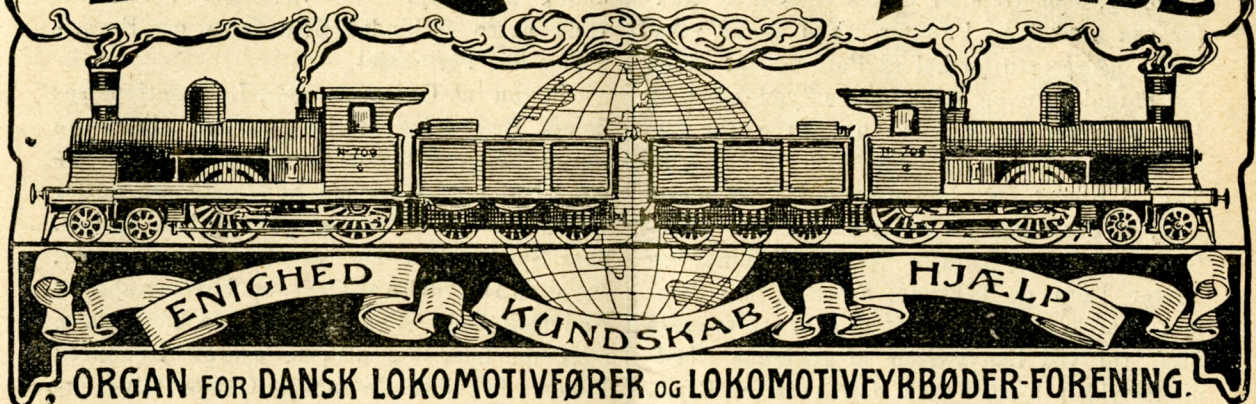


DANSK LOKOMOTIVTIDENDE



Redaktør: Lokomotivfører L. Mauritzen, Fredericia.

Nr. 22.

15. November 1907.

7. Aarg.

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.

Faren ved Lokomotivtjenesten og Forebyggelsen derimod.

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

Oversat ved Herm. Ohlsen.

III.

(Sluttet).

Er Hviletiden paa en Station kun af kortere Varighed, saa begiver de Ansatte sig ikke

til deres Opholdsværelser, men opholder sig hellere i Jernbanerestavrationerne eller andre Rum og mister paa denne Maade den rette Hvile. Heller ikke Lejligheden til at indtage varme Spiser benyttes i den Udstrækning, som Sundheden fordrer det. Overenskomsten med Værterne i Jernbanerestavrationerne om Levering af rigelig og kraftig Mad til de Ansatte for nedsat Betaling bliver kun i ringe Grad paaagtet, og Varmekasserne paa Maskinerne kunne ogsaa langt rigeligere benyttes, end det sker, ligesom Badeanlæggene til varme Bader burde benyttes i langt større Grad. Ogsaa med Hensyn til Boligspørgsmaalet maa man desværre fastslaa, at Personalet ikke tager det fornødne Hensyn til Sundheden ved Valget af Boliger, thi for det meste bor den Ansatte af Bekvemmelighedshensyn saa nær Stationen som mulig. I Stedet for at bo i en saadan Afstand, at hans Hvile og Ro ikke forstyrres af Trafikken, flytter han som Regel hen, hvor den stærke Larm ofte berøver ham hans bedste Søvn.

Tillige ønsker Forfatteren at henlede Lokomotivpersonalets Opmærksomhed paa, hvor stor Betydning en passende Paaklædning har under Tjenestens Udførelse. I det lille Rum, som findes i Førerhuset, og hvor Fører og Fyrbøder — altsaa to Mennesker — opholder sig, finder en umaadelig Varmeudstraaing Sted fra Fyrkassen, medens der fra Siderne, hvor den store Hastighed fremkalder en ved-

værende Træk, paaføres Legemet en stærk Afkøling, som alt efter dettes Bevægelse træffer paa forskellige Punkter. Ved denne veksellende Temperaturforskel er Port og Dør aaben for Forkølelses- og rheumatiske Sygdomme, og Lokomotivpersonalet kan kun værne sig derimod ved at klæde sig i tætsluttende og varmt Tøj. I Stedet for, som det nu for det meste sker, at der uden paa Skjorten trækkes en Litewka, bør de Ansatte baade Sommer og Vinter bære de bekendte Sweater, om Sommeren af lettere, om Vinteren af et sværere Stof, thi ved Benyttelsen af saadanne Klædningsstykker blottes ikke den Ansattes Bryst, og den udviklede Sved, der fremkommer under Arbejdets Udførelse, opsuges af disse, kort sagt, derigennem er en Forebyggelse imod Forkølelse tildels foretaget.

