



Nr. 7.

1. Juli 1908.

8. Aarg.

Lokomotivpersonalet og Lønningslovene.

Som det flere Gange har været antydet i Lokomotivtidende, har Lokomotivpersonalet været ret stærkt i Forgrunden ved Lønningslovens Behandling i Folketinget. Da de faldne Udtalelser sikkert vil fange Læsernes Interesse, skal vi i Uddrag efter Rigsdagstidende citere de Folketingsmænd, som har udtalt sig om Lokomotivpersonalets Stilling.

Som et paaviseligt Resultat heraf kan nævnes, at Lokomotivførernes Alderstillæg blev forhøjet fra 216 Kr. til 240 Kr.; men enhver Lokomotivmand maa tillige gøre sig det klart, at disse Udtalelser ikke uden videre ere faldne ned fra Himlen, men at vor Hovedbestyrelses stiltfærdige, men tillige energiske Arbejde for en Del genspejler sig i disse Udtalelser, og har end Lokomotivpersonalet ikke naaet sine Ønskers Maal, maa man haabe, at det Lønudvalg, der vil blive nedsat ved næste Lønningslovsrevision, maa have en S sammensætning af villende Personligheder, som det, der nu har tilendbragt sit Arbejde. Lokomotivpersonalet kan derfor i Samstemighed bringe Initiativets

Mænd en Tak for deres Utrættelighed under Lønsagens Forløb og maa for denne Side føle sig tilfredse med nedenfor citerede Udtalelser for saa i Mellemtiden at spytte i Hænderne og tage fat med fornyede Kræfter næste Gang, der skal fyres op under Lønningslovene.

Parkov: Som Helhed maa man vist sige, at den Begyndelsesløn, der er fastslaaet for de forskellige Lønningsklasser, er rigelig og god, men at derimod Slutningslønnen paa sine Steder er temmelig ringe. Der kunde ogsaa være Tale om forskellige Ændringer i den Maade, paa hvilken Tjenestemændene ere fordelte i de forskellige Lønningsklasser. Saaledes forekommer det mig, at for Eksempel de Tjenestemænd, der have Ansættelse som Lokomotivpersonale, hvad enten de ere Lokomotivfører eller Fyrbødere, nok kunde paakræve at komme op i en højere Lønningsklasse end foreslaaet.

Lange: Jeg gaar derefter over til 4de Lønningsklasse. Efter min Mening har der stadig været gjort Lokomotivfyrbødere saavel som ogsaa Lokomotivførere, der staa i 9de Lønningsklasse, Uret. Jeg hævder her og vil hævde til enhver Tid, at hvis der er nogen Stilling her i Landet, der er ansvarsfuld, turde det være baade Lokomo-

tivføernes og Lokomotivfyrbødernes. Disse sidste skulle i et givet Øjeblik gøre Tjeneste som Lokomotivførere, hvis der rammer disse Sygdom eller andet. Yderligere er det bevisligt, at mange af Lokomotivfyrbøderne i de senere Aar, uafbrudt omtrent, have gjort Tjeneste som Lokomotivførere uden at faa en Øre i Gratiale derfor. Derfor mener jeg, at den gamle Uretfærdighed mod disse to Klasser af Mænd bør gøres god igen ved, at de anbringes i en Lønningsklasse, som er mere svarende til det sundhedsfarlige Arbejde og det Ansvar, som hviler paa enhver Lokomotivfyrbøder eller Lokomotivfører. Til Togførerne turde der muligvis være taget løvlig lidt Hensyn, men det skal jeg lade ligge til senere.

Rasmus Hansen: Jeg skal gøre opmærksom paa et Forhold vedrørende Lokomotivpersonalet eller de Folk, der køre paa Maskinerne. Det forekommer mig at Lovforslaget vil gøre disse Folk Uret, vel at mærke i Sammenligning med, hvad der gøres for de andre Tjenestemænd. Lokomotivfyrbøderne ere satte i 4de Lønningsklasse og Lokomotivførerne i 9de. Vi ere vel alle klare over, at ikke nogen Gerning ved Jernbanerne er saa betydningsfuld, anstrengende og ansvarsfuld som netop disse Folks, og derfor bør de sikkert lønnes rigeligt i Forhold til de andre. Men det vil ikke ske efter Forslaget. Før vi fik den nu gældende Lønningslov, blev Assistent, Værkmestre og Lokomotivførere lønnede omtrent ens, men i 1903 blev dette Forhold forrykket til Tab og Skade for Lokomotivførerne, og i det foreliggende Lovforslag gøres der ikke noget for at faa denne Uret gjort god igen.

Nu vil man maaske sige: Der kræves en større Uddannelse for at blive Assistent eller Værkmester end for at blive Lokomotivfører. Men et saadant Ræsonnement passer ikke. Tværtimod. Og for at bevise dette skal jeg anføre, hvad der kræves for at blive Assistent, for at blive Værkmester og for at blive Lokomotivfører.

For at blive Assistent kræves, at vedkommende har Præliminæreksamen, har været Elev, har bestaaet Assistentprøven, og at han er 25 Aar. For at blive Værkmester kræves i Almindelighed kun, at vedkommende skal være udlært i det Fag, hvori han ansættes som Værkmester — Punktum, det er det hele. Men for at blive ansat som Lokomotivfører, fordres, at vedkommende er Maskinarbejder, det vil altsaa sige, at han har udstaaet en Læretid af 5 Aar — og i denne lange Læretid har han saa godt som intet tjent —, dernæst, at han er fri for Militærtjeneste, og at han har arbejdet paa Statsbanernes Værksteder, samt at han har bestaaet Prøven som Fyrbøder. Naar han opfylder disse Betingelser, skulde man tro, at han kunde blive ansat som Lokomotivfyrbøder, men det kan han slet ikke, nej, han kan kun blive ansat som Fyrbøderaspirant med en Løn af 18 Kr. ugentlig. Som Fyrbøderaspirant skal han køre i mindst 3 Maaneder, men i Regelen køre Fyrbøderaspiranterne i 2 Aar, inden de kunne vente Ansættelse som Fyrbødere. Naar de saa have kørt som Fyrbødere i 2 Aar og bestaaet Prøven som Lokomotivfører, kunne de ansættes som Lokomotivførere, men som Regel sker det ikke før efter 10 eller 12 Aars Forløb, ja, man har Eksempler paa, at de have ventet i 16 Aar. Det forekommer mig, at naar vi sammenholde det, der saaledes fordres for at blive Lokomotivfører, med det, der fordres for at blive Værkmester eller for at blive Assistent, falder Sammenligningen afgjort ud til Gunst for Lokomotivførerne. Hvad der fordres af dem, er lige saa meget, ja, endda meget mere, end hvad der fordres af de andre. Jeg mener derfor, at der her er et ret stort Misforhold, og jeg vil meget anmode Udvalget om at sørge for, at det bliver rettet.

