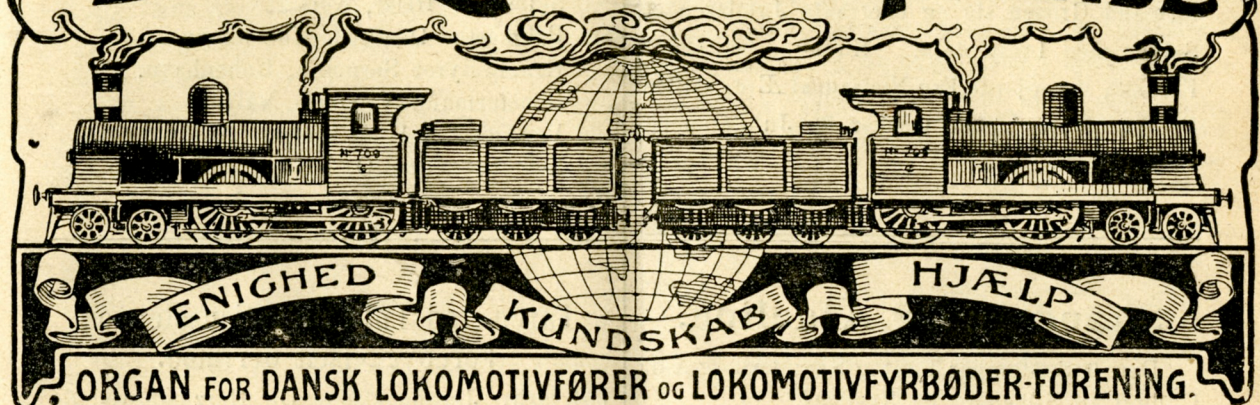


# DANSK LOKOMOTIVTIDENDE



Redaktør: Lokomotivfører L. Mauritzen, Fredericia.

Nr. 21.

1. November 1907.

7. Aarg.

## 25 Aars Jubilæum.



Lokomotivfører V. Andersen.

Den 1ste November fejrede et af vore tro Foreningsmedlemmer sit 25 Aars Jubilæum, nemlig Lokomotivfører V. Andersen, København H.

Andersen ansattes 1. Nov. 1882 som Fyrb. i Fredericia, var derefter stationeret baade i Ny-

borg, Frederikshavn og Struer, indtil han den 1. April 1895 forfremmedes til Lokomotivfører i København.

Jubilaren modtog paa Førerstuen nævnte Formiddag sammen med Jubilaren Lokf. P. Qvist et smukt Guldur som Erindring fra Kolleger. V. Andersen har altid været en god Kollega samt en god Organisationsmand og stedse mødt, naar Foreningen kaldte, enten til Alvor eller Fornøjelse. Han og Hustru har opdraget en stor Børneflokk, saa der har jo nok til Tider maattet spekuleres en Del for at faa Skillingerne til at passe til Udgifterne. Idet vi nu bringer Jubilaren vor bedste Tak, ønsker vi ham et godt Helbred samt Lykke i de kommende Tider for ham og hans Hjem.

### Lokomotivfører S. C. Nielsen.

Lokomotivfører S. C. Nielsen, Skanderborg, fejrede den 3. September sit 25 Aars Jubilæum som Lokomotivmand under stor Deltagelse fra Personalets Side.

Jubilaren, der er et trofast Medlem af D. L. og L. F. og en god Kollega, blev om Morgenen vækket med Musik. Om Formiddagen



indfandt det tjenstfri Personale og Lokomotivformand Grosen sig og overrakte Jubilaren et Sølvur med Inskription. Efter en vellykket Frokost, der gjorde Fru Nielsen al Ære, skiltes Personalet med gode Ønsker for Jubilaren og hans Familie.

## Skanderborg Afdeling.

Den 9. September foretog Skanderborg Afd. Udflugt til Silkeborg og Svejnbæk.

I Silkeborg blev først Papirfabriken besøgt, og efter Frokosten var der Besøg paa Bryggeriet, hvis fortrinlige Produkter vederfæredes fuld Retfærdighed.

Efter Sejlturen til Svejnbæk var der Fælles-spisning, hvor der overrakte Hædersgæsten, Hr. pens. Lokomotivfører C. A. Petersen, en Spadserestok med Sølvhaandtag fra Personalet.

Aftenen sluttede med en lille Dans, og samtlige Deltagere var enige om at have tilbragt en vellykket Dag.