Et vigtigt Punkt, som Forfatteren ogsaa vil lægge Lokomotivpersonalet paa Hjerte, er den rette Benyttelse af den frie Tid paa Fridagene. Som forhen omtalt, har dette Personale Tilbøjeligheder til Forstyrrelser i Blodets Cirkulation, grundet paa den stadig staaende Stilling; men for nogenlunde at forebygge dette, er det nødvendigt, at de Ansatte, efter at have faaet den fornødne Søvn og Hvile, foretager Bevægelser i den friske Luft, eller med andre Ord, de bør foretage lange Fodture; derved bringes Blodet i Bevægelse, Musklerne tvinger dette ud af Blodkarrene tilbage til Hjertet og fremskynder paa denne Maade Cirkulationen. Det er derfor en helt forkert Opfattelse, naar Personalet tilbringer hele Fritiden i deres Hjem, thi ene og alene ved en rigtig Afveksling af Hvile og Bevægelse udlignes Skaden, som fremkommer ved den stillestaaende Stilling paa Maskinen. Den Paastand, at Lokomotivpersonalet har Bevægelse nok i Tjenesten, holder ikke Stik.

Lokomotivpersonalet skal ikke være »Kilometerfresser«. Den Ansatte skal ikke tragte efter at komme til at køre D-Togene*) paa Grund af de rigeligere Emolumenter, og det vilde være langt mere fordelagtigt, dersom der fra Direktionens Side blev truffen den Bestemmelse, at al D-, Il- og Godstogskørsel vekslede, saaledes at enhver Ansat i Løbet af et Aar kom til at køre alle tre Arter Tog.

*) De tyske Eksprestog.

Ikke alene vilde derved en mere ligelig Fordeling af Kørepengene være mulig, men det vilde ogsaa forhindre Misundelse og Favorisering hos Personalet.

Endnu et Ord angaaende Lokomotivpersonalets Benyttelse af Lægehjælp. Desværre sætter Personalet her Fortjenesten over Pligten til at opretholde sin Sundhed, idet de for det meste først henvender sig hos Lægen, naar Sygdommen har naaet sit Højdepunkt, saa at en Afbrydelse af Tjenesten bliver en absolut Nødvendighed. Vilde de Ansatte blot straks, naar de føler sig utilpas, spørge Lægen til Raads, da vilde de mange Gange blive forskaanede for svære Sygdomme og til Gengæld kun sjældent have nødig at melde sig fra Tjeneste, eftersom det er lettere at bekæmpe en Sygdom i sin Vorden, end naar den er vidtforgrenet. Lægen bør være Personalets Ven, hvortil disse i deres Nød henvender sig, men maa ikke betragtes som en ren og skær Nødhjælper. Det samme gælder ogsaa for Familiemedlemmerne. Avtoriteterne giver de Ansatte Lejlighed til uden Omkostninger at lade sig betjene af en Huslæge, og en saadan bør en Jernbanelæge i Ordets rette Betydning være for Personalet.

Dersom disse Linier vil kunne vække Lokomotivpersonalets Opmærksomhed, og det deraf vil drage Nytte og nogenlunde leve efter de givne Raad, da skal det være Forfatteren en stor Tilfredsstillelse, og Maalet er naaet.

Beretning

over
en af Undertegnede foretaget Rejse
i England.

Alle engelske Baner tilhører private Selskaber. Lokomotivpersonalet er ikke fast ansat, men arbejder paa Dagløn, og ved Beregningen af denne regnes en Dag = 10 Timer, heri medregnes en halv Time før og efter Togets Afgang, henholdsvis Ankomst til Endestationen.

Personalet har altid en Fridag om Ugen, og denne falder som oftest paa Søndagen, da der paa denne Dag kun løber ganske faa Persontog og slet ingen Godstog.

Det Personale, der kører de lange Ture, har fri den Dag, Udvaskningen foretages, hvilket efter Vandets Beskaffenhed udføres, naar Maskinen har kørt 500 700 eng. Mil.

Udvaskningen foretages ikke — som hos os — af Lokomotivpersonalet, men af særligt Mandskab, der altid udfører dette Arbejde, og ikke andet. Ligeledes bliver Maskinerne før Afgang og efter Ankomsten til Remissen eftersat af særligt Mandskab. Paa mit Spørgsmaal om, hvorfor Førere og Fyrbødere ikke udførte disse Arbejder, fik jeg af en Inspektør det Svar, at det havde disse Folk ikke lært, og man kunde derfor ikke betro det til dem. — Tjenesten paa korte Strækninger, Rangering og Reservetjeneste udføres af flere Sæt Personale med samme Maskine. Det var ogsaa forsøgt at lade Iltogsmaskinerne betjene af flere Sæt Personale, men dette var man efter Sigende hurtig bleven ked af, og der anvendes nu som Regel kun et Sæt Personale til hver Iltogsmaskine.