For Lokomotivfyrbødernes Vedkommende er Forholdet noget lignende. Det foreslaas, at de sættes i en lavere Klasse end f. Eks. Overportører. Overportører af 2den Grad ere i Forslaget satte i 5te

Lønningsklasse, Overportører af 1ste Grad i 7de Lønningsklasse, men Lokomotivfyrbøderne skulle efter Forslaget sættes i 4de Lønningsklasse. Det kunde dog nok være rimeligt, at de kom i en lige saa høj Lønningsklasse som Overportørerne. Jeg skal atter her gøre opmærksom paa, hvad der staar alle klart, at af dem, der ere ansatte ved Statsbanerne, er der faa — jeg kan godt sige ingen, hvis Gerning er saa vigtig og ansvarsfuld og saa nerve-spændende som netop de to Mænd, der staa paa Lokomotivet. Alle Sikkerhedsforanstaltninger, der blive truffene, ere i Virkeligheden intet værd og nytte intet, dersom der ikke paa Maskinen staar to fuldt ud paalidelige og kraftige Folk. Vi vide ogsaa, at disse Mænd med denne ansvarsfulde Gerning timevis maa staa med hver Nerve spændt, og jeg har Erfaring for, at kraftige Mænd i en ung Alder have maattet tage deres Afsked fra Tjenesten paa Maskinen paa Grund af Gigt og ødelagt Nervesystem, saa jeg tror nok, at der er Grund til at gøre den Uret, disse Folk lede i 1903, god igen. Jeg skal desuden gøre opmærksom paa det Forhold vedrørende Tjenesten paa Lokomotivet, at Statsbanerne lade en stor Del af Lokomotivførertjenesten udføre af Fyrbødere. Der er mange Fyrbødere, der i de sidste 5—6 Aar udelukkende have forrettet Tjeneste som Lokomotivførere — men med Fyrbøderløn, det maa vi lægge Mærke til. Det er fra paalidelig Kilde meddelt mig, at vi have Fyrbødere, der i over 6 Aar ikke have kørt en Time som Fyrbødere, men som i hele den Tid have kørt som Lokomotivførere — paa Fyrbøderløn. Nu synes jeg, at naar en Fyrbøder har bestaaet Prøven som Lokomotivfører og kører som Lokomotivfører, bør han have Lokomotivførerløn, og jeg vil henstille til det Udvalg, der kommer til at arbejde med denne Sag, at tage dette Punkt op til Under søgelse og Overvejelse. Udvalget vil da sikkert komme til det Resultat, at Løven maa ændres i den Retning, jeg har antydet, thi der er i Virkeligheden fra 1903

gjort disse Folk Uret. (*Nielsen-Grøn*: Det bliver Forhøjelser!) Det bliver Udvalgets Sag. Der er vel nok andre Punkter i Lovforslaget, hvor der kan spares. F. Eks. finder jeg det rimeligt, at der ikke vedtages nogen Forhøjelse for de Embeds- eller Tjenestemænd, hvis Begyndelsesløn er over 2000 Kr.

L. Rasmussen (Vejle Amts 1ste Valgkreds): Der er et andet Forhold, som blev omtalt af det ærede Medlem for Søndervinge (*Rasmus Hansen*). Han gjorde gældende, at der var en hel Del Fyrbødere, der maatte gøre Tjeneste som Lokomotivførere og det i en Aarrække, saa at det ikke kunde siges at være Vikartjeneste, de forrettede, men det var noget varigt. Og saaledes som det er her, er det i mangfoldige andre Forhold. Jeg mener, at der i Løven burde indsættes den Bestemmelse, som ikke vilde komme til at koste syndeligt, at naar en Mand forretter Tjeneste i en højere Grad, faar han, naar han har forrettet denne Tjeneste i en vis, ikke alt for lang Tid, saa længe hans Vikariat varer, den med Stillingen forbundne Løn, selv om man ikke mener at kunne forfremme ham straks. Det er et Retfærdighedskrav, thi jeg synes, det er aldeles utilbørligt, at man 4—5 Aar i Træk lader en Fyrbøder forrette Lokomotivførertjeneste uden at give ham den dermed forbundne Løn.

Ministeren for offentlige Arbejder (*Svend Høgsbro*): Et Par ærede Medlemmer have særlig fremhævet som en Klasse Tjenestemænd, der burde stilles bedre, end det ved Forslaget sker, Lokomotivpersonalet, navnlig Lokomotivførerne, hvis store Ansvar man har fremhævet. Ja, jeg har stor Agtelse og stor Sympati for denne Klasse Tjenestemænd, men naar Tilfældet for Lokomotivførerne er det, at deres Løn før var 1,500 Kr. til 2,100 Kr. og nu — skønt de altsaa ikke hørte til dem, hvem der direkte var lovet Lønningsforbedring — foreslaas sat fra 1,770 Kr. til 2,418 Kr., saa forekommer det mig nok, at man

maa kunne berolige sig derved. Klagen fremkommer da egentlig heller ikke af den Grund, at dette skulde være for lidt i og for sig, men fordi det er mindre, end der er givet andre. Disse Sammenligninger vil jeg nu advare imod. Personalet bør ikke selv se for meget hen til, hvor meget andre have faaet eller ikke faaet. Det er ikke ganske berettiget. Det faar tidt et Skær af Misundelse, som man burde undgaa, og de Herrer, som her i Tinget gøre sig til Talsmænd for lignende Sidebetragtninger, tror jeg hverken gøre Rigsdagen eller Personalet nogen Tjeneste derved. Men jeg vil da ogsaa med Hensyn til denne særlige Klasse og dens Forhold til andre, som staa over den ifølge Forslaget, minde om, at foruden den faste Løn, hvis Stigning jeg nu har nævnt, maa man ikke glemme Kørepengene; de spille en ikke ringe Rolle for dette Personale.

