskinpersonale, thi saa vilde Følgen blive at en stor Del af det kom til at gaa og drive i lange Perioder. Og dette vilde i Virkeligheden ikke være i Personalets Interesse, da de derigennem mistede Kørepengene.

Man maa som sagt indenfor Maskinafdelingen til en vis Grad arrangere sig med Arbejdstiden, som man bedst kan.

— Er det rigtigt, at Fyrbøderne i stor Udstrækning gør Tjeneste som Lokomotivførere?

— Det er rigtigt, at de Fyrbødere, som med Tiden skal være Lokomotivførere, sættes til at føre Tog, førend de faar fast Ansættelse, men det forekommer mig ganske naturligt.

Det er jo Forudsætningen, at Fyrbøderne skal lære at føre Togene; saa maa de dog prøve sig frem. Og derfor bruger Statsbanerne naturligvis ogsaa de dygtigste af dem som Lokomotivførere, naar der er meget at bestille, naar man giver en Del af de fast ansatte Ferie el. lign. Husk paa, at Statsbanernes Fyrbødere ikke er almindelige Arbejds mænd, men fuldt faguddannede Folk, som kender Maskinens Pasning osv. til de mindste Enkeltheder, og som maa aflægge en grundig Prøve paa deres Dygtighed,

førend de overhovedet bliver fastansatte som Fyrbødere.

I Overbevisning om, at man kun ved Undersøgelse af begge Parters Udtalelser i en Sag, vil kunne opnaa det nødvendige Grundlag for en upartisk Bedømmelse, i Særdeleshed da det maa forekomme enhver Læser klart, at de af Hr. Maskindirektøren anførte Udtalelser har Udseende af at skulle afkræfte den af saavel Lokomotivpersonalet som Offentligheden i den sidste Tid, fremsatte Kritik af vort Jernbanevæsen, havde det været overensstemmende med almindelig Skik og Brug, om nævnte Blad havde henvendt sig til Lokomotivpersonalet, for ogsaa fra denne Part at høre hvilke Argumenter dette havde at fremføre til Forsvar. Det kan kun beklages, dersom Bladets Redaktion, i saa vigtigt et Anliggende for hele Samfundet, betragter Sagen gennem partifarvede Brillen.

Naar vi forudskikker den Bemærkning, at Lokomotivpersonalet er klar over, at dets Tjeneste til enhver Tid har til Hensigt, at tjene Befolkningens og de Rejsendes Tarv, og at det som Følge af Forholdene ved Lokomotivdriften, anser det som en naturlig Nødvendighed, at køre en paabegyndt Tur til Afslutning, vil det desuagtet aldrig kunne give Hr. Maskindirektøren Ret i sine Udtalelser, naar han lader skinne igennem, at Lokomotivpersonalets Arbejdstid i al Almindelighed er forsvarlig i Nutidens Sikkerhedstjeneste. Det bedste Bevis herfor har man forøvrigt i Direktørens Udtalelser til Dagbladet „København“ af 20. Juni d. A., hvori netop bemærkes: „at det hyppigt forekommer at Lokomotivpersonalet klager over for streng Tjeneste; medens vor ærede Chef i „Viborg Stift-Tidende“ finder det uheldigt om Lokomotivpersonalets Emolumenter blev reducerede, ved Ansættelse af mere Mandskab.*)

*) Vi skal i en senere Artikel komme nærmere ind paa en Omtale af Lokomotivpersonalets Lønningsforhold, og dettes Indflydelse, saaledes som denne gennem Aarene har formet sig.

Uden at være kendt med Jernbaneforholdene, vil man kunne opdage, hvor det er Skoen trykker, thi en Kendsgerning er det at intet fornuftigt Menneske giver Afkald paa en Merfortjeneste, uden at der foreligger tvingende Grunde. I nærværende Tilfælde kan denne kun søges i Personalets Overanstrengelse. I saa Henseende vil en Revision af Sygekassernes Arkiv sikkert bringe mere end en Lægeunderskrift paa Overanstrengelse frem for Dagens Lys; ligesom man gennem en nøjere Undersøgelse vil erfare, at Lokomotivpersonalet hyppigt lader sig raskmelde, endnu førend Sygdommen fuldstændig er overstaaet. At dette sker, er netop fordi Hensynet til Tabet af Emolumenterne kræver det.

