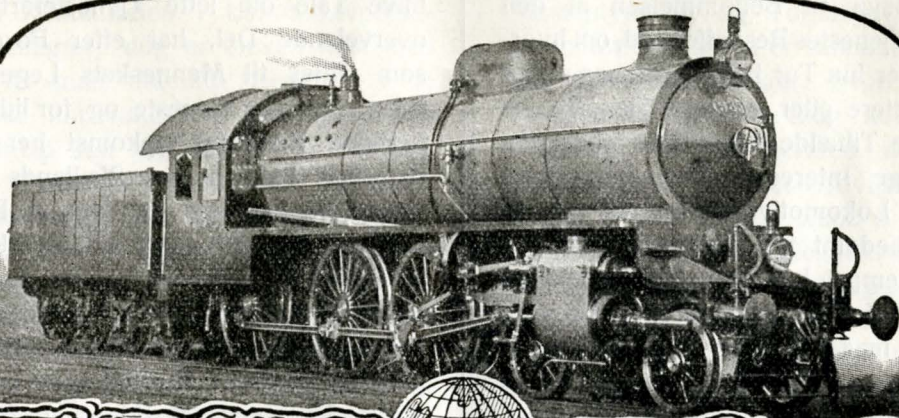


DANSK LOKOMOTIVTIDENDE



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

NR. 20

1. NOVEMBER 1913

13. AARGANG

SIKKERHEDSTJENESTEN PAA STATSBANERNE.

(Fortsat fra Nr. 18)

Naar der antageligvis ikke skal tages økonomiske (Tantieme!) men rimeligt og skyldigt Hensyn til Driftens Sikkerhed og Præcision, maa man indtil videre lade denne „Reformiver“ staa som et aabent Spørgsmaal. I hvert Tilfælde kan man ikke hos den samvittighedsfulde Lokomotivfører finde en saadan „Norm“, hvor den tantiemeinteresserede Overordnede mener at finde et Objekt.

Ved omtrent hver ny Tjenstfordeling i de senere Aar har man stedse kunnet iagttage en mer eller mindre Tilvækst i Tjenesten, uden at det egentlige nødvendige Personale er blevet forøget. I de fleste Tilfælde er det opnaaet, ved at man Tid efter anden har inddelt Strækningerne omkring i Landet i Zoner, saaledes at til Eksempel Personalet nu kører en Del eller den halve Vejlængde og *straks* returnerer med et andet Tog, medens omvendt ogsaa det ankommende Personale fra den modsatte Del af Stræk-

ningen returnerer til Hjemstedsstationen. Paa den Maade har man opnaaet at faa Hviletiden indskrænket ofte ganske betydelig samtidig med at Statsbanerne ved Bortfald af Godtgørelsen for Personales Natophold har forskaffet sig en betydelig Merindtægt. I Betragtning af at Priserne paa Livsfor nødenhederne siden Lønningsloven af 1908 er steget med ca. 20% er det ikke videre hensynsfuldt af Administrationen samtidig at forringe Lokomotivførernes maanedlige Emolumenter med 30 à 40 Kr. Men her stikker vel ogsaa den „kære“ Tantieme sit Medusahoved frem.

Med andre Ord: Fordelingsskruen er altsaa paa den Maade stadig bleven skruet fastere, men ganske vist saa langsomt, at Personalet ikke saa pludselig har kunnet mærke den anstrengende Tjenestes Tiltagen. Medens man tidligere til Eksempel i nogle Aar efter Gentoftte Ulykken virkelig kunde tale om enkelte lettere Ture, da er Tjenesten i Modsætning hertil gennemgaaende nu bleven af den Beskaffenhed, at en yderlig Omdrejning af Fordelingsskruen er komplet

umulig eller med andre Ord, man har paa dette Punkt naaet Kulminationspunktet med Hensyn til Udnyttelsen af den menneskelige Arbejdskraft.

Med Hensyn til Bedømmelsen af den nuværende Tjenestes Beskaffenhed, om hvorvidt den eller hin Tur kan henregnes under Begrebet lettere eller sværere Tjeneste, da burde i alle Tilfælde Afgørelsen ske uden at personlige Interesser faar Indflydelse derpaa, og Lokomotivtjenesten vil da sikkert blive bedømt fra samme Standpunkt som til Eksempel Lærerne, hvis Arbejdstid som Følge af deres enerverende Erhverv endda ikke maa overstige 6 Timer daglig. Alene en Sammenligning med en Lærers aandelige Anspændelse herettiger Lokomotivpersonalet til Fordringen om 8 Timers Arbejdstid paa Hovedbanerne.

Ifølge Dagspressen er der Forhandlinger oppe om en Forbedring af Jernbanefolkenes Arbejds- og Hviletid. Vi vil haabe, at de evt. nye Bestemmelser dels maa blive offentlige, samt at de enkelte Paragrafer ved Tilkaldelse af Lok.pers. blive fastsatte saaledes, at de ikke kunne give Anledning til Misforstaaelser eller at de i Administrationens Haand lader sig dreje og vende saaledes, at de tilsidst bliver illusoriske for Personalet, hvad der for Øjeblikket er Tilfældet. Agter man at foretage en indgaaende Undersøgelse, hvorledes de virkelige Forhold er, og derpaa indføre nye Regler, da maa Hovedopgaven først og fremmest være, at det konstateres om der mellem hver enkelt Tur ydes en passende Hvile, hvorledes Omskiftningen mellem Dag- og Nattjenesten har sit Forløb. Hyppigheden af tidlig Morgen- og sen Aftentjeneste og Forbindelsen mellem disse, Spisetidernes Regelmæssighed, den samlede Nattjeneste, som hver enkelt Ansat maa udføre pr. Maaned, om der stilles særlige Fordringer til Personalets Resolutthed og Agtpaagivenhed og om Lokomotivtjenesten i Almindelighed er forbunden med et større Ansvar og Fare samt om Tjenesten i sin Helhed uafbrudt eller kun momentvis kan betegnes som et anstrengende Erhverv.

Vil man lægge disse Punkter til Grund for en nærmere Undersøgelse og Bedømmelse af Lokomotivtjenesten i vore Dage, da vil der kun i ganske enkelte Tilfælde blive Tale om lette Tjenesteforhold; den overvejende Del, har efter Fordringerne, som stilles til Menneskets Legeme i Nutiden, for lang Tjeneste og for lidt Hviletid.

Siden Banernes Opkomst her i Landet, der som bekendt for Sjællands Vedkommende jo i mange Aar var et Privatforetagende, har den mest effektive Udnyttelse af Lokomotiverne stadig foranlediget Lederne til de mest forskelligartede Dispositioner. Den i Lokomotiverne anbragte Kapital og de til Kraftudviklingen nødvendige Materialer samt Maskinernes Betjeningsmandskab har alle Dage været et særligt Værdiobjekt, og det kan derfor ikke forekommes mærkeligt eller betegnes som uberegtiget at gaa ud fra, at hele Interessen fra Banernes Barndom har koncentreret sig, foruden en intensiv Udnyttelse af Anlægskapitalen, i en Reduktion af alle de løbende Udgifter ved Lokomotivernes Vedligeholdelse saavel som alle andre Driftsomkostninger.

For nu at gøre Lokomotivpersonalet interesseret heri, kom man i Begyndelsen paa den Tanke at indføre en Art Tantieme i Form af en Godtgørelse for sparsommelig Anvendelse af Brændsel og Smørematerialer. Da denne Reform tilsidst truede med at føre til Togforsinkelser og en Reduktion af Togvægten, gik man over til ogsaa at yde et Gratiale for befordrede Aksler.

Da der yderlig ydedes et Pengebeløb for hver tilbagelagt Mil som Erstatning for Merudgiften til Personalets Forplejning paa fremmede Stationer, vil man heraf kunne forstaa, at dette System var vel egnet til at forlede Lokomotivpersonalet til umenneskelige Tjenesteprestationer, hvilket naturligvis kun faldt i Ledernes Smag, idet Beløbet, der udbetaltes for det præsterede Arbejde, dog kun var en lille Brøkdelen af den Fortjeneste, som Selskabet gennem de foretagne Dispositioner indhøstede.

Siden Statens Overtagelse af den sjællandske Bane er der paa dette Omraade jo sket en Del Forandringer, saaledes Afskaffelsen af Kul- og Oliepræmien, der tiltrods for Reduktionen i Lokomotivpersonalets Indtægter, dog er bleven hilst med Glæde. At man indenfor Ledelsen i de senere Aar har fundet et Surrogat, hvis Hovedprincip kun kan søges i Uretfærdighed, har Bladet jo i den sidste Tid fremdraget Eksempler paa, forhaabentlig lykkes det ogsaa her at opnaa Indførelse af en mere human Ordning.