Ved Anvendelsen af flere Sæt Personale paa samme Maskine i Iltogene tiltog Varmeløbninger og Nedbrud nemlig i en ganske foruroligende Grad, og da man fandt, at Aarsagen hertil maatte søges i den idelige Skiften af Personalet, hvorved Ansvar for disse Uheld ikke kunde paalægges den enkelte Fører, har man atter opgivet denne Kørselsfordeling.

Da de engelske Baner som foran nævnt er private, er Arbejds- og Lønforhold noget forskellige.

Paa Midland- og North British Railway er Arbejdstiden kortere og Lønnen noget højere end paa de fleste andre engelske Baner, og jeg har derfor i det følgende ikke regnet med disse to Baner, men anført Lønnen, som den findes paa Størstedelen af de øvrige Baner.

Lokomotivpersonalet rekrutteres fra Pudserne, der antages efter det fyldte 18. Aar, da der i Henhold til den engelske Lov ikke maa anvendes Personer under denne Alder til det med Tjenesten forbundne Natarbejde. Efter 5 a 6 Aars Pudsertjeneste forfremmes de til Fyrbødere, og efter 6 a 8 Aars Tjeneste som Fyrbødere til Lokomotivførere, alt under Forudsætning af, at de egner sig til Forfremmelse og efter at have bestaaet de befalede Prøver.

Ved at tale nærmere med Personalet faar

man det Indtryk, at de ikke føler sig særlig betryggede, idet der ikke som hos os tages saa humane Hensyn, naar der er Tale om Afsked paa Grund af Tjenesteforseeelser.

Idømmelse af Pengebøder anvendes ikke, men i Tilfælde af Forseeelser bliver Vedkommende suspenderet eller afskediget.

Personalet lønnes paa følgende Maade:

Lokomotivførere	1ste Aar	5 sh. 6 d	pr. Dag
	2det	— 6 sh. —	—
	3die	— 7 sh. —	—

med Tillæg af 6 d pr. Dag i Iltogstjeneste.

Fyrbødere	1ste Aar	3 sh. 9 d	pr. Dag
	2det	— 4 sh. 9 d	—
	3die	— 4 sh. 3 d	—

med Tillæg af 6 d pr. Dag i Iltogstjeneste.

For Fyrbødere, der egner sig til Førere og som har kørt med Iltog i 2 Aar, er Daglønnen 4 sh. 6 d, efter 3 Aars Iltogstjeneste 4 sh. 9 d og efter 4 Aars Forløb 5 sh.

Alt Søndagsarbejde, herunder medregnet Juledag og Langfredag, betales med 50 pCt. Tillæg. Søndagen regnes fra Lørdag Nat Kl. 12 til til Søndag Nat Kl. 12.

Naar Personale, der kører paa korte Strækninger eller udfører Rangering eller Reservetjeneste, undtagelsesvis beordres til længere Tjeneste end 10 Timer daglig, faar de den overskydende Del betalt med Timeløn.

Personale, der kører paa længere Ture, betales saaledes:

200—239 eng. Mil	regnes for	1 $\frac{1}{4}$	Dag
240—299 — — —		1 $\frac{1}{2}$	—
300—349 — — —		1 $\frac{3}{4}$	—
350—380 — — —		2	—

For Overnatning paa fremmed Sted betales 2 sh. 6 d pr. Nat. For Udstationering betales 5 sh. pr. Dag.

Førere, der bo andetsteds, men ere beordrede til at forrette Tjeneste ved Depoterne i London, faar herfor en Huslejogodtgørelse af 5 sh. pr. Uge, og Fyrbødere faar under de samme Omstændigheder 4 sh. pr. Uge.

Saafrømt Personalet ved Udstationering, der varer 18 Timer eller mere, foretrækker at rejse frem og tilbage mellem Hjemstedet og

Udstationerings-Stationen i dets Hviletid, kan dette tillades, og der ydes da en Godtgørelse herfor af 2 sh. 6 d pr. Dag.

Personale, der beordres til at blive i Hjemmet for at kunne hentes i paakommende Tilfælde, modtager, saafremt de ikke beordres til Tjeneste i Løbet af 6 Timer, Betaling for $\frac{1}{4}$ Dag.

Til Beklædning faar Personalet en Godtgørelse af 30 sh. aarlig.