Det lader sig ikke benægte, at Forholdene ved Samfærdselsmidlernes Betjening i Reglen former sig anderledes end de stationære Virksomheder, ihvert Fald er det saaledes ved Jernbanetjenesten; det er derfor en Selvfølge, at hvor der indtræffer Togforsinkelser eller andre Trafikforstyrrelser, maa Lokomotivpersonalet, saavel som andre Tjenestemænd, tage sin Andel af en forlænget Arbejdstid. Herimod er det ikke at Lokomotivpersonalet har rejst Kritik, men derimod mod Tjenesten i Almindelighed, hvor man regner Dag- og Nattjenesten lige, eller undlader at medregne Forberedelserne og Afslutningstjenesten som Arbejdstid; endskønt dette Arbejde som Regel tilsammen kræver 3 à 4 Timers Virksomhed under normale Forhold. I denne Forbindelse maa Opmærksomheden ogsaa henledes paa, at man ved Tjenstfordelingernes Sammensætning fuldstændig lader ude af Betragtning, at Lokomotivtjenesten gennem Aarene ved den forøgede Trafik, forcerede Fart, større Tog, Indførelsen af flere Signaler, større Maskiner osv., er langt vanskeligere end for blot 15 Aar siden.

Som et Bevis for, hvorledes Forholdene i Virkeligheden stiller sig, anførtes, som Læserne erindrer, et Ekspl. fra 3. Maskinkreds, i Bladet Nr. 13, hvor Personalet 1. Dag har 14 Tim. 46 Min., 2. Dag Sovedag og hver 5. Gang Udvaskning. 3. Dag 11

Tim. 41 Min. og 4. Dag 12 Tim. 13 Min.s Tjeneste, hvorefter Tjenesten begyndes forfra. Tager man nu i Betragtning, at der i disse Dage findes Kørsel til Kl. 12 Nat og før Kl. 5 Morgen, behøver man ikke at besidde Jernbanekendskab for at forstaa, at Legemet i Længden ikke kan udholde et saadant Arbejde, snart i brændende Sol eller i Regn og Blæst og vekslende Temperaturforandringer. I Forhold hertil tager det sig derfor højst besynderligt ud, naar Hr. Maskindirektøren yderligere i „København“ fremsætter den Paastand, at Lokomotivtjenesten i Almindelighed ikke overstiger 8 a 9 Timer og samtidig erkendes det som en Fejl, at anvende en Mand, der i Forvejen har arbejdet meget til Iltogstjeneste.

Mest interessant er dog sikkert Udtalelsen, at Lokomotivpersonalet ikke alene har Ret til, men endog Pligt at melde, naar det føler sig overanstrengt. Værdien af denne Udtalelse, der bør ses i Uhildethedens Belysning, maa ved Sammenligning med ovenstaaende fremdragne Tur fra Aalborg, sikkert forekomme enhver nogenlunde skarpsynet lagttager som Ironi, thi besynderligt er det, at Lokomotivafdelingens Chef giver en Del af Pressen de lyseste Indtryk, naar samtidig et andet Blad „Aalborg Venstreblad“ offentliggør for sine Læsere, at *Lokomotivpersonalet anvender stimulerende Midler for at udholde deres Tjeneste*. Harmonien er ikke den skønneste.

Og endnu mere rodfæstet maa denne Opfattelse blive, naar man tillige erfarer, at netop det samme Lokomotivpersonale, som Tak for dets „Klage“ over Turen, af Hr. Maskinbestyrer Duseberg har modtaget Oplysning om, at da det synes, som om der hersker Utilfredshed med Turen og i Anledning af det meget Bladskriveri, vil Personalet kunne belave sig paa en Tvangsforflyttelse igen. Som bekendt forflyttedes en Del Lokomotivførere og Lokomotivfyrbødere dertil den 1. Maj d. A.

Naar vi nu yderligere tilføjer, at Lokomotivpersonalet i samme Depot, men en anden Tur under dennes Fastsættelse først

opnaaede Forbedring, efter at alle de paa-gældende Lokomotivmænd skriftlig fralagde sig ethvert Ansvar, med Hensyn til Sikkerhedsspørgsmaalet underTogenesFremførelse er det ikke ubeføjet, naar Lokomotivpersonalet stiller sig yderst tvivlende overfor Hr. Maskindirektørens Løfte om Klageberrettigelse, eftersom man i dette Tilfælde indirekte stiller dem en ny Tvangsforflyttelse i Udsigt, altsaa en Art Straf, der i de senere Aar synes at have vundet en opsigtsvækkende Udbredelse indenfor Lokomotivafdelingen.

