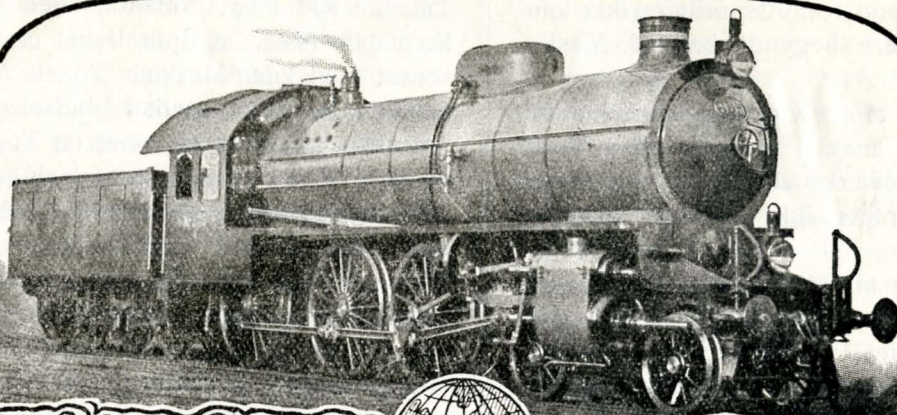


DANSK LOKOMOTIVTIDENDE



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

NR. 23

15. DECEMBER 1913

13. AARGANG

AUDITØRENS REDEGØRELSE I BRAMMINGE-SAGEN.

(Fortsat fra Nr. 22)

— Paa det forulykkede Togs Maskiner var alle Bremsesaaler til Stede med Undtagelse af den til forreste Maskines højre Drivhjul hørende, af hvilken Størstedelen var falden af, og den tilhørende Bremsesko var betydelig slidt ved Bremsning og endnu blank af Sliddet; Lokomotivføreren erklærer med Bestemthed, at Saalen var til Stede paa sin Plads ved hans Eftersyn af Maskinen inden Udkørselen fra Fredericia, og da Sliddet paa Skoen synes større, end det kunde blive paa denne enkelte Tur, selv om Saalen var falden af ved Turens Begyndelse, ligger det nær at antage, at Sliddet stammer fra tidligere Tid, og Blankheden fra Bremsningen efter Afsporingen, og der kan da ikke af dette Forhold sluttes noget bestemt om, naar Saalen er falden af.

Efter Lokomotivføreren Forklaring var der i Afsporingsøjeblikket ikke blevet bremset

siden Indkørslen til Lunderskov, og da det jo særlig maa være under eller lige efter en Bremsning, at Saaler falder af, bliver det mindre sandsynligt, at heromhandlede Stykke Saal er faldet af paa Ulykkesstedet, og det synes ogsaa særdeles usandsynligt, at dette vilde have kunnet bevirke en Afsporing, som forudsætter, at Saalen maatte passeres af Maskinens egne Driv- og Kobbelhjul uden at afspore disse og uden selv at blive slynget bort fra Skinnen. Det tør da vel anses for udelukket, at Afsporingen kan skyldes dette Stykke Bremsesaal. — Paa forreste Vogn manglede ingen Bremsesaaler eller andet, der kan tænkes at have kunnet forårsage Spørfløb; 2den og 3die Vogn manglede ved Ankomsten til Værkstedet hver en Bremsesaal, men Værkmester Harvig, Københavns Centralværsted, der tog Hoveddelen af det afsporede Tog paa Spor, mener, at hans Personale har fjernet disse Bremseklodser, fordi de var beskadigede.

Beskadigelserne paa Vognene saavel som Tabet af bageste Tenders venstre

Buf har i øvrigt kun ringe Betydning som mulige Aarsager til Afsporingen, ikke blot fordi det er sandsynligere at antage, at de er Følger af denne, men særlig fordi, som det nedenfor omtales, Afsporingen ikke kan antages at være begyndt bagved Maskinerne.

De paa de afsporede Vogne forefundne Beskadigelser maa i øvrigt, efter hvad Aarhus Centralværksted oplyser, alle anses for at være Følger, ikke Aarsager til Ulykken.

I Anledning af, at forreste Tender under Løbet efter Afsporingen havde afsa tydelige Mærker i Svellerne med de venstre Hjulfanger, men ikke tilsvarende med de højre, hvilket skulde kunne forklares ved, at Tenderens Vægt var kommen over paa de venstre Hjul, fordi højre midterste Tenderfjeder var falden af og venstre forreste knækket, har undertegnede overfor Maskinbestyreren og Ingeniørassistenten i 2den Maskinkreds rejst det Spørgsmaal, om det under Forudsætning af, at disse Uregelmæssigheder ved Fjedrene helt eller delvis vis havde foreligget inden Afsporingen, kunne tænkes, at den deraf følgende Vægtforskydning kunde have afsporet Tenderen i dette Tilfælde, hvilket af de nævnte Embedsmænd blev erklæret for utænkeligt. — For øvrigt bemærkes, at det anførte Forhold med Hensyn til Mærkerne af den afsporede Tenders Hjulfanger synes, i alt Fald til Dels, at kunne forklares ved, at Tenderen ved det af dens Afsporing følgende skæve Træk fra Maskinen stadig er blevet tvunget til venstre.

Vedrørende Materiellet kan dernæst spørges, om den Omstændighed, at der har været indrangeret toakslede Vogne i Toget — Q-Vognen og de to Cb-Vogne — kan antages at staa i Aarsagsforbindelse med Ulykken. Det maatte vel i saa Henseende nærmest tænkes, at disse lettere Vogne ved Rystelserne under en stærk Fart kunde hoppe af Sporet. Hvorvidt dette kan tænkes, naar saadanne Vogne løber midt inde i Togstammen og saaledes styres fra begge Ender, maa jeg lade staa hen. —

Erfaringer her fra Landet, hvor toakslede Vogne stadig løber i hurtige Tog uden Uheld, taler jo ikke for, at en saadan Fare i særlig Grad er tilstede, men i nærværende Tilfælde kan man formentlig med fuld Sikkerhed fastslaa, at Sporafløbet er begyndt senest med 2den Maskine: Togets Nedbrud er sket med en saadan Pludselighed, at det ikke en Gang er løbet en Toglængde mellem Afsporingen og Standsningen: dets bageste Vogn er ikke passeret Afløbsstedet, men stod — med Undtagelse af forreste Hjulsæt — paa ubeskadiget Spor, og bag Toget fandtes ikke Mærker af Afsporing. Disse Kendsgerninger er nu uforenelige med Antagelsen af, at Afløbet skulde være begyndt med Cb-Vognene, i hvilket Fald Eiløbet af Nedbruddet vilde være blevet et ganske andet: Det er for det første ganske usandsynligt, at Afsporingen fra Cb-Vognene skulde have kunnet forplante sig fremefter og bringe de tunge Maskiner, der endnu antages at have henimod Halvdelen af deres fulde Vand- og Kulforsyning i Behold, af Spor; Tildragelsen med den delvise Afsporing af Tog 1014's to bageste Vogne den 3. September 1912 — ved hvilken Lejlighed alene næstbageste Vogns bageste Truck og bageste Vogns forreste Truck afsporede og kørte saaledes over flere Hundrede Meter — viser, at Afsporing selv af svære Truckvogne, ikke let medfører Afsporing fremefter, i al Fald ikke af Truckvogne. En Afsporing af Cb-Vognene vilde derimod sandsynligvis have medført enten saadanne Ryk i Toget, at Lokomotivpersonalet vilde være bleven opmærksom derpaa og have standset, eller en Frasprængning af den foran de afsporede Vogne værende Togdel. I nærværende Tilfælde skulde imidlertid — altsaa imod det sandsynlige — Afsporingen have forplantet sig fremefter, til den endog bragte Maskinerne af Spor, men dette vilde aldeles sikkert have taget saa megen Tid, at Sporet over en anelig Strækning bag Toget maatte være mærket og beskadiget af de afsporede Togne, og at Togpersonalet og Passagererne havde mærket Afsporingen ganske anderledes, end de gjorde, og faaet

Tid til at blive klar over, at der var noget galt paa Færde, inden selve Katastrofen indtraadte.