Ved Hr. Maskininspektør Waagensens Velvillie var der bevilget Frihed til det Persoale, der havde søgt derom.

V. Møller.

## Christian den IX.s Fond.

Af Kong Christian den IX.s Understøttelsesfond ved de danske Statsbaner vil der den 29. Januar 1908 kunne uddeles 700 Kr. i Portioner a 100 Kr.

Ansøgninger om at blive delagtig i Ud-delingen maa for at komme i Betragtning indgives inden Udgangen af indeværende Aar til et af Bestyrelsens Medlemmer.

Legatet uddeles til ansatte, som uforskyldt ere komne i Trang og til ansattes trængende Efterladte, hvilke sidste i Henhold til Fundatsen kommer i fortrinsvis Betragtning ved Ud-delingen.

Bestyrelsen bestaar af:  
Generaldirektør Amt,  
Assistent, Frk. A. Westergaard, København,

Trafikinspektør Wissenbach, Fredericia,  
Skibsfører Heise, Korsør,  
Pakmester Duelund, København,  
Banebestyrer Seemann, København,  
Baneformand V. Olsen, Skive,  
Værkmester P. Mikkelsen, Aarhus, og  
Lokomotivfører O. Larsen, København.

## Faren ved Lokomotivtjenesten og Forebyggelsen derimod.

(Af forhv. Jernbanelæge Dr. Herzfeld ved de tyske Statsbaner).

Oversat ved Herm. Ohlsen.

### II.

Lokomotivføreren har en foreskrevet Bane, han betjener sig ikke af et Styrehjul, men af en Arts Vægtstangforbindelse, Regulator-svinget og Styrestangen, og han kan bedre trække disse i staaende Stilling.

Hvorledes Fyrbøderen i siddende Stilling skulde være i Stand til at vedligeholde Fyret med Kul er aldeles ufattelig; maaske vil Tekniken med Tiden bringe det saa vidt, at Maskinerne forsynes med avtomatiske Indfyriings-apparater, men foreløbig maa Tjenesten dog udføres i staaende Stilling, hvilket har en skadelig Indflydelse paa Blodcirkulationen.

Den staaende Stilling paa Maskinen gemmer endnu en uheldig Egenskab i sig. Den angaar Blodets Kredsløb. Hjertet maa gennem Blodaarerne suge det forbrugte Blod fra de dybere liggende Aarer og tilfører Lungerne dette, for at det atter kan blive blandet med It. Denne Blodcirkulation er selvfølgelig afhængig af Legemets Stilling, thi er denne staaende, bliver Cirkulationen besværligere, medens den ved den vandrette Stilling lettes betydelig. Ethvert forceret Arbejde fordrer ogsaa forøget Kraftudvikling, og hvor ikke en saadan er til Stede, bliver Arbejdet mangelfuldt udført. Ved forceret Arbejde paavirkes i første Linie Hjertet. I Længden vil dette ikke mere kunne udføre det forøgede Arbejde, og vi ser, at der hos ældre Lokomotivførere ofte forekommer Tilfælde af Føjl ved Hjertets Virksomhed. I andre Tilfælde tømmes Blodet ikke ordentlig ud af Blodkarrene — vi staar over-



for en Blodansamling i den nederste Del af Legemet, Benene og Underlivet, og paa den Maade fremstaar Aareknuder, Hæmorrhoider, Sygdomme, som vi ligeledes hyppig finder hos ældre Førere.

Til de øverste Legemsdele maa Hjertet pumpe Blodet op i Blodkarrene og atter her besværliggøre Hjertets Arbejde ved den vedvarende staaende Stilling. Bliver dette Arbejde mangelfuldt udført, saa opstaar Blodmangel i Hjernen, og i saadanne Tilfælde staar vi overfor Hovedsmerter eller endog Besvimelsesanfald; dog er Hjertet i stor Udstrækning i Stand til selv at regulere Blodets Cirkulation, saa disse Sygdomstilfælde forekommer heldigvis kun sjældent.

Endnu en skadelig Indflydelse paa Legemet er Førerhusets snævre Rum og den uforholdsmæssige stærke Varmendstraaling. Fra Fyret i Kedlen udvikles en overordentlig høj Temperatur, medens der fra det aabne Parti bagtil ved Tenderen stadig cirkulerer en kold Trækluft. Disse Forhold er absolut egnede til at fremkalde Katarrh og saakaldte Forkølelsesygdomme.

