

Dansk Lokomotivtidende.

Organ for Dansk Lokomotivfører- og Lokomotivfyrbøder-Forening.

Redaktør: Lokomotivfører L. Mauritzen, Fredericia.

Nr. 20.

15. Oktober 1902.

2. Aargang.

Faste Stationsvisere.

Paa Aarhus Afdelings Generalforsamden 8. ds. fremsattes der et Forslag, gaaende ud paa at lette Lokomotivførerne at orientere sig paa den fri Bane i Nærheden af Stationerne ved Anbringelse af en fast Stationsviser foran hver Station. Vi skal nedenfor søge at motivere Forslaget, som dette i korte Træk blev os forelagt.

Forslagsstilleren, Hr. Lokomotivfrb. A. L. Petersen, Aarhus, tænker sig, at der foran hver Station anbringes en trekantet, grønmalet Skive med hvidmalede Kanter, i en saadan Nærhed af Sporets højre Side, som det fri Rum for Toget tillader, og af en saadan Størrelse, at den ikke kan overses af den agtpaagivende Lokomotivfører, samt i en saadan Højde fra Ballasten, at den i Mørke kan belyses af Frontlanternen. Afstanden fra Stationens Grænse, i hvilken Stationsviseren anbringes, bestemmes efter Terrænforholdene, dog saaledes, at Stationsviseren aldrig staar nærmere Stationsgrænsen, end at ethvert Tog med normeret Bremsebetjening og normal Hastighed skal kunne bringes til Standning foran denne, naar der, idet Lokomotivet passerer Stationsviseren, tages Initiativ til Togets Standning.

Med Hensyn til Nyttens af et saadant Hjælpeled i Sikkerhedstjenesten, maa vi se paa Forholdene, som disse faktisk kan komme til at foreligge for den Lokomotivfører, der kun undtagelsesvis gør Tjeneste paa andre end sin vante Strækning, og derfor — naar denne til Tider med halve Aars Mellemlum beordres til saadanne enkelte Ture — ikke kan være kendt med Terrænforholdene, hvilket har den allerstørste Betydning for Togets Sikkerhed og rettidige Fremførelse. Ogsaa i usigtbart Vejr, som Taage og navnlig Snefog, vil det have sin store Betydning for Lokomotivføreren (ogsaa paa sin vante Strækning) at have et fast Punkt, til hvilket Toget med

fuld Sikkerhed kan fremføres med dettes normerede Hastighed, hvilket navnlig bliver betydningsfuldt, naar Strækningen er belempret med Sne og derfor har Lokomotivets hele Ydeevne behov saa langt frem mod Stationen som muligt.

At saadanne Mærker vil kunne have sin store Betydning for Lokomotivpersonalet og med disse for Togsikkerheden, har Administrationen allerede for lang Tid siden erkendt ved at lade de i Ordre Ma. Nr. 248 nævnte Signalmærker anbringe foran alle de i Ordre Ma. Nr. 246 nævnte Stationer.

Forslaget vil blive tilstillet Hovedbestyrelsen, for at denne kan indgaame et Andragende i den angivne Retning til Administrationen, og det var ønskeligt, om det i Lokomotivtidende for 15. December f. A. fremsatte Ønske om, at en paa de respektive Strækninger godt kendt Lokomotivfører vilde blive taget med paa Raad ved Signalers og lign. Indretnings Anbringelse, samtidig kunde gennemføres.

Lokomotivfører-Eksamen.

Nu, da Eksamen staar for Døren, gælder det jo om, at der gives Aspiranterne den lettest mulige Adgang til at erhverve sig de saavel theoretiske som praktiske Færdigheder, der fordres for at kunne bestaa den beordrede Prøve paa en saa fyldestgørende Maade, som det overhovedet er muligt.

Med Hensyn til den theoretiske Del af Prøven, kan man vel betragte det som en Kendsgerning, at det i første Række beror paa Aspiranten selv, om der opnaas noget gunstigt Resultat, hvorimod det for den praktiske Dels Vedkommende sikkert i første Række beror paa den Lokomotivfører, under hvilken Aspiranten gør Tjeneste, om denne i praktisk Færdighed skal kunne naa til et gunstigt

Resultat, og da Karaktererne heri regnes dobbelt, og som saadan faar dobbelt Betydning ved Bedømmelsen, er Red. anmodet om at rette en høflig Henstilling til de paagældende Lokomotivførere om i videst mulig Udstrækning at lade Aspiranterne føre Lokomotiverne i Henhold til Instruks for Lokomotivpersonalet § 5.