At Afsporingen endelig skulde være begyndt med forreste Vogn, Q-Vognen, kan ogsaa anses for udelukket, ikke blot fordi det næppe heller vilde have forarsaget Afsporing af Maskinerne, men ogsaa paa Grund af de torholtsvis ringe Beskadigelser. Vognen har lidt.

Det om Cb-Voggenes Afsporing anførte gælder ogsaa for det Tilfælde, at man tænkte sig, at Afsporingen var begyndt med en af de mellem Q-Vognen og Cb-Vognene løbende Vogne.

Er saaledes Afsporingen begyndt med Maskinerne, uden at Aarsagen kan tilskrives Brud paa eller Mangler ved disses Dele, bliver der kun tilbage at tilskrive Sporets Tilstand den direkte Forarsagelse af Ulykken. Det kan vel nu uden videre antages, at Sporet efter sin Konstruktion i normal Tilstand er solidt nok til at befares af svært Materiel med stor Hastighed, ogsaa hvad Ballasteringen angaar, og der maa altsaa have været en stedlig Mangel ved Sporet. Efter Kolonnemandskabets Forklaring skulde der jo intet mangle med Hensyn til Sveliernes Understopning; i saa Henseende har man kun de umiddelbart Ansvarliges Forklaringer at holde sig til, men da de paagældende alle var øvede og med Sporarbejde fortrolige Folk, foreligger der ingen Grund til at antage, at der kan have foreliggeret saa mangelfuld Understopning af Sporet, at der herfra kan have resulteret en Ulykke, saa meget mere, som de om Eftermiddagen lige før Tog 1029's Ankomst løftede Skinner tidligere uden Uheld var passeret af tre Tog, nemlig Togene 1014, 1018 og 1027, hvilket sidste Togs Lokomotivpersonale erklærer ikke at erindre at have bemærket noget særligt ved Sporet. Overbanemester Trabolt har opstillet den Formodning, at Afsporingen kunde skyldes, at Toget, særlig med stærk Fart, vilde være tilbøjeligt til at hoppe af Sporet paa det Sted, hvor det er løbet op ad Over-

gangsskinnen mellem løftet og ikke løftet Spor — hvilken Overgangsskinne i nærværende Tilfælde over en god halv Skinnelængde havde en Stigning af c. 1: 140 —; denne Formodning — der forøvrigt maatte medføre, at der skulde gives Signal til forsigtig Kørsel i Overgangen — maa dog formentlig uden videre kunne forkastes. Man synes herefter ikke at kunne tænke sig nogen anden Grund til Afsporingen end den straks — ogsaa af Banebestyrelsen i 2den Kreds — antagne, nemlig at Sporet paa Grund af Varmespænding har slaaet ud i en Kurve, som Toget ikke har kunnet passere.

Med Hensyn til Muligheden for en saadan Varmekurves Tilstedeværelse bemærkes: Det var paagældende Dag klart og varmt Solskindsvejr, og ifølge Oplysninger fra Meteorologisk Institut var Maksimumstemperatur i Sydjylland 22,6 à 22,9 Grader Celsius (i Skyggen). Under disse Omstændigheder vil, uagtet Temperaturen ikke efter Aarstiden var usædvanlig høj, en betydelig Opvarmning af Skinnerne have kunnet finde Sted. I Generaldirektionens første Redegørelse for Aarsagen til Ulykken, Forhørsbilag 4, angives den særlige Grund for det antagne Udslag af Sporet paa Grund af Varmen, at Ballastens Fjernelse i Anledning af Sporarbejdet har tilladt Solen at paavirke Skinnerne i hele deres Højde. Dette er vel i det konkrete Tilfælde rigtigt, men da det for det paagældende Spor — ved Udbydelsen af Anlægget af Dobbeltsporet paa Fyn — udarbejdede Ballastprofil eller andre foreliggende Normalprofiler ikke angiver, at Skinnerne skal være dækkede af Ballast — hvad som tidligere bemærket heller ikke er Tilfældet ved i alt Fald betydelige Dele af det løftede Spor i Formandsstrækning 226 — kan man ikke have regnet med, at Ballasten har skullet danne et isolerende Lag til Beskyttelse af Skinnerne mod Solbestraaling og Opvarmning, men Garantien imod Udslag af Varmekurver paa Grund af Udvidelser, der ikke kan optages af Temperaturaabningerne, maa

ligge i Ballastens Modstand mod Sveller-nes Bevægelser. Det maa da antages, at denne Modstand i dette Tilfælde har været for svag, og at dette skyldes Ballastens Løshed dels paa Grund af dens Beskaffenhed, dels fordi der nylig var arbejdet med Sporet, mulig tillige, at der har været temmelig knapt med Ballast, hvilket sidste dog sandsynligvis kun har haft mindre Betydning. Forudsætningen for en Varmekurve er derhos, at Temperaturaabningerne, der maa antages at have været tilstede i Sporet, ikke har kunnet optage Skinneudvidelserne, eller at disse Aabninger ikke har kunnet fungere efter deres Bestemmelse, fordi Laskerne har været for haardt spændte. Denne sidste Mulighed maa være mere nærliggende ved dette nye svære Spor, hvor Laskeforbindelserne har 6 Bolte, og Skinner og Laskerne ikke er slidte, end ved et ældre og lettere Spor. Og i nærværende Tilfælde er Laskerne som tidligere anført ikke blevne løsnede under Sporarbejdet, uagtet dette ifølge Ordre G 35 (Baneafdelingens Ordresamling Nr. 28) burde være sket, særlig da Sporet havde vist sig at ville slaa ud.

Som tidligere anført har man villet forklare dette Udslag som foraarsaget af Sidetryk med Løftestangen og har i denne Forbindelse anført, at en Temperaturspænding i Sporet, der var saa stærk, at den kunde overvinde Ballastens Modstand og foraarsage et saa stort Udslag af Sporet, at dette kunde iagttages af Fyrbøderen paa den hurtigt fremfarende Maskine, rimeligvis allerede under Skinneløftningen vilde have foraarsaget et betydeligt større Udslag end det skete. Denne Betragtning falder sammen med det ogsaa i Sagen gentagende fremhævede, at det er uhørt, at et med Ballast om Svelleenderne forsvareligt forsynet Spor kan slaa ud paa Grund af Temperaturspænding, og der er hertil kun det at sige, som foran er bemærket, at Ballasten i dette Tilfælde kan have været for svag. Derhos maa bemærkes, at flere af Banearbejderne paa Grundlag af deres Erfaring mener, at

Sporet ved Løftningen slog ud paa Grund af Varmespænding; den med det svære Spors Behandling meget fortrolige Baneformand Nr. 157 Jacobsen af Lunderskov erklærer ogsaa, at han ikke har bemærket, at man under Løftning af dette Spor med Løftestangen har kunnet trykke Skinne- strengen mere end ganske ubetydeligt — kun faa Millimeter — ud til Siden, og i selve Kolonne 226 er det efter det oplyste ogsaa kun sjældent sket, at en Skinne har gjort Udslag under Løftningen; men var Grunden hertil Sidetryk med Løftestangen, vilde Udslag vel jævnlig have vist sig. — Det er endvidere mod Antagelsen af Fremkomsten af en Varmekurve anført, at Bolteskruning ikke var foretaget paa Formandsstrækningen siden i April Maaned, og at Laskeboltene da sikkert maa have arbejdet sig løse under Paavirkning af Toggangen, at det har været bemærket, at Skinnerne har kunnet forskyde sig efter Temperaturforholdene, at Baneformand Christiansen og Ekstraarbejder Højland, da de traadte ud af Sporet for at lade Tog 1029 passere, kastede et Blik hen ad Sporet og da ikke bemærkede noget unormalt ved dette samt at Baneformanden og Ekstraarbejder Andersen, efter at det under Løftningen udslaaede Spor var tvungen ind paa Plads, bemærkede, at der var Spillerum i sydlige Streng mellem den sidst løftede Skinne og Skin- nen Vest derfor. Hertil bemærkes, at det anførte ikke udelukker, at Laskerne ved denne Lejlighed og paa det paagældende Sted har spændt for haardt — alene en Løsning af Boltene vilde kunne afgøre dette — og at Tilstedeværelsen af det nævnte Spillerum under de foreliggende Omstændigheder kan tyde paa, at dette har været Tilfældet; det er sikkert rigtigt, at Sporet laa normalt før Togets Ankomst, men naar der har været Spænding i det, kan Togets Paavirkning af Sporet have bragt Spændingen til at udløse sig i en Kurve.