Alle Rangermaskiner betjenes af 2 Mand. Førere og Fyrbødere skulle efter hver Dags Arbejde have mindst 9 Timers uafbrudt Hvile; herfra undtages dog Tjeneste i Anledning af Nedbrud.

Opholdsværelserne er tarveligt udstyrede, men holdte i renlig Stand; hver Mand har i Overnatningsværelserne sin egen Seng, der ikke benyttes af andre; sker dette imidlertid i enkelte Tilfælde, forsynes Sengen med rene Lagner. Møbementet bestaar af Borde, Bænke og Stole samt i Soveværelserne endvidere en Servante til hver Mand. Marketenderi findes ganske enkelte Steder, f. Eks. i Stafford, men de er dog kun aabne i Middagstiden.

Kullene, der anvendes, er forskellige og indkøbes i Reglen ved de nærmeste Miner i de Distrikter, hvor de vedkommende Baner gaar igennem; de er altid godt rensede og harpede fra Minerne og indeholder ikke saa meget Støv som de Kul, der anvendes hos os. Fyringen foregaar paa samme Maade som hos os. — Der anvendes overalt lys Mineralolie til Smøring af Lokomotiverne, og denne synes at være af samme Kvalitet, som den her anvendte.

Paa de Lokomotiver, der kører over længere Strækninger, foregaar Smøringen af Akselkasser og arbejdende Dele fra en fælles Oliebeholder paa Fodpladen, hvorfra Olien ledes gennem Smørerør til de paagældende Steder.

Smøringen af Cylindre og Glidere foregaar i Reglen fra en Lubrikator, der er anbragt i Førerhuset.

Der findes en Del ældre Lokomotiver, der anvendes til Drift af mindre Sidebaner og til Godstogskørsel, men som Regel gælder det, at alle de Maskiner, der anvendes til Iltogskørsel, er af nyere og nyeste Konstruktion.

Ældre og svagere Maskiner ophugges eller

omdannes til Rangermaskiner, og der anskaffes i Stedet for nye, kraftige Maskiner, hvorved det altid bliver muligt at fremføre Togene rettidigt samt at undgaa Anvendelsen af For-spandsmaskiner.

Sporet paa alle engelske Baner er fortrinligt, og der anvendes særlig Ombu med Hensyn til Vedligeholdelsen af samme. Skinnerne er af et stærkt Profil og hviler overalt i Stole af Støbejern.

Til Ballast er overalt anvendt Skærver, hvilket bevirker, at Banelinien er aldeles støvfri, selv i meget tørt Vejr, og jeg skal i den Forbindelse anføre, at jeg en Dag kørte en Strækning paa 98 engelske Mil uden Standsning undervejs med et Tog, der undtagelsesvis var forspændt med 2 Maskiner, og til Trods for, at Vejret var tørt og meget varmt, fandtes der dog ved Ankomsten til Endestationen saa godt som intet Støv paa den bageste Maskine.

Ved den Ballast, der bruges hos os, frembringes som bekendt en ulidelig Støv om Sommeren, der giver Anledning til jevnlige Varmløbninger, medens der om Vinteren finder Ansamlinger Sted af Vand under Svelterne, og dette sprøjter da ved Maskinens Løb over Skinnerne op i Maskineriet og skyller Olien bort; det opsprøjtede Vand fører ogsaa Grus og Sand med sig, og begge Dele forarsager Varmløbninger. Ved den i England benyttede Skærve-Ballast undgaas ogsaa disse Ulemper, thi Sporet er der absolut fri for Vandansamlinger.

Den saa ofte omtalte store Hastighed, hvormed de engelske Iltog fremføres, har intet paa sig; de fleste Iltog kører der ikke hurtigere end vore hurtigste Tog.

Der findes ganske vist enkelte meget hurtige Tog med en Gennemsnitshastighed af 100 Klm. i Timen. Disse Tog løber imidlertid altid over længere Strækninger med ingen eller faa Standsninger undervejs, og da Maskinerne er sværere end vore og har store Drivhjul, volder det ingen Vanskelighed at fremføre disse Tog.

En medvirkende Aarsag til, at disse Tog kunne fremføres med den store Hastighed, er den gode Signalgivning paa alle engelske Baner, idet der altid bliver sørget for, at der er fri Gennemkørsel paa Stationerne, og det er en

ren Undtagelse, naar et Tog bliver standset ved Stoppesignal, hvor det ikke efter Køreplanen skal holde. Ligeledes kørte de gennemgaaende Tog med fuld Fart gennem Stationerne. Stationssignalerne er af samme Størrelse som vore, Natsignalerne røde og grønne og af samme Lysstyrke som hos os. I Taage anvendes Knaldsignaler i meget stor Udstrækning, og Togene indrangeres paa alle større Stationer.

