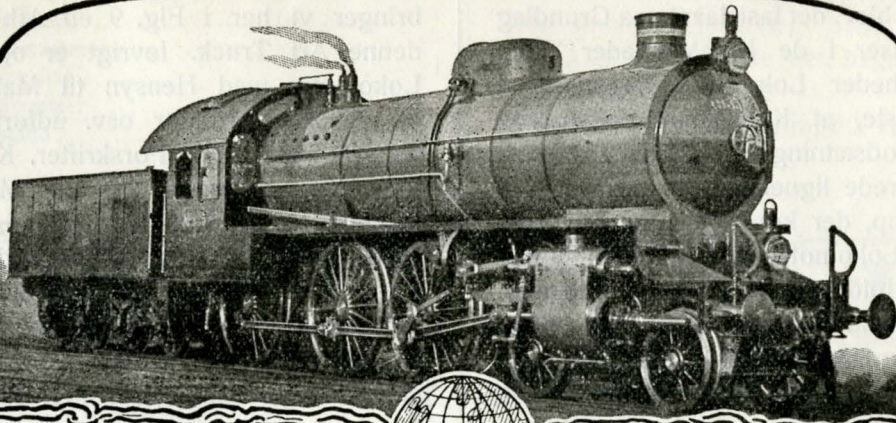


# DANSK LOKOMOTIVTIDENDE



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

NR. 17

15. SEPTEMBER 1913

13. AARGANG

## LOKOMOTIVER MED STORRØRS- OG SMAARØRSOVERHEDER, PATENT WILHELM SCHMIDT, TIL PRIVAT- OG SIDEBANER.

(Fra Tysk af Otto Bendixen).

(Fortsat fra Nr. 12)

Fig. 8 viser et 1-C Lokomotiv med overhedet Damp og 3 akslet Tender til *Nørrejylland's forenede Privatbaner* i Aalborg. Denne Lokomotivtype fremstod af de tidligere 1-C Lokomotiver med mættet Damp og 2 akslet Tender, og kan nu betragtes som denne Banes Normaltype.

Lokomotivets Hovedmaal er følgende:

Sporvidde.....	1435 mm
Cylinderdiameter .....	400 —
Stempelslag .....	500 —
Drivhjulsdiameter.....	1170 —
Løbehjuls — .....	700 —
Hjulstand, fast.....	3070 —
— total.....	5160 —
Damptryk.....	10 kg/cm <sup>2</sup>
Fordampningshedeflade .....	51,6 m <sup>2</sup>
Overheder — .....	12,5 —
Samlet — .....	64,1 —
Risteflade .....	1,7 —
Samlet Hede .....	600 —
Risteflade .....	—

Tom Vægt.....	25,0 t
Adhæsions Vægt.....	22,0 t
Tjenst — .....	27,2 t
Trækkraft $\frac{0,6 \cdot p \cdot d^2 \cdot s}{D}$ =	4100 kg

### Tender.

Tom Vægt.....	10,4 t
Tjenst — .....	19,4 t
Vandindhold .....	7,3 m <sup>3</sup>
Kul — .....	1,2 —

Nørrejylland's Privatbaner har et meget omfangsrigt Banenet og for Tiden 28 Lokomotiver i Drift, deraf 4 med overhedet Damp efter ovennævnte Hovedmaal. Det sidste af disse leveredes af A. Borsig i Begyndelsen af 1911. Det adskiller sig kun fra de 3 første Lokomotiver derved, at det, som alle Borsigs Lokomotiver med overhedet Damp, er forsynet med Stempelglider efter Model *Hochwald*. (Se Lok.-Tid. Nr. 2, 1912, Side 20-21 og Nr. 21 Side 325). De andre 3 Lokomotiver er forsynede med Glidere efter *Schmidts* Model.

En Sammenligning af disse to Gliderkonstruktioners Indflydelse paa Økonomien kunde endnu ikke fremkomme her, fordi Lokomotiverne køre paa forskellige Stræk-

ninger og med forskellig Togbelastning. En saadan Sammenligning vil blive anstillet og senere meddelt.

Derimod blev det fastslaaet paa Grundlag af Iagttagelser i de faa Maaneder siden dette Overheder Lokomotiv begyndte at gøre Tjeneste, at Kulbesparelsen androg 10,4% i Modsætning til de tidligere af A. Borsig leverede lignende Lokomotiver med mættet Damp, der køre i samme Tur som Overheder Lokomotivet, og derved tillader de samme Holdepunkter til Sammenligning.

Denne Besparelse maa i hvert Fald endnu betragtes som forholdsvis ringe. Men man maa tage Hensyn til, at Maskinen endnu

aksel er og vil hyppigt blive nævnt ved Beskrivelse af forskellige Lokomotivtyper her i Bladet, og som tidligere bebudet, bringer vi her i Fig. 9 en Afbildning af denne Art Truck. Iøvrigt er ogsaa dette Lokomotiv med Hensyn til Materiale og og Kedlens Armatur osv. udført efter de danske Statsbaners Forskrifter. Kedlen har Røgrørsoverheder paa samme Maade som Lokomotiverne ved *Aarhus-Hammel* Jernbanen (Fig. 7) og efter det bekendte System *Schmidt*. I 12 Røgrør er i det hele anbragt 12 Overhederelementer. Overhedningen skal kunde bringes op til 350°. I Førerhuset er et Distancepyrometer, der angiver den over-

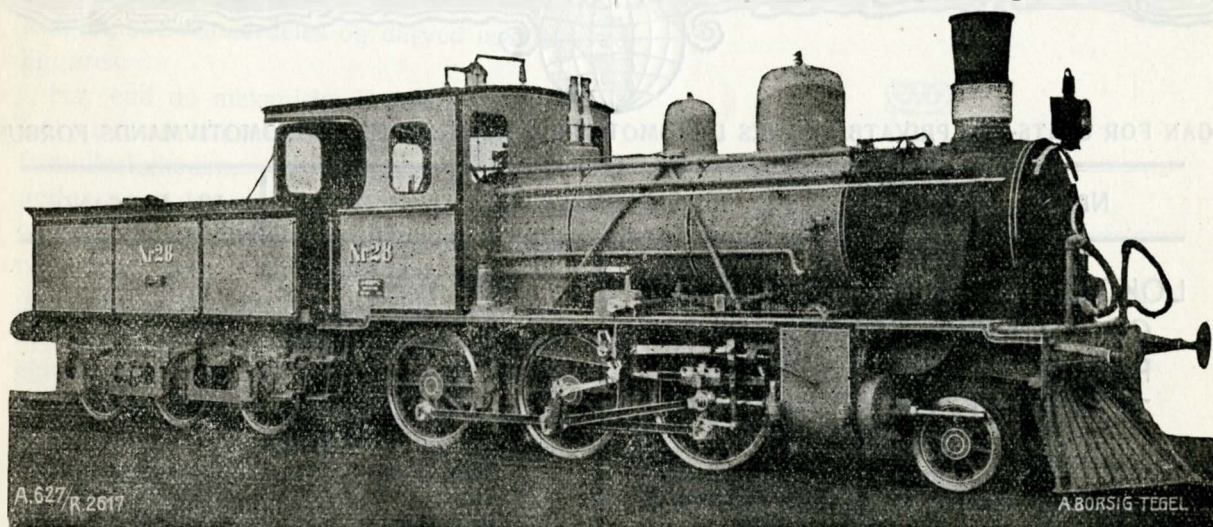


Fig. 8. 1-C Privatbane Lokomotiv med overhedet Damp. System Wilh. Schmidt.

var ny, da Forsøgene anstilledes, og der maa derfor ogsaa her regnes dermed, at Kulforbruget efter længere Tids Drift vil blive betydelig mindre og navnlig ved fuld-stændig Udnyttelse af Lokomotivet.

Dette Lokomotiv er forsynet med *Heusinger* Styring, selvkørende *Hardy* Bremse, Restarting Injector, System *Schäffer* og *Friedmanns* Smørepumpe. Lokomotivets forreste Aksel er fremstillet som *Bisselaksel* (se Fig. 9), og svarer i Princippet til den bekendte amerikanske vuggende Ophængning, dog med den Afvigelse, at Styrestangens Forbindelse med Rammen er forsynet med lod- og vandrette Tappe. Herved tillades en fortræffelig og uhindret Bevægelse af Trucken i alle Retninger. Systemet *Bissel-*

hedede Damps Temperatur, et Vacuummeter for Vacuummet i Røgkammeret og et Manometer til Maaling af Trykket i Gliderrummet.

Nørrejylland's Privatbanes Linier har en meget let Overbygning, og tillader som Maksimalbelastning kun det ringe Hjultryk af 3375 kg. Med Henblik paa disse Forhold er det her beskrevne Lokomotiv en meget kraftig Maskine, som særlig egner sig til Befordring af blandede Tog.