Til Trods for at vi indrømmer, at den sidste Forandring i Aaret 1908 vel betød en Forbedring, undlader vi dog ikke at paapege Manglerne ved det nugældende System, saaledes som disse i de senere Aar har formet sig. I de sidste Aar er Røsterne fra Lokomotivpersonalet bleven stærkere og stærkere mod den nuværende Ordning af Emolumentberegningen, og hvis Berettigelse ikke kan afkræftes, fordi Systemet har ført til Misforhold, der saavel i Driftssikkerhedens Interesse som i hele Personalets Arbejde for at højne det moralske og sociale Niveau ikke kan lades ude af Betragtning.

Fra Begyndelsen af var det ikke Tjenestens Varighed og Vanskelighed, men derimod det samlede Antal Kilometer, som traadte i Forgrunden, og netop gennem denne Omstændighed er det, at den nuværende Uretfærdighed stammer, og som har skabt den herskende Ufilfredshed. En Kendsgerning er det, at Trafikens store Opsving har fremkaldt en fuldstændig Omvæltning indenfor Lokomotivtjenesten. Eftersom Tiden gik maatte man skride til Forøgelsen af hurtiggaaende gennemgaaende Godstog, Person- og Hurtigtog. Den forøgede Fordring til Hastigheden og Togvægten har i Tidens Løb tvunget Administrationen til Anskaffelsen af stadig nye og sværere Maskintyper, der ved den lange Levetid, som en Maskine besidder, har medført, at vi i Løbet af de sidste 15 Aar har faaet mange og forskellige Typer af Lokomotiver.

Denne Ulighed har i Modsætning til, hvad Tilfældet var i Banernes Begyndelse omkring i Landet bevirket Fremkomsten af flere forskellige Turfordelinger, alt efter Maskintyperne og Togarterne, idet hver Lokomotivklasse nu er sammensluttet i særlige Kørselsfordelinger, hvori kun Fremførelsen af bestemte Tog kommer i Betragtning. Vi er hermed naaet til den Uensartethed i Lokomotivtjenesten, som daglig er den direkte Kilde til Utilfredshed og Splid indbyrdes mellem Personalet, hvortil ogsaa kommer, at der paa det fysiske Omraade og Ansvar har fundet lignende Forskydninger Sted. Vi skal paa nærmere Hold beskæftige os dermed, dog maa vi forlods drage en Sammenligning mellem Fortid og Nutid.

Undersøger man Forholdene for ca. 25 à 30 Aar tilbage, da erfarer man selvfølgelig først, at Personalets Antal i Forhold til Nutiden kun var ringe, men da dels Togenes Beskaffenhed og Hastigheden tilnærmelsesvis var den samme, ligesom Lokomotiverne ogsaa var mere ensartede blev Lokomotivpersonalets Tjeneste naturligvis omtrent den samme. Forskellen var for saavidt ubetydelig som Indtægterne og Arbejdets Beskaffenhed stod i nært Forhold til hinanden. Eftersom Udviklingen skred frem skete ogsaa her Forandring; muligvis har visse personlige eller maaske andre Hensyn spillet Hovedrollen, et er i alle Tilfælde givet, at man opnaaede at faa indført det System, som den Dag i Dag i Hovedtrækkene er gældende, nemlig en Klasseficering af Personalet, saaledes at de yngste i Ancienniteten udfører Reserve-tjenesten, de ældre Godstogskørsel og det ældste Person- og Iltogskørslen. Som Tilfældet altid er, hvor der hersker flere Meninger, hvor de økonomiske og personlige Interesser berøres, kan der ogsaa paa dette Punkt tvistes om, hvad der maa anses for det retfærdigste og fordelagtigste ikke for den enkelte, men for Standen i sin Helhed.

For saa vidt Hensigten er at danne sig en Mening om dette Spørgsmaal, maa man atter gaa tilbage til Tiden omkring Baner-

nes stærke Udviklingsperiode. fra hvilket Tidspunkt det er, at Forholdene undergaar en fuldstændig Revolution. Man ansætter og ansætter i lange Baner nye Fyrbødere, medens de ældre Fyrbødere forfremmes til Lokomotivførere efter 2 á 6 Aars Tjenestetid. Den jævnt stigende Trafik bevirkede gennem Aarene en ligeledes jævn Stigning af Lokomotivpersonalets Antal indtil Aarene 1897 og 98, hvor der igen ansættes et Par Hundrede nye Mennesker. Denne efter vore Forhold mægtige Forøgelse af Personalet i Forbindelse med det indførte Turfordelingssystem har som Følge af den stadige Udvikling affødt det Misforhold, at de som foroven betegnede yngste samt den overvejende Del af den ældre Klasse Lokomotivmænd aldrig vil komme til at dele Kaar med de ældste i selve Arbejdet. Det overvejende Flertal vil fra den Dag de ansættes som Fyrbødere til deres Afgang fra Statsbanerne som Lokomotivførere kun faa tildelt den vanskeligste, mest anstrengende, men daarligst betalte Tjeneste som Følge af det nugældende Sportelsystem. Et Blik paa Forholdene i Nutiden vil bevise Sandheden deraf.

Som vi foran berørte har Autoriteterne i de senere Aar ved at indføre den inddelte Strækningskørsel i Forbindelse med Dobbeltbesætningen af Lokomotiverne og Afskaffelsen af al Overnatning paa fremmede Depoter opnaaet at reducere Personalets Emolumenter i en betydelig Grad, medens man samtidig for at oprette en Del af Tabet har forhøjet Kilometerantallet. Eftersom Betalingen er ens uanset om Kørselen foregaar med et Godstog, Personeller Hurtigtog bliver Facit ret naturligt, at den længste og vanskeligste Tjeneste, den med de langtsomtgaende Tog og Rangeringen, lønnes lavest, et Forhold, som faktisk er stridende mod al sund Fornuft.

Vi behøver for at give et fyldestgørende Billede kun at betragte Rangertjenesten, som tidligere var en Retrætepost for mange ældre udslidte Lokomotivførere, hvis Pension endnu var for lille til at leve af, hvorledes den gennem Aarene og den voksende

Trafik er bleven en af de sværeste Tjenester, saaledes at man er gaaet over til Anvendelsen af de yngre Kræfter. At Administrationen nærmest af Sparsommelighedshensyn herhjemme nu i Modsætning til Udlandet anvender Fyrbødere som Førere er jo en beklagelig Kendsgerning, som det med Tiden nok vil lykkes at faa ændret. Det samme Forhold gør sig gældende ved den lokale Godstogstjeneste, der med sin langsomme Kørsel og lange Varighed og store Rangeringer omkring paa Stationerne vel ogsaa kan betegnes som svær Tjeneste.

Det skal ikke benægtes, at Tjenesten for de gennemgaaende Togs Vedkommende gennem Anskaffelsen af stærkere Lokomotiver forsaavidt betyder en Lettelse mod tidligere, idet Personalet ikke i saa høj Grad nu behøver at tage Hensyn til Vejrforholdene eller Dampudviklingen. I saa Henseende kan man med en vis Beroligelse tiltræde Kørselen, medens man før ofte var „daarligt kørende“. Selvfølgelig forekommer det ogsaa nu, at en af disse Maskiner bliver defekt, men dette er en fælles Svagheit for alle Maskintyper, saaledes at man uden Overdrivelse kan gaa ud fra den Forudsætning, at Kørselen med de hurtigere Tog i en vis Grad er lettere end de langsommere med længere Tjenestetid.

At Følgerne af disse Specialfordelinger af Arbejdet har maattet føre til de mest ejendommelige Forhold i Fortjenesten er let forstaaelig. Sammenligner vi saaledes den ringeste Strækningskørsel til ca. 45 Kr. med de højeste til 75 á 80 Kr. bliver Differencen saaledes ca. 30 á 35 Kr. pr. Maaned; ved Sammenligning med Rangertjenesten betydelig større. Det samme Forhold gør sig gældende med Arbejdstiden, hvor et Hurtigtog forbruger ca. 2 Timer til en bestemt Strækning har saaledes et Persontog ca. 3 Timer, medens et Godstog har ca. 5 á 6 Timer til samme Tur, men den mindste Fortjeneste! I denne Forbindelse maa vi indrømme fuldt ud at være i Overensstemmelse med den af Hr. Maskindirektøren offentliggjorte Udtalelse, at der maa tages Hensyn til Kørepengene, netop

da disse Ord bekræfter det af os i foranstaaende paaviste Misforhold indenfor Lokomotivtjenesten.