Man maa beundre den Præcision, hvormed Togene ekspederes, ikke alene paa Udgangsstationen, men ogsaa fra alle mellemliggende Stationer. Naar Afgangstiden er inde, giver Stationsforstanderen Signal uden Mellemkømt af Togføreren, og det er aldeles utænkeligt, at man i England venter paa en Passager, der ikke møder i rette Tid, eller paa en Drager, der kommer løbende med et Stykke Rejsegods, saaledes som det af og til sker hos os; man har endogsaa Eksempler paa, at et Iltog er bleven standset efter at være sat i Gang for at optage en forsinket Rejsende og hans Bagage.

Det, der i England bevirker, at Togene kan fremføres rettidig i de fleste Tilfælde, er vel, at der ingen Færgeforbindelser findes, i alt Fald ikke i saa overvejende en Grad som hos os. Ligeledes, at Banerne overalt er dobbeltsporede med særlige Spor til Nærtrafikken og i mange Tilfælde med yderligere Spor til Godstrafikken paa særlig stærk trafikkerede Linier. Endvidere er det særlig iøjnefaldende, at der ikke finder Befordring af Cykler og Barnevogne Sted med Iltogene, i alt Fald mærkede jeg ikke noget til saadan Befordring med de Tog, hvormed jeg rejste.

Ind- og Udlæsning af disse Dele paa vore Baner foraarsager langt flere Forsinkelser, end der fremkommer under Kørslen paa Grund af Storm eller paa Grund af overlæssede Tog.

Som et Bevis paa, hvilken Rolle Cyklen spiller hos os, skal jeg til Slutning meddele Læserne følgende.

Tog 74 var den 9. Avgust paa Grund af Maskinuheld i Tyskland forsinket 1 Time 30 Min. fra Masnedø. Toget bestod af 28 Vognladninger, forspændt med 2 Maskiner. Vejret var godt, saa man kunde altsaa, hvis der, som Planen siger, ikke standses undervejs, have vundet en Del Tid.

Toget fik imidlertid Ordre til at stoppe i Næstved, Køge og Roskilde for at afsætte Rejsende. Hvorvidt disse Rejsende, der ikke kunde faa tilsluttende Tog paa de nævnte Stationer, ikke ligesaa godt kunde være henviste til det lige bagefter det forsinkede Tog løbende Tog 80, skal jeg ikke dømme om, men at det stærkt forsinkede Tog blev stoppet i Haslev og derved yderligere forsinkedes 5 Min., ikke for at afsætte Passagerer — der fandtes nemlig ingen til Haslev —, men for at udlosse — en Cykle, synes dog ikke at være nødvendigt. — Resultatet blev 1 Time 30 Min for sent i København.

København, i Oktober 1907.

Oscar Larsen.

Svenske Statsbaners „Velfærdskomite“.

(Oversat efter »Lokomotivmanna og Maskinist-Tidning« ved C. Roosen).

Den saakaldte »Velfærdskomite«, der er nedsat ved de svenske Statsbaner, har nu afgivet sin Indberetning, hvoraf følgende Uddrag er taget.

Komiteens Forslag Nr. 3 indeholder Bestemmelser angaaende Personalets Overnatnings- og Opholdsværelser. For at Personalet skal kunne udføre sin Tjeneste med Aarvaagenhed og Energi, bør alt gøres, for at Hvilen for Personalet kan blive saa uforstyrret og vederkvægende som muligt. For at opnaa dette, foreslaas at »Overligningsværelser«, som skulle deles i Overnatnings-, Opholds- og Reserveværelser, ikke findes paa selve Stationspladsen eller i Banens umiddelbare Nærhed, men heller ikke i al for stor Afstand fra Station og Lokomotiv-Remise. Gennem Huset bør løbe en Korridor, med særlig Dør, helst til hvert Værelse, i hvert Tilfælde til hvert Soveværelse. Væggene skal være malede med lys Oliefarve, for Rengøringen og eventuel Desinfektions Skyld.

Soveværelserne skulle som Regel kun være bestemte til 2 Personer og af mindst 30 Kubikmeters Rumindhold. Dersom de er be-

stemte for flere Personer, skulle de have en Størrelse af 15 Kubikmeter pr. Mand, naar de er bestemte indtil 5 Personer. Nærmere Bestemmelser angaaende Møbleringen foreslaas af Komiteen.