Det maa herefter siges, at der ikke blot er Mulighed, men megen Sandsynlig-

hed for, at der har været Varmespænding til Stede i Sporet, og da der ikke til Ud-løsning af denne Spænding er foretaget de foreskrevne eller andre dertil egnede Forholdsregler, og Ballasten, der skulde kunne forhindre, at Spændingen gav sig Udslag i Sporforskydning, paa Grund af dens Beskaffenhed, Tørken og dens nylig stedfundne Behandling kan formodes at have været for svag til at fastholde Sporet, er Muligheden for, at en Varmekurve har dannet sig i Sporet og forårsaget Togets Afsporing, til Stede.

Selv om Hovedårsagen til Ulykken herefter maa antages at være Sporets Tilstand, kunde man dog, — forudsat at man ikke anser Formodningen om Togets for store Hastighed for aldeles afkræftet — spørge, om ikke en for stor Hastighed af Toget har kunnet være medvirkende Årsag til Ulykken ved at frembringe særlig stærke Rystelser og derved begunstige dets Tendens til at slaa ud samt ved at forhindre Toget i uskadt at kunne passere den antagne Varmekurve. I sidste Henseende kan en utilladelig Fart nu næppe have haft nogen Betydning, idet den tilladte Hastighed af 90 km er saa stor, at et Tog med denne eller selv en betydelig mindre Hastighed sikkert ikke uhindret vilde kunne passere et Spor, der var slaaet saa stærkt ud, hvis Farten havde været mindre stærk, og at Ulykken da ikke vilde være sket. Selv om saadant skulde være Tilfældet, indeholder dette dog ikke nogen eller nogen synderlig Undskyldning for Sporet; thi naar dette skal kunne befares med 90 km Fart, maa det selvfølgelig kunne taale en betydeligt højere Fart, for at have den nødvendige Sikkerhed. Lokomotivernes Hastighedsmaalere er ikke nøjagtigt visende Apparater; deres Udvisende afhænger af Hjulomdrejningerne, men disse er ved samme Hastighed forskellige, eftersom Hjulbandagerne er mere eller mindre tyndslidte, ligesom ogsaa andre Forhold kan bevirke, at Hastighedsmaaleren misviser, og det kan derfor ikke paaregnes, at den tilladte Maksimalhastig-

hed ikke i mindre Grad overskrides. Naar det tages i Betragtning, at man tidligere har tilladt 100 km's Hastighed paa 37 kg Spor, og at det 45 kg Spor er Statsbanernes sværeste og er beregnet for et væsentlig højere Akseltryk end det, der udøves af K- og A-Maskiner, forekommer det mig, at Hastigheden maa betydeligt op over de 100 km, før det kan siges, at den overstiger, hvad Sporet sikkert burde kunne taale. Da der i alt Fald ikke kan være Tale om, at det forulykkede Togs Hastighed betydeligt har overskredet de tilladte 90 km, maa jeg formene, at Togets Hastighed overhovedet ikke kan komme i Betragtning hverken som Hovedårsag eller medvirkende Årsag til Ulykken.

Under de anførte Betragtninger, der har ledet til Antagelse af, at en Fejl i Sporet sandsynligvis har været Årsagen til Ulykken, er der ganske bortset fra Lokomotivfyrbøder Sloths Forklaring om den af ham bemærkede Bugt i Sporet, hvilken Forklaringes Rigtighed kunde drages i Tvivl, idet Lokomotivføreren ikke havde bemærket nogen saadan Kurve, ligesom man har anført den Formodning, at Fyrbøderens lagttagelse kunde skyldes et Bedrag, maaske fremkaldt af en Mangel eller Fejl i Glasset i Udkigsruden. Overfor dette skal imidlertid fremhæves, at denne Mulighed, er drøftet indgaaende med Fyrbøderen, som bestemt fastholder Kurvens virkelige Eksistens, der ogsaa bekræftede sig ved Indtrædelsen af den frygtede Følge, og der skønnes ikke at være Grund til at drage Rigtigheden af hans lagttagelse eller Forklaring i Tvivl. Da denne falder sammen med det Resultat, man ad anden Vej kommer til, maa der siges i meget betydningsfuld Grad at bestyrke Rigtigheden af dette Resultat. At en ved Temperaturspænding opnaaet Sporforskydning paa Ulykkesstedet da har været Ulykkens Årsag, maa herefter siges at være i høj Grad sandsynliggjort.

Hvorledes Togets Nedbrud nærmere er gaaet for sig, og om Forholdene herved stemmer med Antagelsen af en Varme-

kurve som Afsporingens Aarsag, vilde det være ørkesløst at opstille Gisninger om. Det kan blot siges, at hverken Togets eller Sporets Tilstand efter Afsporingen mod-siger, at Aarsagen er den antagne. Det maa bemærkes, at Afsporingen maa antages at være begyndt inde paa de om Formiddagen paa Ulykkesdagen løftede Skinner, der allerede havde været passerede af flere Tog, og den antagne Varmekurve har da sikkert optraadt inde paa en af disse Skinner, rimeligvis paa den vestligste af dem, hvad ogsaa stemmer godt med Fyrbøder Sloths Forklaring. Det er vel overflødigt at bemærke, at dette ikke strider imod, at den om Eftermiddagen løftede Skinne antages at have slaet ud under Løftningen paa Grund af Varmespænding, idet Spændingen, efter at denne Skinne var tvunget ind igen, kan have været lige saa stor i Naboskinne. Forreste Maskine har passeret den unormale Kurve uden selv at afspores, men Sporet maa derved antages at være blevet saa beskadiget, at den efterfølgende Tender eller 2den Maskine er bleven afsporet.

Ved Ulykken dræbtes 15 af Togets ca. 280 Passagerer, og ifølge en fra Stationsforstanderen i Esbjerg foreliggende Fortegnelse blev desuden 21 Passagerer haardt eller lettere saarede eller fik Nervechok; formodentlig vil denne sidste Fortegnelse trænge til Supplement af Generaldirektøren paa Grundlag af indløbne Anmeldelser om Tilskadekomst.

Alle de dræbte med Undtagelse af een Alfred Kielstrup — var 2den Kl. Passagerer, og ifølge de af undertegnede paa forskellig Maade indhentede Oplysninger kørte de alle i den knuste Aa-Vogn. Hvorvidt Alfred Kielstrup har kørt i nogen af de to Cb-Vogne, har ikke kunnet faas bestemt oplyst; han er i Fredericia staaet ind i Cn-Vognen, men efter Togbetjent Nr. 758 Jensens Udsagn synes han ikke at have været der under Ulykken, og sandsynligvis har han været i en af Cb-Vognene. At ikke flere af disses Passagerer dræbtes, maa efter den Medfart, ogsaa disse Vogne fik,

vel kaldes en Tilfældighed. Ulykkens Forløb viser da, at det, som naturligt er, særlig er gaaet ud over den svagere Del af Togstammen, der dannedes af Kupévognene, og det er tilladt heraf at drage den Slutning, at hurtige Tog burde oprangeres af ensartet Materiel. Hvorvidt Katastrofens Omfang er bleven forøget ved Tilstedeværelsen af Kupévogne, — i hvilken Forbindelse bemærkes, at disse sidste var gamle Vogne med Fabrikationsaar 1864 og 1865, medens Aa-Vognen var fra Aar 1894 — kan ingen sige. Naar et Tog i fuld Fart løber af Skinnerne, maa der nødvendigvis ske noget overordentligt, og hvis f. Eks. et Par svære Vogne kører ind i hinanden eller den ene kommer oven paa anden, vil mange Passagerer kunne blive dræbte eller saarede. I nærværende Tilfælde er muligvis Voldsomheden i Materiellets Knusning og Sammentrykning bleven formindsket derved, at de to Cb-Vogne blev kastede ud af Sporet, hvorved tillige Aa-Vognen og de efterfølgende Vogne fik en Smule mere Bremsseafstand, inden de kørte ind paa Fortoget. — Et Held var det, at Afsporingen skete i en Udgravning, hvis Skraaning forhindrede de afsporede, hældende Vogne i at vælte.