Da Forholdet imidlertid kan være et saadant, at Aspiranten gør Tjeneste under en ældre Lokomotivfører, hvis Helbred af de mange Aars Ophold paa Lokomotivet er svækket, saaledes at dette ikke tillader ham at gøre Fyrbøderens Arbejde paa flere, lange og svære Ture, vilde det sikkert være formaalstjenligt for begge Parter, om Aspiranterne i saadanne Tilfælde midlertidigt blev beordret til Tjeneste hos yngre Lokomotivførere, paa hvem Lokomotivtjenesten endnu ikke har gjort sin ødelæggende Indflydelse gældende; thi at ordne Forholdet saaledes, at Aspiranten baade fyrer og kører, maa anses for at være den mest uheldige Ordning, idet Aspiranten derved hindres i at have sin Opmærksomhed tilstrækkelig henvendt paa Togets rettidige Fremførelse, og vil han derfor paa Eksamensdagen ofte være tvungen til at skrive paa sin Rapport: tabt Tid paa Grund af manglende Øvelse i at føre Lokomotivet.

Det er imidlertid ikke tilstrækkeligt, at Aspiranten faar Øvelse i at manipulere Lokomotivet; Fyringen, Smøringen og Eftersynet ere lige saa vigtige Faktorer for Lokomotivføreren at have sin Opmærksomhed henvendt paa, naar der skal kunne vindes gode Resultater paa Eksamensdagen.

Lokomotivernes Ofre.

Efter »Rheinisch-Vestfalische Zeitung«, et Organ, der bliver væsentlig under-

støttet af Kanonkongen Krupp, har vi oversat nedenstaaende Artikel, som Bladet har taget efter den ungarske »Des Giza Szerdahely«, idet vi mener, det vil kunne interessere de danske Lokomotivmænd at se, hvorledes vor ungarske Kaldsfælle ser paa en Lokomotivmands Oplevelser.

Vi er tilbøjelig til at tro, at hvis en af vore gamle Lokomotivførere vilde berige Dagspressen med sine Oplevelser under sin Lokomotivtjeneste, vilde disse komme til at omhandle ganske andre Emner.

Ærede Læsere bedes undskylde den sine Steder noget barokke Stil, idet Originalartiklen er skrevet i et saa højtravende Sprog, at det ikke uden en altfor fri Oversættelse har været mulig at forme denne bedre. R e d.

* * *

Lokomotivernes Ofre.

Af en gammel Lokomotivførers Oplevelser.

Læseren, som faar denne Titel for Øje i denne Tid, hvor Jernbaneulykkestilfældene er en staaende Rubrik i Aviserne, behøver ikke at frygte for, at der her vil opdikes ham en Statistik over alle de Mennesker, der Aar ud og Aar ind i Europa og de oversøiske Lande grusomt sønderlemmes af Damphestens Hjul. Naar man ogsaa ser bort fra dem, som ved ulykkelige Tilfælde eller ved Selvmord ender deres Liv paa Skinnerne, kræver det sorte, med lidenskabelig Aande gennem Natten rasende Uhyre sine talrigste Ofre blandt de levende Kreaturer; thi efter den Maalestok, i hvilken Menneskehedens Herredømme paa Jordkloden skrider fremad, bliver Rummet for Dyreslægterne indskrænket, enkelte ere enten allerede uddøde eller, takket være den menneskelige Rovsyge, deres Uddøen nær. Ogsaa Jernbanen bærer paa sin pilsnare Fart ufrivillig Døden ind i de Rækker af Skabninger, som undervurderer Lokomotivets Vælde og Hurtighed og sorgløs bliver siddende, indtil det er for silde at undgaa deres Skæbne.

Det er ingenlunde kun de smaa fra Skov og Mark, der falder som Lokomotivets Ofre, ogsaa de store og største af vor indenlandske Dyreverden forbløder ofte paa Banedæmningen i ulige Kamp mod Damphesten.