Mange Jernbanelæger tillægger de Rystelser, som Legemet ifølge Virksomheden er udsat for, en meget stor Betydning. Forfatteren af disse Linier deler dog ikke denne endog af mange Nervalæger fremsatte Anskuelse. Det ligger ganske vist klart som Dagen, at Maskinen hæves og sænkes ved ethvert Skinnestød, hvad der bevirker en lodret Bevægelse af Legemet, eller dette bringes i en svingende Tilstand gennem Maskinens Bevægelse i Side-retning; men denne Bevægelse er af en saa regelmæssig Beskaffenhed, at det ikke kan paavises, at Legemet vil kunne tage Skade deraf. Her spiller ogsaa Vanen en stor Rolle; thi ligesom en rigtig Sømand ikke mere angribes af Søsyge, saaledes vænner Lokomotivpersonalet sig ogsaa i Løbet af kort Tid til denne gyngende Bevægelse. Anderledes forholder det sig ved pludselig indtrufne Rystelser af den Art, som forekommer ved Uheld; dog angaaende dette Emne skal vi senere komme tilbage ved Omtalen af Uheld.

En uheldig Ting for Lokomotivpersonalet er den uregelmæssige Levemaade, som selvfølgelig er afhængig af Erhvervet. Ligesom Omskiftningen fra Tjeneste til Hvile og Søvn

foregaar meget uregelmæssig, ligesaa er Indtagelsen af Maaltiderne i højeste Grad forskellige. Da de første Punkter vil blive behandlet under Emnet Tjenesteinddelingen og Tjenestetiden, skal vi i Korthed omtale Indflydelsen ved den uregelmæssige Ernæring.

Trafikens Besørgelse medfører, at Lokomotivpersonalet ikke kan udføre den samme Tjeneste hver Dag, og derfor kommer det ogsaa, at de Ansatte ikke har Ro til at indtage Maaltiderne hverken paa samme Tider eller Steder. At netop Regelmæssighed i Levemaaden er af en meget stor Betydning, derom har saa bekendte Mænd som Beetz, Brähler, Swechten og mange andre udtalt sig. Naar Personalet ikke kan indtage dets Maaltider i Hjemmet, men maa benytte Lejligheden til at varme og fortære Maden ude i de forskellige Depoter, saa medfører dette, at det paa saadanne Dage faar en anderledes tilberedt og ikke egnende Kost, der naturligvis heller ikke svarer til Legemets Krav. Deraf ser vi, hvorledes de hyppig optrædende Sygdomme som Mavekatarrh og andre Mavelidelser opstaar.

Den under Kørslen forekommende Støvudvikling anses ogsaa for at have en uheldig Indflydelse paa Lokomotivpersonalets Sundhed. Hertil skal dog bemærkes, at netop Maskinpersonalet lider mindst af det fra Jorden ophvirlede Støv, idet dette først træffer den efterfølgende Vogn, og Maskinen har da allerede forladt Stedet, naar Støvskyen har naaet Førerhusets Højde. Derimod lider Fører og Fyrbøder ved Kulstøv og Røgdudviklingen. Opspyttet fra disse er ogsaa stedse stærkt blandet med denne Art Støvpartikler, men en skadelig Indflydelse paa Lungevævet er ikke konstateret, i Særdeleshed da Kul i en finere Fordeling maa anses for at være desinficerende, og kun den direkte mekaniske Behandling af disse kan virke skadelig. I al Almindelighed er denne Indflydelse for sunde Lunger ikke saa skadelig, som det antages.

Naar vi hidtil har omtalt Indvirkningerne paa Legemets Tilstand, saa kommer vi nu til Besvarelsen af Spørgsmaalet om, i hvilken Grad Tjenesten paavirker Aand, Sind og Gemyt.

Her maa man i første Linie tænke paa det store Ansvar, som en Lokomotivfører og Fyr-



bøder under Kørslen er belastet med. Hundreder af Menneskeliv og store Værdier af Gods er afhængig af Lokomotivpersonalets punktligt Pligtopfyldelse. Bevidstheden om denne Pligt bør intet Øjeblik forlade en Lokomotivfører, selv om han staar overfor en kritisk Situation; i ethvert Sekund og Minut maa han være sig bevidst, hvormeget der er afhængig af hans Handlinger. Denne Ansvarsfølelse kan intet Menneske bedre bedømme end en Læge; thi ligesaavel som en Patients gunstige Fremgang er afhængig af dennes Sundhedstilstand, saaledes er den Rejsendes Liv og Sundhed, Godsets Vedligeholdelse og Beskyttelse, Togpersonalets Velfærd, ja endog de nærmest Strækningen tilgrænsende Egne, afhængig af Lokomotivtjenestens korrekte Udførelse.