Enkelte ærede Medlemmer, saaledes navnlig det ærede Medlem for Sønderving (Rasmus Hansen) og det ærede Medlem for Fredericia (L. Rasmussen) have fremsat et Par Anker, der ikke vedkomme det foreliggende Lovforslag. Det gælder saadanne Anker som, at Fyrbødere køre som Lokomotivførere uden at faa Løn som saadanne, at Opholdsrummene for Personalet paa Dampfærgerne ikke ere gode nok osv. Disse Spørgsmaal skal jeg ikke komme nærmere ind paa. Jeg synes virkelig, at der under Finanslovens første Behandling har været Lejlighed nok til at tale herom, og at denne Lejlighed ogsaa i rigt Maal er bleven benyttet. Jeg skal derfor kun tilføje dette, at de Eksempler, der nævntes paa, at Fyrbødere i Aarevis bruges som Lokomotivførere uden at faa Løn som saadanne, kunne ikke være rigtige.

Rasmus Hansen: Den højtærede Minister udtalte, at et æret Medlem her i Tinget, saa vidt jeg husker, det ærede Medlem for Fredericia (L. Rasmussen), tillige med mig havde anket over, at Lokomotivfyrbøderne ofte i længere Tid forrettede Tjeneste som Lokomotivførere,

men kun fik Fyrbøderlønnig. Den højtærede Minister gik ud fra, at den Anke, vi havde fremsat, ikke var rigtig, og saa vidt jeg hørte, sagde Ministeren, at det var kun i meget kort Tid, de forrettede Tjeneste som Lokomotivførere. Jeg fastholder imidlertid Rigtigheden af det, jeg har fremført. Det er sket, at Lokomotivfyrbødere i flere Aar have forrettet Tjeneste som Lokomotivførere, men kun med Fyrbøderlønnig, og jeg gaar ud fra, at det er urigtigt, at sligt sker. Jeg mener nemlig, at naar en Lokomotivfyrbøder har bestaaet Prøven som Lokomotivfører og kører som saadan, maa han ogsaa have Løn som Lokomotivfører.

Bluhme: Jeg kan ikke nægte, at ogsaa jeg maa gøre en Bemærkning om højere Løn for en enkelt Klasse. Der er en Klasse Medborgere, som jeg ikke kan forstaa, man ikke har sat i en højere Klasse i dette Lovforslag. For det første vil jeg antage at man overalt er enig om, at en stor Del af Statsbanernes Personale har meget vanskelige og anstrengende Stillinge, saa at der alle Steder er Sympathi for at imødekomme deres Ønsker om mere betryggede pekuniære Forhold, og til denne Mening er der jo ogsaa taget Hensyn af Regeringen, men saa kan jeg ikke forstaa, hvorfor den Klasse indenfor Jernbaneetaten, som jeg tænker paa, systematisk, kunde jeg gerne sige, i de senere Tider skal tilsidesættes ved Lønningslovene, den Klasse nemlig, der er knyttet til Lokomotivtjenesten: Lokomotivførerne og i anden Række ogsaa Fyrbøderne. De have den mest anstrengende Tjeneste blandt alle Statsbanernes Funktionærer, den mest slidsomme og farlige Tjeneste, og jeg kan ikke forstaa, at ikke alle samle sig i Sympathi for en væsentlig Forbedring af disse Menneskers Løn. Jeg finder det meget mærkeligt, at de, skønt de ganske vist have faaet Forbedring af deres Løn, i de senere Aar ere blevne satte tilbage i deres Forhold til andre. Det er naturligt, at de føle sig tilsidesatte, naar de fra at være sidestillede med visse Folk nu

staa i en lavere Klasse end disse. Det er ikke Misundelse, der her gør sig gældende, det er et Retfærdighedskrav fra disse Mænds Side, naar de fordre at beholde den Stilling, de indtog tidligere, da de rangerede sammen ined andre, man har ladet avancere frem foran dem. Jeg kan ikke forstaa, at en Lokomotivfører ikke skulde kunne stilles lige med en Værkmester af 2den Grad eller lige med en mandlig Assistent. Hvor kan Assistentens Arbejde sammenlignes med, hvad man forlanger af Lokomotivførerne? Hvor kan man sammenligne den Uddannelse, en Assistent skal have, med den en Lokomotivfører faar ved Slid og Anstrenge, og hvis teoretiske og praktiske Kundskaber skulle udvikles i langt højere Grad end Assistenternes?

Jeg har den størst mulige Sympati med de Ønsker, som Lokomotivførerne og Fyrbøderne have om at blive sidestillede med de Kolleger, der nu ere satte i højere Klasser.

Jeg vil altsaa henstille til det Udvalg, der faar med Sagen at gøre, om man ikke indenfor samme finansielle Ramme kunde komme til en mere retfærdig Ordning ved at formindske Antallet af Klasser. Jeg synes, det er aldeles urimeligt at have 23 Lønningsklasser for Personalet i de forskellige Etater. Og skal der ske Forandringer, kan jeg ikke andet end at lægge et godt Ord ind for dem, der ere knyttede til Lokomotivtjenesten, thi det er en nederdrægtig Tjeneste, opslidende og farlig frem for nogen anden Stilling.