Dog selv om man vil mene, at Folk ofte sætter sig ud over sociale Forskelle, naar det gælder en højerestaaende Person, en Tanke, der ligger os fjern, vil man dog, tvungen af Omstændighederne, blive nødt til at tage Spørgsmaalet om Jærnbanepersonalets Arbejdstid op til nærmere Undersøgelse; thi en Kendsgerning er det, at selv om Mennesket i al Almindelighed kan underkastes og taale store legemlige Af-savn for en kortere Tid, efter længere Perioder vil der dog fremkomme Reaktionen under mange forskellige Former.

At disse undertiden kan have skæbnesvangre Følger, har de sidste Tidens Begivenheder indenfor De Danske Statsbaner tilfulde godt gjort.

L. E.

— —

Efter ovenstaaende Artikels Fremkomst finder vi nedenst. Indlæg i „Demokraten“, Aarhus, for 16. Aug., der nærmest udtrykker Personalets Tanker om Lokomotivfyrbødernes praktiske Uddannelse til Lokomotivførere: —

Lokomotivfyrbødernes Arbejdsforhold og Tjenestetid.

I Anledning af Udtalelser af Statsbanernes Maskindirektør, der er gengivne i Højrepressen, har vi modtaget følgende Indlæg:

Forskellige Blade refererer en Samtale med Hr. Maskindirektør Floor. Der er er spurgt Hr. Floor, om det er rigtigt, at

der i stor Udstrækning benyttes Fyrbødere til Lokomotivfører-Tjeneste.

Dette Forhold, bekræfter Hr. Floor, er rigtigt. Det forekommer mig imidlertid, at Hr. Floors Argumenter til dette Forhold er noget forkerte. Hr. Floor finder det ganske naturligt, at de Fyrbødere, som en Gang skal være Lokomotivførere, skal lære at føre Togene, og at de dog saa maa prøve sig frem. Det maa være en Forudsætning, at Lokomotivfyrbøderne skal lære at føre Togene, siger Hr. Floor, men det forekommer mig, at naar en Fyrbøder bliver sat paa et Lokomotiv, for som Lokomotivfører at føre et Tog, da maa det ikke være for at lære eller øve sig. Nej han maa lære og øve sig inden han paa eget Ansvar og Risiko skal føre et Tog. Saa vidt jeg ved eksisterer der en Instruks for Lokomotivpersonalet, som giver Lokomotivføreren Ordre til jævnlig at lade Fyrbøderen køre Togene paa Førerens Ansvar og efter hans Vejledning. Her forekommer det mig, at Pladsen til at lære er, og ikke hvor Fyrbøderne staar uden Vejledning.

Hr. Floors Udtalelser er ikke egnede til at skabe trygge Forhold for Publikum, men snarere Utryghed. Jeg mener hermed, at de Rejsende, efter Hr. Floors Udtalelse, er berettigede til at tænke, naar de skal med Toget: Mon Toget nu fremføres af en Lokomotivfører som er øvet i at køre, eller af en Fyrbøder, som skal lære og øve sig. Nej, det er sikkert ikke for at lære Fyrbøderen at køre, at de i saa stor Udstrækning benyttes som Lokomotivførere. Vi er jo i et uhyggeligt Sparesystem, og der spares jo ved at lade Fyrbøderne udføre Lokomotivfører-Tjeneste paa Fyrbøder-Løn.



LOKOMOTIVPERSONALET OG DAGSPRESSEN.

Der er tilsendt os følgende Udklip af „Struer Social-Dem.“ for d. 6. August 1913:

Tjenesteforhold ved Statsbanerne.

Hr. Redaktør!

I Deres ær. Blad for 1. ds. skriver „Tilskuer“, at Reserven i Esbjerg daglig benyttes i Tiden fra 6—8 Em. Dette er jo desværre Sandhed. Men til Trods derfor er Personalet, som selvfølgelig i Forvejen er saa faa som vel muligt, endda bedst tilfreds med denne Ordning, da der jo i modsat Fald ellers vilde blive benyttet nok et Sæt af Reservepersonalet hver Aften til Tjærebytoget, og der er jo ikke Tale om at udvide dette Personale. Nej! Indskrænke det derimod, saavidt det paa nogen Maade er muligt. Saa snart det paa Papiret ser ud, som der kunde spares noget, ja, saa er der straks en Forflyttelse parat; for der er jo nemlig Mangel paa Personale næsten overalt.