Dersom vi tror at Gennemførelsen af en Ændring fra Kilometerbetaling til Timepenge rimeliggør alle Misforhold, da tager vi fejl, men da Jernbaneautoriteterne er levet saa stærkt ind i Troen paa, at Lokomotivpersonalet ikke kan eller vil udføre Tjenesten uden denne Lokkemad, er det selvfølgelig haabløst at tænke paa en fuldstændig Afskaffelse af Emolumenterne, hvorfor der bør arbejdes hen til, at den nuværende Ordning erstattes med Timepenge-systemet, der dog har mere Ensartethed og økonomiske Fordele for den overvejende Del af Personalet.

Betragter man hele Sportelsystemet fra Tjenestemandens Standpunkt, da kommer man til den Overbevisning, at Lokomotivpersonalet (forøvrigt ogsaa Togpersonalet) danner en Undtagelsesstilling, der vanskeligt kan forenes med det øvrige Personale. Mændens man giver de sidstnævnte Tjenestemænd en efter Livets vekslende Forhold uafhængig Indtægt stiller man Lokomotivpersonalet paa et saa usikkert Grundlag, at det ved de hyppige Turanlægninger ofte ikke er i Stand til at foretage nogen nøjagtig Beregning over deres økonomiske Forhold indenfor Hjemmet. Ogsaa andre aldeles uforskyldte Omstændigheder, hvis Fremkomst skyldes tjenstlige Forhold f. Eks. de uundgaaelige Uregelmæssigheder under Togenes Fremførelse, hvad enten Aarsagen er Fyringen eller daarligt Brændselmateriale, defekte Maskiner eller maaske for stort Kulforbrug osv., kan paa Foranledning af de nærmeste Foresatte bevirke Lokomotivførerens Forflyttelse til en ringere Tur, hvorved der kan paaføres denne et saa stort Indtægtstab, at det aldrig bliver mulig for ham at overkomme sine varige Forpligtelser med Hensyn til Børnenes Opdragelse eller mulige Understøttelser af andre trængende Familienmedlemmer. Maaske ogsaa, at statlig tilbagevendende Familiesygdomme stiller overordentlige Krav til Indtægterne. Denne Usikkerhed vil uden

al Tvivl svækkes ganske betydelig ved Indførelsen af et mere ensartet Timepenge-system.

Fremsætter man det bestemte Spørgsmaal: „Behøver Lokomotivpersonalet overhovedet et aarligt Løkkemiddel til Opfyldelsen af sit Tjenesteløfte?“ da kan dette besvares med et bestemt „Nej!“ thi lige saa vel som de øvrige Tjenestemænd udfører deres Tjeneste uden særlig Betaling vil sikkert Lokomotivpersonalet ogsaa gøre dette uden Parringsmidler. Ganske vist vil det da være nødvendig at regulere Tjenestens Længde efter Kørselsarten og skænke Statistiken mere Opmærksomhed end hidtil. Sker dette, da maa Fordringerne, som stilles til Personalet holdes indenfor de Grænser, som er nødvendige for at opretholde den legemlige Sundhed. Ingen vil nemlig kunne benægte, at den overvejende Del af de Fordringer, som stilles til Lokomotivpersonalet, efter Nutidens Trafik gaar langt ud over et normalt Menneskes Præstations-evne. Gennem det nuværende Emolument-system fremkaldes og begunstiges dette Resultat, idet mange for det første lader sig forlede til at paatage sig langt mere Tjeneste end det er gavnligt for deres Sundhed og for det andet, fordi mange Sygdomstilfælde Behandling udskydes til et saa sent Tidspunkt, at en virkelig Helbredelse enten bliver umulig og vedkommende maa pensioneres eller tager betydelig længere Tid end dersom Sygdommen rettidig var kommen under Lægebehandling. Dersom Forholdene nøjagtig var de samme for Lokomotivpersonalet som for Tjenestemændene med faste Lønninger, der under Sygdomsperioder erholder hele Lønnen udbetalt, da vilde ganske sikkert Statistiken tage sig anderledes ud. Antallet af Lokomotivpersonalets Sygedage vilde nok tiltage en Del, men de samlede Tjenesteaar vilde ogsaa stige. Vilde man anstille Forsøg i modsat Retning og i Sygdomstilfælde kun betale det nuværende Personale med de faste Lønninger en $\frac{1}{4}$ Del a en $\frac{1}{3}$ Del i Dag- eller Timepenge, saa vil der ubetinget forekomme over

ordentlige Forskydninger i Sygdomstati-
stiken.

Men hvorfor skal kun det kørende Per-
sonale være de eneste Tjenestemænd, som
bliver Genstanden for et fra Jernbane-
væsenets Begyndelse indført Udbytnings-
system, der kun har sit Udspring i Frem-
bringelsen af det mest fordelagtige Forret-
ningsoverskud? Hvorfor har man saaledes
ikke fundet det passende at lønne vore
„kontrollerende“ Embedsmænd efter Kilo-
metersystemet, men derimod yder disse
Timebetaling? Hvorfor skal det kørende
Personale alene tjene som Objektet for
Sparesystemet og Udbytningsforslagene til
Fordel for andre Ansatte? Hvorfor skal de
bestaaende Bestemmelser have saa elastiske
Former, at Autoriteterne med et Penne-
strøg kan afskaffe Timepenge for Udkom-
mando til fremmede Depoer og kun yde
Kilometerbetalingen for den tilbagelagte
Strækning, naar de kontrollerende Em-
bedsmænd samtidig beregner sig Time-
penge, uanset Kilometerafstanden?

Ud fra disse Betragtninger kan Lokomo-
tivpersonalets Bestræbelser kun føre i Ret-
ning af Kilometersystemets Afskaffelse og
til Erstatning paa andre Omraader. Da
en fuldstændig Afskaffelse af hele Sportel-
systemet i Øjeblikket næppe kan tænkes
realiseret, er Indførelsen af Timepenge for
al Kørsel og Dagpengeberegning for læn-
gere Tids Ophold paa fremmede Depoter
det eneste retfærdige. Først da opnaar vi
saadanne Forhold, som er forenelige med
Lokomotivførernes og Fyrbødernes Gerning
ved Statsbanernes Sikkerhedstjeneste.

L. E.



EN KOMMISSION OM SIKKERHEDEN PAA STATSBANERNE.

Trafikministeren har under 16. ds. ned-
sat en Kommission, som skal have til Op-
gave at prøve Hensigtsmæssigheden af de

Foranstaltninger, som er truffet ved Stats-
banerne til Opretholdelse af Sikkerheden
— herunder de i saa Henseende gældende
Forskrifter og disses Gennemførelse, be-
staaende tekniske Anlæg og Indretninger,
disser Betjening samt Benyttelsen af Mate-
riellet.

Kommissionen, hvis Formand er Direktør
G. A. Hagemann, bestaar af Direktør for
Burmeister & Wains Skibsbyggeri Ivar
Knudsen, Formand for Elektricitetskom-
missionen, fhv. Belysningsingeniør ved Stats-
banerne I. B. Bruun, Kontorchef i Ministeriet
for offentlige Arbejder Fr. V. Petersen, Av-
ditør A. Andersen, Direktør Helper, Bane-
bestyrer Hiort-Lorenzen, Aarhus, Maskin-
bestyrer Dorph, Struer, Baneingeniør L. H.
Elver, København, Stationsforstander S. C.
Ibsen, Randers, Overbanemester L. C. Hen-
ningsen, Roskilde og Lokomotivfører I. I.
Nissen, Aarhus.

Som Sekretærer fungerer Fuldmægtig
Falck og Assistent Gregersen.



SIKKERHEDS KOMMISSIONEN.

Der er som bekendt nedsat en Kommis-
sion til Prøvelse af de forhaanden værende
Sikkerhedsforanstaltninger ved Banerne,
ifølge Dagbladene skal denne først og
fremmest beskæftige sig med Signalsystemet,
som i Tidernes Løb er blevet saa indviklet,
at det ikke længere fungerer tilfredsstillende.

Som Mønster menes Kommissionen sær-
lig at ville studere det tyske og svenske
Signalsystem.