Ogsaa ved de italienske Privatbaner har Overheder Lokomotiver nu funden Anvendelse. *Società Anonima dei Tramways a vapore Interprovinciali* i Milano har i Slutningen af 1909 fra A. Borsig faaet 8 Overheder Lokomotiver efter Typen *Tramway Lokomotiver* (Sporvogns Lokomotiver). De

kører paa Linien *Milano-Bergamo-Cremona*, og deres Udseende ses paa Figur 10 og 11. Hovedmaalene er følgende:

Sporvidde.....	1445 mm
Cylinderdiameter.....	280 —
Stempelslag.....	400 —
Hjuldiameter.....	900 —
Hjulstand.....	1900 mm

Overhederen er en Røgrørsoverheder efter *Schmidts System*. Lokomotivet skal køre med en Maksimalhastighed af 40 km i Timen. Den samlede Tjenstvægt hviler paa 3 koblede Aksler, af hvilke den bageste er fremstillet som Drivaksel.

Overhederen er anbragt i 12 Røgrør, og

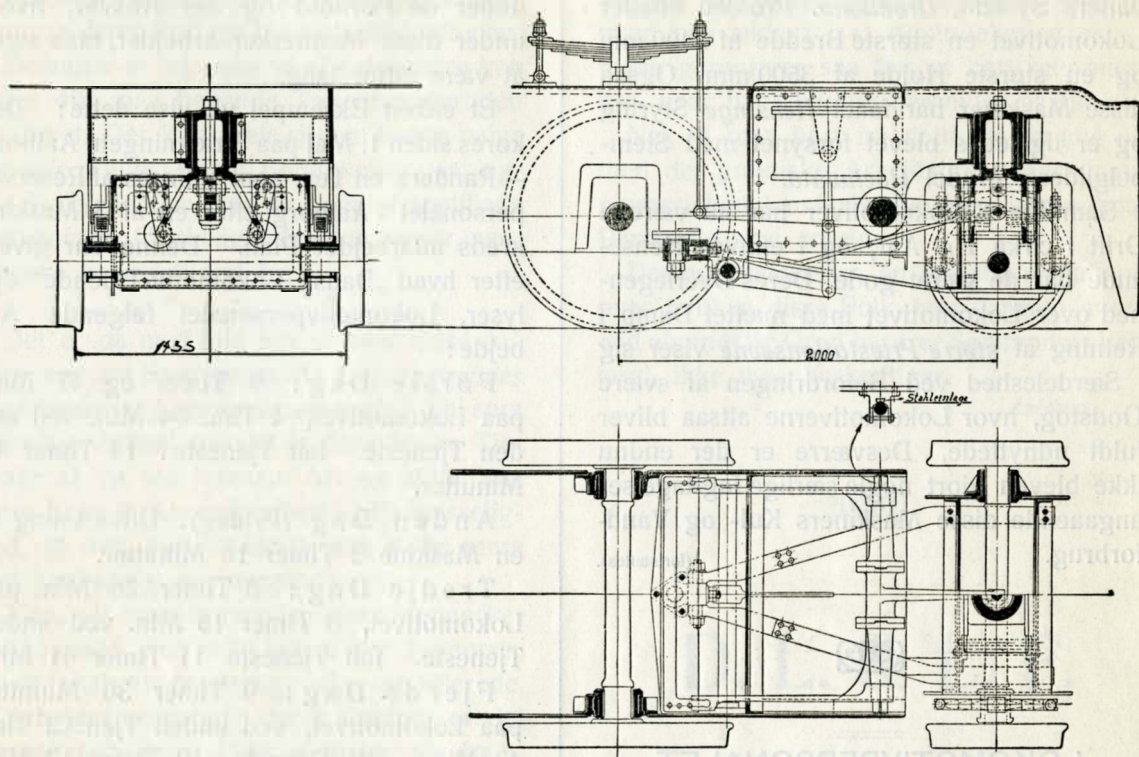


Fig. 9.

Damptryk.....	14 kg/cm <sup>2</sup>
Fordampningshedeflade.....	33,8 m <sup>2</sup>
Overheder —.....	10,8 —
Samlet —.....	44,6 —
Risteflade.....	0,8 —
Samlet Hedeflade.....	56,0 —
Risteflade.....	
Vandindhold.....	2,0 m <sup>3</sup>
Kul —.....	0,8 —
Tom Vægt.....	18,0 t
Tjenst —.....	21,3 t
Trækraft $\frac{0,6 \cdot p \cdot d^2 \cdot s}{D}$ .....	2920 t

Lokomotivet er et Tenderlokomotiv efter den bekendte „Sporvognstype“, der finder Anvendelse paa en Mængde Privatbaner, Turistbaner og Nærtrafiklinier i Udlandet og ikke mindst i Italien. Lokomotivet er i hele sin Længde forsynet med et Tag, og ved Siden af Kedlen er Førerpladsen.

da Kedlen kun kan være meget kort og Overhederrørene, hvis Diameter er 26/33 mm, kun kunde føres indtil 400 mm fra Fyrkasserørvæggen, er Overhederelementerne i hvert Røgrør ført 4 Gange med og 4 Gange mod Retningen af Forbrændingsgassens Strømning. Foruden Røgrørene er 59 almindelige Kedelrør med en Diameter af 41/46 mm.

Hele Drivværket er tildækket med Klapper, som enkeltvis kan slaas op for Eftersyn af Gangtøjet. Dette ses af Fig. 11. Foruden den almindelige Haandbremse er yderligere en særlig *Westinghousebremse*, hvis Luftbeholder er anbragt paa Taget af Førerhuset. Førerpladsen og Fyringen er paa den venstre Side af Kedlen. Denne ligger saa lavt, at Føreren har fri Udsigt over den

og til den anden Side af Strækningen. Signalindretningerne bestaar af en Dampfløjte og en Dampklokke, Model *Latowski*.

Kulforraadet befinder sig ved Bagenden af Lokomotivet, og Vandbeholderen er anbragt mellem Rammerne. Lokomotiverne har Central Buffer efter de italienske Lokalbaners System, *Grondona*. Profilen tillader Lokomotivet en største Bredde af 2400 mm og en største Højde af 3500 mm. Ogsaa disse Maskiner har faaet *Hensinger* Styring og er ligeledes blevet forsynet med Stempelglidere, Model *Hochwald*.

Samtlige 8 Lokomotiver har nu været i Drift i cirka  $1\frac{1}{2}$  Aar, og i enhver Henseende har de været gode. Deres Overlegenhed over Lokomotivet med mættet Damp i Retning af *større Præstationsevne* viser sig i Særdeleshed ved Befordringen af svære Godstog, hvor Lokomotiverne altsaa bliver fuldt udnyttede. Desværre er der endnu ikke bleven gjort nogle særlige lagttagelser angaaende disse Maskiners Kul- og Vandforbrug.

(fortsættes).



## LOKOMOTIVPERSONALET OG DAGSPRESSEN.

„Aalborg Venstreblad“ skriver:

### Overanstreges Statsbanernes Lokomotivpersonale?

Arbejdsdage paa  $11\frac{1}{4}$ — $14\frac{3}{4}$  Time.

Der er jo i vor Tid stærke Bestræbelser fremme for at faa kortere Arbejdstid indført paa alle mulige Omraader. Arbejderens foreløbige Maal er 8 Timers Arbejdsdagen, som de allerede har faaet indført i flere Fag, og givet er det i alt Fald, at en Arbejdstid paa f. Eks. 9—10 Timer ikke mere hører til det almindelige.

Man skulde da antage, at Statens Arbejdere — og særlig det paa ansvarsfulde Poster anbragte Lokomotivpersonale — havde en Arbejdstid, der stod i rimeligt

Forhold til, hvad man i andre Fag kræver af sine Folk. Staten burde jo være en god Arbejdsgiver.

Men undersøger man Forholdet nærmere, forbavses man ved at opdage, at der netop af Lokomotivpersonalet kræves en særlig lang Arbejdstid — en Arbejdstid, der under de Forhold og det Ansvar, hvorunder disse Mennesker arbejder, maa siges at være altfor lang.

Et enkelt Eksempel vil vise dette: Der køres siden 1. Maj paa Strækningen Aalborg — Randers en Tur, som udføres af Reservepersonalet i Aalborg efter en af 3. Maskinkreds udarbejdet Plan. Denne Tur giver, efter hvad „Dansk Lokomotiv-Tidendé“ oplyser, Lokomotivpersonalet følgende Arbejde:

Første Dag: 9 Timer og 47 Min. paa Lokomotivet, 4 Tim. 54 Min. ved anden Tjeneste. Ialt Tjeneste: 14 Timer 41 Minutter.

Anden Dag (Fridag): Udvaskning af en Maskine 2 Timer 16 Minutter.

Tredje Dag: 8 Timer 26 Min. paa Lokomotivet, 3 Timer 15 Min. ved anden Tjeneste. Ialt Tjeneste 11 Timer 41 Min.