Denne Kontravers imellem Hest eller Okse og Lokomotivet har endogsaa en Gang i Jernbanevæsenets tidligste Børnedage været Genstand for en Debat i Jordens ældste Parlament, under hvilken reaktionære og fremskridtsvenlige Aander knaldede voldsomt løs paa hinanden.

Da nemlig den første store Banelinie skulde anlægges i Storbritanien, troede et Medlem af Underhuset — der hørte til

Modstanderne af det moderne Jernbanevæsen — intet mere slaaende Argument at kunne fremføre mod denne Institution end Spørgsmaalet til Ministeren om, hvad der vilde ske, naar der tilfældig en Gang ved Tilnærmelsen af Lokomotivet befandt sig en Hjord Hornkvæg paa Skinnerne. Kronens Raad lod sig nøje med det ironiske Svar, at det i ethvert Tilfælde kunde blive slømt nok for Kvæghjorden og de hypothetiske Okser, og den omsorgsfulde member of the commons formaaede ikke at opholde det bevingede Hjuls Sejrstog.

Naar Sammenstød med Heste eller Hornkvæg i det europæiske Vesten, hvor Banelegemet ofte er afgrænset fra Agre og Græsland, eller hvor Hornkvæget omhyggeligt bliver passet, hører til Sjældenhederne, saa er det i de europæiske Lande som Rusland og Ungarn ingen usædvanlig Tildragelse.

I den Tid, jeg førte Lokomotivet for Aftenpersontoget fra Arad til Boros-Jenö, traf det sig mere end en Gang, at der paa den 4 Kilometer lange Strækning mellem Vilagos og Musyka-Magyarad har maattet standses, fordi der hver Gang laa en smudsig, drøvtyggende Hjord sorte Bøfler, der hvilede og soled sig paa Ballastens gennemvarmede Sand efter de forinden i de tætved beliggende Sumpe indtagne Bade.

Togets langsomme Hastighed paa denne Strækning tillader altid at holde rettidig, hvilket ikke alene sker for de værdifulde Bøflers Skyld, men ogsaa for den truende Fare ved at køre ind i disse Kolosser; thi en Fare er det altid, selv for de svære, moderne Iltogslokomotiver og de svære Salonvogne af den nyeste Type. Naar Hr. Tyren vil give et Bevis paa sin mandige Styrke og med sænket Hoved og Horn bliver staaende mellem Skinnerne, ventende paa Lokomotivet og bliver elendig knust (dens Vægt af højst 25 Centner mod de 4000 Centner, som et Iltog med maadeholden Hastighed vejer, kommer ikke videre i Betragtning), saa er dog Muligheden for Haanden, at Maskinen bliver kastet af Skinnerne af Ofrets kolossale Benbygning, og en uafvendelig Ulykke opstaar, naar det derefter følgende Tog borer sig ind i Ballasten.

Det er overhovedet ubegribeligt, hvor ubekymret selv de største og intelligenteste af vore Husdyr te sig, naar det times dem at komme i Kollision med det rullende Banetog. De maa allerede flere Hundrede Gange have set Damphesten suse forbi i vildeste Fart uden at have vundet nogen Maalestok for Modstanderens Hurtighed, den, de ikke er voksen.

Saa vil til Eksempel den ædle Hest, i Lande, hvor Hesteavl blomstrer,

undertiden i fri Tilstand forville sig ind paa Skinnerne og ved den tordnende Raslen af det frembrusende Lokomotiv springe op og løbe der fra i Tide, — neppe en Gang ved et Sidespring til højre eller venstre forsøge at bringe sig i Sikkerhed, men løber alle Tider i vildeste Galop langs med Skinnerne, omkap med Toget, hvilket naturligvis ved hurtigkørende Tog inden kort Tid maa ende til dens Ugunst, da Maskinføreren, selv om han ogsaa vilde, ikke en Gang har Mulighed for rettidig at kunne bringe Toget til at holde.