Det er glædeligt, ikke mindst for Loko-
motivpersonalet, at Sikkerheden paa Banerne
gøres saa effektiv som muligt, men naar
Kommissionen først og fremmest skal be-
skæftige sig med Signalsystemet, kan man
ikke vente sig meget større Sikkerhed end
den der findes nu. Naar man undersøger
Aarsagerne til de Ulykker, der sker baade

her og i Udlandet, kommer man til det Resultat, at det ikke er Signalerne, der svigter i det afgørende Øjeblik; men derimod de Mænd, som enten skal betjene eller rette sig efter disse. Jeg tænker her paa Stationsbestyreren, henholdsvis Lokomotivføreren; Tilfældet ved Malmslätt i Sverige og ved Mühlheim i Tyskland viste, ja, man kan godt sige, i næsten alle Tilfælde viser det sig at være Tjenestemændene og ikke Signalerne, der svigter. Det synes da at være mere formaalstjenligt, at Kommissionen først og fremmest kommer til at beskæftige sig med, hvad Aarsagen kan være til, at Tjenestemanden i enkelte Tilfælde manipulerer forkert med Signalerne eller undlader at rette sig efter disse.

Den første og eneste Betingelse for en absolut Sikkerhed er, at Tjenestemanden til enhver Tid gør sin Pligt, derfor skal han være i Besiddelse af en aldrig svigtende Sindsligevægt, der ikke ved eller i noget Tilfælde lader sig bringe ud af Balance; thi saa har vi Katastrofen, det er nødvendigt fra det Øjeblik han overtager sin Post indtil han forlader den, og særlig Lokomotivføreren, at have sin Energi spændt til det yderste, at han saavel i den mørke og ofte uhyggelige Nat som ved Dagen, rolig og klart kan overse enhver Situation han møder paa sin Fart, der er for ham ingen Tid til Overvejelser, han skal i næsten alle Tilfælde handle i samme Sekund, han møder en ny Situation.

Hvad kan der da gøres for at de to Mænd, Stationsbestyreren og Lokomotivføreren, altid kan være i fuld Vigeur? For det første maa de nødvendigvis være økonomisk velstillet, det er ikke nok, at de ved Sparsommelighed og Spekulation kan sidde og klare sig nogenlunde ordentlig med sine Penge, hvilket gør, at man bliver pirrelig og nervøs, og det maa for enhver Pris undgaas. Lad mig i Parantes bemærke, at de ifølge deres Stilling og Ansvar maa kunne tilkomme en Løn, der er betydelig højere end den, de nu har. Der er naturligvis Tjenstmænd, som har Ansvar for lige saa store men døde Værdier, de to Mænd

har derimod Ansvaret, ikke alene for disse men ogsaa for selve det rejsende Publikums Liv, og det turde dog være det mest værdifulde, thi det kan ikke erstattes. Derfor maa der drages Omsorg for, at de faar en forholdsvis kort Arbejdstid, da det er en absolut Nødvendighed, at deres Energi er lige saa usvækket i de sidste Minutter af Tjenestetiden som i de første.

For at Kommissionen kan komme til et virkeligt betydningsfuldt Resultat, er det nødvendigt, at den ogsaa undersøger de her fremdragne Forhold.

M. H.



D. L. & L. F.

Et Eftermæle.

I Anledning af vor Kollega *Lindhardtsens* ulykkelige Død tillader jeg mig paa Kollegaers og egne Vegne at udtale vor store Sorg over ikke mere at have Lindhardtzen med hans altid rolige, venlige og tjenstvillige Natur iblandt os.

Han var, det vil enhver, saavel Overordnet som Kollega og andre Medansatte, som er kommen i Berøring med ham bevidne, et Eksemplar paa en Tjenstmand i alle Retninger, som gjorde sin Pligt til det yderste.

Og hvad maaske var det største ved Lindhardtzen, han levede sit Liv, saa det med Sandhed kan siges om ham ved hans Bortgang: „Han efterlod sig kun Venner“.

Jeg synes der er noget gribende og manende i, at en Kollega eller Medansat kommer ulykkelig af Dage under Udførelsen af sin Tjeneste, uvilkaarlig lyder det: „Denne Gang var det ham, hvem ved maaske det næste Gang er dig“. Til Slut vil jeg bede en-

hver som har kendt Lindhardtzen sammen med mig at sænke Kaarden og fremsige et:

»Ære være hans Minde«.

En af Kammeraterne.

Taksigelse.

Inderlig Tak for den udviste store Deltagelse ved min kære Mands Død og Begravelse, saavel hans Overordnede, som Kollegaer og Hustruer for deres Arbejde med Udsmykning af hans sidste Hvilested; og alle, fra fremmede Depoter mødte, for deres Nærværelse. Tak for hver en Krans, hver en Blomst og hver en venlig Tanke.

Paa Børns og egne Vegne

Kristiane Lindhardtzen.

Paa Afdelingens Vegne tillader jeg mig herved at udtale en Tak til alle for al udvist Deltagelse ved vor gode Kollega Lindhardtzens Begravelse.

L. Christiansen,

p. T. Afdelingsformand.

Hovedbestyrelsesmødet d. 16. Septb. 1913.

Alle var mødte.

DAGSORDEN:

- Punkt 1. Forslag fra Forretningsudvalget om Indmeldelse af D. L. & L. F. i Jernbaneforeningen.
- 2. Indsendte Andragender.
 - 3. Lokomotivfyrbødernes Førertjeneste.
 - 4. Tjenestetidsspørgsmaalet.
 - 5. Lønsørgsmaalet.
 - 6. Eventuelt.

Hovedbestyrelsesmødet, der skulde paa-begyndes Kl. 2 Em., aabnedes Kl. 10 Fm. for det første Punkts Vedkommende, for at diskutere dette inden Hovedafdelingerne afholdt særskilte Møder.

Punkt 1. Lokomotivfører *M. Mortensen* refererede Sagen. Omtalte første Møde 25. Juli, der formede sig som et Diskussionsmøde, uden at der stilledes noget egentligt Forslag. Vi havde jo ment, at kunne opnaa et Forbund med en af Etatsforeningerne.

Dette kunne vi imidlertid ikke opnaa, og Diskussionen kom da ind paa det af Lillie stillede Forslag, og Spørgsmaalet blev da dette, om vi skulde have een Kreds eller to. Lillelund satte sig imod at det blev en Kreds. Man enedes da om, at der skal stemmes om det paa den Maade, at om der blandt Førerne henholdsvis Fyrbøderne bliver Fler-tal for 2 Kredse; da skal der være 2 Kredse. Meddelte tilslut, at Forretningsudvalget havde bestemt sig til at sætte deres Mandater ind paa dette. Lokomotivfører *Vording*, Hg. omtalte Tilskudet til Lokomotivtidende, der maatte blive meget stort.

Lokomotivfyrbøder *J. Søndergaard* havde straks glædet sig over Forslaget, men nu havde hans Mening forandret sig og mente heller ikke at Medlemmerne i Lokfrb. Afdelingen gik med til dette. Lokomotivfyrbøder *Lillie*: „Det gjaldt om at finde et Kompromis. Jeg fik en Følelse af, at det kun drejede sig om at faa Førerne samlet i J. F., saa mente man, at Fyrbøderne nok gik i D. J. F. Saa tilraabte Ass. Heede mig da jeg havde Ordet, at Fyrb. maaske vilde i J. F. og dette optog jeg som Forslag, og herom kom Diskussionen saa til at dreje sig.

— Efter nogen Diskussion tog Hovedbestyrelsen Forretningsudvalgets Meddelelse om denne Sag til Efterretning og overlod dette at forhandle videre om Sagen.

Punkt 2. *Indsendte Andragender.* Formanden oplæste Andragendet om Fritagelse for Udvaskningen i Es. og om Fritagelse for Tilsyn med Udvaskningen i Frh.

Toges til Efterretning.

Punkt 3. *Lokomotivfyrbødernes Førertjeneste.* Lokfb. *A. Olsen* oplæste nogle Tal om Lokomotivfyrbødernes Førertjeneste, der viste at disse var større end opgivet i Andragendet.

Det paalagdes Forretningsudvalget at foretage videre i Sagen.

Punkt 4. *Lønsørgsmaalet.* Mortensen mente, at vi burde vente med at tage Spørgsmaalet op, og var af den Overbevisning, at man ikke foreløbig kunde vente at Rigsdagen vilde beskæftige sig med dette Spørgsmaal.

Søndergaard bad Forretningsudvalget have sin Opærksomhed henvendt paa de uheldige Lønforhold ved Forfremmelse, der kunde medføre, at en yngre Lokfører kunne have mere i Løn end en ældre paa samme Depot.

Punkt 5. *Eventuelt. Hovedkassereren* ønskede at vide, om Bladudvalgets Regning skulde paa Bladets Konto eller paa Hovedkassens.

Det vedtoges at Bladet skulde betale dette.

Hovedkassereren mente, at Hovedafd. for Fyrb. skulde betale det halve af Tillægsbilletterne.

Man enedes om at Lovene udtaler tydeligt, hvem der skal betale.