Dag- eller Opholdsværelserne skulle bestaa af et større Lokale eller et Par mindre Værelser. I det sidste Tilfælde skal et af dem indrettes til Læse- og Skriveværelse.

Møblerne bør bestaa af Bord, Stole og mulig Sofa samt Reol for Bøger, Tidsskrifter og Blade. I Opholdsværelset skal være et komplet Eksemplar af Ordresamlingen, Fortegnelse over Lokomotiver og Vogne, og den sidst udkomne Statistik. Desuden burde Planer over større, ny Banegaarde med vanskelige Signalforhold indenfor det overliggende Personales Tjenesteomraade ophænges paa Væggene, særlig i de for Lokomotivpersonalet bestemte Værelser, ligesom Tegninger af nykonstruerede Lokomotiver og de vigtigere Dele af disse, Instruktioner og Beskrivelser, om mulig med Tegninger over ny Apparater, m. m. Desuden skal der findes Skrivemateriale, anskaffet af Statsbanerne, ligesom det saakaldte »Vandringsbibliotek« burde have sin Plads her.

Reserveværelserne, som egentlig kun er nødvendige for Maskinafdelingens Personale, skulle bestaa dels af Dag- og dels af Soveværelser. For disse skulde gælde samme Bestemmelser som for de øvrige Værelser, dog skulle Reserve-Dagværelserne have Brikse i Stedet for Senge.

Hvor det kan lade sig gøre, burde et mindre Værelse indrettes til Opvarmning af medbragt Mad, enten ved Petroleum, Gas eller elektrisk Varmeapparat, alt efter Stedets Forhold.

Paa Stationer, hvor Bremsere i større Antal have nogle Timers Ophold mellem Turene, bør indrettes et større Værelse med Brikse, Servante og Varmeapparat.

Komiteen bemærker, at de nuværende Overligningsværelser saa vidt mulig bør indrettes efter de angivne Fordringer, og at Værelser i Lokomotivremiser først og fremmest bør anvendes til Dag- og Reserveværelser samt som Samlingsværelser, dersom de egner sig dertil. De Værelser, som enkelte Steder er indrettede

ved Skillerum i selve Remisen, burde ikke anvendes som Soveværelser.

Dag- og Samlingsstuer bør indrettes paa de større Stationer, hvor Togpersonale i større Antal overligger om Dagen eller samles før og efter Tjenesten.

I Sundhedens Interesse har Komiteen foreslaaet, at Soveværelser i Reglen ikke skal benyttes af mer end et Sæt Personale pr. Døgn, i hvert Tilfælde maa andet Personale først benytte Værelset, naar 6 Timer er forløbet efter det første Personales Afbenyttelse.

Den Person, som benytter Overligningsværelset, skal erholde egne Lagner, Pudebetræk og Haandklæde, som opbevares af den, som udfører Rengøringen af Værelset.

Til Slut foreslaar Komiteen, at Personalet kan erholde Smørrebrød samt en Varm Drik, enten Mælk, Kaffe eller The, hos den Person, der har med Rengøringen at gøre. Det skal kunne leveres til en billig Pris paa de Stationer, hvor der ikke findes Restavration.

I Beretningens Nr. 4 foreslaar Komiteen, at foruden de ovenfor omtalte Værelser til Togpersonale, skulde der indrettes Værelser eller saakaldte »Hytter«, hvor det stationære Personale, som har sit Arbejde paa Banegaardene, kan tage Tilflugt i de Ophold, som ifølge Tjenestens Art opstaar under Arbejdet.

I Stedet for særskilt opførte »Hytter« for Kulmænd og Vognsmørere, skal der, som det allerede nu finder Sted paa en Del Stationer, anvendes gamle Vognoverdele.

Paa de større Værksteder burde indrettes et Værelse, hvor den medbragte Mad kan indtages, i Stedet for som nu ofte paa en Filebænk eller deslige, ligesom ogsaa et særskilt Kogerum for at undgaa, at Spiseværelset fyldes af Røg og Os.

Komiteen fremholder yderligere Ønskeligheden af, at der ved Støtens Hjælp indrettes mindre Marketenderier, hvor Personalet kan erholde Smørrebrød, Kaffe og lignende. Derfra kunde ogsaa forhandles varm Mælk til Personalet i den kolde Aarstid. Komiteen formener dog, at saadanne Marketenderier for nærværende Tid ikke kan indrettes, da det vil blive vanskelig at finde nogen dertil egnet Person til at paatage sig et saadant Marketenderi, da Fortjenesten vilde blive meget ringe.