At saavel Føreren som Fyrbøderen under disse Forhold stadig befinder sig i en vis Spænding og Sindsbevægelse, er let at forstaa og ligger ogsaa klart for Haanden, og saaledes er Sind og Gemyt i uafbrudt Virksomhed. Af den Grund maa man ikke forundres, naar man ret hyppig hos ældre Førere maa konstatere en Slappelse af de aandelige Evner, forbunden med Gemytforandring, Svagheder, der almindelig under Begrebet Nervesvækkelse optages i Ordet Neurastheni.

Hermed er stærkt tilknyttet Tjenestens Indflydelse paa Sindsorganerne, og naar disse i Ordets strengeste Betydning maa regnes med til Legemets Organer, saa lader Arbejdets skadelige Indflydelse paa Syn og Høreorganerne sig ogsaa bedst diskutere ved denne Lejlighed. Vi ser bort fra Paavirkningerne paa Sindsorganerne af andre Momenter, saasom Støv etc., da vi senere vil berøre disse ved Omtalen af Faren under forekommende Uheld. Derimod vil vi her kun betragte Funktionsforstyrrelserne. — Føreren maa med den mest spændte Opmærksomhed holde Udskig over Strækningen, som han befarer, ikke alene ethvert Signal, men enhver Hindring, som kan forekomme paa Strækningen, maa han observere og gøre sin Indflydelse gældende paa. Hans Øjne anstreges som Følge deraf i en usædvanlig høj Grad. Da han er vant til at indstille disse efter lange Afstaende, taber han med Tiden en Del af Synskraften, saa han ikke bliver i Stand til at akkomodere disse efter kortere

Distancer, af hvilken Grund vi hos ældre Lokomotivførere finder en tidlig indtrædende Kortsynethed, der tringer ham til at benytte Brillen ved Læsning og Skrivning. Under Kørslen er Benyttelsen af Brillen med Rette forbudt, da en Beskadigelse af disse Hjælpe-midler vilde stille Føreren hjælpeløs.

Hvad det angaar med Hensyn til Høre- evnen, saa træffer vi ogsaa her hos ældre Førere en Slappelse. Den med Maskinens Gang forbundne vedholdende Larm svækker Tid efter anden Hørelsen, Trommehinden kan ikke prompt overføre Lydbølgerne til Labyrinth, og Føreren bliver tunghør. Dette gælder næsten alle Lokomotivførere, og ældre Førere med normal Hørelse træffes meget sjældent; men Forholdet er det samme som ved Synet, ikke alene ethvert akustisk Signal maa de have deres Opmærksomhed henvendt paa, men enhver usædvanlig Lyd saavel paa som ved Siden af Strækningen maa de kunne høre for at værne Toget for Fare.

I det foran nedskrevne har vi omtalt den Indflydelse, som Tjenesten udøver paa Lokomotivpersonalets Legeme og Sjæl, og vi vil derfor nu betragte Farerne, som pludselige Tildragelser, de saakaldte Uheld, fremkalder.

Eftersom de udvendige Paavirkninger er af en forskellig Natur og ikke lader sig inndele i Klasser, vil vi foretrække at belyse disse efter den Indflydelse, som de er i Stand til at udøve paa Organerne, og derfor vender vi vor Opmærksomhed paa Sind og Gemyt, altsaa den sjælelige Tilstand.

Et ualmindelig stort Felt indtager Sindsrystelserne. Vi har allerede set, at den regelmæssige Tjeneste og det dermed forbundne store Ansvar sætter den Ansatte i en stærk, aandelig Spænding. Indtræder paa en eller anden Maade en pludselig Fare, til Eks en ikke i Forvejen bemærket Driftshindring, et fejlstillet Sporskifte, kort sagt Tilfælde, der er i Stand til at forhindre Togets regelmæssige Gang eller muligvis aldeles umuliggør al Kørsel, saa gribes Lokomotivføreren af heftige Rystelser, en Skræk, der farer ham gennem alle Lemmer; han bringes ud af Sindslige- vægten og vil alt efter sin Naturs Beskaffenhed tabe »Hovedet«, eller hans Koldblodighed lammes, eller han bevarer sin Ro og bliver i Stand til, saavidt det staar i hans Magt, at



forhindre eller maaske helt afværge den truende Fare. Selv om det sidste lykkes, kan dog den paaførte Skræk virke længe paa hans Sind, og vi har da at gøre med den saakaldte traumatiske Neurose.