Samuelson: Der er under denne Lønningslovdebat sagt saa mange kønne Ord angaaende Lokomotivførerne og Lokomotivfyrbøderne, at det maaske vil blive betragtet som Tidsspilde, om jeg vilde gentage, hvad her er sagt. Paa den anden Side vilde det dog ogsaa være lidt underligt, om jeg som disse Folks nærmeste Paarørende — de ere nemlig udgaede fra det Fag, jeg tilhører, Maskinfaget — ikke føjede nogle Bemærkninger til. Jeg vil da give de Andragender, der ere indkomne til

Rigsdagen, min bedste Anbefaling — om jeg ikke gjorde det, vilde det være noget lignende, som om det ærede Medlem for Frederiksværk (Parkov) ikke vilde anbefale Officerslønningerne. Jeg kan slutte mig til de ærede Medlemmer, der have udtalt deres Sympati med Lokomotivførernes og -fyrbødernes Andragender, og det glædede mig at høre den Sympati, der ved denne Lejlighed er udtalt for disse Mænd. Der er nemlig ingen Stilling af dem, der omhandles paa disse Lønningslove, hvor der fordres større Ansvar og Agtpaagivenhed, end netop i Stillingen som Lokomotivfører og Lokomotivfyrbøder, hos hvem hver eneste Nerve maa være anspændt til det yderste, naar de ere i Virksomhed. Under Snestorm eller andet Uvejr er det nødvendigt for dem at holde meget skarpt Udkig, da de ikke altid kunne se Signalerne, men maa beregne, hvor de ere, for at der ikke skal ske Ulykker. Blandt de mange Tusinde, som denne Lønningslov omfatter, er der heller ingen, hvis Helbred er i den Grad udsat som netop disse Folks, der skulle taale baade den stærke Varme fra Lokomotivet og ofte Kulde og Uvejr af forskellig Art. I denne Stilling som Lokomotivfører og Lokomotivfyrbøder slides ogsaa en hel Del mere Tøj end i mange af de andre Stillinger, der omhandles i denne Lov.

Der er en himmelvid Forskel paa Stillingen som Lokomotivfører og -fyrbøder og Stillingen som Kontorassistent. Hermed vil jeg dog aldeles ikke sige, at Assistenterne faa for meget for deres Arbejde, jeg ønsker kun at anstille en lille Sammenligning. En Lokomotivførers og en Lokomotivfyrbøders Arbejdstid udstrækker sig saavel til Natten som til Dagen. De skulle ud, hvordan Vejret end er og maa ofte leve paa to Steder, hvad der er forbundet med store Udgifter. Arbejdstiden for en kvindelig Kontorassistent — for at drage en Sammenligning dermed — falder altid om Dagen, hun begynder i Regelen sin Kontortid Kl. 9 om Morgenen, kommer ind paa et rent og hyggeligt og om Vinteren

opvarmet Kontor i behagelige Omgivelser. Disse kvindelige Assisterter ville efter 16 Aars Tjenestetid opnaa at faa en Løn af 2,400 Kr., medens Lokomotivfyrbøderne efter 16 Aar — ja, maaske kan der gaa 20 Aar, inden de blive Førere — opnaa at faa 1,890 Kr. eller 510 Kr. mindre. De mandlige Assisterter ville efter 16 Aars Forløb naa op paa 2,820 Kr., medens Fyrbøderne altsaa staa paa de 1,890 Kr., og en mandlig Kontorassistent vil i det 16de Aar have oppebaaret 6,480 Kr. mere end Lokomotivfyrbøderen. Den højtærede Minister for offentlige Arbejder nævnede Milepengene, og det er rigtigt, at Lokomotivførere og -fyrbødere have Milepenge, men de kunne kun regnes for Dækning af den Merudgift, som disse Mennesker have derved, at de i de fleste Tilfælde maa leve paa to Steder. Jeg vilde derfor gerne med disse Bemærkninger om Lokomotivførernes og -fyrbødernes Lønning og Arbejdsvilkaar henlede den højtærede Ministers Opmærksomhed paa dette Punkt og henstille til ham, om der ikke kunde ske en Oprykning i en højere Lønningsklasse, som var mere passende i Forhold til det Arbejde og det Ansvar, som paahviler dem. Jeg vilde dog gerne gøre opmærksom paa, at naar jeg drager Sammenligninger mellem Kontorassisterter og Lokomotivfyrbødere, saa er det ganske tilfældigt valgte Eksempler; jeg mener ikke, at Kontorassisterterne faa for høj en Løn, tværtimod tror jeg, at den er meget passende, men det er de andre Lønninger, som ere for smaa. Jeg kunde have draget Sammenligninger med andre Stillinger indenfor disse 4 Etater, som kunde være lige saa passende, men jeg fandt ikke nogen Anledning dertil.

Lange: Maa jeg saa nævne en Klasse Funktionærer, som særlig burde komme i Betragtning, thi det er Synd andet. Det er Lokomotivførere og -fyrbødere. Jeg skal her minde om en Autoritet paa Statsbanernes Omraade, som udtalte: Det hjælper intet, hvor gode Sikkerhedsforanstaltninger man træffer overalt baade ved Signalvæsenet og

paa alle andre Omraader, hvis man ikke paa Lokomotivet har Folk, som man kan stole paa. Naar man nu altsaa ved, at det er et ansvarsfuldt Arbejde, begge de to Klasser have, og et sundhedsfarligt Arbejde, mener jeg, at de have Krav paa at komme i en Klasse, som svarer til det Ansvar og det Arbejde, de have.

Christian Rasmussen: Jeg har ikke talt om, at man til Stadighed skulde lade Personalet gøre Tjeneste i en højere Stillings end den, der svarer til deres Løn. Dette er jo Tilfældet ved Statsbanerne, og det finder jeg er forkert. Naar Sparesystemet paa den Maade benyttes til at forholde, kan man gerne sige, en Del af Personalet den Løn, de have Krav paa, er det et uheldigt Sparesystem. Og jeg kan skaffe den højtærede Minister Beviser for, at f. Eks. Lokomotivfyrbødere i Aarevis til Stadighed have kørt som Lokomotivførere.

Det kan den højtærede Minister ikke komme bort fra med den Udtalelse, han har brugt, at det ikke *kan* være sandt, thi det *er* sandt.

Forfjamskelse.

Det vil næppe være undgaet Læsernes Opmærksomhed, at Statsbanernes Be-
stridelse af Pinsetrafiken i Aar ikke har høstet lutter Lovord i Dagspressen paa Grund af Togforsinkelser, Vognmangel o. m. a.