Fjerde Dag: 9 Timer 30 Minutter paa Lokomotivet, ved anden Tjen. 2 Tim. 43 Min. Ialt Tjeneste 12 Timer 13 Min.

Derefter begynder Turen forfra.

Det fremgaar af denne Liste, at Personalets Arbejde paa Lokomotivet er fra  $8\frac{1}{2}$  Time til 9 Tim. 47 Min. i Døgnet. Dertil kommer saa den øvrige Tjeneste, som man i ledende Kredse regner altfor lidt med. Maskinen skal før og efter hver Tur grundig efterses, renses og pudses, der skal sørges for Vand, Kul osv., og Lokomotivføreren skal skrive Rapport. Og Følgen er, at Lokomotivpersonalets faktiske Arbejdsdag bliver fra 11 Timer 41 Minutter til 14 Timer 41 Minutter. Regner man Arbejdstiden ud efter en ugentlig Fridag, saadan som alle andre Arbejdere har, faar man dog en Arbejdstid paa 11 Timer 55 Minutter eller omtrent 50 pCt. over Normalarbejdsdagen.

Dertil kommer en anden Omstændighed, som gør Forholdet endnu mere grelt. Tjenestetiden er fordelt stykkevis over hele Døgnet, saaledes at der kun sjældent kan opnaas en tilstrækkelig samlet Hviletid. Og en stor Del af Arbejdet er Natarbejde. I Virkeligheden maa Lokomotivpersonalet tage deres Søvn i smaa Portioner og kan som Regel kun paa deres Fridage faa ordentlig udhvilet.

Desuden er jo, som vi alle desværre kun altfor ofte maa bekende, Togene undertiden forsinket. Det kan dreje sig om baade halve og hele Timer. Disse Forsinkelser gaar ogsaa fra Hviletiden, saa de ovenfor anstillede Beregninger i Virkeligheden kun passer, naar Togene naar rettidigt frem.

\* \* \*

Det er da med fuld Ret, vi over disse Artikler har sat Spørgsmaalet: *Overanstreges Statsbanernes Lokomotivpersonale?* Thi som i forrige Artikel paavist er disse Folks Tjeneste af en saa intensiv Art og stiller saa store Krav til Aarvaagenhed og Paapasselighed, at den nødvendigvis maa virke mere end almindelig anstrengende.

Men, vil man indvende, disse Mennesker kan jo klage, der er jo ingen, der forlanger, at de skal overanstrenges sig, og føler de, at Arbejdet overstiger deres Kræfter, er det simpelt hen deres Pligt at melde sig fra.

Her maa imidlertid svares, at Lokomotivpersonalet, som kører den foranomtalte Tur paa Strækningen Randers-Aalborg, forlængst har klaget over, at deres Arbejde er for strengt. *Men deres Klage har været forgæves.*

Saa kan jo den enkelte Mand nægte at køre en Tur, fordi han føler sig overanstrengt. Og det sker, men ikke tidt. Thi dels er Lokomotivpersonalet gennem Kørepenge-systemet gjort økonomisk interesseret i at køre saa mange Kilometer som muligt. Og dels har de en vis Respekt for at kræve sig fritaget paa Grund af Træthed. Det hævdes med Bestemthed, at der haves mange Eksempler paa, at Folk, som gør det, falder i Unaade og faar dette at føle paa forskellig Maade. At Lokomotivpersonalet helst undgaar dette, er en given Ting.

\* \* \*

Men rent bortset fra dette, er *Samfundet da tjent med, at dets Tjenere paa disse ansvarsfulde Poster ikke er sikret mod Overanstrengelse.*

Vi, som kører i Togene, maa vi ikke kræve den bedst mulige Sikkerhedstjeneste paa vore Baner? Og selv om Lokomotivføreren er Samvittighedsfuldheden selv — hvad han sikkert i al Almindelighed er — hvem garanterer saa for, at han selv mærker, naar hans Hjerne begynder at sløves?

Nej, vi maa bort fra dette, at en ung og med det praktiske Arbejde ret ukendt Ingeniørassistent kan fastsætte, hvor længe dette Personale skal arbejde.

Der maa fastsættes en Maksimumstid, ud over hvilken disse Folk, hvis Arbejde i mere end almindelig Grad berører Samfundets Vel-færd, ikke maa beskæftiges.

Antonio.



## D. L. & L. F.

### En Anerkendelse.

Et af vore Medlemmer, Hr. Lokomotivfører I. K. Jakobsen, Struer, har modtaget en Dusør paa 25 Kr. for udvist Konduite. Jakobsen fremførte Tog 1031 Esbjerg-Struer. Ved Ankomsten til Hjern var der givet Indkørsel for Toget. Umiddelbart forinden Toget kom til Signalet, blev dette sat paa „Stop“, og i Stedet for blev der givet Indkørsel for 1034. Jakobsen opdagede Faren og fik Toget standset.



## En Henvendelse til Trafikministeren.

Torsdagen d. 28. f. M. havde en Deputation bestaaende af de to Hovedafdelingsformænd Foretræde for Trafikministeren, hvem de overgav en Henvendelse af følgende Ordlyd:

Paa „Dansk Lokomotivfører- og Lokomotivfyrbøder-Forening“s Vegne tillader under- tegnede sig at henlede den højtærede Ministers Opmærksomhed paa den udstrakte Brug af Lokomotivfyrbødere, der udfører Lokomotivførertjeneste, som Lokomotivførere saavel til Range- ringstjeneste som til Kørsel paa Strækningen.

Naar vi tillader os denne ærbødige Henvendelse, er det i Haab om, at vor efterfølgende Fremstilling vil bevirke, at den højtærede Minister vil interessere sig for og undersøge det om- handlede Forhold.

Det har indenfor Statsbanernes Maskinafdeling stadig været Skik at anvende Lokomotiv- fyrbødere til Lokomotivførertjeneste, men i Aarenes Løb er dette Forhold taget til i en saadan Grad, at vor Organisation har fundet Anledning til i flere Aar indgaaende at beskæftige sig med denne Sag og gennem Oplysninger hentede hos Lokomotivpersonalet faaet oplyst, at der nu anvendes ca. 240 Lokomotivfyrbødere som Lokomotivførere dels paa Togmaskine og dels paa Rangermaskine.

I Foraaret 1909 havde en Deputation fra vor Organisation Foretræde for Ministeren og Finansudvalget for at henlede Opmærksomheden paa de allerede den Gang herskende uheldige Forhold. Resultatet blev, at Finansudvalget tog Sagen op til Samraad med Ministeren, og dette havde igen til Følge, at der paa Finansloven bevilgedes 22 Lokomotivførere til Rangermaskinerne.

Overfor Finansudvalget havde vi erklæret os tilfreds med, at der hvert Aar forfremmedes nogle Lokomotivfyrbødere til Anvendelse som Lokomotivførere paa Rangermaskinerne, saaledes at dette af os omtalte Forhold efterhaanden bragtes til Ophør.

Da vi efter vor Henvendelse til Ministeren og Finansudvalget saa, at man paa rette Sted havde Øjet aabent for vore Ønskers Berettigelse, ventede vi, at man vilde fortsætte med Ansættelse af Lokomotivførere indtil omhandlede uheldige Forhold var ordnede. Imidlertid skete dette ikke; udover de bevilgede 22 Lokomotivførere i 1909 ansattes der i de følgende Aar ingen Lokomotivførere til Rangermaskinerne, og Aarsagen til dette mente vi skyldtes Landets daarlige økonomiske Forhold; men vi havde dog den Opfattelse, at man atter vilde forøge Lo- komotivførerantallet, naar man kom ind i økonomisk normale Forhold igen.

Imidlertid har Forholdene udviklet sig saaledes, at Lokomotivfyrbødernes Tjeneste som Lokomotivførere paa Rangermaskinerne strækker sig over et længere og længere Aaremaal til nu, hvor det strækker sig til 8 Aar og derover, og uden at disse Lokomotivfyrbødere vender tilbage til den Gerning, deres Stillingsbetegnelse anviser.

Foreningen henvendte sig da til Generaldirektionen for at henlede Opmærksomheden paa dette, men modtog som Svar, at den Tjeneste, Lokomotivfyrbøderne udfører paa Ranger- maskinerne, var Fyrbødertjeneste — altsaa udelukkende Fyrbødergerning.

For denne Afgørelse kunde vi ikke bøje os, og skal vi tillade os at begrunde hvorfor: Rangermaskinen betjenes af kun een Mand; denne ene Mand skal udføre alt Arbejde vedrørende Lokomotivets Pasning og Betjening og har det fulde Ansvar for denne, et Ansvar, man ellers kun paalægger Lokomotivføreren.