Forfatteren vil benytte Lejligheden til at henlede Opmærksomheden paa, at disse Sygdomstilfælde oftere forekommer ved Jernbanestationen end ved andre Institutioner, grundet paa, at dér hyppigere gives Lejlighed til at erholde saadanne Skræktilfælde. Man maa dog ikke opfatte dette som enestaaende ved Jernbanestationens Personale; thi enhver, der ved en eller anden Lejlighed paaføres en heftig Skræk, vil akkurat paa samme Maade være modtagelig for saadanne Sindsrystelser. De Mennesker, der i et Tilfælde af Fare mister deres Energi, de træffes i ethvert Fald af samme Skæbne, idet der indtræder Forstyrrelser i Sindstilstanden. Derfor er alle Nerve- og Jernbanelæger overbevist om, at der ikke gives en særlig Jernbanesygdom, men at den omtalte Sygdom er en Railwayspine, en Betegnelse, som Englænderne først har benyttet. Energiske og koldblodige Mennesker bukker ikke under for denne Sygdom.

Fra dette Synspunkt viser det sig ved iagttagelsen, at saadanne Paavirkninger af Skræk alt efter Størrelsen har forskellige Grader og Vedvarenhed, og Hovedopgaven ved Behandlingen maa derfor være baseret paa atter at gengive og hæve Patientens tabte Energi og Villiekraft.

Forekommer der ved Sammenstød eller et andet Uheld Beskadigelser af Hovedet eller Rygmarven, kan der opstaa langt større Lidelser end dem, som Skrækken alene fremkalder. Helbrede'sen vil her forme sig langt sværere, fordi Beskadigelserne strækker sig til de organiske Legemsdele. At omtale Sygdommens forskellige Former, der opstaa ved disse Beskadigelser, vil være for vidtløftig her.

Øjnene er i høj Grad udsatte for Beskadigelser. Ved Sprængning af Vandstandsglassene eller ved Indflyvning af Kulpartikler eller andre fremmede Legemer kan der opstaa Beskadigelser af Hornhinden o. fl. Lungerne og Brystkassen er mest udsatte for Kvæstelser, thi sjælden beskadiges Underlivet. Her skal tilføjes, at Brok ikke fremkommer ved Uheld,

men derimod ved, at Indvoldenes vedvarende Pres imod Bughinden Tid efter anden trykker Tarmene gennem Musklerne og Vævet. Den første Betingelse for et Uheld er, at det forekommer pludselig som Følge af ydre Indfyldelse, men da dette ikke er Tilfældet her, vil det ikke kunne henregnes under Begrebet Uheld. At Benbrud som Følge af Uheld ofte forekommer, er en Kendsgerning.

Efter at vi nu har lært Farerne ved de forskellige Sygdomme og Uheld at kende, opstaaer Spørgsmaalet om i hvor stor Udstrækning disse Farer lader sig formindske eller afværge, og hvilke Forholdsregler, der maa foretages for at naa dette Resultat.

Saa vel Administrationen som de Ansatte har den Pligt saavidt mulig at formindske eller standse saadanne skadelige Paavirkninger. For Administrationen, velbekendt med alle Forhold, er det magtpaaliggende, at den paa forskellig Maade søger at forbedre de Ansattes Vilkaar. Den har indrettet Tjenstfordelingen saaledes, at ingen af Personalet overanstreges, den har truffet omfattende Forholdsregler, hvorved de Ansatte med den sværeste Tjeneste kan blive lettede i denne. For at opnaa dette Maal, har Ledelsen indført en Fordeling, hvorefter alle forhaandenværende Kræfter bliver anvendt paa den mest hensigtsmæssigste Maade.

Da Kravene ved de enkelte Direktioner alt efter Størrelsen og Omfanget af Distriktet er forskellige, saa er Tjenstfordelingen overladt til hver enkelt Direktion. Af den i Landdagen forelagte Beretning over de forskellige Driftsresultater ved de preussiske og kessiske Jernbaner fremgaar det, at de forskellige Bestemmelser lyder:

For Lokomotivpersonalet maa Gennemsnittet af den daglige Tjenestetid pr. Maaned ikke udgøre mere end 10 Timer. Kun under mindre stærkt trafikerende Driftsforhold, navnlig paa Sidebaner, kan den gennemsnitlige Tjenestetid forlænges til 11 Timer. Den daglige Tjenestetid maa ikke overskride 15 Timer. Tjeneste indtil denne Længde maa kun finde Sted, naar den er afbrudt ved tilstrækkelige Pausser. Naar Rangertjenesten fordrer en uafbrudt og anstrengende Virksomhed, skal den daglige Tjeneste kun udgøre 8 Timer.