Ved Højtiderne er Driften for at kunne gaa med den fornødne Præcision paa Itensitetens Maksimum, og Administrationen forudsætter, naar Særtogsmeddelelse som omdeles, at Personalet er paa det rene med det forøgede Arbejde og dets Omfang og paa Forhaand har gennemtænkt de forskellige Situationer. At Administrationens

gode Mening om Personalet ikke altid holder Stik vil fremgaa af følgende Udklip af et Korsør Dagblad, der er en Omtale af Forholdene paa Korsør Station, og efter dette en Indberetning fra vedkommende Stationsforstander til Maskininspektør Rambusch.

Vil Stationsforstanderen tvinge Personalet paa Korsør Station til „Obstruktion“? Stationsforstanderen paa den her-værende Station synes til Tider at være noget konfus i de Ordre, han udsteder. Og i det hele taget er Forholdet mellem Forstanderen og Personalet nok ikke videre godt. Forleden blev der udstedt følgende »Ordre«.

»I denne Tid rangeres paany *aldeles utilladeligt* ved Stød — saaledes i afvigte Nat er en stor fyldt Tønde væltet og har beskadiget andet Gods.

Stationen maa derfor atter meget alvorligt paatale *den Skødesløshed og Lige-gyldighed overfor Gods og Materiel*, der udvises af Personalet«.

Selvfølgelig var Personalet ikke glad ved en saadan Straale; thi for det første havde Stationsforstanderen slet ikke gjort Forsøg paa at bevise, at den paagældende Tønde var væltet her paa Stationen, og for det andet var det ganske umuligt at faa Togene afsendt i rette Tid, naar der ikke maatte rangeres ved Stød. Der var jo imidlertid ikke andet at gøre end at tage »Næsen« til Indtægt og Ordren til Efterretning.

Den første Følge heraf var, at Toget, der skulde afgaa herfra Kl. 2⁵⁰ Nat, først kom af Sted Kl. 4⁰⁵. Færgen var 35 Minutter forsinket inden den kom til Korsør, og her blev Toget paa Grund af Rangeringen yderligere 40 Minutter forsinket. Og saadan helt igennem. Var det før vanskeligt at overholde Afgangstiderne, saa er det meget værre nu, saasntart der er nogen Rangering.

Paa den Maade kan Personalet mod dets Vilje blive tvunget ud i en Art »Obstruktion«.

Forsinkelsesmelding.

Mandag d. 15/6 08.

Færge 12 Ank. 6³⁰, Togets Afg. 6⁵³, 1ste Træk i Land 6³⁶, 2den Maskine ved Klappen 6³⁹ — 2det Træk i Land 6⁴³, der er tabt 10 Min. paa Stationen.

Oversendes 5. Maskinkreds i Anledning af Tog 12s Forsinkelse.

Langsom Kørsel af Rangermaskinerne. Expeditionen iøvrigt fremskyndet.

Hugo Nielsen.

I Anledning af vedlagte Sag ifølge hvilken Tog 12 den 15/6 skal være sinket 10 Min. i Afgang fra Korsør, som Følge af Rangermaskinernes langsomme Rangering, bedes Depotet herpaa fremskaffe de paagældende Rangerføreres Erklæring.

Rapporterne udviser intet herom.

Rambusch.

Førerens Svar paa Skrivelsen var omtrent saaledes:

»Efter at Maskinen havde trukket i Land og besørget Vognene til Tog 12, beordrede Stationsforstanderen *personlig* Maskinen 3 Gange henover Togvejen, hvorfor der ikke kunde sættes Signal. Maskinens Bevægelse var saa hurtig, som Forholdene tillod det«.

Som man ser to Erklæringer fra Forstanderen i den mest polare Modsætning til hinanden og som ikke skal bidrage til det vi alle har for Øje — Tjenestens Tarv.

Som et oplivende Moment kommer Føreren knastørre Bemærkning tilsidst, og for dem, som kender Maskininspektør Rambuschs spidse Pen, lader Sagens Udfald sig lettere tænke end beskrive.

Havde vi mange af den Slags Tilfælde, vilde Dagspressen faa nogen Ret i dens Paastand om, trods Administrationens gode Vilje, at Ledelsen ender i Konfusion.

Peter Damphammer.

Velfærdskomitéen.

I Dansk Jernbaneblad Nr. 560 lyser en Indsender efter Resultatet af den saakaldte Velfærdskommissions Arbejde og giver derved Togpersonalets slette Opholdsværelser en lidet smigrende Omtale. Ogsaa vi kunde meget ønske at høre lidt fra nævnte Kom-

mission, saafremt den da har afgivet sin Betænkning, — eller skal den hemmeligholdes?

Kommissionen rejste i flere Maaneder som en Stormvind over det ganske Land for at se paa vore alt andet end »herskabelige« Etværelseslejligheder rundt omkring paa Depoterne. Man skulde mene, at der nu maatte foreligge en Indstilling, men som ovenfor berørt kan Kommissionen være hurtig i Vendingen. Dog skal der ikke her skelnes mellem, hvad Kommissionen kan og ikke kan, men mellem hvad den skal og ikke skal.

Hensigten med Kommissionens Nedsættelse har næppe været den at faa Tiden til at gaa, som Forsvarskommissionen f. Eks., der i den Henseende udmærket har opfyldt sin Pligt, men været at skabe os, der ofte skal tilbringe hele Døgn udenfor Hjemmet, indbydende og i hygiejnisk Henseende beboelige Opholdsrum, som man kunde finde en vis Hygge ved at opholde sig i, uden at nogen derfor vil forlange, at de skal forene Hjemmets Hygge med Selskabslivets Elegance.

Lad os derfor faa Betænkningen frem i Lighed med den svenske, og lad os faa de Forbedringer, som vi føler os overbevist om er foreslaaede i den; thi vi er overbevist om, at de to Herrer, Togfører P. D. Petersen og Lokomotivfører O. Larsen af vor egen Midte, der var Medlemmer af Kommissionen, og som maa have set den store Brøst og de store Mangler, der klæber ved vore Opholdsværelser, maa have foreslaaet gennemgribende Forbedringer.