Hovedkassereren fremlagde en Regning paa en Copipresse til Red. og mente at Red.s Fremgangsmaade ikke var den rette. Red. burde have spurgt H. B. først.

H. B. vedtog at paatale denne Fremgangsmaade; naar det drejer sig om saa store Beløb bør Sagen være forelagt H. B.

Regningen henvistes til Red.

Der udspandt sig herefter en Diskussion om Bladets Sideantal og Annoncerne og *Mortensen* omtalte Timepengespørgsmaalet fra Vm. og Es. Sagen er nu snart et Aar gammel.

Sagen toges op af Forretningsudvalget.

C. M. Christensen,
Sekretær.



BRAMMINGE-KATASTROFEN

Fornylig meddelte Dagspressen at Professor Alfred Lütken ved Polyteknisk Lærestanstalt har været afæsket en Erklæring angaaende sit Syn paa Bramminge-Katastrofens Aarsager. Angaaende denne udtaler Professoren, at Ulykken skyldes en Forskydning af Sporet og den store Kørehastighed *der i Ulykkesøjeblikket næppe har været under 106 km., at dømme efter Bremselængden for 1ste Lokomotiv.*

Angaaende Banens Overbygning, siger Hr. Lütken, at denne er undergaaet en Forandring ved Indlæggelsen af sværere Skinner, uden at en tilsvarende Forstærkning af Ballastlaget har fundet Sted, hvorved Sikkerheden mod Sideforskydning af Sporet i stærk Varme er blevet formindsket, og endnu yderligere er dette sket ved Forøgelse af Svelleafstanden samt ved den senere Højfløftning af Sporet uden Tilførsel af ny Ballast.

Laskeboltene har ogsaa efter Professorens Mening været unødvendigt haardt spændte.

Angaaende Ulykkens Omfang er Professoren dernæst kommen til følgende Resultat, at Pladsen i Midten af Toget har været afgørende for de 3 ældre Vognes Skæbne, idet de midterste Vogne, saaledes som Ulykken forløb, har faaet det stærkeste Tryk og da en af de nyere Boggievogne, der fulgte umiddelbart efter de tre Vogne, har faaet lige saa stort Tryk, uden at blive tilsvarende medtaget, er det nærmest antageligt, at Ulykken var bleven mindre af Omfang, hvis Toget havde bestaaet af lutter nyere Vogne.

Da disse Oplysninger forsaavidt har en stor Betydning for Lokomotivpersonalet, som netop Hastigheden opgives som værende den ene af de Faktorer, der har været medvirkende til Ulykken, er der Anledning til at beskæftige sig med dette Emne.

Efter hvad der meddeles gennem Dagspressen har Hr. Lütken lagt den 1ste Maskines Bremsseafstand fra Ulykkesøjeblikket til dens fuldstændige Standsning til Grund for sin Bedømmelse uden at der dog her opgives hvor lang denne har været været; dog eftersom der saavidt os bekendt i en længere Aarrække ikke har været foretaget Bremsforsøg ved De Danske Statsbaner maa man nærmest gaa ud fra, at det indvundne Resultat udelukkende stammer fra tekniske Beregninger.

Men at lade et saa vigtigt Spørgsmaal løse alene gennem Teknikens matematiske Beregninger vil være lige saa ensidigt som at lade det personlige Skøn være det ene afgørende Moment. Og saa meget mere

Grund er der til at tage Afstand herfra som der i Virkeligheden foreligger forskellige betydningsfulde Forhold fra Praksis, som absolut maa tages med i Betragtning.

I Modsætning til Danmark beskæftiger man sig i Udlandets Jernbanekredse i langt større Udstrækning med saavel praktiske som teoritiske Forsøg, og hvorfra der her skal omtales et Par, der særlig har Adresse til Bremselængden og Togsammensætningen. Saaledes skriver Hr. Over- og Geheimeraad *Karl Steinbiss* fra Centralamtet, Berlin i „Das Eisenbahnwesen der Gegenwart“ Kapitel X bl. a. — — at Bremselængden med ca. 60 Vognaksler for Hastigheder paa 105 og 110 km pr. Time udgør 600 til 700 m. men at Bremselængden ved 130 km vokser til 1000 m. Disse Tal er dog kun Middeltal fra Forsøgene; under almindelig Jernbane-drift er Bremselængden for det meste længere.

Hvad Togenes Sammensætning angaar, da udtaler Professoren ved den Polytekniske Skole i Charlottenburg, Geheimeraad *von Caur* følgende i samme Værk, Kapitel XVIII. — — Disse Vogntyper maa paa Grund af deres Konstruktion udelukkes fra hurtigkørende Tog, andre fra særlig hurtigkørende Tog. Dersom der mellem længere svære Vogne løber lettere korte Vogne, saa kan der let indtræde en Afsporing, idet de efterfølgende Vogne ved Togets Sammenpresning tvinger de foranløbende ud af Sporet. Som Følge deraf, maa der almindeligvis i Ekspres- og Iltøge ikke løbe Vogne af andre Typer mellem Truckvognene. Trekslede Vogne, som skal indlemmes i Ekspres- og Iltøge, skal mindst have 6 m Hjulstand fra den forreste til den bageste Aksel og 16 Tons Egenvægt. Toakslede Vogne maa paa de tyske Baner kun undtagelsesvis indsættes og kun efter særlige Instruksler fra de overordnede Jernbaneautoriteter . — — —

Vi er ikke i Tvivl om, at det teoretiske Resultat, Professor Lütken er kommet til ved Bedømmelsen af Iste Maskines Hastighed i Ulykkesøjeblikket er i nøje Overensstemmelse med de fysiske (Acceleration og levende Kraft) og matematiske Formler —

saafremt baade Tender og Maskine var blevet paa Sporet.

Praksis siger imidlertid noget andet. Som bekendt afsporede Tenderen, og det en kendt Sag, at Bremsevirkningen under saadanne Forhold fuldstændig forrykkes og svækkes i ganske overordentlig Grad. Den Modstand den afsporede Tender har mødt under sine abrupte Bevægelser langs Siden af Sporet er ganske tilfældig og aldeles uberegnelig ved Formler. At Lokomotiverne skulde have været oppe paa den af Hr. Lütken i vage Vendinger paastaede Hastighed, maa af alle praktiske Lokomotivmænd anses for at være utænkeligt, da bortset fra Hastighedsmaalerens Misvisninger, Maksimalhastigheden ved D. S. B. kun er 90 km. Som sagkyndig Redegørelse tror vi ikke, at den kan staa sin Prøve i Praksis.



FRA RIGSDAGEN.

Under Finanslovsbehandlingen holdt Hr. *L. Rasmussen*, Fredericia en Tale om forskellige Jerneaneforhold, særlig omtalte han Spareteorien og dens forskellige Udslag. Hr. Rasmussens Tale var præget af stor Sagskundskab, og skød ikke paa noget Punkt over Maalet, han hævdede, at vort gamle Krav om Forfremmelse af de Lokfrb. der forretter Førertjeneste, maatte imødekommes, han omtalte den uheldige Virkning af Kørepenge, og talte for Afskaffelse af disse, og om Indførelse af en kortere Arbejdstid.

Efter nogle indledende Bemærkninger om forskellige Forhold, udtalte Folketingsmanden derefter:

„Men dernæst er der et andet Forhold, som ogsaa har gjort sig gældende, og hvor Administrationen bærer Ansvaret, og det er, naar man søger at komme ud over Lønningslovenes Bestemmelser i Personalets

Disfavør. Lønningslovene er allerede nu forældede. Det Omfang hvori Livsfornødenhederne er steget i Pris, medfører, at Lønningerne faktisk er langt mindre, end de var i 1908, da de blev fastsat. Man maatte derfor vente, at man i det mindste overholdt disse Lønningslove; men det er langt fra Tilfældet. Indenfor Statsbanernes Ledelse er Forholdet det, at man for at spare lader en stor Mængde Fyrbødere til Stadighed udføre Lokomotivførerarbejde. Det gør de jo for en mindre Løn. Da det ærede Medlem fra Verninge (Jensen-Sønderup) for 4--5 Aar siden var Trafikminister, kom der en Kiage fra Lokomotivpersonalet over disse Forhold. Han greb straks ind og forfremmede en hel Mængde Fyrbødere til Lokomotivførere. Men efter den Tid har man fortsat som før. Der er for Tiden 240 Fyrbødere, der til Stadighed kører som Lokomotivførere paa den ringere Løn, men med fuldt Ansvar, hvis der skulde passere noget. Jeg skal saaledes anføre, at ved Bramminge-Ulykken blev den ene af Maskinerne ført af en Fyrbøder. Man fortæller, at det er Danmarks vigtigste Tog, men man lader dog en Fyrbøder køre den ene Maskine. Det gør vel ikke Sikkerheden mindre, Fyrbøderne er fuldt uddannede, men jeg finder det dog ganske uforsvarligt at man paa den Maade omgaaer Lønningslovens Bestemmelser og lader et Arbejde, for hvilket der er fastsat en højere Løn, udføre af Fyrbødere.