Dernæst i Pag. 6: For Lokomotiv- og



Togbetjeningspersonalet er til den planmæssige Tjeneste hen egnet en Times Pavsse paa Hjemstedet og indtil — men ikke udover — 6 Timer paa de udenbys Depoter. Saadanne Pavser, i hvilke Personalet dog stadig udfører Reservetjeneste, forekommer navnlig ofte paa Overgangsstationerne.

I følgende Eksempel skal dette nærmere forklares. En Ansæt, der kører fra A. til B. (lig  $4\frac{3}{4}$  Times direkte Tjeneste), faar i B. et Ophold paa 5 Timer og kører derefter tilbage til A. Omend den direkte samlede Kørsel kun udgør  $9\frac{1}{2}$  Time, opføres han dog med 14 til 15 Timers Tjenestetid (Pag. 11). Forøvrigt maa der tages Hensyn til, at Lokomotiv- og Togpersonalet forholdsvis er normeret med langt flere Hviledage end det øvrige Personale.

Eftersom en stor Del af Jernbanepersonalet ikke har Tjeneste som foroven nævnt, men derimod indenfor et bestemt Tidsrum og i Hold udfører denne, saa er dettes Tjenestetid særskilt opført i Beretningen, og er derfor ikke medregnet i efterstaaende Opgivelser. (Pag. 4 til 11).

Efter denne Beretning havde af 34,163 Lokomotivfunktionærer Tjeneste

	indtil 8 Timer	5787
	» 10 »	10136
	» 12 »	10101
	flere end 12 til 13 »	4202
	» » 13 til 14 »	2493
	» » 14 til 15 »	1439

Efterstaaende Oversigt viser den gennemsnitlige Tjenestetid for Lokomotivpersonalet:

	indtil 8 Timer	1247
	» $8\frac{1}{2}$ »	2663
	» 9 »	4929
	» $9\frac{1}{2}$ »	946
	» 10 »	12689
	» $10\frac{1}{2}$ »	2164
	» 11 »	925

Ved at veje, ikke tælle disse Timer maa endnu en Gang gøres opmærksom paa, at indtil 6 Timers Hvile er beregnet som udført Tjeneste. At en Lokomotivmand ikke kan gøre Tjeneste paa en Maskine i 11 Timer, maa staa selv uindviædt klart.

Af 34163 Lokomotivmænd havde 1324 to og 32839 tre Hviledage om Maaneden (Beretning Side 224).

Som Hviledag betragtes det, naar en Ansæt afbryder Tjenesten med mindst 24, men mindre end 30 Timer, altsaa efter et Fradrag paa 12 Timer til den sædvanlige Søvn og Rekreation, uden Afbrydelse forbliver tjenstfri i mindst 12, men mindre end 18 Timer. Som en halv Fridag gælder en sammenhængende Tjenstfrihed paa mindst 18 Timer, men mindre end 24 Timer; altsaa efter Fradrag af 12 Timer til Søvn og Rekreation forbliver der mindst 6 Timer, men mindre end 12 Timer Frihed.

Til Trods for denne veltænkte Tjenstfrihed ophører Lokomotivpersonalets Klager ikke over de store Fordringer, der stilles til dette i Tjenesten. Navnlig koncentrerer Klagerne sig om den tilmaalte Tid til Maskinernes Klarlægning ved Kørselens Begyndelse og Afslutning. Tiden er beregnet til en halv a en Time, men efter Personalets overensstemmende Besværelser er denne ikke tilstrækkelig for at udføre det paahvilende Arbejde. Om denne Paastand er korrekt, skal Forfatteren ikke udtale nogen Dom over, dog synes det, idet Klagerne er fælles, som om Avtoriteterne nærmere burde undersøge de paaankede Forhold og indføre de nødvendige Forbedringer. Et maa dog betones, at Avtoriteterne stadig har Opmærksomheden henvendt paa Tjenestetiden og gør sit bedste for at beskytte Personalet mod Overanstrengelse.