Man behøver ikke at være saa ømskindet som Prinsessen paa Ærten; men det kan umuligt være undgaaet d'Hrr.s Opmærksomhed, at Sengene, der er beregnet til at søge Hvile i, langtfra er saa gode, som de bør være, thi adskillige Steder er Værelser og Senge af en saadan Beskaffenhed, at man kunde tro sig indlogeret i det nu nedlagte »Holger Danske« eller »Blodkoppen«.

Det er vel haabløst at intervieve vor egen Hr. O. Larsen, som vel i den Hen-

sende har syv Segl for Munden; men vi venter med en vis Utaalmodighed Kommissionens Indstilling. Ces.

D. L. & L. F.

Som bekendt havde Medlemmer af Hovedbestyrelsen i Oktober f. A. et Fællesmøde med Repræsentanter for J. F. og D. J. F., hvori de to sidstnævnte Foreninger som en Betingelse for Rekonstruktionen af Fællesudvalget ønskede, at Lokomotivførerne skulde søge Optagelse i J. F. og Lokomotivfyrbøderne i D. J. F.

Sagen blev forelagt paa Generalforsamlingen den 30. Marts d. A. med det Udfald, at Forslaget enstemmigt og uden Diskussion forkastedes.

I den Anledning er der tilstillet J. F. og D. J. F. to ligelydende Skøvelser:

»I Anledning af Foreningens (Forbundets) Opfordring om, som en Betingelse for Rekonstruktionen af Fællesudvalget at opløse D. L. & L. F., derved at Lokomotivførerne skulde søge Optagelse i J. F. og Lokomotivfyrbøderne i D. J. F., skal jeg herved til behagelig Underretning meddele, at Forslaget har været forelagt Generalforsamlingen i Nyborg den 30. Marts d. A. til Udtalelse, men blev der enstemmigt og uden Diskussion forkastet.

Dog finder jeg Anledning til at udtale, at D. L. & L. F. til enhver Tid skal være villig til loyalt Samarbejde for fælles Interesser, naar det samme i Fremtiden kan forventes af Foreningen (Forbundet).

For D. L. & L. F.:
Chr. Christensen,
p. t. Formand.«

* * *

Til Medlemslisten.

København H. Afdeling.

Indmeldte:

- Lokfb. Nr. 342 A. C. Kølhede
 — » — 598 V. A. Hansen
 — « — 599 E. Nielsen
 — » — 356 I. C. R. A. Hansen

Afdelingen bestaar nu af 33 Lokf. og 76 Lokfb., samtlige her ansatte paa nær et slettet Medlem.

Aarhus Afdeling Nr. 1.

Indmeldte fra 1. Maj:

- Lokfb. Nr. 584 C. M. Jensen
 — » — 100 Larsen
 — » — 588 Jensen
 — » — 587 A. Bech
 — » — 348 C. F. B. Petersen
 — » — 351 J. M. Jensen
 — » — 605 N. P. Kristensen
 — » — 620 A. C. J. Nielsen
 — » — 604 Graversen.

Helsingør Afdeling.

Indmeldt fra $\frac{1}{4}$:

Lokfb. Nr. 616 V. Christensen

Tilmeldt fra $\frac{1}{5}$ fra:

Gb. Lokfb. Nr. 569 V. Nielsen

Aarhus — » — 329 L. Christensen

Esbjerg Lokf. 414 J. Andersen

Afgaaet fra

$\frac{1}{4}$ til Skanderborg Lokfb. Nr. 98 Mouritzen

$\frac{1}{5}$ til Aarhus H. Lokfb. Nr. 616 V. Christensen

Kalundborg Afdeling.

Indmeldte $\frac{1}{4}$:

Lokfb. Nr. 602 C. P. Morgen

— » — 606 P. M. Bundgaard



Ingeniør F. W. Borns Gnistfanger.

Tysk Rigspatent Nr. 189248.

120 Millioner Mark ukontrollerede aarlige Drifts-udgifter ved den tyske Lokomotivfyring.

1. Gnistfanger.

I Tyskland har man over 32,400 Lokomotiver, til hvilke der aarlig til Kul anvendes Værdier paa over 120 Millioner Mark.

En sagkyndig og permanent Kontrol for den bedste Udnyttelse af dette Kæmpeforbrug er ikke tilstede, der gives ikke engang dertil oplærte Embedsmænd. Enhver 10 Penning Perronbillet kontrolleres; men disse 120 Millioner forbliver upaaagtede. Dersom nogen for tre Aar siden havde sagt dette til mig, vilde jeg have erklæret det for umuligt, i Dag er jeg derimod i Stand til at bevise det som en Kendsgærning. Min Opfindelse (tysk Patent) skyldes Omstændigheder fremkomne ved forskellige Lejligheder og omfatter Forholdsregler for en bedre Udnyttelse af Hedefluden, Forebyggelse mod brændende Gnisters Udstødning gennem Skorstenen og Lufttrækkets Indskrænkning i Lokomotiverne, Emnet er vigtigt nok til, at det ikke alene bør omtales i Fagblade, men ogsaa Dagspressen maa interesseres derfor, af hvilken Grund Beviserne for den paafaldende Paastand skal forelægges saa let forstaaelig som mulig.

Som ledende Ingeniør for Dampkedelanlæg, Varme- og Luftcirkulationsanlæg har jeg i forskellige Lokomotivremiser opstillet Rørovne, og der er erfaret at Udnyttelsen af Lokomotivernes Kedelrør ikke foregaar ensartet, at Rørene i Siderne og fornedet er mere tilsodede og ikke saa rene som de øverste og mellemste Rør. Det er meget naturligt, da det kraftige Træk driver Gasen den nærmeste Vej til Skorstenen.

For at opnaa en jevn Fordeling anbragte jeg en Plade saaledes foran de øverste og mellemste Rør, at den borttrækkende Gas udøvede et større Pres paa de i Si-

derne beliggende og nederste Rør, og for at drive de medfølgende Gnister over imod Røggkammervæggene, tvinge dem ud fra Hovedstrømmen og fastholde dem, havde Pladen en særlig Form.

Paa dette Grundlag er Patent anmeldt og bevilget i Tyskland, Sveits, Frankrig, England, Belgien, Østrig, Ungarn. Nordamerika har Anmeldelsen til Afgørelse; dog er Opfindelsen allerede derfra betegnet som ny.