Efter at Ulykken var sket, blev der hurtigst muligt sendt Bud til Bramminge Station, der Kl. 4²¹ rekvirerede Hjælpetog med Ambulancevogn fra Esbjerg. Baaren og Lægekassen fra E-Vognen toges i Brug, og Arbejdet med at fremdrage døde og saarede paabegyndtes straks, hvorved Personalet fik Bistand af rejsende og andre private. Den første Behandling af de saarede ydedes af en Sygeplejerske, Frk. Heise, der opholdt sig i Bramminge og meget hurtig maa være kommen tilstede. Togføreren glemte at lade gøre Brug af den af ham medførte Forbindpakke, og Personalet paa Bramminge Station tænkte ej heller paa at sende Stationens Baare og Forbindpakke ud til Ulykkesstedet. — Esbjerg Station fik meget hurtigt et vel udrustet Hjælpetog med Mandskab og Læger og med Lokomotiv baade for og bag færdigt; det afgik

Kl. 4⁴² og var paa Ulykkesstedet Kl. 4⁵⁸. Ifølge Ordre K 307 skal Ambulancevognen paa Hjemstedsstationen holdes oprangeret sammen med Hjælpevognen, saaledes at de sammen kan danne Stammen i et eventuelt Hjælpetog; dette var ikke sket paa Esbjerg Station, hvor der manglede et Spor hertil; herfor har 2. Trafikkreds Ansvar, da Stationen havde foreslaaet Anlæget af et saadant Spor; den konstituerede Trafikbestyrer i 2. Kreds har under Sagen nærmere begrundet sin Stilling til dette Spørgsmaal. Stationsforstander Diechmann, Esbjerg, mener, at hvis Hjælpetoget havde staaet færdigt oprangeret paa et saadant Spor, vilde det ved nærværende Lejlighed kunne være afgaaet nogle Minutter før sket.



SUKKERSYGE OG DRIFTSUHELD.

Det tyske Rigsforsikringsvæsen har fornylig haft en interessant Sag til Afgørelse. Hermed forholder det sig saaledes:

I Anledning af en Jernbanevogns Afsporing, var en Togbetjent bleven klemt, men havde dog iøvrigt ikke paadraget sig noget Brud. Da vedkommende nogen Tid efter meldte sig syg, fastslog Lægen, at han led af Sukkersyge. Togbetjenten døde. Fra lægevidenskabelig Side afgaves Erklæring for, at den afdøde aabenbart var bleven sukkersyg ved et Nervechok. Rigsforsikringsamtet forlangte Overlægeraadets Udtalelse om Sagen, der gik i samme Retning, og hvori det hedder, at Tjenestemanden havde paadraget sig Sygdommen gennem den ham overgaaede Skræk. De efter levende erholdt derefter Pension etter Uheldsparagraferne.

Til de første og vigtigste Symptomer for Sukkersygen hører Tørsten, over hvilken Togbetjenten straks efter Uheldet klagede. Efter Overlægeraadets Udtalelse, kendes der indenfor Videnskaben flere Tilfælde, hvor der kort efter et Uheld har vist sig Tegn paa Sukkersyge, ligesom disse er fornemmet saavel efter Tilskadekomst som efter en psykisk Ophidselse. I Særdeleshed overfalder Lokomotivførerne af denne Sygdom.



FORHOLD OG TJENESTEFORHOLD

indenfor de danske Statsbaners Maskinpersonale.

Aarhus Demokrat den 12. November 1912.

I Anledning af Artiklen med ovenstaaende Overskrift i „D Lok. Tid.“ Nr. 22 føler jeg mig foranlediget til at fremkomme med følgende Oplysninger.

Hr. Ing.asst. Rosenørn har ikke fremsat den i Artiklen omtalte Trusel: „Ja, kan d'Hrr. ikke udføre Turen, kan De jo komme i Godstogsturen“.

Under Forhandlinger med Hr. Maskindirektøren om en ny Tur 61 bemærkede Ing.asst., at nogle af Personalet i Turen beklagede sig over, at den vil blive for streng. Maskindirektøren skal hertil have svaret, at de af Personalet, der ikke kan udholde Turen med dens Nattjeneste, maa jo saa gaa over i Godstogsturen.

Det fremgaar af ovenstaaende, at Ing.asst.'s Udtalelse, der i Artiklen er referet som en Trusel, kun er en Gengivelse af Maskindirektørens Svar paa førstnævnte Bemærk-

ning og maa opfattes som en Henstilling af Maskindirektøren, men ingen Trusel.

Det er desværre den gamle Historie, at naar en falden Udtalelse kolporteres fra Mand til Mand, ender den som Regel med en Forvanskning eller Fordrejelse af de faktiske Forhold tiltrods for, at det ikke har været de enkelte Personers Hensigt.

Aarhus, d. 9—12—13.

Mich. Sørensen.

* * *

Da det ingensinde har været „D. Lok. Tid.“s Hensigt at fremdrage Forhold, der ikke er i nøjeste Forbindelse med de virkelige Forhold, idet de da kun vil skade vor egen Sag, vilde det være ønskeligt, baade nu og i al Fremtid, at Indsendere af Avisudklip samtidig sender et Korrektiv, hvor saadant gøres nødvendigt.

Red.



D. L. & L. F.

Tilgang til København H Afd. fra Fredericia Afd. den 1. December 1913. Lokomotivfyrb. Duus.

Alf. Larsen.



FREMSENDT ANDRAGENDE.

DANSK LOKOMOTIVFØRER- OG
LOKOMOTIVFYRBØDER FORENING.
Hovedafdeling for Lokomotivfyrbødere.

Til

Hr. Maskindirektøren.

Paa „Dansk Lokomotivfører- og Lokomotivfyrbøderforening“s Generalforsamling blev det besluttet at ansøge Hr. Maskindirektøren om, at der ved en med Lokomotivernes Konstruktion og dermed beslægtede Forhold nøje kendt Mand, een Gang aarligt blev givet Lokomotivpersonalet Lejlighed til, gennem Foredrag og Undervisning at blive bekendt med de, dels ved Nyanskaffelser, dels ved Omforandringer af ældre Maskintyper, stadig vekslende Konstruktionsforandringer, Afkoblingsmetoder, Armeringer m. m. — saaledes at Lokomotivpersonalet gennem en saadan ambulans Undervisning stadig kunde blive bekendt med de faktiske Forhold, de forskellige Lokomotivtyper vedrørende, selv om de ved deres Stationering ikke personlig daglig har Lejlighed til at blive belærte i den ovenfor omtalte Henseende.

Idet man haaber paa Hr. Maskindirektørens Interesse og Velvillie for nærværende Andragende, tillader man sig at anføre, at en saadan foroven skitseret Foranstaltning sikkert hurtig vil vise sig gavnlige — ikke blot for Personalets hele Behandling af og Omgang med Materiellet, men tillige gøre det sikker i sin Optræden under forskellige indtrædende Omstændigheder til til Gavn for Maskinafdelingen.

Ærbødigst

P. B. V.

Rich. Lillie.

København, i November 1913.