For at faa Sparesystemet udnyttet til det yderste og tillige — det maa man jo gaa ud fra — faa Tantiemen saa højt op som muligt nøjes Ledelsen ikke med at se med sine egne Øjne, men udsender en Spareassistent, hvis Opgave det er at finde, om der ikke paa de forskellige Steder kan spares noget. Og det finder man næsten alle Steder. Det gaar ud over Personalet idet man finder, at et Sted kan der undværes en Mand, et andet Sted kan Arbejdstiden gøres længere. Disse Assistenten faar ganske vist ikke Tantieme, men de faar et Gratiale. Jeg skal saaledes oplyse, at der var en Spareassistent i Fredericia, der havde

indført forskellige Besparelser. Et Par Dage før Bramminge-Katastrofen fik han udbetalt 1000 Kr. som Gratiale, fordi han paa fortrinlig Maade havde forstaaet at indføre Besparelser ved Statsbanerne“. En af de Besparelser, som han havde indført, bestod i, at han havde opdaget, at hvis man lod de store gennemgaaende Vogne, Boggievogne, køre i de blandede Persontog, kunde man spare en Mand ved Bremsen. Han fik derfor gennemført, at man lod de store Boggievogne indrangere i de blandede Tog, uden at der var Brug for dem der. Men saa blev der for store Vogne i Eksprestogene. Naar Ulykken blev saas tor ved Bramminge, skyldes det netop denne Form for Sparesystemet, idet man, da man brugte Boggievognene i Godstogene, havde maattet indsætte to smaa, toakslede Vogne i Eksprestoget mellem Fredericia og Esbjerg. Bagefter kommer man ganske vist og forklarer, at man mangler Materiel, at man ikke har Vogne nok. Det kan godt være, at man ikke har Vogne nok til alle Eksprestogene; men man vilde dog have betydeligt flere Vogne til Raadighed, hvis man ikke af Sparsommelighedshensyn lod de store Vogne køre i Godstogene for derved at spare en Mand ved Bremsen.

Den Mand, der havde opdaget denne Besparelse, fik, som sagt, udbetalt 1000 Kr. i Gratiale. Denne Mand var ogsaa virksom for at lægge Arbejdstiden for det kørende Personale saaledes, at den blev ganske urimelig ved visse Lejligheder. Kort før Assistenten fik sit Gratiale, skete der paa Fredericia et Uheld, at en Togfører kørte ind paa Stationen, skønt der var hejst Stoppsignal. Der skete ganske vist ikke noget Tab af Menneskeliv, men nogle Personvogne der henstod løse paa Sporene, blev ramponeret. Jeg ved ikke, hvor stor den materielle Skade var, men det er opgivet mig, at den var 80,000 Kr., og disse 80,000 Kr. kommer Lokomotivføreren til at betale eller rettere han kommer til, at skyldes Statsbanerne dem. Da man spurgte ham om Aarsagen til, at han havde kørt ind uden at se Stoppsignalet, erklærede han: Jeg

var saa opslidt, jeg var saa medtaget af Tjenesten, jeg havde i de sidste 24 Timer været i Virksomhed $19\frac{1}{2}$ Time, hvor der krævedes Agtpaagivenhed hele Tiden fra min Side, og det var nu kommen dertil, at jeg overhovedet ikke var i Stand til at observere noget somhelst. Og Statsbanerne erkendte selv, at hans Tjeneste havde været for lang; i Stedet for at suspendere ham, lod man ham forsætte som Lokomotivfører. Jeg antager at han en af de nærmeste Dage vil faa sin Dom, der lyder paa, at han skal betale 80,000 Kr. til Statsbanerne, hvis Skaden skønnes at være saa stor; i alt Fald vil han blive dømt til at betale det og det Beløb. Men samtidig betaler man 1000 Kr. til den Assistent, der har foranlediget, at man i den Grad overanstrenger Personalet.

Man har yderligere for at spare indført den Ordning, at Rangermaskinerne paa Stationerne føres af en Lokomotivfyrbøder, skønt det i Virkeligheden er Lokomotivførertjeneste. Og for at spare, overlader man disse Rangermaskiner til en enkelt Mand. Man vil have lagt Mærke til de mange Uheld, der er foraarsaget ved Rangeruheld paa Stationerne, og det er ikke saa underligt. Det er kun underligt, at der ikke sker mange flere, thi paa disse Rangermaskiner, hvor der i højeste Grad skal udvises Agtpaagivenhed, har man, som sagt, af Sparsommelighed ikke to Mand, men kun een. Han skal holde Udkig, han skal passe alle Signalerne, alle Sporskifterne, han skal høre Signalerne fra den Pørtør, der leder Rangeringen, han skal passe Maskinen, standse og udføre alt muligt. Jeg forudsætter nu, hvad der jo kunde hænde, at denne Mand, medens Maskinen var i Gang, faldt af Maskinen ved et Stød eller paa anden Maade, saa er det jo uberegneligt, hvad der kunde ske af Uheld, ja, Ulykker, og derfor er det et Krav, der er ganske rimeligt, at der paa en Rangermaskine skal være to Mand, hvoraf den ene er Fører. Men dette Krav har man modsat sig, fordi man mener, at det vil koste for mange Penge, saa vil man hellere risikere, hvad ikke saa sjældent sker, at en Godsvogn ram-

poneres, eller at der paa anden Maade sker Uheld, der medfører langt større Udgifter, end der vilde følge af at lade Reglementet ske Fyldest og sætte to Mand paa Maskinen.

Jeg anser ogsaa den Maade, hvorpaa man har indrettet Lokomotivførernes Tjenestetid, for ganske uforsvarlig og ganske umulig. Det er saaledes, at en Lokomotivfører har en Arbejdstid, som man vanskelig gør sig nogen Forestilling om. Jeg har liggende for mig en Indberetning fra en Organisation ved Statsbanerne til Ministeren for offentlige Arbejder, og heri er der for August Maaned Meddelelse om, hvorledes Tjenestetiden var omkring paa de forskellige Stationer ude i Landet, hvorledes de forskellige Ture var ordnede. Det fremgaar deraf, at paa Københavns Godsbanegaard har Fyrbødere og Lokomotivførere et enkelt Døgn 19 Timers Tjeneste, og i Løbet af 6 Dage har de en samlet Tjenestetid af 76 Timer. I Aarhus er man endogsaa ved Tur 61 naaet op til, at en Lokomotivfører og en Fyrbøder et enkelt Døgn har været i uafbrudt Virksomhed i $21\frac{1}{2}$ Time og paa en anden Tur i $18\frac{1}{2}$ Time. I Nyborg har man den Ordning, at hver Tiendedag har Personalet en Tjenestetid af indtil $25\frac{1}{2}$ Time og to Dage i Træk 18 Timer i Løbet af Døgnet. I Assens er der en samlet Tjenestetid i 3 Dage af 38 Timer. Saaledes kunde fortsættes hele den lange Indberetning igennem, og man vilde da faa se, at denne Ordning i alt Fald ikke er lagt med det for Øje, at det kørende Personale skal have den størst mulige Sikkerhed, men er lagt fordi man har Spareassistenter Landet over, for hvem det gælder om at imødekomme de Krav, der er rejste fra Rigsdagens Side om, at Statsbanerne skal være et godt Aktiv, at man skal sørge for at faa det størst mulige Udbytte deraf.

Foruden Tantiemen til de højst lønnede har man en anden Ordning, som ogsaa er uheldig. Man har nemlig indført en Lønningsform, som er højst forkastelig, for det kørende Personale. Det er Kørepenge-systemet. Det er saaledes, at en Lokomotivfører kun faar en Del af sine Indtægter i

Form af fast Lønning, Resten indtjener han derved, at han faar en temmelig høj Betaling for hver km, han kører med Maskinen. Derigennem mener man at kunne fornaa Lokomotivførere og Fyrbødere til selv at blive interesserede i at faa den længst mulige Arbejdstid, og det hænder ogsaa her og der, at der er en Lokomotivfører eller Fyrbøder, der beder om at faa en endnu længere Arbejdstid end foreskrevet for at kunne faa saa meget højere Løn. Det forekommer mig at være ganske forkasteligt at lønne paa den Maade, saa meget mere som Førerne af Hurtigtog og Eksprestog faar mange Gange mere i Timen end den Fører, der kører et Godstog, skønt det er langt besværligere og langt mere opslidende at køre et Godstog end et Eksprestog. Jeg synes derfor, vi maatte tilstræbe at faa en Ordning, hvorved de fik fast Lørf og fast Arbejdstid, og at denne Arbejdstid blev begrænset paa en saadan Maade, at ikke de rejsendes Sikkerhed blev udsat for Fare.