Ikke meget klogere teer Hundene sig. Man skulde antage, at dette uden Tvivl klogeste af vore Husdyr for længe siden skulde have begrebet, at det vilde være let at vige ud fra det fremsusende Lokomotiv, som er bunden til det smalle Jernspor. Men her synes disse ellers saa intelligente Skabningers Begrebsevne ganske at lade dem i Stikken, thi ligegyldig mod den altid med Farten stigende Larm snuser Nero og Diana ved hvilken som helst Gadeovergang omkring i Ballasten. Herren maa fløjte saa meget han vil, Lugtens Instinkt, som momentan har gjort Hunden baade døv og blind, er overlegen; først naar Maskinen er kommen den nær paa 20 Skridt, bliver de sig Faren bevidst og søger at redde sig ved et Sidespring. Det er da for det meste allerede for sildig, og bedrøvet ser Ejeren sin, ofte flere Hundrede Kroner værd, tro Ledsager forsvinde mellem Hjulene med et sidste Døds-skrig.

Ogsaa mangen Staldkøter, som daglig gaar med Karl og Spænd paa Ageren langs Banelinien, kan ikke nægte sig den Nydelse at gø efter den fremilende Damphest, som om det var en paa Landevejen gemytlig kørende Kalesche, og maa, efter at den maaske ofte med Nød og neppe er undløben den yderste Fare, endelig bøde med Livet for sin Uartighed, naar den ikke, som Fjerkræet vel gør i yderste Nød, i sidste Moment, naar den tror sig fortabt, dukker sig i fortvivlet Hjælpeløshed ned mellem Skinnerne og lader hele Toget rasle over sig.

Blandt disse, men ogsaa blandt andre Husdyr i de mennesketomme Egne, hvor Banevogteren for det meste sidder inde med en lille Jordlod, plejer Lokomotivet overhovedet ofte at rømme grundigt op, og ofte maa Banevogterkonen, som i sin Sendrægtighed glemmer at lukke et Baneled, opleve, at det med Møje opmæskede lille Svin, som skulde slagtes til Vinteren, bliver hende frataget af Banetoget, eller hun finder sin mælk-givende Gød eller æglæggende Høne ligge sønderknust paa Skinnerne som en formløs Masse, medens mærkværdigvis

Gæs og Ænder allerede paa lang Afstand ved Nærmelsen af Toget forlader Bane-dæmningen.

Men ganske ubarmhæjertig raser Lokomotivet blandt de vilde Dyr. Her er i første Række den frække Spurv, der i tusinder af Eksemplarer falder som Offer for sin noksom bekendte Kækhed. I Eftersommeren, naar de mange Unger fra Foraaret ret kan flyve, sidder de ædle Helte ofte i Skarer paa mange Hundrede mellem Skinnerne og lader sig ikke forstyrre i deres larmende, trættekære Diskussion, indtil det Røg og Gnister spyende Uhyre er kommen dem paa faa Skridt nær; men da er Katastrofen uundgaaelig, og i Dusinvis knuses de smaa Hoveder og smaa Vinger af den opflyvende Skare mod Maskinens haarde Jern-Pandevæg. Stære, Solsorte og Drosler gaar det ikke bedre, og Natfugle flyver, tillokket af den fra Lokomotivlygternes Reflektorer forhøjede Glans, ikke sjældent ind i disse, hvad der i Reglen fører til et ukærkomment Ophold, fordi en Reserveskive saa skal indsættes, førend det kan gaa videre.

Mester Langøre elsker især at galopere i lange Spring foran Lokomotivet mellem Skinnerne, hvorved den jo afgjort er overlegen for Sekundærbanens langsomt fremvæltende Lokomotiver; men Iltogene er den naturligvis ikke voksen. Et i det afgørende Øjeblik foretaget Sidespring redder den mange Gange; men ofte opfanger Askekassen den ved Dødsspringet, i hvilken saa Fyrbøderen finder den ved Kørselens Ende, bedækket af Aske og Kuldele, og bærer denne stærkt tilrøgede og desuden halvt forbrændte Steg som uventet Søndagsret hjem til Konen.

Ifølge Loven er egentlig alt paa Banen dræbt Vildt at bringe til den næste Station, hvor det bortauktioneres til de jagtberettigedes Fordel. Dette sker ogsaa ved de større Stykker, som Raadyr, Daadyr, Hjorte og deslige; men hvem vilde vel tage Mændene paa Lokomotivet eller Banevogteren det ilde op, om de egentlig en Gang førte en knust, i Lokomotivets Stænger liggende Agerhøne eller Fasan med hjem til deres eget Køkken?