Denne paa Rangermaskinen tjenestegørende ene Mand paalægger Administrationen alt Ansvar og idømmer ham uden Skaansel Mulker for eventuelle Skader paa Materiel eller lign., som kan tilskrives ham. — I Forbindelse hermed tillader vi os at nævne, at Maskindirektøren har udsendt Meddelelse om, at Fyring eller Paafyldning af Vand paa Kedlen ikke maa finde Sted under Kørslen, og at saadanne Arbejders Udførelse ikke tjener til Undskyldning for Uheld sket under Rangeringen. — Derfor, naar den virkelige Fyrbødergerning skal udføres, maa Ma- skinen bringes til Standsning, og er der saaledes af Administrationen draget en bestemt Skillelinie mellem Lokomotivførertjenesten og Lokomotivfyrbødertjenestens Udførelse af samme ene Mand.

Følgelig bliver der gjort samme Ansvar gældende overfor Lokomotivfyrbøderne, der fører Rangermaskine, som overfor den virkelige Lokomotivfører.

I vore Nabolande har Administrationen saaledes ikke ment at turde tage Ansvaret for een Mands Betjening af Rangerlokomotiver, men lader disse betjene af 2 Mand, Fører og Fyrbøder. Men ved de danske Statsbaner stiller Forholdet sig endog saa grelt, at Rangermaskinerne betjenes af kun een Mand; og denne ene Mand er endda ikke Lokomotivfører, men kun køreberettiget Fyrbøder.

Igennem det af os her anførte turde det være bevist, at den omhandlede Tjeneste er Lokomotivførertjeneste, og har vi vedblivende den Opfattelse, at det af Generaldirektionen indtagne Standpunkt er ganske uholdbart.

Endvidere har man paalagt ca. 20 Fyrbødere foruden at udføre Lokomotivførertjeneste paa Rangerlokomotiverne tillige at udføre Depotforstandertjeneste. Herved faar disse Mennesker uden noget som helst Vederlag nogle Timers daglig Kontorarbejde med Depotets Regnskaber.

I den Anledning er der sket Henvendelse til Maskindirektøren, der stillede sig velvillig overfor os og lovede at søge disse Poster besatte med Lokomotivførere; men dette er imidlertid ikke gennemført.

Foruden den saaledes omhandlede Anvendelse af Lokomotivfyrbødere benyttes disse i udstrakt Grad til Tjeneste som Lokomotivførere paa Strækningen — en Tjeneste, der ellers udelukkende udføres af Lokomotivførere — og Forholdet var i 1911 dette, at der af Lokomotivfyrbødere kørtes ca. 400,000 km, 1912 ca. 525,000 km og i det forløbne halve Aar af 1913 ca. 300,000 km som Lokomotivførere paa Strækningen.

Vi har den Opfattelse, at til Kørsel paa Strækningen som Lokomotivfører bør kun anvendes Lokomotivførere, idet Forholdet mellem Ansvar og Løn ogsaa under Hensyn taget til Lokomotivførerens Del i Sikkerhedstjenesten bør være nogenlunde rimeligt, og for at kunne gennemføre dette vil det af os ansøgte og foreslaaede med Lokomotivførere paa Rangermaskiner være den bedste Udvej, idet man der altid vil have en fast Stab af Førere i Reserve til Togtjenesten.

Vi skal i denne Sammenhæng henpege paa, at der i Øjeblikket er 21 vakante Lokomotivførerpladser, som Administrationen, uvist af hvilken Grund, undlader at besætte.

I Haab om, at den højtærede Minister med Interesse og Velvillie vil beskæftige sig med de af os her fremdragne Forhold, er vi beredte til at give supplerende Oplysninger, om dette maatte ønskes.

*Esbjerg, i August 1913.*

Paa „Dansk Lokomotivfører- og Lokomotivfyrbøder-Forening“s Vegne

Ærbødigst

*Chr. Christensen.*

p. t. Formand.

---

*C. M. Christensen*

Ministeren gennemlæste Skrivelsen med stor Interesse og gjorde sine Bemærkninger derpaa, endvidere stillede han flere Spørgsmaal om Lokomotivpersonalets almindelige og tjenstlige Forhold, navnlig om Tjenestetidsspørgsmaalet ønskede Ministeren Oplysninger. — Sluttelig lovede Ministeren at vilde gøre de omtalte Forhold til Genstand for en nærmere Undersøgelse.

Som det vil være Læserne bekendt har Andragendet vakt berettiget Opsigt, og er blevet livligt kommenteret i Dagspressen.

Vi skal her gengive, hvad et Par Hovedstadsblade skriver derom:

„Politiken“, 8.—9.—13.

## Forurettes Lokomotivpersonalet ?

En Henvendelse til Trafikministeren.

„Dansk Lokomotivfører- og Lokomotivfyrbøderforening“ har gennem sin Bestyrelse henvendt sig til Trafikministeren for at klage over deres Kaar. Tidspunktet er heldigt valgt. Vi har alle efter en Katastrofe en levende Følelse af, hvorledes vort Liv og vore Lemmer ligger i de Mænds Haand, der under Farten staar paa Lokomotivet. Vi er kun trygge, naar vi ved, et Føreren fuldt er sin Plads voksen. Personalets Klage kan derfor være sikker paa en velvillig Overvejelse. Og det saa meget mere, som deres Klage i det Hele og Store synes begrundet.

Henvendelsen til Ministeren beskæftiger sig ikke med den mulige Overanstrengelse af Lokomotivpersonalet, skønt der ogsaa her er Grund til Undersøgelse og Overvejelser. Den gaar hovedsagelig ud paa at paatale den altfor vidtdrevne Brug af Fyrbødere istedetfor Lokomotivførere.

I og for sig er der ikke noget at sige til, at Banerne anvender Fyrbødere som Lokomotivførere. De er nødte til at gøre det i Tilfælde af Sygdom, Ferie eller ved stærk og pludselig Trafik. Og den Fyrbøder, der sættes paa Lokomotivet som Chef, er fuldt ud skikket dertil.

Vi har vore sædvanlige Forestillinger om Fyrbødere fra Dampskibe. Ved Statsbanerne er Forholdet et helt andet. Fyrbøderstillingen er der en Overgangsstilling til at blive Lokomotivfører.

Og Fyrbøderen faar først Lov til at føre et Tog efter en lang Uddannelse og nøje Undersøgelse. Inden han kommer i Statsbanernes Tjeneste, maa han være udlært Maskinarbejder. Først kommer han saa et Aar paa Prøve paa Statsbanernes Maskinværksteder. Dernæst prøves han et Par Maaneder af to Lokomotivførere, der afgiver Attest for, om han egner sig til Lokomotivtjeneste. Han kan saa underkaste sig Lokomotivfyrbøderprøven og vente paa

at blive udnævnt. Denne Aspiranttid tager mindst to Aar, som Regel nu fire.

Naar Fyrbøderen efter yderligere et Par Aars Forløb har bestaaet Lokomotivførereksamen, kan der gives ham Tilladelse til at fungere som Lokomotivfører. Men det varer gerne seks—otte Aar, før han kommer til at fungere paa en Rangermaskine og ude paa Strækningerne. Og som fungerende Fører kan han saa staa 6—7—8 Aar, inden han faar sin Udnævnelse til Lokomotivfører. Der gaar derfor let 16—20 Aar efter Ansættelsen ved Banerne, inden Maalet naas, og Lokomotivførerne er som Regel ca. 40 Aar, naar de udnævnes.

Det er ikke meget fristende Kaar, og de er i de senere Aar blevne forværrede. Banerne benytter nemlig i stedse højere Grad Fyrbødere som Lokomotivførere ude paa Strækningerne og undlader at ansætte Lokomotivførere, naar Pladser blive vakante.

I Henvendelsen oplyses det, at der i 1911 kørtes ca. 400,000 km af Lokomotivfyrbødere paa Strækningerne, i 1912 var det 525,000, og i den første Halvdel af 1913 ca. 300,000 km. Samtidig er 21 Pladser som Lokomotivførere ubesatte.

Selvfølgelig er det billigere for Banerne at benytte Fyrbøderne, og de er fuldt ud kompetente til at køre. Men ogsaa for Lokomotivfyrbøderne gælder det, at en Arbejder er sin Løn værd. Og naar der er et normeret Antal Stillinger som Lokomotivførere, har Personalet et berettiget Krav paa at rykke op. Der hviler et saa tungt Ansvar paa Føreren, at han maa kunne fordre en Løn og en social Stilling, der staar i rimeligt Forhold dertil.

Statsbanerne maa have Adgang til at anvende Fyrbøderne som Førere, men det synes unægtelig, at de har benyttet denne Adgang vel stærkt til Personalets Ugunst.

Der klages endvidere over, at Rangerlokomotiverne her i Danmark kun betjenes af een Mand, endda ikke en Lokomotivfører, men en køreberettiget Fyrbøder. Særlig paa de større Stationer og ved Færgelejerne kan der derved opstaa Fare



for Ulykker. I vore Nabolande har man da ogsaa 2 Mand paa disse Maskiner.