Vi har jo i det foregaaende nævnt, at der i Tjenestetiden regelmæssig er medregnet en kortere eller længere Pavsse, der skal tjene Personalet som Hvile. For at muliggøre dette, er paa næsten alle Stationer, hvor Omveksling af Personalet finder Sted, indrettet Opholds- og Soveværelser, hvilke Forvaltningen søger at gøre saa behagelig som mulig for Personalet. Mange af disse Opholdsbygninger er nye, og overalt er installeret det fornødne Antal Senge, Kogeapparater til Opvarmning af den medbragte Mad, Kamre til Tørring af de vaade Klædninger, Badeværelser o. s. v. Enhver Ansæt erholder sine egne Lagner, hvad der selvfølgelig i høj Grad formindsker Smittefaren.

Administrationen sørger tillige for gode



Boliger, og navnlig i de sidste 10 Aar er der sket store Forandringer i den Henseende. Da der paa Grund af det store Antal Lokomotivmænd ikke kan skaffes Bolig for dem alle, saa finder vi navnlig Huse for Lokomotivpersonalet paa de smaa Stationer.

I Aaret 1905 havde 610 Lokomotivmænd Tjenestebolig.

For saa vidt mulig at opretholde Personalets Sundhed er der ansat Jernbanelæger, som ikke alene har Tilsyn med de Ansatte personlig, men tillige i Sygdomstilfælde skal tilse og hjælpe de øvrige Familiemedlemmer. De Ansatte kan derfor under saadanne uheldige Forhold godt forrette deres Tjeneste, da deres Paarørende aldrig henligger uden Hjælp.

Paaskønnelse og Belønning for udvist Tjeneste bevirker, at den Ansatte bliver mere tilfreds med sin Gerning og tillige, at Staten erholder et i alle Maader godt Personale. I Tilfælde af Tilskadekomst i Tjenesten er de Ansatte underkastede Pensionslovene, som forhindrer dem i at lide Nød.

Dette er i korte Træk Avtoriteternes Omsorg for Personalet.

Foroven omtaltes, at ogsaa de sidstnævnte havde en moralsk Pligt til at forebygge og formindske Farerne. I første Linie maa betones, at Personalet tør benytte Administrationens indførte Foranstaltninger paa den rette Maade, men desværre maa Forfatteren efter sin mangeaarige Erfaring fastslaa, at i mange Tilfælde, dels af Bekvemmelighed, dels af Ligeegyldighed, benyttes disse Goder ikke i den Udstrækning, som de burde. (Sluttes).

## Jernbanebladet.

I »Jernbanebladet« skriver Hr. Hans Poulsen bl. a. følgende:

At vor egen Jensen ikke ved denne Lejlighed har kunnet afholde sig fra ærbødigt at fremsende et Andragende til den høje Kommission og der hente sig et sort Stempel for Overdrivelse, det forbavser ingen, men at Lokomotivpersonalet, i Stedet for at gaa til Jernbaneetatens Repræsentanter i Lønnings-

udvalget, henvender sig direkte til Lønningskommissionen med et Andragende, der i hvert Fald stiller Fyrbøderne langt ringere end Lønningsudvalget havde gjort, det er en Genistreg, hvis Virkninger næppe vil udeblive, især da der allerede indenfor Lokomotivførerstanden findes en stigende Tilgang til Jernbaneforeningen, og Dansk Jernbaneforbund staar i Begreb med at optage Fyrbøderne.

Naar man læser sligt i »Jernbanebladet«, har man ondt ved at gøre sig fortrolig med den Tanke, at der i Spidsen for Bladet staar en Redaktør, der bedre end nogen anden kender vor Organisations Stilling til Lønningsudvalget og den faktiske Grund til denne Stilling, da han som Medlem af Jernbaneorganisationernes Fællesudvalg og Jernbaneforeningens Lønningsudvalg kender Sagens rette Sammenhæng.

Vi skal derfor kun minde om, at det var Jernbaneforeningen og Dansk Jernbaneforbund, der illoyalt svigtede Samarbejdet indenfor Fællesudvalget og dannede en hel ny Sammenslutning for lagefter at tilbyde Lokomotivførerne Optagelse i Jernbaneforeningen og Lokomotivfyrbøderne i Dansk Jernbaneforbunds Lønningsudvalg — ikke som Medlemmer af eller Led i disse, men som taalt Tilstedeværende og uden ringeste Indflydelse paa det 24 Mands Udvalg, der dannede Etaternes Lønningsudvalg.