Store Herrer, som er i Besiddelse af omfangsrige Skovdistrikter og freder en rig Beholdning af Højvildt, gaar desuden mere og mere over til ved Indhegninger at afvende, at de værdifulde Dyr betræder Banelegemet, og lider da ingen Skade. Men deri gør de nu ogsaa Ret, thi bortset fra det dummeste af alle Jagtdyr, den med sløv Ligegyldighed paa Skinnerne siddende Fasan, forlader ingen Vildtart sig saa meget paa Benenes Hurtighed og tumler saa meget omkring paa Bane-dæmningen som Raadyr og Hjorte.

Raadyr, som optræder i Hjørde, griber vel nærmest rettidig til Flugt; men desto mere uforsigtig teer enkelte andre Dyr sig, navnlig ved Nattetid, idet de ofte bliver staaende som lammede.

Ogsaa Daavildtet præsterer det utroligste af Ligegyldighed, hvilket jo i Grunden intet Mirakel er, da denne Vildtart jo som bekendt, hvor den systematisk bliver fredet og plejet, omtrent taber Vildtets Karakter og ogsaa lader Køretøjer paa Landevejene komme i dets umiddelbare Nærhed, inden de beslutter sig til, temmelig sorgløse, som om det ved en for hurtig Flugt skulde vise Frygt, at gaa derfra.

Det er derfor ingen Sjældenhed i Daavildtets rige Egne, som jeg i længere Tid kørte igennem i Ejsenburger-Komitetet, at Hjørde paa en 30 Stk. og derover af denne heltud tamme Vildtart, som var kommen ind gennem en aabenladt Port, blev staaende paa Skinnerne, indtil Maskinen havde udrettet et frygteligt Blodbad iblandt dem.

Hvorledes de store Bestier fra de eksotiske Egne forholder sig ligeoverfor Damphesten, overlader jeg en Kollega fra Kolonierne at beskrive. Men Kendsgerninger er det, at en Løve en Gang har hentet en Fyrbøder ned fra et langsomt kørende Arbejdslokomotiv paa en under Bygning værende Jernbane i Brittisk Østafrika, og i Tonking er et Tog i Aaret 1898 kørt ud af Sporet, fordi det stødte sammen med en fra en nærliggende Landsby bortløben tam Elefant.

Afdelings - Generalfor-samling.

Referat af Generalforsamlingen i Aarhus Afdeling den 8. Oktober 1902.

Dagsorden:

1. Forslag til Behandling om Udmeldelse af det nordiske Forbund.
2. Endelig Fastsættelse af Budlønnen.
3. Regnskabet for Aftenunderholdningen den 15. September.
4. Eventuelt.

Formanden, Hr. Mottlau, bød Velkommen og rettede en Tak til Hr. Mauritzen — der var kommen til Stede —, fordi han altid var beredt til at give Møde, naar man anmodede derom.

Efter at Formanden paa Opfordring havde overtaget Dirigentposten, satte han Dagsordenens Punkt 1 til Forhandling.

Lokfrb. A. Petersen, Forslagsstiller, motiverede sit Forslag og mente ikke, at vi havde nogen nævneværdig Nytte af at være i Forbundet.

Lokfrb. Andersen var imod at udmelde sig af Forbundet, og mente, at det havde sin store Betydning, at vi stod samlet med det øvrige Norden.

Lokfrb. G. Petersen mente ikke, at vi skulde tage nogen Beslutning, førend at Spørgsmaalet var nærmere drøftet og mere bekendt saavel her i Aarhus som i de andre Afdelinger.

Lokfrb. A. Petersen gjorde opmærksom paa, at det kun var et Forslag, som, hvis det blev vedtaget her i Aften, skulde sendes til Hovedgeneralforsamlingen i Marts Maaned i Fredericia.

Lokfrb. Hansen omtalte flere Tilfælde, hvor det kunde have sin Betydning at staa i Forbundet.