Ogsaa paa mange andre Omraader er Forholdene ganske utaalelige for det kørende Personale. Om Vinteren er Lokomotivførere og Fyrbødere udsatte for en ganske ulidelig Varme fra Maskinen og Kedlen, medens de bagfra har Kulden og Blæsten og derfor meget ofte bliver udslidt i en ganske ung Alder. Jeg har en Medd. her fra et Højreblad, der skriver om et saadant Tilfælde. Den socialdemokratiske Presse har jevnlig fremdraget de uheldige Forhold hvorunder Personalet arbejder, men for nogle Aar siden skrev et Højreblad i Viborg om et Tilfælde, hvor en Lokomotivfører var blevet overanstrengt. Jeg skal med den højtærede Formands Tilladelse oplæse, hvad Højrebladet skrev: „For faa Dage siden bukkede Lokomotivf. Stougaard under for det opslidende Arbejde. Han var en stor og stout Personlighed, punktlig og pligtopfyldende til det sidste. For kort Tid siden maatte han melde sig syg. Paa hans sidste Rapport skrev han: maatte holde op at køre paa Grund af Overanstrengelse og Mangel paa Nattesøvn. Han havde haft flere Anfald af Nervøsitet, medens han stod

paa Maskinen. Nu turde han af Hensyn til den offentlige Sikkerhed ikke blive paa sin Post længere. Ved Lægeundersøgelsen viste det sig, at den gamle pligttro Funktionær havde Ret. Han var opslidt. En halv Snēs Dage efter afgik han ved Døden“. Jeg kan tilføje, at paa Dødsattesten tilføjede Lægen: Død af Overanstrengelse. Det forekommer mig, at naar Ordningen er saaledes, er det paa Tide, at der foretages en Forandring ikke blot af Hensyn til det kørende Personale, men ogsaa af Hensyn til det kørende Publikum. Krævet maa rejses om, at man ikke for at spare nogle faa Penge lader det gaa ud over Sikkerheden.

Det, jeg vil henstille til den højtærede Trafikministers Overvejelse, er da dette, om man ikke kunde komme bort fra det nuværende Tantiemesystem og i Stedet faa faste Lønninger — jeg gaar naturligvis ud fra, at disse Lønninger saa maa forhøjes, saa at de paagældende ikke skal lide noget reelt Indtægtstab, naar man nu en Gang har faaet Ordningen — og samtidig, at man afskaffer Kørepengene for Lokomotivførerne og det kørende Personale og i Stedet derfor indfører faste Lønninger og en rimelig Arbejdstid, der maa blive betydelig kortere end den nuværende, og endelig, at man ikke omgaar Lønningslovens Bestemmelser ved at lade 240 Fyrbødere forrette Tjeneste som Lokomotivførere, men forholder dem den Løn, de havde retmæssigt Krav paa ved at blive fremmet til Lokomotivførere.

Jeg indrømmer, at de Forhold, jeg her har fremført, er det nuværende Ministerium uden Ansvar for. Men jeg vil haabe, at Ministeriet vil hjælpe til, at vi kan komme bort fra den Ordning, jeg her har skildret, og som jeg synes er ganske uforsvarlig. Jeg haaber, at vi kan naa til saadanne Forhold, at de Lønningslove, der er vedtagne, kan komme til at virke fuldt ud, at vi kan faa en Omordning af Statsbanernes Ledelse, saa at Personalet ikke bliver overanstrengt, saaledes som det nu er Tilfældet, og samtidig faa en Ordning, der giver større Sikkerhed for det kørende Publikum.



AUDITØRENS REDEGØRELSE I BRAMMINGE-SAGEN.

Som bekendt har Auditøren Hr. Aa. Andersen afsluttet sine Undersøgelser i Sagen om Brammingeulykken. Auditørens Redegørelse, der kan paaregne Lokomotivpersonalets udelte Interesse, er saavel tilstillet Generaldirektionen som Rigsdagens Medlemmer.

Red.

Auditøren ved Statsbanerne.

København, den 15. September 1913.

Hoslagt fremsendes tjenstligst Forhørsudskrift med Bilag vedrørende den ved Tog 1029's Afspørging kort Vest for Bramminge Station den 26. Juli d. A. stedfundne Jernbaneulykke.

Eksprestog 936/1029 Fredericia—Esbjerg nævnte Dag bestod af 2 Maskiner og 10 Vogne, oprangerede saaledes: Lokomotiv K 505, Lokomotiv A 154, Vognene Qe 34468, Em 2151, As 283, Cb 466, Cb 1003, Aa 20, Cn 11049, An 447, Cm 10277, Cm 10226, ialt 34 Vognaksler, 24,9 Vognladninger. Vægten af Maskinerne med Tendere i tjenstfærdig Stand er for K-Maskinens Vedkommende 69,3 Tons, for A-Maskinen 53,8 Tons, og den sværeste Maskine var saaledes forrest, men da begge Maskiner er beregnede for svære Baner, er det ifølge Ordre G 147 tilladt at lade dem sammenkoble med hvilken som helst af dem forrest. Af Vognene var de tre forreste Overførselsvogne fra København, de fire bageste indgaaede til Fredericia i Tog 934 og de to Cb-Vogne og Aa-Vognen indrangerede i Toget i Fredericia. Q-Vognen og Cb-Vognene var toakslede, de øvrige fireakslede Truckvogne. Med Hensyn til, at saaledes toakslede Vogne var indrangerede i Toget bemærkes, at ifølge Skrivelse af 1. September 1909 fra Direktøren for Trafikafdelingen til Trafikbestyrerne skal Truckmateriel fortrinsvis anvendes i Hurtigtog og saa vidt gørligt og i første Række i Ekspres- og Iltogene, men at Truckvogne i dette Tilfælde ikke var til

Raadighed til de Ugedagsforstærkninger af Toget, der medførte Indrangeringen af de toakslede Vogne. Dette forudsaa allerede ved Trafikkredsenes Affattelse af de paagældende Forstærkningsplaner, og hvad særlig angaar Anvendelsen af de to Cb-Vogne — Personvogne — bemærkes, at 2. Trafikkreds har oplyst, at der den 26. Juli manglede Truck-C-Vogne til planlagte Løb, og at saadanne Vogne forgæves var søgte leverede fra de andre jyske Kredse og ikke havde kunnet skaffes til Brug i det forulykkede Tog uden ganske ekstraordinære og i andre Henseender faktisk uheldige Foranstaltninger. Der kan herefter, idet jo Brugen af toakslede Vogne i Eksprestog ikke er reglementarisk forbudt, og Bestemmelsen i den ovenanførte Skrivelse er af noget falkultativ Beskaffenhed, intet være at bebrejde de paagældende Trafikkredse med Hensyn til, at det nævnte toakslede Materiel var til Stede i Toget. — Vedrørende Q-Vognen maa bemærkes, at den fra Lunderskov kun var belæsset med 24 Stk. Rejsegods og derfor næppe var syndelig mindre farlig at have i Toget end en tom Godsvogn som Stødvogn, og Anvendelsen af saadanne Stødvogne er jo ifølge Ordre G 110 som Regel forbudt.

Toget var helt igennem vaccumbremset; dog havde Vognen Cb 1003 kun Vacuumledning, ikke Bremse. De var alle reviderede indenfor det sidste Aar, til Dels kort forinden Ulykkesdagen, med Undtagelse af Q-Vognen, der var revideret i April 1911.

Ifølge de af det paagældende Personale afgivne Forklaringer var Vognene alle eftersete af Vognopsynet inden Udkørselen fra Fredericia og Toget helt igennem tilbørligt koblet.

Som Togfører fungerede Togbetjent 440 H. C. Christensen. Esbjerg, og Togpersonalet bestod iøvrigt af Togbetjentene 531 H. D. F. Hauschildt, 905 S. T. Thomsen og 758 N. H. Jensen, alle af Esbjerg. Lokomotivfører 179 C. T. Petersen førte forreste Maskine og var saaledes den egentlige Lokomotivfører; hans Fyrbøder Loko-

motivfyrbøder 563 A. P. Sloth. 2. Maskine betjentes af Lokomotivfyrbøder 13 R. H. Rasmussen som Fører og Haandværker 7111 S. P. C. Molbeck-Petersen som Fyrbøder. Hele Lokomotivpersonalet er hjemmehørende i Fredericia.