Lokomotivmændenes Henstilling til Ministeren er beskeden i sine Krav. Og der var maaske Grund til at tage under Overvejelse, om der ikke kunde skabes en Overgangsstilling mellem Lokomotivfyrbøderen og Lokomotivføreren.

7res.



Riget, den 4/9—13.

### Et Misforhold.

Fra „Dansk Lokomotivfører- og Lokomotivfyrbøderforening“ er der fremsat en Henvendelse angaaende Arbejdsforholdene indenfor Faget. Denne Henvendelse er af en saadan Art, at den har Krav paa virkelig Opmærksomhed.

Den er rettet til Trafikministeriet og paa klager det Forhold, at man indenfor Statsbanernes Maskinafdeling i en kraftig voksende Grad anvender Lokomotivfyrbødere til Lokomotivførertjeneste, saa at der for Tiden anvendes ca. 240 Fyrbødere til Lokomotivførertjeneste, dels paa Togmaskiner, dels paa Rangermaskiner. — —

Samtidig med, at Lokomotivfører- og Fyrbøderforeningen retter denne Henvendelse til Ministeriet, har Foreningen været saa fornuftig at sende Henvendelse i Aftryk til Bladkontorerne og appellerer dermed til Offentligheden, hvis Støtte heller ikke bør udeblive i dette Tilfælde.

Det er nemlig et for hele Offentligheden overmaade interessant og betydningsfuldt Spørgsmaal, hvorvidt Betjeningen af Statsbanernes Lokomotiver foregaar betryggende og forsvarligt eller ikke. Og man faar Indtryk af alt andet end betryggende Forhold naar det oplyses, at en meget betydelig Del af de ansvarsfulde Lokomotivførerposter ikke besættes paa reglementeret Vis, men med Folk, som vel kan være praktiske og samvittighedsfulde Mænd, men som jo dog ikke har naaet det Punkt i Tjenesten, der

ellers officielt kræves naaet, for at den vigtige Lokomotivførerplads kan bestrides.

Ganske sikkert spiller *Sparesystemet* sin Rolle her, og saa berettiget end dette System kan være indenfor rimelige Grænser, saa er her dog et Omraade, hvor man langt hellere bør være en Smule for flot end spinke for meget paa Arbejdskraft og Løn dertil. I givet Tilfælde kan overdreven Spar-sommelighed paa dette Punkt faa den mest ulykkesvangre Betydning, og det er under ingen Omstændigheder rart for det rejsende — og betalende — Publikum at vide, at en Vanrøgtning af Sikkerheden faktisk finder Sted paa dette Omraade.

Maaske gaar den klagende Organisation for vidt, naar den kræver, at der paa Rangermaskiner skal være anbragt to Mand. Paa mindre Stationer, hvor Trafiken ikke er svimlende stor, kunde en enkelt Mand antagelig være tilstrækkelig — endskøndt en Mand kan jo blive pludselig syg, og saa er en Ulykke næsten uafvendelig, naar han staar alene paa et Lokomotiv i Fart. Men i hvert Fald for de større Stationers Vedkommende maa det kaldes for uforsvarligt at lade Rangeringen, der jo næsten Dagen igennem griber ind i den ordinære Toggang til og fra Stationerne, foregaa med kun en Mand paa Lokomotivet, i Særdeleshed da, naar denne ene Mand ikke en Gang er uddannet Lokomotivfører.

Trafikministeren tør utvivlsomt regne med den mest beredvillige Imødekommenhed fra Rigsdagens Side, om han beslutter sig til at forlange Penge til flere Lokomotivførerpladser — selv om Forlangendet kommer frem i en „Grundlovssamling“. Hvis Baneadministrationen dernæst vilde udfolde sine Evner til at spare paa andre Felter, kunde Merbeløbet til Lokomotivførerne maaske ligefrem tjenes ind uden at genere Statskassen. Der kunde f. Eks. spares mange Penge paa Administrationens Papirkonto, om man bar sig noget mere praktisk ad end nu ved det indre Meddelelsesvæsen, og for en uindviet lagttager ser det undertiden ud, som der meget godt adskillige Steder kunde være lidt mindre Mandskab

til at betjene det grovere Stations- og Linje-arbejde, naar blot de, der var, bestilte noget mere, end Tilfældet nu ofte synes at være.

Jg.



## TVANGSFORFLYTTELSE OG KOLLEGIALITET.

I „Dansk Lok. Tid.“ Nr. 16 er ikke mindre end 3, nemlig en Afdeling, en Afdelingsformand og „En Vendelbo“ faret i Blækhuset tilsyneladende for at svare paa min Artikel i Nr. 15. Det meste af Ulejligheden kunde være sparet, da det eneste reelle i de 3 Indlæg er Erklæringen fra Hr. Voldby om, at Frederikshavn Lokomotivfyrbøder Afd. ikke har haft noget med Sagen at gøre.

Jeg vil dog benytte Lejligheden til et Par Bemærkninger om Artiklerne. I Hr. V.s Art. staar først, at Art. af „Brande“ er skrevet af en, der ikke tør være sit Navn bekendt. Dette er dog ingenlunde Tilfældet; jeg kan nemlig ikke blot være mit Navn, men ogsaa mine Handlinger bekendt, men ikke desto mindre maa De undskylde, at jeg ikke sætter mit Navn under Artiklerne; det er Dem vist ikke ubekendt, hvad der kan præsteres af personlig Forfølgelse i saadant Tilfælde.

Naar Hr. V. siger, af jeg selv beviser, at mine Spørgsmaal hviler paa Sladder ved at spørge: Er det sandt?, maa jeg antage, at Hr. V. lider af Begrebsforvirring; det, jeg ved, behøver nemlig ikke at hvile paa Sladder, fordi jeg søger det bekræftet af rette Vedkommende i „Lok. Tid.“

Deres i sidste Stykke fremsatte Bemærkninger om, at De ikke forstaar min Slutbemærkning er beklagelig, da jeg synes, den er fremsat tydelig nok, i alle Tilfælde er den ikke saa uforstaaelig som Deres.

Forøvrigt forstaar jeg ikke Deres Uvillie imod at se Spørgsmaal som „Tvangsforflyttelse og Kollegialitet“ drøftet i „Lok. Tid“

og mod eventuelt at udvide Bladet i den Anledning; der kunde jo saa maaske blive Brug for endnu en Redaktør for det organisatoriske Stof, som De har kæmpet saa haardt for.

Jeg vil derefter vende mig til „En Vendelbo“, der i Begyndelsen af sin Artikel beviser sin Mangel paa Logik ved at skrive, at det er ret forbavsende, som Aalborg Personale ved Besked om alt det, Frederikshavnerne har gjort, medens Fakta er, at Ab. Pers. kun ønsker at faa Besked.

Deres Bemærkninger om, at jeg vist maa have taget stimulerende Midler ind for at samle de 7 Punkter, som De anser for et stort Arbejde, skal jeg besvare derhen, at for det første bruger jeg ikke stimulerende Midler, og for det andet var Aarsagen til de 7 Punktets Fremsættelse saa aabenbar og deres Formulering saa ligetil, at de absolut ikke har voldt mig noget Hovedbrud.

Naar De derefter siger: Det skulde vel ikke være paa løs Sladder, De bygger Deres Spørgsmaal, maa jeg svare nej, det er paa den faktiske Kendsgerning, at det er meddelt til Personalet i Fh., at de kunde vente at blive forflyttede, da deres Kørsel delvis skulde udføres fra Aarhus, og at det senere blev forandret til, at Ab. Pers. skulde forflyttes og Fh. Pers. overtage Ab. Personalets Kørsel, uden at Ab. Pers. kan se, at det er mere besparende.

Naar De om min Art.s Slutningsbemærkning mener, at den ikke tyder paa videre Kendskab til de virkelige Forhold og insinuerer, at den skal opfattes som en Ondskabsfuldhed mod en Fh. Lokf., er De meget paa Vildspor, og da Hr. Voldby ogsaa synes at være uklar med Hensyn til Meningen, skal jeg forsøge at forklare mig tydeligere.