Komiteen fremsætter i sit Forslags Nr. 5 Bestemmelser angaaende Overordnedes Ret til, naar større eller mindre Arbejdsstyrker hurtigt udkommanderes til Arbejde — saasom til Løftning af udsporet Materiel, Banens Istand-sættelse efter Beskadigelse af en eller anden Art, Snepløjning m. m. — og Mandskabet ofte maa gaa direkte fra Arbejdspladsen ved Hjemstationen uden at kunne medføre noget som helst til Opholdet, at anskaffe nødvendige Levnedsmidler paa Statens Regning. Ved en saadan Bestemmelse vil Arbejdets hurtige Tilendebringelse fremmes, og vanskeligt kan det maaske ogsaa ofte være for private Arbejdere at anskaffe det nødvendige. Med Hensyn til Reglerne angaaende Forslag til Salg af varm Mælk til Personalet i den kolde Aarstid foreslaar Komiteen, at der udfærdiges Bestemmelser, som giver den Bane- eller Maskiningeniør, Maskininspektør eller højere Ansatte, som leder en saadan Arbejdsstyrke, Ret til paa Statsbanernes Regning at skaffe Mad og Drikke til Mandskabet, dels naar de nødvendige Levnedsmidler savnes paa Pladsen og maa anskaffes andet Steds fra, dels naar Levnedsmidler vel findes, men det vilde indvirke hæmmende paa Arbejdets hurtige Tilendebringelse, om Mandskabet hver for sig skulde skaffe sig dem.

I Beretningens Nr. 6 fremsatte Komiteen Forslag til Anordning af Opvarmning af Togpersonalets Mad i Togene.

Komiteen har nemlig anset det for ikke at være tilstrækkeligt med Varmeapparater i Overlignings- og Samlingsværelser for en Del af Personalet. Lignende Indretninger er nødvendige for det paa Togene tjenestegørende Personale, særlig paa Godstogene. Denne Tjeneste er ofte meget lang og lader ikke Tid til at indtage Maaltiderne paa de Restavrationer, som passerer paa Vejen. Under Hensyn til de i et Par Vogntyper værende Kakkellovne, som er forsynede med Ringe for Madlavning, foreslaar Komiteen, at der i Konduktørkupeeerne i det Antal Vogne af andre end ovennævnte Typer, som er nødvendige for Godstogene og saadanne blandede Tog, ved hvilke Tjenesten er meget lang, maa blive indrettet vægfaste Hylder, paa hvilke Petroleumskogeapparater kunne anbringes. Konduktørkupeeerne i de i det nordligere af Landet

gaaende Persontog burde ligeledes forsynes med saadanne Varmeindretninger, at Madkar kan anbringes derpaa til Opvarmning.

Komiteen paaviser desuden Letheden ved Indretning af Kogeapparater i de med Gasbelysning forsynede Vogne, ved vægfaste Gas-kogeapparater, og nævner desuden de saakaldte »Madspanderum« som særlig egnede for dem, der er nødsagede til at medføre Madkuffert eller sædvanlig maa indtage deres Maaltider borte fra Hjemmet og ikke har Lejlighed til at faa varm og nærende Mad paa Arbejds- eller Tjenestepladsen.

Forslagets Nr. 7 omhandler Spørgsmaalet om Badeindretninger for Personalet. Komiteen erindrer derved om den fremtrædende Plads, denne Sag har faaet ved udenlandske Jernbaneforvaltninger, og paapeger, at der ved de svenske Statsbaner findes Badeværelser indrettede i en Del Lokomotiv-Remiser og ved nogle Værksteder. Bad burde imidlertid indrettes i større Udstrækning end hidtil. Ifølge Komiteens Mening burde Badeindretning findes i eller ved Remiserne ved alle Lokomotivstationer, da den nødvendige Damp til Opvarmning kan faas fra Lokomotiver eller fra Pumpekædler. Da der ved de nuværende Badeanlæg kun findes højest 2 Badeværelser for Karbad, og disse ej tillader tilstrækkelig Badning for et større Personale, foreslaar Komiteen Indretning af Varmluftbad med Douch, saakaldet finsk Bad, hvorved flere Personer samtidig kan erholde et forfriskende og styrkende Bad. Særlig med Hensyn til Værkstedsarbejdere foreslaas, at et saadant Anlæg gøres ved hvert større Værksted. Som Erstatning paa de Steder, hvor der ikke findes Lokomotiv-Remiser med Badeindretning, eller disse ligger for langt borte, foreslaas en Anordning af tempereret Douch, hvilket let kunde indrettes ved Overligningsværelserne.