Har denne vor Stilling været en medvirkende Grund til, at Regeringskommissionen har ignoreret ovennævnte Lønningsudvalg, da kommer Ansvaret herfor til at hvile paa J. F. og D. J. F., thi vor Organisation har straks meddelt de to andre i Fællesudvalget interesserede Organisationer, at saafremt Lønsagen for Jernbaneetatens Vedkommende ordnedes gennem Fællesudvalget eller et andet Udvalg med lige Repræsentationsret for J. F., D. J. F. og D. L. og L. F., kunde vi, der altid loyalt havde støttet de to andre Organisationer, ikke gaa med, men maatte fremsende vore Krav paa egen Haand. Disse Krav var allerede formulerede og indsendtes samtidig med Lønningsudvalgets — i lang Tid hemmeligholdte — Forslag.

Naar H. P. omtaler de af os for Lokfrb. foreslaaede Lønninger som mindre end de af Lønningsudvalget for samme foreslaaede Løn-



ninger, undlader han klogelig at omtale hele vort Forslag, thi han ved godt, at dette gennem Aarene betyder en betydelig større Gevinst for Lokomotivpersonalet.

Ingensinde har vi set en større Kælen for Separatismen — den, vor Organisation snart staar ene om at bekæmpe, — end den J. F. og D. J. F. lægger for Dagen for at splitte D. L. og L. F.

Det er den samme Aand, der faar H. P. til at glæde sig over, at en Del af vore Separatister har indmeldt sig i Jernbaneforeningen, efter at de har dokumenteret deres Mangel paa Evne til at staa paa egne Ben; men dette Faktum og disse Separatisters lakoniske Andragende er ikke omtalt med et Ord i »Jernbanebladet«.

Sætningen: »og Dansk Jernbaneforbund staar i Begreb med at optage Fyrbøderne« er grundkomisk og mangler kun — for at komme Virkeligheden nær — det vigtigste, nemlig **Lokomotivfyrbøderne**. Disse lader sig ikke lokke ved gyldne Løfter og sælger derfor ikke deres hævdvundne Selvstændighed som Organisationsmænd.

Vi skal ikke komme nærmere ind paa dette Emne, da J. F. og D. J. F.'s sidste Forsøg paa at splitte D. L. og L. F. vil komme til Behandling paa vor Hovedgeneralforsamling i Marts n. A., og paa denne vil saavel Lokomotivførernes som Lokomotivfyrbødernes Repræsentanter vide at give de to Organisationer, der har sveget vor Organisations Tillid, det rette Svar.

---

### Medlemslisten.

Skanderborg Afdeling Udmeldt: Lokomotivfører Nr. 57 C. A. Petersen (pensioneret).

Tilmeldt fra Nyborg: Lokomotivfyrbøder Nr. 387 J. C. Christensen.

København G. Afdeling. Indmeldte: Lokomotivfyrbøderne Nr. 93 I. K. Holm, Nr. 92 C. F. Olsen, Nr. 174 H. V. Jørgensen og Nr. 580 H. Jensen.

---

### Danske Jernbanefunktionærers Lisforsikrings- samt Laane- og Understøttelsesforening

afholder sin ordinære Generalforsamling Lørdagen den 23. November, Aften Kl. 8, paa »Nyt Landmandshotel«, Halmtorvet, Københv.  
**Bestyrelsen.**

---

### Meddelelse til Afdelingerne.

Forslag, der ønskes behandlede paa Hoved-Generalforsamlingen 1908, maa være Formanden i Hænde senest den 15. Februar n. A.

Formandens Adresse er: Jernbanevej 31 I, Esbjerg.

Hovedkassererens Adresse er: Svanholmsvej 16 III, København V.

Sekretærens Adresse er: »Gjeddesborg«, Fredericia.

---

Udgaar 2 Gange maanedlig. Abonnementsprisen er 1 Kr. halvaarlig. Avertissementsprisen er paa Omslagets 1ste Side 15 Ø. og paa Omslagets andre Sider 12 Ø. pr. mm. Plads i Spaltebredde halvaarlig. Spaltebredden er 58 mm.

Samtlige paa Omslaget tegnede Annoncer ere staaende mindst 1/2 Aar. I Slutningen af Teksten optages Annoncer til en Pris af 10 Øre pr. Petitolinie eller dens Plads, med Fradrag af 20 pCt. for staaende Annoncer.

Ekspedition: L. Mauritzen, »Gjeddesborg«, Fredericia.