Lokf. Mauritzen oplyste, at det kostede D. L. og L. F. ca. 500 Kr. at være i Forbundet, og fremhævede, at der nu i et Aar og fire Maaneder var ventet paa, at Forbundet skulde lade høre fra sig, og henviste til, at de Sager, som ved Kongressen var overgivet Forbundsbestyrelsen til videre Fremme — bl. a. Eksamensspørgsmaalet —, slet ikke var kommet videre, end det var ved Kongressen; dog vilde han undskylde den danske Forbundsbestyrelse, da han havde bragt i Erfaring, at der fra dennes Side var gjort, hvad der kunde gøres, for at bringe Samarbejde i Stand med den øvrige Bestyrelse.

Lokfrb. Hansen mente, at var der Fejl ved Forbundet, saa kunde disse nok rettes ad Aare.

Lokfrb. V. Petersen rettede nogle Spørgsmaal angaaende Eksamen og bebrejdede Hovedbestyrelsen, at de ikke havde gjort nok i denne Sag.

Mauritzen besvarede Spørgsmaalene og mente ikke, at der kunde lægges Bestyrelsen noget til Last, — der var gjort, hvad der kunde gøres.

Lokfrb. G. Petersen vilde endnu en Gang tilraade at udsætte Sagen, da han fandt, at det var en altfor vigtig Sag, til at vi saa hurtigt kunde tage Stilling til denne, og opfordrede Formanden til at udtale sin Mening.

Formanden udtalte, at efter hans Mening burde vi udmelde os af Forbundet, da han ikke kunde indse, at vi havde nogen Fordel af at være i dette.

Mauritzen udtalte, at det, selv om Forslaget blev forkastet paa Hovedgeneralforsamlingen, kunde det blive en Spore til Forbundet om at tage kraftigere fat, naar det blev bekendt med Forhandlingerne her i Aften.

Lokfrb. A. Petersen foreslog at lade Sagen gaa til Afstemning. Det vedtoges.

Formanden satte derefter Forslaget under Afstemning.

Det vedtoges at indsende til Generalforsamlingen i Marts Maaned

Forslag til Udmeldelse af det nordiske Forbund.

Punkt 2.

Formanden anbefalede Forslaget.

Lokfrb. G. Petersen havde hørt, at ikke alle var tilfreds med, at Kontingentet blev opkrævet paa denne Maade, men han havde intet derimod.

— Efter at flere Talere havde anbefalet Forslaget, vedtoges det at betale 1 Krone om Maanedén i Budløn til Hr. Søby.

Punkt 3.

Formanden oplæste Regnskabet fra Aftenunderholdningen, som udviste et Underskud af ca. 8 Kr.

Lokf. H. Christiansen var sikker paa at være i Overensstemmelse med Forsamlingen, naar han bragte Formanden en hjertelig Tak for det energiske Arbejde, som han stadig udfoldede i Afdelingen til Nytte og Glæde for dens Medlemmer. — Forsamlingen sluttede sig hertil ved at rejse sig.

Formanden takkede og oplyste, at han mulig inden ret længe vilde kunne uddele nogle Teaterbilletter, han havde det bedste Haab derom.

Regnskabet godkendtes.

Udenfor Dagsordenen fremsatte Hr. Lokfrb. A. Petersen Forslag om at indgaa til Hovedbestyrelsen med en Henvendelse om, at denne udvirker, at et af ham nærmere angivet Signal udenfor Stationsgrænsen bliver indsendt til Generaldirektoratet til nærmere Undersøgelse.

Dette vedtoges.

Derefter sluttede Formanden Generalforsamlingen.

H. Christiansen,
Sekretær.

Lokomotivpersonalets Beklædning.

Efter at Lokomotivpersonalet for saa vidt har haft en god Sommer, eftersom Varmen ikke i nogen væsentlig Grad har virket generende under Udførelsen af Lokomotivtjenesten, bliver Beklædnings-spørgsmaalet for Lokomotivpersonalet aktuelt nu, da Vinteren stunder til med sit isnende Favntag. Man ser atter og atter, at Medansatte, der i langt ringere Grad end Lokomotivpersonalet er udsat for pinlige og for Helbredet overordentlig skadelige Temperaturforandringer, er betænkt med Dispensationer fra Beklædningsreglementet til Forøgelse af de i Forvejen i langt videre Udstrækning end til Lokomotivpersonalet leverede Beklædningsgenstande. Snart forøges ovennævnte