SVAR PAA ANDRAGENDE.

DE DANSKE STATSBANER
DIREKTØREN FOR MASKINAFDELINGEN

Kjøbenhavn, den 17. Oktober 1914.

Til

Dansk Lokomotivfører-
og Lokomotivfyrbøder-Forening
Hoved-Afdelingen for Lokomotivfyrbødere

Hr. Lokomotivfyrbøder *Rich. Lillie.*

I Anledning af Hoved-Afdelingens Skrivelse af 31. August d. A. meddeles at det under Hensyn til enkelte trykte Blanketters Størrelse, f. Eks. Friplasblanketterne, ikke altid vil være muligt at skrive Stillingsbetegnelsen Lokomotivfyrbøder helt ud; men i saa Fald vil der fremtidig under Maskinafdelingen blive benyttet Forkortelsen „Lokofyrbøder“ eller lignende.

Dørene til Tjenestelokaler for Lokomotivfyrbødere vil som ønsket efterhaanden faa paamalet denne Stillingsbetegnelser enten helt ud eller eventuelt forkortet som ovenfor nævnt; dog gør man udtrykkelig opmærksom paa, at omhandlede Tjenestelokaler ikke dermed forbeholdes Lokomotivfyrbødere, der har Beskikkelse som saadanne, men Værelserne vedbliver som hidtil at være til Brug for enhver, der gør Tjeneste som Lokomotivfyrbøder.

A. Floor.

Sæbye.



EN DOM.

Som bekendt afsagde Generaldirektionen den 19. September Dom over Lokfr. Larsen og Lokfrb. Blohm for Uheldet ved Fredericia den 18. Juni. —

Naar man ikke paa et tidligere Tidspunkt har ladet den over Lokfrb Blohm ganske interessante Dom optrykke, skyldes det, at man har afventet Ministeriets Stilling til den efter Dommen anførte Paus, hvori Generaldirektionen bebuder Erstatningsansvar for den ved Uheldet skete Skade.

Imidlertid foreligger nu Resultatet af Ministeriets Overvejelser. — Der vil ikke blive rejst Erstatningsansvar, hverken overfor Lokfr. Larsen eller Lokfrb. Blohm. —

DE DANSKE STATSBANER
GENERALDIREKTIONEN

København B., den 19. Sepbr. 1913.

Hr. Lokomotivfyrbøder

656 P. J. V. M. Blohm,
Fredericia.

Den 18. Juni d. A. gjorde De Tjeneste paa Tog 917s Maskine. Da Toget nærmede sig Fredericia, saa De, at det yderligste fremskudte Signal viste Signalet „Kør langsomt“. Dette sagde De til Lokomotivføreren, men trods de i Tillæg II til „Bestemmelser for Lokomotivpersonalet“ ad 15 paabudte Meldinger undlod De at sikre Dem, at denne havde opfattet Deres Meddelelse rigtigt. Endvidere undlod De, skønt De efter Deres egen Forklaring paa Grund af Dis og Taage ikke kunne faa Øje paa Indkørselssignalet; at gøre Lokomotivføreren opmærksom herpaa, og Følgen blev under de foreliggende Omstændigheder, at Toget kørte forbi det givne Stoppsignal og stødte mod et paa Voldsporet henstaaende Rangertræk, der bl. a. bestod af Sovevognen fra Esbjerg. Der skete meget betydelig Skade paa Materiellet, ligesom flere Tjenstmænd blev mere eller mindre forslaaede,

og det skyldtes kun en ren Tilfældighed, at ingen Mennesker blev dræbte.

De har saaledes gjort Dem skyldig i en Forseelse, hvorved Trafikken blev udsat for den største Fare, og Generaldirektionen tildeler Dem i den Anledning en meget alvorlig Irettesættelse og ikender Dem en Bøde paa 30 Kr., der vil blive indeholdt i Deres Lønning til Fordel for den jydsk-fynske Sygekasse. Man indskærper Dem derhos altid at udvise den største Forsigtighed og Agtpaagivenhed ved Udførelsen af Deres Tjeneste og nøje overholde de gældende Ordre og Bestemmelser.

Vedrørende Deres Erstatningsansvar for den ved Uheldet skete Skade skal nærmere Meddelelse følge.

Ambt.

Harhof.

Trods de i Domspræmisserne anførte Enkelthedsers fristende Karakter, skal vi dog ikke komme ind paa en nærmere Kommentering af Dommen; men kun fremhæve hvilken Betydning Generaldirektionen tillægger Fyrbødernes Agtpaagivenhed og Opnærksomhed i Sikkerhedstjenesten og hvilken Vægt der tillægges Samarbejdet mellem Lokomotivføreren og Lokomotivfyrbøderen og i det hele dette Personales Overholdelse af de i „Bestemmelser for Lokomotivpersonalet Tillæg II § 15 paa-budte Meldinger. — En skarpere Understregning af denne Bestemmelser Betydning kan næppe tænkes, men fastslaaer tillige Ansvar og i hvilket Afhængighedsforhold de to Mænd paa Lokomotivet staar i til hinanden. —



RETTELSE.

Paa Grund af det forcerede Arbejde i denne Maaned, er der ved et beklageligt Uheld sket en Fejl i Ombrydningen af Hr. Herm. Ohlsens Artikel Side 343—348. Skal være saaledes:

Efter at have læst Artiklens Begyndelse indtil Side 345, 1. Sp., 23. Linie f. o., fortsættes Artiklen Side 346, 2. Sp., 24. Linie f. o. og *efter* dette Stykke (Artiklen ud) læses det Stykke, der Side 345 begynder med „Saavidt —“.

Bogtrykkeriet.



JERNBANERES STRATEGISKE BETYDNING I KRIGSTID.

(Fortsat fra Nr. 15)

Jernbanetropperne, der findes i alle større Hære, kan væsentlig takke deres Fremkomst gennem de Erfaringer, der er indsamlede under den tysk-franske Krig, thi her var det for første Gang lykkedes at kunne bevise Værdien af Jernbanernes militaristiske Organisation og deres Præstationer som et af de vigtigste og mest indflydelsesrige Krigsmidler. Vi skal i Korthed omtale Antallet af Jernbanetropperne i de enkelte Lande.

Østrig-Ungarn har i Fredstid et Jernbane- og Telegrafregiment paa 3 Batailloner, hver med 4 Kompagnier, foruden Reservemandskab. I Krigstid opløses Regimentsforbundet, i hvis Sted der oprettes 12 selvstændige Kompagnier, som saa enten overlades enkelte Hærafdelinger eller for at vedligeholde Trafikken paa de erobrede Strækninger, stilles til Disposition for de i dette Øjemed oprettede Militærbanedirektioner. Desuden findes der i Krigstid

en Række Fæstnings-Feltbanaefdelinger samt en Reservebataillon, der foruden Staben omfatter flere Jernbaneerstatningskompagnier og et Antal Kompagnier Landværn og Landstorm.

I Østrig spiller Hestekraften endnu en vigtig Rolle for Feltbanerne, dog forberedes der en fuldstændig Overgang til Lokomotivdriften.

I Italien findes der i Fredstid en Jernbanebatalion paa 6 Kompagnier, hvoraf de 2 er bestemte for Driften og 4 for Anlæg. Jernbanen fra Rom til Frascati betjenes siden Februar 1909 af Jernbanetropper, hvor den militære Ledelse dog kun indskrænker sig til Persontrafiken. Tidligere betjentes ogsaa Strækningen Turin—Torre Pelice af Militær. Officerer af alle Vaabenarter undervises i regelmæssige Uddannelsesperioder i Jernbanedriften.

I Rusland bestaar der en meget indviklet Inddeling af Jernbanetropperne, hvis Sammensætning omreguleredes i Aaret 1909. I det evropæiske Rusland gives der 20 Kompagnier, som hver er forenede i 4 til 7 Batailloner; i Mellemasien 13 Kompagnier og i Østasien 34 Kompagnier, der ligeledes er sammensatte af forskellige store Batalioner. Der lægges stor Vægt paa Troppernes praktiske Uddannelse i Jernbanedriften, hvorfor de har medvirket ved mange Nyanlæg.