Toget afgik ifølge Fredericia Stations Togjournal og Tograpporten fra Fredericia Kl. 3⁰⁶, ifølge Lokomotivførerrapporten Kl. 3⁰⁷; planmæssig Afgangstid er Kl. 2⁵⁰, og Toget var saaledes 16 a 17 Minutter forsinket. Ifølge Tograpporten ankom det til Lunderskov Kl. 3⁴⁰ og afgik derfra Kl. 3⁴³; Lokomotivførerrapportens tilsvarende Tider er Kl. 3³⁹ og 3⁴², Lunderskov Stations 3⁴⁰ og 3⁴⁴; planmæssig Afgang er Kl. 3²⁹. Toget holder ikke mellem Lunderskov og Esbjerg, men Stationerne har i Overensstemmelse med Todrgl. § 35 Pkt. 8, jfr. Ordre K. 210, noteret Klokkeslettene for dets Passage som oplyst i Forhørsbilag 27. Togføreren opgiver, jfr. ogsaa Tograpporten, at Kl. var 4^{12' 30"}, da Hovedbygningen paa Bramminge Station passeredes; denne Station opgiver imidlertid, at Toget passerede Kl. 4¹¹, og samme Klokkeslet opgiver Lokomotivfører Petersen, idet han tilføjer, at Kl. „maaske godt og vel“ var 4¹¹.

Med de af Stationerne noterede Klokkeslet som Grundlag og iøvrigt under Henhold til forskellige Udtalelser af Øjenvidner er det blevet paastaet, at Togets Fart var ganske usædvanlig og formentlig utilladelig, hvorved bemærkes, at dets største tilladte Hastighed var 90 km. i Timen paa fri Bane og 75 km gennem Stationerne. Det har da været nødvendigt saa nøje som muligt at søge dette Forhold oplyst.

Lokomotivfører Petersen erklærer at turde hævde, at Farten intetsteds har overskredet de tilladte 90 km, hvorved han bemærker, at Maskinernes samlede Trækkekraft, reduceret med $\frac{1}{10}$ som foreskrevet, naar der er Forspandsmaskine, oversteg Togets Vægt med 8,4 Vognladninger, saa Farten kunde være jævn. Fyrbøder Sloth (forreste Maskine) forklarer, at efter hans umiddelbare Skøn var der intet at sige til Farten; han

saa paa Hastighedsmaaleren, formentlig særlig, naar Farten var størst, og den viste da hver Gang 80 a 85 km; han mener, at Farten, da Bramminge Station passeredes, var mindre, end den gennemgaaende havde været ude paa Linien. Fyrbøder Rasmussen, Føreren af 2. Maskine, hvis Hastighedsmaaler ikke fungerede, erklærer, at efter hans Skøn var Hastigheden gennemgaaende 75 a 85 km, men intet Steds over 90 km; han mener, at den største Fart efter Afgangen fra Lunderskov opnaaedes over Strækningen Holsted—Gørding, og at Bramminge Station passeredes med 75 km.s og han erklærer næsten med Sikkerhed at turde paastaa, at Farten da ikke var større, og udtaler, at den ikke forøgedes Vest for Bramminge. Fyrbøderen paa 2. Maskine, Molbeck-Petersen, erklærer, at Farten ikke forekom ham paafaldende stærk; han mener, at Bramminge Station passeredes med en Hastighed af 75 a 80 km, og Togets Fart var den samme i Afsporingsøjeblikket. — Efter Lokomotivpersonalets Forklaringer var Damptilførslen uforandret fra Toppen af Bakken c. 3 km. øst for Holsted til Afsporingsstedet, idet begge Maskinerne havde Regulatoren i Midtstillingen — K-Maskinen det store Spjæld aabent, A-Maskinen det lille — og Styringen nærmest Midten; dog havde A-Maskinen ifølge Førerens Udsagn haft det store Spjæld aabent, men Regulatoren i Midtstillingen, under Kørslen mellem Holsted og Gjørding. Dette lader formode, at Hastigheden gennem Stationerne fra og med Holsted har overskredet den tilladte, og Lokomotivfører Petersen erkender da ogsaa, at han nok tror, at dette har været Tilfældet under Passagen af Holsted og Gjørding, hvorimod han mener, at under Passagen af Bramminge har Farten ikke oversteget de tilladte 75 km, ialtfald ikke med mere end en Ubetydelighed, 1 a 2 km i Timen — da Farten der vil være sagtnet.

Togpersonalet erklærer ikke at have fundet Farten paafaldende.

De af Øjenvidner afgivne Forklaringer gaa iøvrigt ud paa, at Toget har passeret

Holsted og Gjørding Stationer med voldsom Fart; en Del af Ledvogterne mellem Holsted og Bramminge mener ogsaa, at Togets Fart var overordentlig, medens dog andre ikke har fundet Farten paafaldende. Stationspersonalet paa Bramminge Station erklærer, at Farten ikke forekom dem usædvanlig, og at de kunde kende Personer i Toget under dets Forbikørsel. Vognopsynsmand Bagger, Esbjerg, der var Passager i Toget, erklærer, at Farten havde været meget stor, men ikke vedblev saaledes, og at han bestemt antager, at Farten i Ulykkesøjeblikket ikke oversteg c. 80 km. Banelonnen, 5 Mand, opholdt sig ved Ulykkesstedet, og de erklærer alle, at Farten var stærk; een Mand mener aldrig før at have set Tog 1029 køre saa hurtigt, to andre mener derimod, at der ikke var noget usædvanligt ved Farten.

Ved at lægge de af Stationerne noterede Tider for Togets Passage til Grund for Bestemmelsen af dets Hastighed, vilde man komme til det Resultat, at det havde tilbagelagt Strækningen Lunderskov—Bramminge i 27 Minutter, d. e. med en Gennemsnitshastighed af 87,3 km i Timen. Imidlertid er jo disse Tider ikke egnede til at være Grundlag for en nøjagtig Udregning af Toghastigheden — og er heller ikke beregnede herpaa — idet man baade maa regne med, at der kan være en mindre Uoverensstemmelse mellem de forskellige Stationers Ure, og at de noterede Klokkeslet, da der ikke opgives Brøkdeler af Minutter, let vil afvige fra de nøjagtige med indtil $\frac{1}{2}$ Minut til den ene eller anden Side; endelig bør man vel regne med, at det ikke for alle Stationers Vedkommende er nøjagtig de samme Øjeblikke under Togpassagen, for hvilken Tiden er taget, idet f. Eks. een Stationsbestyrer kan have taget Tiden, da Toget passerede Perronen, en anden efter at være kommen ind paa Kontoret.

(fortsættes).



RETTELSER TIL TJENESTEOVERSIGTEN.

Thisted.

Tur 85.

	Fører Tjeneste	Fyrbøder Tjeneste
1 Dag	13 $\frac{1}{4}$ Timers Tjeneste	16 Timer
2 —	14 $\frac{1}{4}$ — —	15 —
3 —	9 $\frac{1}{4}$ — —	10 —
4 —	10 $\frac{1}{4}$ — —	11 —
5 —	19 $\frac{3}{4}$ — —	22 —
6 —	Fridag	—

Samlet Tjeneste i 5 Dage = 66 $\frac{3}{4}$ Time,
derpaa 1 Fridag

Korsør.

Tur 111.

Er anført ingen Fridag, skal staa 1 Fridag.

Rangerturen Kbh. H.

1 Dag 8 Timer

2 — 12 $\frac{1}{2}$ —

Adressefortegnelse:

Formanden:

Lokf. Chr. Christensen, Finsensgade 40, Esbjerg.

Hovedkassereren:

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

Hovedbestyrelsens Sekretær:

Lokf. C. M. Christensen, Vesterbrogade 98 a^a,
København B.

Formanden for Lokomotivførernes Hovedafdeling:

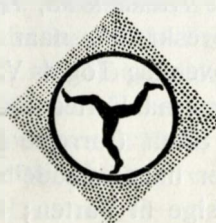
Lokf. M. Mortensen, Rosenvængets Allé, Esbjerg

Formanden for Lokomotivfyrbødernes Hovedafdeling:

Lokfb. Rich. Lillie, Middelfartgade 4^a, København Ø.

Redaktionen:

Lokf. P. Hansen, Gjedser.



Worning & Petersens

Xerotformsæbe

er kun ægte, naar
dette Mærke findes
paa mEballagen.