Til Karbad og Varmluftbad burde Linned, bestaaende af Lagen og Haandklæde, leveres af Statsbanerne til alt Personale med Undtagelse af Værkstedsarbejdere, som kun skulde have Haandklæde. Til almindelig Douch leveres ikke Linned, men til al Slags Bad Sæbe.

Samtlige Badeanlæg med Undtagelse af dem ved Værkstederne, skal kunne benyttes af alt Jernbanepersonale og deres Familiemed-

lemmer. Kar- og Varmluftbad skal betales med en mindre Afgift, som det nu sædvanlig finder Sted ved de nuværende Badeindretninger. Derimod skulle Douchbadene, som er betydelig billigere, frit leveres til Personalet selv, men Familiemedlemmer har at erlægge en mindre Betaling. Døg skulle Bad, som ordineres af Lægen, ligesom nu være fri baade for Personalet og Familiemedlemmer.

Komiteens Forslag Nr. 8 indeholder Bestemmelser angaaende Adgangen for Personalet til friskt Drikkevand, hvilket i Særdeleshed paa varme Sommerdage er af stor Betydning. Drikkevandet skal paa Stationerne findes paa bestemte for Personalet let tilgængelige Steder, sædvanlig i Bagagerummet, i Vandbeholdere af Kobber eller emailleret Plade; paa større Banegaarde paa et eller flere Steder, alt efter Banegaardens Størrelse. Desuden skal Drikkevand findes i alle Lokomotiv-Remiser og Værksteder.

I nogle Værksteder samt paa et Par Stationer har der i flere Aar i Sommermaanederne kunnet erholdes saakaldet Havrevand, en Drik, som udmærket slukker Tørsten og desuden er nyttigere end almindeligt Vand. Saadant Havrevand skulle i Sommermaanederne leveres Jernbanepersonalet i større Udstrækning, saaledes at Beholdere med Havrevand burde findes paa alle Stationer, i det mindste paa Stationer af 1ste, 2den og 3die Klasse, paa større Stationspladser, i større Varehuse, Lokomotivremiser og Værksteder. Paa større Stationspladser og i større Værksteder burde saadanne Beholdere findes paa flere forskellige Steder.

Sluttelig fremholder Komiteen i sit Forslags Nr. 9 Ønskeligheden af, at alle aabne Godsvogne forsynes med lukkede Bremse snarest mulig, da Bremserne, uanset den Fare, de stedse er udsatte for ved at falde af Vogne med aabne Bremse, behøver Beskyttelse mod

Vejrliget, navnlig da Klimaet i Sverrig er for strengt til, at Personalet i Vintertiden med Bibeholdelse af Sundhed og Kræfter kan trodse Vind og Vejr under den lange Tjenestetid. Ligeledes henstiller Komiteen, at det burde paalægges private Jernbaner, hvis Materiel indgaar paa Statsbanerne, at aabne Bremsevogne i det mindste ved Nyanskaffelser forsynes med lukkede Bremse.

Komiteens ret vidtløftige Indberetning er hermed i nogle Hovedpunkter angivet. Det fremgaar deraf, at der findes meget at forandre og forbedre, for at lette og støtte Jernbanepersonalet i dets anstrengende Tjeneste. Det maa ogsaa haabes, at dette Ønske snart kan bringes til Virkelighed.

PERSONALIA.

1.—12. 07.

Forfremmede til Lokomotivførere er Lokomotivfyrbøderne:

- Nr. 70 F. J. H. Gehlsen, Hobro, med nyt Tj. Nr. 24 i Glyngøre.
 Nr. 104 V. G. V. Kruse, Nyborg, med nyt Tj. Nr. 211 i Nyborg.
 Nr. 339 V. P. Hansen, Aarhus H., med nyt Tj. Nr. 241 i Gjedser.

Forfremmede til Lokomotivfyrbødere er Haandværkerne:

- Nr. 809 A. W. P. Schmidt, Aarhus, med Tj. Nr. 70 i Thisted.
 Nr. 6081 C. Laursen, I. Kreds, med Tj. Nr. 104 i Viborg.
 Nr. 878 S. A. Nielsen, København, med Tj. Nr. 339 i Nyborg.

Forflyttede er:

- Lokomotivf. Nr. 383 C. V. Larsen, Gjedser, til Korsør.
 Lokomotivf. Nr. 94 F. F. Flink, Glyngøre, til Kbh H.
 Lokfyrb. Nr. 7 L. Andersen, Viborg, til Hobro.
 Lokfyrb. Nr. 475 S. P. S. Kjær, Thisted, til Aarh. H.

29.—2. 08.

Afskediget er:

- Lokfyrb. Nr. 530 F. F. Sandberg, København H.
-

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 $\frac{1}{2}$ 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.