De franske Jernbaneforvaltninger har under den fransk-tyske Krig udført et betydeligt Arbejde. At de ikke formaaede at udføre alle de stillede Fordringer var, som tidligere nævnt, ikke deres Skyld, men maa derimod søges i Militærautoriteternes Mangel paa Organisation, idet de ikke var i Stand til at give Jernbaneforvaltningerne de fornødne Anvisninger paa Grund af, at de ikke selv havde foretaget nogen tilstrækkelig Forberedelse for den med en Mobilisering forbundne Troppettransport. Af disse Erfaringer har Franskmændene dog lært en Del, og nu arbejder Militærautoriteterne og Jernbanaefdelingerne Haand i Haand. Opnaelsen af dette Maal har for saavidt voldet mange Vanskeligheder, som den

overvejende Del af Banerne indtil for kun kort Tid siden var i Privateje. Det militære Jernbanevæsen har siden den sidste Krig gennemgaaet mange Forandringer, og nye Ændringer forestaar efter Forlydende siden 1888 Jernbaneledelsen blev underlagt Militærautoriteterne i Krigstid. Efter nyeste Forordninger er hele Jernbanepersonalet, for at forebygge Følgerne af Striker, ogsaa i Fredstid, men dog kun indtil en vis Grad underkastet den militære Organisation. I Fredstid bestaar de franske Tropper af Regimentet Sapeurs des chemins de fer i Versailles, der er sammensat af 4 Batailloner, derunder en Telegrafbataillon, som hver især atter bestaar af 4 Kompagnier. Regimentet er formet med sapeurs—mineurs til en Brigade. Yderlig hører der til hvert Regiment et Kompagni sapeurs—condukteurs, et Kørekompagni. Til den praktiske Uddannelse er der stadig overladt et Jernbanekompagni Driften af Statsbanelinien Paris—Orleans—Patay—Voves—Chartres.

I Krigstid tildeles der hver Hær nogle Jernbanekompagnier; dertil kommer yderligere en Territorial-Jernbanebatalion og et Territorial-Jernbane-Depotkompagni.

I Tyskland er Jernbanevæsenets Overledelse, forsaavidt det angaar det militære Spørgsmaal, underlagt Chefen for Armeens Generalstab. Hans Arbejde er i en ikke uvæsentlig Grad bleven lettet ved, at hele Jernbanevæsenet, med Undtagelse af Bayern, samt alle Skibsforbindelser nu er samlede her. Alle Jernbanerne er ved Anvendelsen i militær Henseende inddelt i 26 Linier, som tillige omfatter alle de ved de gennemgaaende Hovedlinier beliggende Sidebaner. For hver saadan Linie findes en Liniekommandør, der har at udarbejde alle Militærtransporterne, i Særdeleshed ved Forberedelserne under en Mobilisering, ligesom de opretholder den tjenstlige Forbindelse mellem Militær- og Jernbaneautoriteterne. Ved nogle Tal fra Efteraarsmanøvrene i Aaret 1900 skal vi give et Billede af det Arbejde som der maa præsteres; der blev saaledes befordret i 784 Særtog 26803 Officerer, 671181 Underofficerer og Menige

og 24417 Heste hvortil der endnu kom 1061 Køretøjer, 6836 Cykler samt 6742 Tons Gods. Det er altsaa ganske betydelige Præstationer som der forlanges af Jernbaneforvaltningerne. Til Trods for Vanskelighederne der yderlig forhøjes naar Transporten skal foretages indenfor lange Afstande idet Udveksling af Driftsmateriellet bliver en Nødvendighed, har det dog været Prøjsen mulig næsten udelukkende at fremskaffe Personvogne til Mandskabet, saaledes at man kunde indskrænke Anvendelsen af særlige udru-stede Godsvogne.

De tyske Jærnbantropper oprettedes d. 19. Maj 1871 med en Styrke paa en Bataillon der dog i Tidens Løb har udviklet sig saa stærkt, at man i Øjeblikke har en hel Brigade, som bestaar af 3 Regimenter, hver med 2 Batallioner, og hvortil kommer en Driftsafdeling, som selvstændig Troppedel. Det andet Regiment har 2 sachsiske Kompagnier; Driftsafdelingen et sachsisk Detachment. For Troppernes tekniske Uddannelse findes tre Øvelsespladser — en i Berlin, en i Rehagen-Klausdorf for Hoved- og Feltbaner sam en i Speenberg for Brobygning. Det betydeligste Middel i saa Henseende er dog Militærbanen, som fører fra Berlin over Zossen og Skydebanerne Kummersdorf til Jüterborg. Den har 14 Banegaarde og er 71 km lang. Foruden de to afsluttende Banegaarde staar yderlig to andre i Forbindelse med den i Nærheden beliggende Statsbanelinie. Planmæssig løber der hver Dag 6 Person- og 2 Godstog, som ogsaa benyttes til offentlig Trafik. Driften er fuldstændig underlagt Militærvæsenet; i Spidsen staar en Militærdirektion.

Driftens Gennemførelse ordnes af den føromtalte Driftsafdeling, der bestaar af 3 Kompagnier, som igen er delt i 2 Driftsinspektorater, en Maskin- og Værksteds- samt en Trafikinspektion.

Ved Mobilisering staar hele Jernbanetrafiken under Militærvæsenets Generalinspektør for Etappe og Jernbanevæsen, i Krigsøjemed Chefen for Feltbanevæsenet. Disse Stillinger overtages af Chefen for den store

Generalstabs Jernbaneafdeling. Til hans Virkefelt hører Udnyttelsen af de i Fredsdrift forblevne Baner til Fordel for Hæren, Reguleringen af Driften paa de i Fjendens Land erobrede Jernbanelinier, Bygningen af nye og Ødelæggelsen af andre Linier, hvor der foregaar Krigsdrift. Samtlige tyske Baner staar efter Loven af 1873 i Krigstilfælde med hele Driftsmateriellet og *samtlig*e Tjenestemænd til Militærforvaltningens Disposition.

Under en Mobiliseringsperiode skelner man i Jernbanedriften mellem Krigsdrift og Militærdrift. Ved den første forbliver Overdelsen af Driften hos Jernbaneforvaltningerne, til hvem ganske vist Chefen for Feltbanevæsenet uddeler de fornødne Anvisninger, i Særdeleshed hvad der angaar den militære Køreplan. Ved Militærdrift, hvor særlig de under Krigen erobrede samt de af Hærforvaltningen anlagte Strækninger kommer i Betragtning tilhører hele Forvaltningen Militærbanedirektionen, som foruden de paagældende Jærnbane ogsaa overtager det civile Personale. I Spidsen staar en Stabsofficer fra Jernbanebrigaden, som Militær-Jernbanedirektør, der støttes af Officerer, Intendanten og Officerer. Trafikens Gennemførelse besørger af Driftsafdelingen, der igen ligesom ved den civile Jernbanedirektion, fordeles i Trafik-, Maskin- og Værkstedsinspektorater. Til Forstandere i disse Inspektorater tilkaldes Førerne af Driftskompagnierne, til hvem ogsaa Direktionen for Anlægskompagnierne henvises. Det for en Jernbane under Militærdrift nødvendige Driftsmateriel indkalder Chefen for Feltbanevæsenet fra Jernbaneforvaltningernes Hjemsted.

Iblandt de senere Krige, hvor Jernbanerne har spillet en vigtig Rolle har Krigen mellem Englænderne og Boerne haft særlig Interesse. Størrelsen af Krigsskuepladsen over hvilken Tropperne skulde transporteres i denne Krig er vel i Grunden kun bleven overtruffet af Arealet under Krigen mellem Rusland og Japan. Jernbanenettet befandt sig paa et temmelig højt udviklet Stadium. I Kapstaden førte 3 Statsbanelinier fra de

vigtigste Havnebyer Kapstaden, Port Elisabeth og East London indtil det indre af Landet; hertil sluttede sig, som en nordlig Forlængelse, den Rhodeske Jernbane til Bulowayo, der ad Jernbanelinien ligger 2355 km fra Kapstaden. For at Læserne kan gøre sig en Forestilling om Betydningen af dette Anlæg skal oplyses at Afstanden fra København til Rom kun udgør ca. 1680 km.