Da jeg i Begyndelsen af 1905 ikke kendte Lokomotiv-Kommissionerne, saa erholdt de til samtlige Jenbanedirektioner indsendte Tilbud overalt Afslag med Undtagelse af Halle a. S., hvor Hr. Gehejmeraad Klopsch tillod et Forsøg.

Et Iltogslokomotiv erholdt den første Gnistfanger af mit System i Tyskland; forhen var dette System ikke kendt hos os og i Brug. Jeg fik efter Anbringelsen forskellige Meddelelser; den første er dateret den 3. Marts 1905: »Medens der tidligere laa mange Kulrester i de underste Rør, observeredes saadanne ikke mere ved Prøvekørselen.« Den 8. April 1905: »Lokomotivet arbejder til Føreren største Tilfredshed; han siger, af hans Lokomotiv ikke er til at kende igen med Hensyn til Dampudviklingen.« Den 16. April 1905: »Der spares ikke alene Kul, men ogsaa Udstødningen af Gnister undgaas.«

Den 19. April 1905 udtalte Hr. Jernbanedirektør Stephan: »Vi sparer Kul, har kun Kulstøv og Gnister ved større Kraftforbrug, og disse Gnister tænde ikke mere; vi holder bedre Damp og bruger mindre Vand; men førend dette officielt ad tjenstlig Vej er fastslaaet, maa De have Taalmodighed.« Lokomotivføreren udbetaltes som Gratifikation for det gode Resultat 20 Mark, og til Føreren udtalte Hr. Direktør Stephan ved en Prøvetur: »Det er jo en Opfindelse non plus ultra«, da han efter 324 Klm. Kørsel med 75 Klm. Gennemsnitshastighed saa den ringe Mængde Røggkammersmuld i Røggkammeret.

Den kongelige Jernbaneforvaltning ændrede som Følge af disse Erfaringer ca. 20

Lokomotiver, der efter mine talrige Oplysninger overalt har indhøstet Anerkendelse hos de interesserede Driftsledere.

Denne Udvikling blev afbrudt ved, at Hr. Regerings-Bygmester Gudbrød kom til Halle og erklærede, at saadanne Gnistfanger allerede for lang Tid tilbage var indført i Amerika. Jeg havde ingen Anelse haft derom; jeg fandt ved Gennemsyn af samtlige amerikanske Patentfortegnelser, at ingen af disse berørte min ensartede Fordeling af Kulgassen. Amerikanerne benytter et enormt kraftigt Lufttræk, saa der havde Gnistfangerne sikkert kunnet mildne lidt paa Ulemperne, som et uforholdsmæssigt stærkt Træk fører med sig; man anslaaer i Nordamerika Gnistfangernes Fordel til 5 pCt. Angaaende en nærmere Undersøgelse har man der lige saa lidt som hos os foretaget sig noget.

Resultater fra Driften er vanskelige at konstatere; saaledes varierede Kulforbruget i Hurtigturen Halle-Berlin fra 50-75 Centner; derimod fuldkommen, naar det drejer sig om Sammenligninger ved Fyringspræstationer. Togenes Længde og Last, Vind og Vejr, Indvinding af tabt Tid, Maskinens og Kullenes Beskaffenhed og det stadig efter Dampforbruget vekslende Lufttræk gør en indgaaende Undersøgelse meget besværlig; fuldkommen umuligt, naar der mangler et kyndigt Personale. Og derfor er der faktisk heller ikke foretaget sagkyndige og bestemte Undersøgelser.

Først i Aaret 1907 erfarede jeg, at der fra Halle var indsendt en Beretning til Lokomotivkommissionen, hvilket ikke var mig meddelt. Det mærkværdige derved er, efter at jeg i Halle erkendte mig derom, at de indsatte Gnistfanger endnu i 1907 var i Brug. Til den af mig anviste Forskel mellem disse og den amerikanske Konstruktion er der intet Hensyn taget. Der er intet undersøgt, langt mindre foretaget en Sammenligning, ej heller er der ved noget af de 20 Lokomotiver foretaget en Undersøgelse af Vacuumforholdene i Røggkammeret. Maaleapparater fandtes ikke.

Som Følge af disse Erfaringer satte

jeg mig i Forbindelse med Privatbanerne, hvor jeg fandt en udstrakt Imødekommenhed. Det Allgemeine Deutsche Kleinbahngesellschaft lod paa Foranledning af Hr. Overingeniør Ruhl anstille indgaaende Forsøg paa Strækningen Breslau—Trebnitz og meddelte mig den 16. August 1905, at de i længere Tid anstillede Forsøg med Gnistfangeren havde givet en betydelig ringere Udstødning af Gnister og 8 pCt. Kulbesparelse. Disse er endnu i Dag i Brug. Besparelserne var større.

Det første Tilfælde paa en værdifuld og saglig Forsøgsprøve leverede Ilseder Hütte, som i Hr. Ing. Brauns har en udmærket Fagmand for deres 24 Lokomotiver. Paa Forsøgsstrækningen Gr. Ilseder—Peine, 6,5 Klm., er paa 124,241 Klm. konstateret 15 pCt. Kul- og 10,67 pCt. Vandbesparelse ved Anvendelse af Gnistfangeren; der var $\frac{2}{3}$ koblet normalsporet Tenderlokomotiv med 120 m/m Vacum i Brug.

* * *

Ved et Besøg i Kjøbenhavn i August 1905, havde Hr. Direktør Busse, der leder de danske Statsbaners Maskinafdeling, meddelt mig, at de amerikanske Gnistfangerer dér var prøvet, men igen afskaffede. Da jeg havde forklaret Forskellen mellem disse og min Anvendelse, blev der efter min Opgivelse og Ledelse i Løbet af 24 Timer indrettet et Lokomotiv med denne, der fulgte flere efter, og nu i 1907 er 370 Lokomotiver forsynede med min Gnistfanger; der gives ingen glødende Gnister mere, og Kulbesparelsen er anerkendt, omend ikke nærmere konstateret, fordi det i Driften er svært at fastslaa, ligesom Hovedvægten blev lagt paa at forhindre Udstødningen af Gnister. Flere danske Privatbaner har som Følge af Erfaringerne fra Statsbanerne ligeledes indført min Gnistfanger.