De til Lokomotivtjeneste uddannede Depotarbejdere benyttes nu paa saa godt som alle Depoter, og disse Folk er dog, ifølge Maskindirektørens Udtalelser, uddannede kun for at kunne benyttes ved særlige ekstraordinære Forhold, saasom Højtids trafik og lign.

Naar vi her i 2. Maskinkreds, takket være vor gamle nobeltænkende Maskinbestyrer, hos hvem Personalet i de fleste Tiifælde fandt Forstaaelse for de berettigede Krav, tidligere har levet under taalelige Forhold, saa ser det nu næsten ud, som ogsaa dette skal være forbi; man hører jævnlig sige, at Maskinbestyrer Vaagensen, sikkert fordi ogsaa han forstaar, at der stilles ret store Krav til Personalets Arbejdsevne, holder sig mere i Baggrunden og lader Spareteoriene gennemføre ved sin Ingeniørassistent, som sikkert ogsaa ganske forstaar sig udmærket paa disse Ting.

At det er paa det sidste med det overflødige Personale, der tidligere var omtalt i enkelte Blade, fremgaar sikkert af følgende:

Lokomotivpersonalet i Esbjerg havde paa-tænkt en Udflugt med Afrejse fra Esbjerg Kl. 3,41 Em. og Ank. tilbage Kl. 12,05 Fm., altsaa ialt ca. 8 Timer.

For at alle, som havde ønsket at deltage, kunde faa Tjenestefrihed, behøvede Depotet 6 Mand til Afløsning, hvilket tidligere har været skaffet ved lignende Lejligheder fra andre Depoter i langt større Udstrækning. Paa denne Anmodning indløb der fra 2. Maskinkreds det Svar, at der til Afløsning kun kunde sendes 1 Mand, skriver en Mand. Det eneste Depot i 2. Kreds, hvorfra der kunde undværes Personale i den korte Tid, var Skanderborg, hvorfra der kunde sendes en eksam. Fyrbøder. Selvfølgelig var der ikke andet for, end at Lokomotivpersonalet maatte blive hjemme til bedre Tider, og hvor langt disse er borte, vides endnu ikke.

— — —
At der burde være 2 Mand paa saavel Ranger- som Togmaskine er et af de Krav, som gennem vor Forening stilles Gang paa Gang og lige saa sikkert bliver afvist, saalænge ikke den offentlige Sikkerhed eller Politirøglemetet foreskriver det. Dog vil de i den senere Tid indtrufne Uheld sikkert i ikke ringe Grad bidrage til at skaffe Forstaaelse af vore berettigede Krav.

Er ikke ogsaa, i Forhold til Arbejds Beskaffenhed og Temperaturforholdene paa en Rangermaskine, som paa en varm Sommerdag kan stige til en betydelig høj Varmegrad, 7-8 Timers Tjeneste tilstrækkelig meget?

Dette Krav var man endog naaet til at faa gennemført for Esbjergs Vedkommende, men da nu den nye Køreplan gav mere Arbejde til det øvrige Personale, skulde selvfølgelig Personalet, som betjener Rangermaskinerne, heller ikke gaa skudfri, men fik for Esbjergs Vedkommende et Tillæg til Tjenestetiden paa indtil $1\frac{1}{2}$ Time daglig, saa der endog nu er Dage, paa hvilke der forrettes $9\frac{1}{2}$ Times Rangertjeneste, foruden Tiden, som medgaar til at køre Maskinen i Hus, kulforsyne o. s. v.

Foreningen har selvfølgelig andraget om

Lettelse, men modtaget til Svar, at man ikke kunde imødekomme dette Ønske. Et lignende Svar faas jo i Almindelighed paa alt, hvad der for Statsbanerne betyder større Udgifter. Men vi bringer dristigt vore Forhold frem for Offentligheden med Forvisning om, at det rejsende Publikum vil forstaa, at Personalet paa Maskinen for at kunne opfylde de Krav, som stilles til dem først og fremmest maa have saa meget samlet Fritid, at det kan møde til Tjenesten uden at være nervøs og overanstrengt før Tiden. At dette ikke er et ligegyldigt Spørgsmaal, beviser det for kort Tid tilbage i Fredericia indtrufne Toguheld kun alt for tydeligt.

Lokomotivfyrbøder.



DAMPLOKOMOTIVERNES BRANDFARLIGHED VED UDSTØDNING AF GNISTER.

Dette vigtige Spørgsmaal har en Ingeniør Winkler i Berlin taget op til Behandling i et tysk Fagskrift, som vi i Betragtning af, at dette Emne ved de hyppigt forekommende Krav om Skadeserstatning har en overordentlig Betydning for enhver Jernbaneinteresseret, gengiver for Læserne.