I Natal førte ligeledes en Statsbanelinie fra Havnen ved Durban ind til det indre af Landet. Jærnbansen fra Transvaal og Oranje Fristaten et Net paa 2100 km Længde befandt sig nærmest i Fjendens Hænder. Den stod ved en portugisisk Linie i Forbindelse med Havnen ved Lorenzo—Marques ved Delagoa Bugten.

Alle disse Jernbaner er enkeltsporede og anlagte med det ssakaldte Kapspor (1,067 m) Driften besværliggøres betydelig ved skarpe Kurver hvis Radius er indtil 90 m og stejle Stigninger indtil 1:30, hvorfor en Deling af Togstammerne ikke er nogen Sjældenhed, ligesom der mange Steder bruges Forspandslokomotiver. Afstanden mellem Vandstationerne, der selvfølgelig er af største Vigtighed for Driften, udgør 25 til 45 km. For dog ikke altfor tidt at skulle skifte Lokomotiver, har Tenderne et meget stort Vandrum. En ejendommelig Driftsmetode benyttes der paa den 790 km lange Strækning Mafeking—Bulowayo. Der var nemlig til Togenes Befordring kun et Lokomotiv nødvendig, men da hverken Vand eller Kulforraadet var tilstrækkelig fra det ene Lokomotivdepot til det andet var der altid to Lokomotiver forspændt og som vekselvis udførte Tjeneste.

Den største tilladte Hastighed, som paa de forskellige Strækninger udgør 20 à 30 km pr. Time for Persontogene overholdes i Virkeligheden sjældent.

Jernbanerne i Kapstaden stod selvfølgelig lige fra Krigens Begyndelse til Englændernes Disposition, medens Linierne i Transvaal og Oranje-Fristaterne først senere under Krigens Løb kom i deres Besiddelse, hvorefter de da under Navnet „Imperial Military

Railways“ organiseredes fuldstændig militærisk. Driften voldte særlige Vanskeligheder fordi Boerne under Tilbagetoget havde medtaget alt Driftsmateriellet.

Jernbanevæsenets Ledelse laa under Boerkrigen i Hænderne paa den den daværende Oberstløjtnant Girouard fra Royal Eugenieers. Allerede i 1895 og 97 havde han som Løjtnant taget Del i Militæroperationerne Dougola og Nildistrikterne, hvor han af strategiske Grunde maatte medvirke ved de nødvendige Jernbaneanlæg. I nogen Tid ledede han ogsaa Driften her, men senere Præsident for den ægyptiske Statsbane. Da Krigen med Boerne udbrød, kaldtes han fra denne Stilling til Sydafrika for her at overtage Stillingen som Militærvæsenets Jernbanedirektør under Felttoget.

De Erfaringer, som han saavel i Sudan som i sin Hjemstavn havde erhvervet sig i Anlægget og Driften af Militærbaner, kvalificerede ham i særlig Grad til denne ansvarsfulde Post. Hans Fortjenester blev ogsaa af den Art, at han derved belønnedes med en Adelstitel.

Den Grundsætning, der forøvrigt ogsaa under tidligere Felttog er bleven anerkendt som rigtig, nemlig saavidt muligt at overlade Driften til den Jærnbaneforvaltning, som før Krigen ledede den, gennemførtes ogsaa under Boerkrigen. For at gennemføre Militærautoriteternes specielle Fordringer, var det en Nødvendighed, at der ogsaa var en militær Autoritet tilstede, som paa den ene Side holdt Hærledelsen underrettet om Jernbanernes Ydeevne og besørgede de militære Befalinger til Jernbaneforvaltningen, og paa den anden Side tilbageviste evt. uberettigede Fordringer fra Hærledelsens Befalingsmænd. Den militære Ledelse havde sin øverste Myndighed i »*Direktor of Railways for the South African Field Force*« hvis øverste Mand den omtalte Percy Girouard var. Til Assistance paa Kapstatbanen, der forblev under civil Administration, tildeltes der ham en *Direktor of Railways (Communication)*. Foruden at alle Befalinger gik gennem ham, maatte han ogsaa regulere den civile

Drift forsaavidt en saadan Drift var tilladt. Under sig havde han 3 stedlige Driftsledere.

De forskellige Stationer og Maskindepoter kunne kun udstede Ordre i Forbindelse med disse Driftsledere; overtraadtes denne Regel saa havde de paagældende Stationer at indberette Sagen.

Paa hver enkelt Banegaard indsattes en Banegaardskommandant (Railway Staff Officers) som blev medgivet Hjelpekræfter blandt Officererne.

Disse Parter var de eneste der i Fredstiden var taget Hensyn til, alle øvrige i Sammenhæng med Ledelsen indenfor Jernbanevæsenet ordnedes først under Krigen. Kommandanten regulerede Trafiken paa den Station som var ham tildelt; i Særdeleshed var de ansvarlige for, at ingen Tog opholdtes uden Nødvendighed, og at Godsvognene hurtigst mulig læssedes og tømtes saaledes at Trafiken ikke forsinkedes mere end højst nødvendig. Desuden havde de at sørge for Førplejning af de gennem Stationen befordrede Tropper.

For saa vidt var der sørget for Gennemførelsen. Til Udførelsen af Driftens Udbedningsarbejder af de ødelagte Jernbaner oprettedes der fra Royal Engineers en Feltbaneafdeling (Field Railway Sections) som saafremt det gjordes nødvendig ogsaa tildeltes Civilfunktionærer og Arbejdere fra Jernbaneforvaltningen. Da disse tilsidst ikke kunne overkomme Arbejdet, dannedes der af Funktionærer og Arbejdere fra Witwatersrandminen, som ved Krigen var b. evne arbejdsløse, et Jernbaneregiment (Railway Pioneer Regiment) hvis Ledelse og Uddannelse overtoges af en Officer og 20 Underofficerer fra Royal Engineers.

Feltbaneafdelingen sorterede ligeledes under 2 militære Jernbanedirektører. Disse havde ingen som helst Befalingsmyndighed over de Jernbaner som var i Drift, men udelukkende over de Strækninger, der under Felttogets Forløb erobrede, og da kun saalænge til den driftsmæssige Tilstand igen var oprettet. Derefter overleveredes denne Strækning til Jernbanedirektøren for Driften, medens Feltbaneafdelingen med sine Trop-

per gik videre fremad, for paany at genoprette Forbindelsen paa andre ødelagte og afbrudte Strækninger.

Efter Dannelsen af Pionerregimentet inddeltes Arbejdet for det meste saaledes, at Feltbaneafdelingen kun udførte de mest nødvendige Reparationsarbejder for Trafikens Genoptagelse og da rykkede videre frem, medens det efterfølgende Jernbaneregiment enten satte Strækningen i den oprindelige Stand igen eller forbedrede det interimistiske udførte Arbejde saavidt, at Anlægget kunne anvendes til stadig Drift.

Paa Jernbanen fra Natal var saavel Udførelsen af Reparationer som Driftens Ledelse forbeholdt Jernbaneforvaltningen, da Forholdene, der saavel i taktisk som Driftshenseende laa mere enkel, udnævntes der kun en Jernbanedirektør fra Militæretaten, og det lykkedes ogsaa at gennemføre Driften paa dette Grundlag.