Det vesttyske Jernbaneselskab i Köln har i 1905 indført Systemet, ligesaa flere andre Privat- og Smaabaner.

Maskininspektøren ved de danske Stats-

baner i Aarhus, Hr. Duseberg, har konstateret, at Vacumtabet ved Benyttelsen af min Gnistfanger kun udgør 10 m/m, medens man indtil nu ingen Kundskab havde om hvor meget Tab de afskaffede Gnistfangerer forårsagede. Denne Kendsgerning er et karakteristisk Tegn paa den Tankeløshed, som hersker med Lokomotivernes Forbrændingsforhold. Danskerne som besidder en fortræffelig Administration har ogsaa konstateret, at deres hidtil brugte Gnistfangernet, der havde Aabninger fra 8 til 13 m/m, men som nu er afskaffede ved Anbringelsen af min Gnistfanger, formindskede Vacummet med 25 m/m. Hvor meget Tab maa da ikke de 4 m/m. Aabninger i de tyske Gnistfangerer bevirke. Jeg havde Anledning til at læse de Svar, som Hr. Minister Budde havde krævet angaaende Gnistfangerne, men angaaende en Afgørelse af dette Spørgsmaal er mig intet bekendt, og det er overhovedet kun muligt ved en sagkyndig, planlagt og gennemgribende Kontrol af Kullenes Forbrænding. Spørgsmaal desangaaende til Lokomotivførere og Værkmestre er derfor ikke tilstrækkelig.

Hvor omsorgsfuldt Danskerne gaar frem beviser den Omstændighed at Vacummet maales ved Hjælp af en gennemboret Støttebolt tæt over Forbrændingsarealet i Fyrkassen. Angaaende denne praktiske Fremgangsmaade er en Meddelelse fra Aarhus, dateret den 18. Jan. 1907 af overordentlig Betydning.

Fra Foraaret 1906 har jeg efter Ordre fra vor Maskindirektør Busse i Kjøbenhavn paa en særdeles indgaaende Maade beskæftiget mig med Forsøg med Deres Gnistfanger; saavel med Udarbejdelsen som Anbringelsen i de forskellige Lokomotivtyper.

Der er nu her i Aarhus 135 Lokomotiver udrustede og Resultatet er som Dem bekendt gennemsnitlig ret tilfredsstillende saavel med Undgaelse af Gnisternes Udstødning, som en ikke uvæsentlig Kulbesparelse. Idet jeg med stor Interesse er beskæftiget med den ny Anordning kunde jeg som maskinteknisk Konsulent ved nogle

Privatbaner i Jylland, ønske at lade Systemet udføre paa disse Lokomotiver uden dog at ville træde Deres Interesser som Opfinder i Vejen og uden at jeg har til Hensigt personlig at drage Fordel deraf.

Duseberg, Maskininspektør.

Til denne Anerkendelse slutter sig fra den praktiske Prøve en Række af Meddelelser fra Værkmestre og Lokomotivførere.

. tidligere var Lokomotivets Dampudvikling mangelfuld og westfalske Kul turde ikke anvendes, desuden maatte Maskinen renses paa hver Endestation, nu er den uden Kritik; paa Endestationer bliver der intet gjort ved Fyret og under Hjemkørselen producerer den lige saa godt Damp som under Udrejsen.

. Kulpartikler, Aske og Slagger er betydelig formindsket.

Meddelelser fra Driften. Lokomotivfører erklærer personlig.

. er godt tilfreds, Lokomotivet udvikler godt Damp, holder Fyret regelmæssig, sætter ingen Slagger, bruger meget mindre Kul og støder selv ved den haardeste Kørsel ingen Gnister ud. Til Trods for, at vi kun fyrer med overslesiske Stenkul har vi efter 416 Kilometer Kørsel højst 2 Spande Røggkammersmuld, Kedelrørene renses nu kun hver 14. Dag.

Meddelelse fra Driften. Lokomotivfører den ²²/₆, 1905.

Deres Gnistfanger i min Maskine Nr. 10 virker i enhver Henseende godt. Ikke alene at denne hindrer Udstødningen af

Gnister; men Maskinen udvikler betydelig bedre Damp; af Kul og Vand forbruges mindre, den forener alle gode Egenskaber, og bør i Fremtiden finde Anvendelse i alle Lokomotiver. —

Denne Skrivelse er indgaaet, uden at jeg nogensinde har set eller talt med Indsenderen. Altsaa en ren og skær Anerkendelse af Sagen.

(Fortsættes).

Personalia.

Afskediget er:

³¹/₅ 08.

Lokomotivfyrbøder Nr. 317 A. K. K. F. D.
Frederiksen, Kjøbenhavn G.

Forflyttede er:

¹/₆ 08.

Lokomotivfyrbøderne:
Nr. 599 E. R. Nielsen, Kbh. H., til Nyborg.
» 356 J. C. R. A. Hansen, Nyb. - Kbh. H.
» 12 E. Flies, Kbh. H. - Kbh. G.
» 512 J. C. Tegner, Kbh. G. - Kbh. H.

¹⁵/₆ 08.

Lokomotivfyrbøderne:
Nr. 209 J. Schwalm, Assens, til Silkeborg.
» 458 J. Hansen, Esbjerg, - Silkeborg.
» 550 J. C. Jakobsen, Nyborg - Assens.
» 602 C. P. Morgen, Klldbrg. - Viborg.
» 565 H. L. P. Møller, Viborg - Klldborg.

Bestillinger

paa Brevpapir, Konvolutter, Meddelelser etc. med Foreningens Mærke bedes for Fremtiden sendt direkte til Bogtrykker R. Ottesen, Fredericia, hvor samme omgaaende vil blive ekspederet og tilsendt Afdelingerne.

Udgaar 2 Gange maanedlig.

I Slutningen af Teksten optages Annoncer til en Pris af 10 Øre pr. Petitolinje eller dens Plads, med Fradrag af 20 pCt for staaende Annoncer.

Redigeret af Lokomotivfører P. Hansen, Gjedser,

R. Ottesens Bogtrykkeri, Fredericia.