Vedkommende Forfatter skriver:

En af de vigtigste Foranstaltninger ved et Dampanlæg er Forbrændingsstedets Konstruktion. Ved Ophedningen maa der lægges Vægt paa en fuldstændig Forbrænding af Brændselsemnerne og for at opnaa dette, maa Anlægget være af den Beskaffenhed, at der tilføres det paa Risterne liggende Brændsel et tilstrækkelig Kvantum Ilt, d. v. s., at der maa sørges for en tilstrækkelig Lufttilførsel. Ved stationære Dampanlæg fremkaldes Trækket ved Hjælp af høje Skorstene. Den indvendige Diameter saavel som Højden af disse kan i de fleste

gøres tilstrækkelig store for at opnaa den tilstræbte Hensigt.

I en ganske væsentlig Grad er Forholdene anderledes ved Damplokomotiverne, idet de indfyrede Kulmængder i Forhold til Ristearealet og Skorstenens Højde er meget store, Lufttilførslen ringe og Beliggenheden herfor højst ugunstig. Skorstenens Højde maa af Hensyn til Banelegemets Højdeprofil indskrænkes til det mindste Maal. Med disse Vanskeligheder har man allerede regnet ved Bygningen af de første Lokomotiver, og stedse fundet Midler for gennem en force-ret Luftstrøm at tilføre Fyret mere Ilt. Allerede i Aaret 1836 foretog Pambour Forsøg med et Lokomotiv, ved hvilket han lod et Blæserør udmunde i Skorstenen ovenover den øverste Trækkekanal fra Fyret. Den herfra i Skorstenen udstrømmende Friskdamp fremkaldte en Luftfortynding, hvorved den hede Røggas medfulgte. Ved Gentagelse af dette Forsøg cirkulerede Luften mere livligt i Fyret, hvor en mere fuldkommen Forbrænding opnaaedes.

Det laa nu lige for i Stedet for Friskdamp at lede den fra Lokomotivets Cylindre udstrømmende Damp gennem Blæserøret i Skorstenen for paa den Maade stødvis, svarende til Dampforbruget, at fremskynde Forbrændingen. Alle Bestræbelserne ved at fremme Luftrækket ad kunstig Vej gik udelukkende ud paa at opnaa en bedre Udnyttelse af Brændselprodukterne.

Er det ved denne Fremgangsmaade opnaaede kunstige Træk for svagt, da brænder Fyret mat, og Dampudviklingen bliver mangelfuld, er det derimod for stærkt saa trækker det Fyret, eller som Lokomotivpersonalet udtrykker sig, „Ilden begynder at danse paa Risten“, uforbrændte Kulpartikler rives med og samler sig enten i Røgekammeret som Affald eller stødes ud i det Fri som Gnister. I begge Tilfælde fremkommer et uforholdsmæssigt Kulforbrug, og ved de udslyngede Kulgløders antændende Evne, udsættes de i Nærheden af Bane-strækningen liggende Marker og Skove for en ikke ringe Brandfare. De Vanskeligheder som særlig fremkommer ved Bygningen af

store Lokomotiver viser sig ikke alene at bestaa i Tilvejebringelsen af Udgangsrørets rigtige Form og Dimensioner saavel som Skorstenen selv, men yderlig at finde den rigtige og nøjagtige Afstand mellem Udgangsrørets Munding og Skorstenens Underkant.

For en Beregnings- og konstruktiv Løsning af disse Vanskeligheder kan de anstillede Forsøg føres tilbage til Aaret 1829 og endnu i vore Dage foretages saadanne Undersøgelser, særlig ved Anskaffelsen af nye Lokomotiv-Typer.

For Jernbanernes Driftsforhold i tidligere Tider har de forskellige Forskningsarbejder for største Del ogsaa frembragt brugbare Resultater, men den stadige Forøgelse af Togvægten, Kørehastigheden og Togenes Befordring over store Stigninger har ogsaa stedse stillet større Krav til Lokomotivkedjernes Fyring og Skorstenenes Dimensioner, at disse kun delvis har kunnet efterkommes. Maatte dette økonomiske Spørgsmaal ved Fyringen ogsaa til Tider trænges i Baggrunden, saa har man derimod ikke turdet lade Spørgsmaalet om Lokomotivernes Gnistudstødning forblive upaaagtet.