Medansattes Beklædning med en Vinterfrakke, andre erholder Tillæg i Form af Skindtrøjer, nogles Tillæg bestaar i Arbejdsbluse og Drejlsbenklæder. Kun Lokomotivpersonalet, hvis Helbred som oftest er mest udsat, er stadig Steubarn, og maa, trods fremsatte Ønsker og indgivet Andragende, stadig nøjes med det lidet, det i Forvejen faar, nemlig hvert Aar en Hue (der er for varm om Sommeren og yderst upraktisk om Vinteren) og hvert 3die Aar en Vinterfrakke (der for Lokomotivfyrbødernes Vedkommende er yderst upraktisk under Arbejdet paa den fri Bane, men uundværlig under Togets ofte lange Ophold med Rangering paa Stationerne).

Naar man ser hen til de Resultater, Udlandets Baner har opnaaet i Nedgangen af Sygeprocenten ved at give Lokomotivpersonalet en ensartet og formaalstjenlig Beklædning, vil man forstaa, at de Beløb, der vilde medgaa aarlig, hvis Administrationen vilde give Lokomotivpersonalet herhjemme en ensartet og formaalstjenlig Beklædning, ikke alle vilde komme til at figurere paa Udgiftskontoen, og dertil kommer, at Lokomotivmanden vilde kunne spares for mange Bekymringer og Savn i Hjemmet; thi Forholdet er jo, at Udgiften til Arbejdsklæder stadig skydes ud til Fordel for andre nødvendige Krav til Hjem, Hustru og Børn, til det mangen Gang er for silde, og Vinteren med sin Kulde og Sne eller Sommeren med sin overvældende Varme har givet Lokomotivmandens Helbred et Knæk, som denne sent eller aldrig forvinder, til Skade for Personalet og til Udgift for Banerne.

Maatte Administrationen derfor have et aabent Blik for, at der her var en Opgave at løse og et Savn at afhjælpe, da vilde den sikkert ogsaa have den Tilfredsstillende Løsning ikke alene vilde sikre den Lokomotivpersonalets Taknemmelighed, men tillige, at Sundhedstilstanden indenfor Lokomotivpersonalet vilde forbedres i en ganske betydelig Grad.

Fredericia Afdeling

afholder ordinær Generalforsamling Mandag den 20. Oktober Kl. 10 Formiddag pr. i Foreningens Lokale i den gamle Pigeskole i Vendersgade med følgende Dagsorden:

Punkt 1. Skal Fredericia Afdeling støtte det af Aarhus Afdeling fremsatte Forslag om Udmeldelse

af det nordiske Lokomotivmands-Forbund.

- 2. Forslag om Afholdelse af en Festivitet indenfor Afdelingen.
- 3. Oprettelse af en Kransekasse indenfor Afdelingen.
- 4. Fri Diskussion.

Forslag, der ønskes behandlede paa Generalforsamlingen, bedes tilstillet Formanden inden den 18. ds.

L. Mauritzen,
Afdelingsformand.

D. L. og L. F.s 9de Afdeling, Nyborg,

afholder Generalforsamling den 23. Oktober Kl. 7,30 Eftermiddag i Lokalet i Remissen i Nyborg med følgende Dagsorden:

- Punkt 1. Godkendelse af Protokollen.
- 2. Fremlæggelse af revideret Regnskab for April Kvartal.
 - 3. Beretning om Afdel. Virksomhed i Juli Kvartal.
 - 4. Valg af Afdelings-Bestyrelse for 1903; der vil være at vælge følgende:
 - 1 Formand for Afd. (modtager ikke Genvalg),
 - 1 Kasserer for Afd. (modtager ikke Genvalg),
 - 1 Repræsentant for Nyborg Depot (modtager ikke Genvalg),
 - 1 Repræsentant for Odense Depot (modtager ikke Genvalg),
 - 1 Repræsentant for Svendborg Depot (modtager ikke Genvalg),
 - 1 Repræsentant for Assens Depot (vil modtage Genvalg).
 - 5. Eventuelt.

De ærede Medlemmer anmodes om at møde til denne Generalforsamling saa talrigt, som Tjenesten tillader.

P. Afd. V.:
O. Bæckel,
p. t. Afdelingsformd.