Naar jeg i min Art. i Nr. 15 skriver, at man maa haabe, Hr. Maskindirektøren vil have sin fulde Opmærksomhed henvendt paa, at Personalet ikke paatager sig overdrevne Tjenesteforpligtelser (f. Eks. paa Grund af Ønsket om at tjene mange Kørepenge eller at blive paa et Depot, hvor de ellers skulde fra), der kunde foranledige

lignende Kalamiteter o. s. v., saa er min Mening den, at man i Hovedsagen kan betragte de to Tilfælde som analoge; jeg maa nemlig gøre opmærksom paa, at jeg skal være den sidste til at dønmme en Lokf., der har haft et Uheld, og for hvem, der kender den Paagældende, hvis tjenstlige Forhold er hævet over enhver Kritik, og hvem ingen mistænker for Mangel paa Opmærksomhed, maa et saadant Uheld derfor være uforstaaeligt, naar ikke Forklaringen kan findes i de i udmærkede lægevidenskabelige Artikler i „Lok. Tidende“ paapegede Forhold. Deres Bemærkning om, at Brande er det Sted, hvortil Forflytterne kommer, forbavser mig; har De noget Kendskab til det? Deres Bemærkning om, at Nervøsiteten endnu ikke har grebet dem i Frederikshavn, tror jeg ikke rigtig paa; saavidt jeg har kunnet forstaa, var den endog overvældende, da Forflytterne hang over Hovedet paa Frederikshavnerne, men nu er den maaske gaaet noget over, siden Bygen er dreven længere syd paa. At der i de sidste 12 Aar er flyttet Folk fra Fh. til Ab., beviser jo kun det upraktiske i at beholde dem i Fh. og er ikke forlangt af Ab. Personalet, ligesom de paagældende altid er kommen i fast Tur med det samme.

At Anonymiteten ogsaa har sine Tilhængere i Fh., beviser De, Hr. „En Vendelbo“.

Fh.s Lokf. Afd.s Svar paa Spørgsmaalene i Nr. 15 er jo ikke noget Svar, men tilsyneladende kun et Forsøg paa at undgaa at besvare Spørgsmaalene.

Skøndt det kunde være meget interessant at se en virkelig antagelig Forklaring paa, hvorfor jeg skulde trækkes frem, og hvilken Behandling jeg derefter vilde blive underkastet, fordi jeg har dristet mig til at stille de for mange meget betydende Spørgsmaal, vil jeg dog, da jeg ikke agter at røbe Anonymiteten, hellere give Afkald paa de søgte Oplysninger.

Naa, da Sagens Realitet næppe heller blev forandret ved et Svar, vil jeg nøjes med de faktiske Oplysninger jeg har om

de Kræfter, der er sat i Bevægelse for, antagelig af bypatriotiske Grunde, at bevare Personalet i Fh., til Skade for Personalet i Ab., og leve videre i Haabet om, at de bestemmende Autoriteter indenfor Statsbanerne ikke lader Bypatriotisme faa nogen Indflydelse paa Tvangsflytninger.

*Brande.*



## TVANGSFORFLYTTELSE OG KOLLEGIALITET.

Da Artiklen under ovennævnte Overskrift i „Lok. Tidende“ Nr. 15 synes at være ganske misforstaaet af Fh.s Personale, tillader jeg mig at udtale som mit Syn, at Meningen med de klare og tydelige Spørgsmaal nok har været at modtage ligesaa distinkte Svar, men sikkert ikke at mistænkeliggøre eller stille nogen i et uheldigt Lys.

Beklageligt, at den er optaget, som sket er.

Jeg synes egentlig, at Fh.s Personale ved Spørgsmaalenes Opkomst maa være Hr. Brande taknemmelig, fordi han giver dem en, synes det mig, kærkommen Lejlighed til ved at besvare disse at nedslaa de Rygter, som Frederikshavnerne i Følge Hr. Voldbys Artikel selv har givet Næring.

Maa jeg forresten sige Hr. Voldby Tak for hans Svar; men jeg vil tillige ogsaa gerne have Lov til overfor Hr. Voldby at vise, at de Spørgsmaal ej hviler paa en saa gyngende Grund, som Hr. V. tror.

At Hr. Ingeniørassistent Rosenørn overfor i det mindste een Lokomotivfører har udtalt, at der antagelig vilde blive forflyttet 7 Sæt Personale fra Fh. er ikke Sladder, det er tillige vidnefast. At Hr. Maskinbestyrer Duseberg og Hr. Ingeniørassistent Rosenørn ca. 14 Dage efter overfor 2 forskellige Lokomotivførere har udtalt, at det nu antagelig vilde blive Aalborgpersonale, som Forflytterne vilde ramme, er ej heller Sladder, Hr. Voldby, det er ogsaa vidnefast.

— Saa kommer ganske vist det, at Fh.s Personale skulde have Andel i de forandrede Dispositioner; ja, det er desværre ikke vidnefast, men jeg erklærer herved, at en Fh. Lokomotivfører til mig har udtalt, at han har forestillet overfor Hr. Ingeniør-assistenten, at naar blot Tjenesten blev anlagt paa en passende Maade, saa vilde Forflyttelserne fra Fh. saa godt som helt kunne undgaas; det turde altsaa være dette, som Hr. Voldby kalder Sladder, — nuvel, det var ikke mine Ord. Ligeledes „den Smule Rygter“, som Hr. V. omtaler, og som i Følge Hr. V.s Artikel har været brugt i „Spøg“ af Frederikshavnere, er altsaa Sladder, men naar nogen tillader sig at gaa omkring og føre løs og uvederhæftig Tale, da maa han ikke tro, at han af den Grund kan slippe for Konsekvenserne, som ved denne Lejlighed er kommen i Form af disse Spørgsmaal. Det er heller ikke saa let at skelne mellem Spøg og Alvor, og man kan jo sagtens, efter at noget er sagt i Alvor, naar det saa kniber, komme og fortælle, at det kun var Spøg.

Naar Hr. V. skriver, at han kun svarer paa Spørgsmaalene, fordi den Praas, som Artiklen i Nr. 15 har tændt over Fh. Afd. o. s. v., da er Hr. V. paa Vildspor med Hensyn til Praasen, thi det er ikke Artiklen, som har tændt den, men derimod som ovenfor omtalt, Frederikshavnere selv, længe før Art.s Fremkomst. Hr. V. vender op og ned paa Aarsag og Virkning; det er ikke Artiklen, som har foraarsaget Praasens Tænding, men derimod Praasen, som har affødt Artiklen.

At Anonymitetten skulde være nogen Hindring forat kunne besvare nogle klare Spørgsmaal kan jeg ikke indse, men da det ser ud til at være af principielle Grunde, at Lokomotivførerafd. i Fh. ikke vil svare, er der vel intet at gøre; thi den Betingelse som der stilles forat opnaa Svar, kan Forf. til Art. i Nr. 15 begribeligvis ikke imødekomme af Frygt for Konsekvenserne, og jeg kan da ikke tænke mig, at Fh. Afd. ønsker Navnet frem for at Forf. skal faa personlig Skade deraf — men hvorfor da?

Angaaende Anonymitetens Forsvarlighed skal jeg henpege paa Generalforsamlingsbeslutningen i Fredericia den 12/4 1912.

Til den Flom af Giftighed, som „En Vendelbo“ udspyer, skal jeg, da jeg ikke ønsker at belemre vort gode Blad med Svar paa sligt, blot bemærke, at naar „En Vendelbo“ tillader sig at ville latterliggøre Medansatte i deres Bestræbelser for at forbedre tjenstlige Forhold for sig selv og andre (her tænkes paa Ordet stimulerende, som selveste Lokomotivtidende endog har adopteret), da maa jeg, som Hr. Voldby skriver, forbavses over, at der i Aaret 1913 i D. L. og L. F.s Rækker findes en Mand, som i foreningsprincipiel og kollegial-moralsk Henseende er saa uendelig langt nede. „En Vendelbo“ maa sikkert ved Undfangelsen af sit Produkt have været overskygget af en mindre ren Aand end en Vendelbo ellers til daglig synes at være underlagt.

Indseende at denne Sag let kan blive til en større Bladfejde til liden Baade for alle Parter, bliver dette mit sidste Indlæg, medmindre jeg direkte skulde blive opfordret til Svar i Lokomotivtidende paa eventuelle Spørgsmaal; men skal jeg, om ønskes, til enhver Tid være rede til Meningsudvekslinger pr. Brev, med hvem der kunde ønske at drøfte nærværende Sag med min Ringhed.

Aalborg, den 6. Septbr. 1913.

C. Thygesen.



## EN FORBIER!

I mit Gensvar til Hr. *Vording* i „Lok.-Tid.“ Nr. 8 har en „tilfældig“ Læser af nævnte Blad, Hr. Portør *Nimb*, følt sig brøsthølden, naar jeg ganske *en passant* nævnede, at vi nødig skulde slaa ind paa samme Spor som „Jernbane Tidende“, der nærmest er henvist til at leve af grove personlige Overfald og Skænderier. Hr. *Nimb*, der er blevet meget fornærmet herover, skriver derom i „Jernbane-Tidende“:

„Jeg maa tilstaa, at jeg mindst af alt havde ventet at læse noget saadant i „Lok.-Tid.“, der, efter Artiklernes øvrige Indhold at dømme, skulde være Organ for Folk af betydelig højere Dannelse end den, der er bleven os andre ansatte tildelt. Ved Læsningen af denne Artikel er jeg imidlertid blevet revet ud af min Vildfarelse. Efter sine Udtalelser kan Hr. H. Petersen, der jo er Lokomotivfører, ikke staa paa et videre højt Dannelsestrin; hans ganske umotiverede Angreb paa „Jernbane-Tidende“ tyder nærmest paa det modsatte. Kunde disse Linier bidrage til, at slige perfide og overmodige Angreb for Fremtiden bremse, vil min Hensigt med dette lille Indlæg være naaet.“ — —

Hertil føjer Redaktionen følgende Kommentar:

„En anden Indsender har ligesom Hr. Nimb følt sig fornærmet over Hr. Lokomotivfører Petersens lille Artikel i „Lok.-Tid.“ og har bebrejdet os, at vi ikke har taget til Genmæle overfor det fremsatte Angreb.