Leverandører af større Damplokomotiver anvender forskellige Midler for at uskadeliggøre løsevne og uforbrændte Kulpartikler og forhindre Brandfare udenfor Banernes Territorier. Forfatteren gaar derefter over til en Omtale af de tyske Love af 1908, hvori det bl. a. hedder:

Naar Brændselsstoffernes Beskaffenhed fordrer det, skal Lokomotiverne forsynes med et Apparat, der er bestemt til at forhindre Udstødningen af glødende Kul gennem Skorstenen. Dettets Konstruktion kan inddeles i:

1. Forlængelse af Røgekammeret
2. Anslagsplader
3. Gnistfangere.

Forlængelsen af Røgekammeret lader sig ikke altid gennemføre ved store Lokomotiver paa Grund af de til andre mere tvingende Formaal nyttevirkende Rum og Længdeudvidelser.

Anslagspladerne anbringes skraatstillede

i Røgkammeret eller opsættes saaledes, at de glødende Kul ledes ind i en dybereliggende Opsamler for der at afkøles og siden fjernes.

Gnistfangerne udføres i forskellige Konstruktioner som Sold eller Anslagsplader og fastgøres i Nærheden af Skorstenen. Ved de store amerikanske Lokomotiver finder man i den nyere Tid ogsaa saakaldte „Gnistknusere“. Disse er anbragt paa Røgkammerdørens Inderside, der i mange Tilfælde bestaar af en støbt Hellied med mange fritstaaende Tappe. Disse sidder saaledes, at Røgen, førend den af Udstrømningsdampen slynges ud gennem Skorstenen, ledes henover denne Taprist, hvorved Kulgløderne sønderdeles og derved uskadeliggøres.

Har end de mekaniske Forbedringer paa Lokomotiverne en væsentlig Forringelse af Brandfarligheden, saa kan det dog ikke undgaas, at der ved fuld Fart med høj Ekspansion i Særdeleshed under Fyrets Betjening med faste Brændselsstoffer medrives glødende Kulpartikler fra Fyret, som forårsager Brandskade paa Markerne, i Hedeegnene og i Skovene. Hertil kommer endnu et ugunstigt Moment, nemlig Fremkomsten af en fuldstændig Gnistregn. Under Togenes hurtige Bevægelse udvikles der bag disse en stærk Luftstrøm, som saa fremskynder den i sin Vorden begyndende Løbeild.

Allerede i Aaret 1905 fremsatte Skovrider Kienitz, Chorin, et Antal Opgivelser over Brandskader og Bestemmelser til Forebyggelse derimod. Han fastslog herigennem, at Brandfaren ved hidtidige anvendte Systemer paa Lokomotiverne vel formindskedes, men at det ikke er til at tænke paa en fuldkommen Afværgelse gennem disse Konstruktioner.

I Tilslutning hertil saa Ministeriet for offentlige Arbejder og samme for Landbruget sig foranlediget til at udstede efterstaaende Forskrifter tildels efter det af forannævnte Skovrider udarbejdede Forslag:

1. Direkte under Konstruktionen af Jernbanevæsenets Driftsmateriel kan Faren for Udslyngning af antændende Stoffer

vel formindskes, men ikke helt undgaas.

2. Ved det stærkt udviklede Jernbanenet er et tilstrækkeligt Tilsyn med de brandfarlige Egne ikke mulig.

(Fortsættes)



PERSONALIA.

Forflyttet er:

Lkfb. N. A. B. Løgstrup, Hobro, til Odense
— A. V. Lynggaard, Viborg, til do.



Adressefortegnelse:

Formanden:

Lokf. Chr. Christensen, Finsensgade 40, Esbjerg.

Hovedkassereren:

Lokf. C. Larsen, Vesterbrogade 128³, København.

Hovedbestyrelsens Sekretær:

Lokf. C. M. Christensen, Vesterbrogade 98 a³,
Kjøbenhavn B.

Formanden for Lokomotivførernes Hovedafdeling:

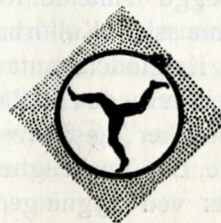
Lokf. M. Mortensen, Rosenvængets Allé, Esbjerg

Formanden for Lokomotivfyrbødernes Hovedafdeling:

Lokfb. Rich. Lillie, Middelfartgæde 4¹, Kjøbenhavn Ø.

Redaktionen:

Lokf. P. Hansen, Gjedser.



**Worning &
Petersens
Xerotormsæbe**

er kun ægte, naar
dette Mærke findes
paa Emballagen.