Ved Banerne i Oranje-Fristaterne og fra Transwaal, som laa i Fjendens Land etableredes ogsaa en særlig Organisation hvis Sammensætning var omtrent den samme som ved Kapbanen. For saa vidt den enkelte Tjenestemand var venligsindet overfor Engländerne, fik de Tilladelse til at forblive i deres Tjeneste; for de ledigstaaende Pladser skaffedes der passende Erstatning fra de Befolkningslag. Ogsaa Kapbanen opgav alt sit undværlige Personale til Imperial Military Railway, ligesom der fra Tropperne udtoges kendte Folk til Jernbanetjenesten.

Til Beskyttelse af Banerne besattes Stationerne, Broerne, Tunellerne og Vandstationerne med Vagter. Det tekniske Eftersyn besørgegedes af ubevæbnede Pionerer, som i Nødstilfælde kunde tilkalde Hjælp fra de ankommende Tog. Kørslen reguleredes efter særlige Krigskøreplaner.

Denne Organisation af Jernbanerne opstod naturligvis ikke paa en Gang, det var Resultatet af talrige Forsøg, som dog under Krigens senere Forløb viste sig at være rigtig.

Driftsvanskeligheder udeblev desuagtet ikke, men tiltog snarere efterhaanden som Tropperne rykkede frem og de tilbagelig-

gende Jernbanelinier blev længere. Det var ikke sjældent at Stationerne overfyldtes af Godsvogne med Forplejningsgenstande som ikke kunde aflæsses. Det er ogsaa forekommet, at Vognene blev udlossede; men førend Landtransporten som skulde følge efter de fremrykkende Tropper var ankomsten anmeldtes den foranliggende Banestrækning farbar og Godset maatte atter indlades, før derefter at transporteres videre for Bane. Saadanne unyttige Arbejder kostede ikke alene Penge, men havde ogsaa et stort Tidstab til Følge.

Mange af de optrædende Vanskeligheder overvandt i Tidens Løb dog, at de overhovedet er forekomne beviser, at man manglede et med Jernbanedriften fortrolig Officerskorps; Tilstedeværelsen af nogle enkelte Officerer som i Indien og Sudan havde høstet Erfaringer i militær Jernbanedrift kunde ikke erstatte denne Mangel. Store Ulemper frembragte ogsaa Fjendens talløse Overfald, til hvis Afværgelse, der i Krigens anden Afdeling anbragtes Blokhytter langs med Banestrækningerne. Disse anlagdes med ca. 1800 m Afstand fra hinanden, hvor de saa ved Hjælp af Telefonforbindelse dels var i Forbindelse med hinanden indbyrdes og dels med Stationerne, saaledes at de ved fjendtlige Angreb hurtig kunde tilkalde Hjælp. Høvede Boerne paa den Tid endnu disponeret over Artilleri, da havde disse Blokhytter kun Formaaet at ringe Tjeneste. I lang Tid kunde Toggangen paa Grund af de truende Overfald kun opretholdes om Dagen, om Natten indstilledes den, hvad der naturligvis nedsatte Jernbanernes Ydeevne betydelig. Paa en Strækning der førte gennem dybe Indskæringer, oprettedes der paa Grund af disse natlige Angreb en Art Patrouilletjeneste ved Hjælp af Lokomotiver, idet man frygtede for at Fjenden kunde ødelægge disse, saaledes at Trafiken blev lammet. Feltbaneafdelingen tildeltes et Arbejdstøg, som bestod af 30 til 36 Godsvogne, der var udrustede med alle de nødvendige Materialer og Værktøjer. Besætningen paa et saadant

Tog til Eksp. paa Strækningen Arundel—Blæmfontein bestod af 3 Officerer og 100 Underofficerer og Menige. Dertil kom 1 Banemester med 6 Baneformænd, som hver ledede en Kolonne paa 20 à 25 indfødte Arbejdere. Toget medførte Levnedsmidler for 3 Dage og kunde derfor blive saalænge fra Depoterne, dog blev der, saalænge det var muligt, daglig udsendt nye Forsyninger fra de nærmeste tilbageliggende Depoter.

I Begyndelsen blev uakerede Mandskabet om Natten ved Toget, men da der under Regnperioderne forekom talrige Sygdomstilfælde anskaffedes der Telte, som opstilledes under længere Ophold. Herved hævedes Mandskabets Arbejdsevne.

Disse Tog plejede som Regel at anvende Lokomotiverne som Skydelokomotiver, altsså bagest i Toget. For at gøre det mulig, at disse i længere Tid kunde opholde sig paa Strækningen, medførtes foruden den reglementere Forsyning paa Tenderen endnu en Tankvogn med Vand samt en Vognladning Kul.

Officerernes Vogn tjente ogsaa som ambulante Arbejdsværelse. Toget var desuden forsynet med Telegrafapparat, der kunde forbindes med Strækningsledningen.

Forraadene af Anlægsmateriellet kompletteredes efter Nødvendigheden fra Magasinerne i Naauwport, og hvis Anskaffelse besørgeds af Jernbaneforvaltningen, der igen mod Betaling solgte det til Hæren. — Paa denne Maade kom Jernbanepersonalets Kendskab til de sydafrikanske Udsalgsilder den engelske Hærledelse til Gode, ligesom man herved let undgik alle de Vanskeligheder, som ellers vilde være fremkommet, saafremt man havde overdraget Anskaffelsen til Hærens Officerer, der ikke kendte Landets Forretninger i denne Branche.

For at undgaa for lange Transportafstande af dette Materiale anlagdes der, efterhaanden som Hæren rykkede frem, Oplagsmagasiner, hvorved den rettidige Levering væsentlig lettedes. Jernbanetoget efterfulgtes saavidt muligt af Tropperne til

Fods, hvad der bl. a. havde til Følge, at det ved Leuwspruit blev udsat for den fjendtlige Ild, efter at det i Forvejen var bragt til Afsporing af Boerne.

Den 7 Juni 1900 foretog General de Wet det første Angreb paa Jernbanen ved Roo-deval og Rhenoster. Dette var af en saa betydelig Virkning, at Trafiken var afbrudt i 3 Uger. Da disse Overfald forøgedes sammensattes der fem smaa Arbejdstog, som fordeltes paa forskellige Lokomotivdepoter og var bestemte til om Morgenen at genoprette Nattens Ødelæggelser. Ved Dagens Frembrud udsendtes først en Patrouille over Strækningen; viste det sig saa nødvendig, tilkaldtes det nærmeste Tog som altid havde Forrang til Kørsel fremfor andre Tog.

De Ødelæggelser som Boerne under deres Tilbagetog havde anstillet for at hindre Englænderne i Benyttelsen af Banerne var næsten uhorste. Næsten alle Passerne var sprængte; fra Broerne havde de enten fjærnet Dragerne fra Pillerne eller omstyrtet de sidstnævnte.

De fleste sydafrikanske Floder har dybe indskaarne Sænkninger og da Banerne ligger i Højde med de overliggende Landstrækninger staa Broerne paa høje Piller, der ved en saaden Ødelæggelse var vanskelig at genopstille.

Flere Steder fandtes der ved Siden af Højbroerne nogle lavere liggende Broer, der ved Baneanlægene havde tjent som en interemistisk Forbindelse mellem Flodbredderne. Da disse var lettere at sætte i Stand end Højbroerne, benyttedes de indtil de sidstnævnte var restaurerede; dog maatte man, for at faa Forbindelse mellem det højereliggende Punkt og Dalsænkningen, i mange Tilfælde anlægge lange Ramper, Sløjfer, Rebroussementspor o. m. a.

(Fortsættes).



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,
Kjøbenhavn B.

Formanden for Lokomotivførernes Hovedafdeling:

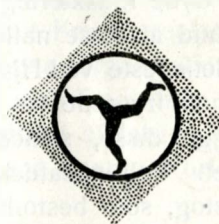
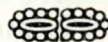
Lokf. M. Mortensen, Rosenvængets Allé, Esbjerg

Formanden for Lokomotivfyrbødernes Hovedafdeling:

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

Redaktionen:

Lokf. P. Hansen, Gjedser.



**Worning &
Petersens**
Xeroformsæbe

er kun ægte, naar
dette Mærke findes
paa Emballagen.