Naar vi ikke har gjort det, er det fordi selve Emnet „Det tekniske Stofs dominerende Indflydelse i Lokomotiv-Tidende“ forekom os noget for uvedkommende. Det er jo et indre Foreningsanliggende, som d'Hrr. Lokomotivmænd helst maatte ordne selv. At de ikke er i Stand til at gøre det, uden at være uartige og ganske umotiveret vælte sig over andre Medansattes Fagblade, har vi nærmest villet tilskrive deres Mangel paa tilstrækkelig Kendskab i Omgangen med Pen og Blæk. Hr. Lokomotivfører Petersen vil vi helst slet ikke røre ved, vi er næsten bange for, at han er for skør til at tage ned af den Piedestal, paa hvilken han gør en saa selvglad Figur; men da vi nu alligevel, meget imod vor Vilje, er kommen i Nærheden af Spørgsmaalet: *Det tekniske Stofs dominerende Indflydelse i Lokomotiv-Tidende*, saa finder vi heller ingen Grund til at hemmeligholde vort Syn paa Sagen. Vi er, sagligt set, her nærmest enige med Hr. Petersen; hans lille Prøve har gjort os ganske klart, hvad Lok.-Tid.s Redaktion hidtil kun glimtvis har ladet skinne frem: hvorfor den netop lader Bladet skrive af udenlandske Lokomotivfabrikers Ingeniører og ikke af danske Lokomotivmænd.

Forhaabentlig vil selv Hr. Vording nu føle, hvor farligt det vilde være, at give Slip paa de tyske Teknikeres udmærkede Medarbejderskab, der virkelig giver Lokomotiv-Tidende en vis Fornemhed, og gaa over til „Dansk Arbejde“ efter de af Hr. Lokomotivfører Petersen fremstillede Prøver.

D'Hrr. Lokomotivmænd gør saamænd vel i ikke at forlade det sikre tekniske Spor, ad hvilket „Lokomotiv-Tidende“ hidtil er rullet frem.

Det hænder ofte, at Mennesker, der arbejder ved ildelugtende Virksomheder, tilsidst bliver saa vant dertil, at de ikke kan undvære denne Odeur.

Med al Respekt for D. J. F.s Virksomhed kan det ikke undgaa den uhildede lagtagers Opmærksomhed, at den Odeur, der undertiden slaar ud fra Jernbane-Tidendes Spalter, giver en noget stram Lugt i Omegnen, og da Jernbane-Tidende synes, at min Bemærkning var ganske umotiveret, skal jeg fremvise en lille Prøve paa dets Journalistik.

I Nr. 11 findes en Artikel „Fra Baneafdelingen“. Den er vistnok tænkt som en agitatorisk Artikel, og hvori der bl. a. siges om de Baneformænd, der ikke er Medlemmer af D. J. F.:

Der er mange dygtige og humane Baneformænd ved Statsbanerne, Folk, der godt husker deres Banearbejds tid, og som gør deres bedste for, paa Trods af Baneafdelingernes mange slette Forhold, at øve Ret og Skel til alle Sider; men nægtes kan det ikke at der findes adskillige Baneformænd, der ganske misforstaar deres Stilling til de faa Mennesker, der er dem underlagt. Der gives virkelig adskillige Formænd, der mener, at deres Stillings Hovedopgave er at referere for Overbanemesteren løst og fast om Banearbejderne, om deres personlige hjemlige Forhold, deres politiske Mening, deres Stilling i eller udenfor Organisationen og lignende Ting. der er Formand og Overbanemester lige saa uvedkommende som en Indianers Familieliv. Den dygtige Formand, der kan sine Ting og forstaar sit Fag, han behøver naturligvis ikke at gøre sig interessant overfor Overbanemesteren ved at diske op om saadanne rent personlige Ting; det er den uduelige, ham, der har opnaaet sin Stilling ved Fedteri, ved Fruentimmerindflydelse, eller ad en anden af de mange dunkle Veje, der under Baneafdelingen fører en Mand opad, det er ham, der maa skjule sin Skrøbelighed og sin mangelfulde Viden om det, han skulde kunde, ved at gøre sig interessant overfor Overbanemesteren. Og i mange Tilfælde lykkes det virkelig en saadan letbenet Baneformand at bibringe Overbanemesteren den Opfattelse, at han med særlig Nidkærhed fordyber sig i sin Gerning. Hermed er jo ogsaa Hensigten naaet; thi Overbanemesteren, der naturligvis snart har faaet Færten af, at Manden som Jernbanemand er en ren Umulighed, undskylder ham jo ogsaa gerne med, at han jo har den bedste og redeligste Vilje. Ja det er godt nok med denne redelige Vilje, som kaster en skjærmende Kaabe over saa mangen en Dumrian — men den er og har været Statsbanerne og det underordnede Banepersonale til ubodelig Skade i Tidens Løb.“

Efter denne Salve findes der i det efterfølgende Nr. af Jernbane-Tidende:

Hr. Togbetjent J. Christophersen,  
„Jernbane-Tidende“s Kontor,

Istedgade 3.

I Henhold til Lov om Pressens Brug af 3. Januar 1851, § 11, skal vi for Generaldirektionen for De danske Statsbaner anmode Dem om i et af de første Numre af „Jernbane-Tidende“ at optage nærværende Meddelelse, om at der vil blive anlagt Sag imod Dem som Ansvarshavende for det nævnte Blad i Anledning af den i Bladets Nr. 11 for 1. Juni d. A. optagne Artikel med Overskrift „Fra Baneafdelingen“.

Ærbødigst

F. Asmussen,  
Højesteretsadvokat.

Er det ikke før gaaet op for „J.-T.“, at det lever af personlige Overfald, da vil det sikkert i Rettens Skranke faa Øjnene opladt derfor paa den mest eftertrykkelige Maade.

Hensynet til samtlige Ansatte, iøvrigt ogsaa til offentlig Velanstændighed i al Almindelighed, vil sikkert belære Bladet om, at det ikke var mig, der var den „uartige og umotiverede Overfaldende“.

„J.-T.“s ironiske Bemærkning om det tekniske Stofs dominerende Plads i „Lok.-Tid.“ tager sig morsomt ud, især da jeg i tre Numre af „Jernb. Tid.“, jeg har liggende foran mig, finder tekniske Artikler, der vilde fylde ca. 33 Spalter i „Lokomotiv-Tidende“. De er ganske vist skrevne af danske Ingeniører; men hvorvidt man kan kalde det „dansk Arbejde“ er vist mere end tvivlsomt, da der ialt findes ca. 15 Henvisninger til udenlandsk Faglitteratur som Kildeskrifter. Efter alt at dømme synes det at ligge udenfor Jernbanetidendes Horizont at forstaa, at al Jernbaneteknik er international, og at Danmark i den Henseende er for lille et Land til i omfangsrig Grad at levere „Dansk Arbejde“ i jernbanetekniske Fag.

H. Petersen  
Lokf.



## FORSKELLIGT.

### Ny Statsbane-Avdtør.

Avdtør - Institutionen ved Statsbanerne er kun faa Aar gammel; den oprettedes i sin Tid som en Imødekommelse af Personalets Ønske, da Jernbanemændene paapegede det uheldige i, at en overordnet Embedsmand i alle Tilfælde skulde være baade den forhørende og den dømmende Myndighed — selv i Krigsretterne faar jo menige Soldater Sæde. Da for et Par Aar siden Avdtøren blev statsansat og saaledes ikke mere var afhængig af Generaldirektørens Velvilje, blev det hilst med Glæde og Tilfredshed i alle Jernbanekreise, saa meget mere, som Avdtøren, Hr. Aage Andersen, viste sig at være en retfærdig og frisindet Mand.

Imidlertid har det Arbejde, man fra Generaldirektionen overdrog Avdtøren til Undersøgelse, været stadig mere overhaandtagende, og de sidste Tidens talrige Uheld har i den Grad overvældet ham med „Sager“, at man har set sig nødsaget til i Trafikministeriet at udnævne en Medhjælper, og Valget er faldet paa Kontorchef F. V. Petersen.

Erik.

### De sjællandske Statsbaners Lokomotivpersonales private Enkeunderstøttelses-Kasse.

Ved det stedfundne Valg til Revisor valgtes Lokomotivfyrbøder J. A. Jacobsen. Kbh. Gb. med 36 Stemmer. Lokomotivfører Kann, Gb., der fik 8 Stemmer er Suppleant. Derefter havde Lokomotivfører Hammershøj 6, Lokomotivfører Carstensen 4 og Lokomotivfyrbøder Svendsen 3 Stemmer.

Bestyrelsen.

### En Forbedring af Togsikkerheden.

En Reform, der i Togsikringssspørgsmaalet kan faa en større Betydning, er for nogen Tid indført paa de prøjsiske Baner, og bestaar i at Ledvogterne om Aftenen skal afgive Blinklys med Haandsignalet, hvorved deres personlige Tilstedeværelse konstateres. Mon ikke en lignende Reform var gennemførlig herhjemme?

**Hr. Redaktør!**

Vær saa venlig at skaffe mig oplyst af hvilken Grund at Hastigheden paa den frie Bane nedsættes til 70 km. pr. Time for Tog som bevæger sig henimod en St. hvor Centralaf-  
 laasningen er suspenderet?

7.

Svar:

Betingelsen for, at et Tog kan køre med over 70 km Hastighed er, at Stationerne har centraliseret Sporskifteaf-  
 laasning. Naar Centralaf-  
 laasningen midlertidig er suspen-  
 deret, betragtes Strækningen fra de to Nabostationer *til* den paagældende Station som værende *uden Centralaf-  
 laasning*. Af Hensyn hertil nedsættes Hastigheden for Tog, der kører *mod* denne Station til den for saadanne Strækninger størst tilladte Hastighed, 70 km., pr. Time. Se iøvrigt Politireglementets § 4, 3dje Stykke.



Da Spørgsmaalet om Arbejdstiden har Aktua-  
 litetens Interesse skal vi paa Opfordring tillade os at gengive „Dansk Jernbane Forbund“s:

### FORSLAG TIL LOV OM ARBEJ DSTID

ved de under

Statsdrift værende Jernbaner med tilhørende  
 Dampskibsru-  
 ter.

Angaaende Arbejdstiden ved de under  
 Statsdrift værende Baner med tilhørende  
 Søru-  
 ter fastsættes følgende Regler:

## § 1.

Den virkelige gennemsnitlige Arbejdstid i en Arbejdsperiode (6 Dage) maa ikke overstige:

- a. For Lokomotiv-, Tog- og Skibs personale (Dæk- og Maskin-) samt Personale med Sikkerheds- eller anden særlig anstrengende Tjeneste (herunder Sporskiftning, Signal-, Rangerings- og Varehustjeneste paa større Stationer, samt Remissearbejdere) 48 Tim.
- b. Stationspersonale med kombi-

neret Sikkerheds- og anden lettere Tjeneste . . . . . 51 Tim.

- c. Baneformænd og -arbejdere samt Ledvogtningspersonale paa Strækninger, der befares af over 30 Tog i Døgnet gennemsnitlig Aaret rundt . . . . . 51 Tim. (Dog ikke over 60 Timer i samme Arbejdsperiode).
- d. Ledvogtningspersonale paa Strækninger, der befares af indtil 30 Tog i Døgnet . . . . . 72 Tim.

## § 2.

Arbejdstiden, der saa vidt mulig skal være samlet, fastsættes paa Tjenstfordelingslister for mindst 1 Arbejdsperiode ad Gangen, og Tjenstfordelingslisterne skulle være tilgængelige for hele det Personale, de vedrører.

## § 3.

Ved Arbejdstid forstås Tiden, fra den paagældende skal møde paa Hjemstedsstationen, til han atter efter endt Tjeneste kan forlade denne, dog saaledes, at Hvilepavser paa en halv Time eller derover fraregnes.

Herved bemærkes dog:

Tog-, Maskin- og Skibspersonale, der som Følge af Tjenstfordelingen maa gøre Ophold udenfor Hjemstedsstationen, fraregnes den paagældende faktiske Hviletid dog kun, forsaavidt denne strækker sig over mere end 1 Time og da saaledes, at hver Time regnes for  $\frac{1}{2}$  Time.

## § 4.

Arbejdstiden skal være saaledes indrettet, at der levnes enhver Ansat mindst 10 samlede Hviletimer indenfor samme Døgn (24 Timer), og disse skal saavidt mulig kunne tilbringes i Hjemmet.

## § 5.

Ingen Tjenestemand maa forrette uafbrudt Nattjeneste (Tiden fra 10 Eftmd. til 6 Morgen) i mere end 1 Arbejdsperiode ad Gangen. Herfra undtages dog Ledbevogtningspersonale og Natvægtere paa Stationerne. Tog- og Lokomotivpersonalet maa dog ikke beordres til at forrette Nattjeneste mere end  $\frac{1}{8}$  af Arbejdsperioden.

## § 6.

Der tilkommer alle Ansatte mindst 52 passende fordelte Fridage aarlig. Hver Hviledag skal være paa mindst 24 Timer. Saafremt den i § 4 fordrede samlede Hvile-

tid ikke er faldet umiddelbart forinden Hviledagens Begyndelse, vil dette Tidsrum være at forlænge med 10 Timer. Hviledagen skal stedse ende med en Nattehvil.

Mindst 26 af samtlige Hviledage skal stedste falde paa Søn- og Helligdage. Hvor saavel Mand som Hustru ere ansatte, skal mindst Halvdelen af de dem tilkommende Hviledage falde sammen og mindst Halvdelen af disse igen paa Søn- og Helligdage.

### § 7.

Enhver Tjenestemand vil være at tilstaa mindst 8 af de 52 Hviledage som samlet Rekreationsorlov.

Tjenestemænd med over 10 Tjenestear vil være at tilstaa denne Orlov ud over de 52 Hviledage, hvorhos den samlede Rekreationsorlov vil være at forlænge med 1 Dag for hver 2 Aars yderligere Tjeneste, dog ikke ud over 18 Dage i et Kalenderaar.

Tjenestetiden for det i denne § omhandlede Forhold bliver at beregne fra Indtrædelsen i Etaten.

Der maa ingen Forringelse finde Sted i den Tjenestemændene hidtil tillagte Løn som Følge af de i denne Lov fastsatte Regler.

### § 8.

Skulde Overskridelse af den § 3 fastsatte Arbejdstid undtagelsesvis blive nødvendig, skal den paafølgende eller næstpaafølgende Arbejdsperiode forkortes med det samme Antal Timer, som Overskridelsen har udgjort.

Hvor det maatte vise sig at være forbundet med uforholdsmæssig store Udgifter at undgaa en mindre Overskridelse af det fastsatte Antal Arbejdstimer, skal en saadan være tilladt mod at den paagældende oppebærer en Godtgørelse for hver overskydende Time, beregnet i Forhold til hans Lønning. En saadan Overskridelse maa dog, fraregnet Overskridelse som Følge af større Driftsforstyrrelser, ingensinde udgøre mere end 6 Timer pr. Arbejdsperiode.

### § 9.

Saafernt de ansatte ere henviste til at indtage nogle af deres Maaltider paa Arbejdsstedet eller at tilbringe nogen Del af Hvilepavserne paa Arbejdsstedet, skal der anvises dem passende Opholdslokaler. Disse skulle være opvarmede og forsynede med Apparater til Opvarmning af Mad og i enhver Henseende opfylde de almindelige sanitære og hygiejniske Krav.

### § 10.

Overtrædelse af denne Lov vil, naar Paaklage finder Sted, være at straffe med Bøder indtil 500 Kr., i Gentagelsestilfælde det dobbelte.

Afkald paa den i denne Lov tilsikrede Frihed udelukker ikke Strafbarheden af at overtræde Bestemmelserne.

### § 11.

Det overdrages Ministeriet for offentlige Arbejder at bringe denne Lov til Udførelse. Til at føre Kontrol med de i Loven indeholdte Bestemmelers Overholdelse ansættes en direkte under Ministeriet sorterende Arbejdsinspektør.

De nærmere Regler for Arbejdsinspektørens Virksomhed samt for Lovenes Udførelse fastsættes af Ministeriet for offentlige Arbejder. Arbejdsinspektørens Løn fastsættes paa de aarlige Finanslove.



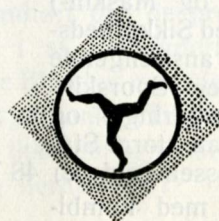
## PERSONALIA.

### Afskediget er:

Lokomotivfører V. Johansen, Aarhus H., efter Ansøgning paa Grund af Svagelighed.

### Forflyttede er:

Lokf. A. R. M. Olsen, Helsingør, til Kbh. H.  
Lokfb. R. S. Rasmussen, Kbh. G. - - -



**Worning &  
Petersens**  
**Xeroformsæbe**

er kun ægte, naar dette Mærke findes paa Emballagen.