

Dansk Lokomotivtidende.

Organ for Dansk Lokomotivfører- og Lokomotivfyrbøder-Forening.

Redaktør: Lokomotivfører L. Mauritzen, Fredericia.

Nr. 19.

1. Oktober 1903.

3. Aargang.

Organisationens Arbejde.

I Henhold til Hovedbestyrelsens Beslutning er der tilstillet Ministeriet for offentlige Arbejder følgende Andragende:

Hermed et Bilag (Foreningens Love).

Andragende

fra Dansk Lokomotivfører- og Lokomotivfyrbøder-Forening om at maatte komme i Betragtning som Forhandlingsfaktor i Henhold til Ordre D. Nr. 880 uden Hensyn til, at en Del af Lokomotivpersonalet ved de danske Privatbaner ogsaa er optaget som Medlemmer af Foreningen.

Som Begrundelse af dette vort ærbødige Andragende tillader man sig at fremsætte følgende:

Da Lokomotivpersonalet ved de danske Privatbaner siden Foreningens Stiftelse har haft Adgang til at blive optaget som Medlemmer af Dansk Lokomotivfører- og Lokomotivfyrbøder-Forening, ligesom dette Personale ved 1 Medlem er repræsenteret i den af 7 Medlemmer bestaaende Hovedbestyrelse, vil det have sin store Betydning for det danske Lokomotivpersonales Udvikling, om denne Organisationsform ogsaa i Fremtiden kan bibeholdes, idet de ca. 180 under Lokomotivpersonalet ved Privatbanerne Ansatte (af hvilke ca. Halvdelen er Medlemmer af Foreningen) derved vil kunne nyde godt af de Foranstaltninger, Organisation ser sig i Stand til at gennemføre til Oplysning og Dygtiggørelse af Standen.

Da denne Organisationsform i ingen Henseende vil kunne influere paa eventuelle Forhandlinger mellem Administrationen for Statsbanedriften og Statsbanedriftens Lokomotivpersonale er det vort Haab, at det høje Ministerium i nærværende Tilfælde vil give sin Tilladelse til, at der for vor Organisations Vedkommende dispenseres fra den i Ordre D. Nr. 880 truffede Bestemmelse om, at

Foreningen, for at kunne anerkendes som Forhandlingsfaktor, udelukkende skal bestaa af Ansatte under Statsbanedriften.

Esbjerg i September 1903.

Allerærbødigst

Chr. Christensen,
Lokomotivfører,
Formand.

Lokomotivfyrbødernes Distinktioner.

Da Klassifikationen for Lokomotivpersonalet som bekendt ophæves fra 1ste Oktober d. A. var der truffet den Ordning, at Lokomotivfyrbødernes Distinktioner skulde ændres saaledes, at alle nuværende I. Kl.s og alle eksaminerede Lokomotivfyrbødere skulde normeres med 3 Snore og alle ikke eksaminerede Lokomotivfyrbødere skulde normeres med 1 Snor om Strimmelen paa Huen.

Da denne Ordning imidlertid vilde medføre, at en Del Lokomotivfyrbødere af II. Kl. maatte aflevere den ene af de hidindtil baarne 2 Snore, og da dette kunde opfattes af ikke Indviiede som en Nedsættelse af de Paagældende, har Administrationen nu — paa derom fra Organisationens Side gjort Forestilling — truffet den Bestemmelse, at alle Lokomotivfyrbødere af I. Kl. og alle eksaminerede Lokomotivfyrbødere erhoder 3 Snore og alle ikke eksaminerede Lokomotivfyrbødere 2 Snore om Strimmelen paa Huen.

Da denne sidste Ordning maa betragtes som en Humanitetshandling fra Administrationens Side, bringer vi den derfor vor bedste Tak.

Agitation mod Dansk Lokomotivfører- og Lokomotivfyrbøderforening.

Som bekendt blev der paa D. L. og L. F.s Generalforsamling vedtaget et Forslag, stillet af Hr. Lokomotivfyrbøder

Mortensen, om at søge at faa vor Organisation anerkendt som Forhandlingsfaktor.

I Henhold til ministeriel Kundgørelse af 29. Juli d. A. samt ved en vor Organisations Formand tilstillet Skrivelse er Generalforsamlingens Vedtagelse sket Fyldest. Der kan jo være delte Meninger om Betydningen af ovennævnte Kundgørelse, men et kan vi vist alle være enige om: at det er en opnaaet Fordel for Organisationen, idet man altid ved Henvendelser vil faa et officielt Svar.

Man skulde synes efter dette, at Nødvendigheden af at være Medlem af Organisationen, for derved at være medbestemmende ved de Underhandlinger om Forbedringer af vore Kaar, som maatte fremkomme, maatte staa klart for enhver Lokomotivmand, og jeg tillader mig derfor at rette en indtrængende Opfordring til de enkelte, som af en eller anden Grund har svigtet Organisationen, om atter at indmelde sig i denne, thi det er ikke nobelt, uden selv at være med i Arbejdet, at tage mod de Goder, som andre, saavel ved Arbejde som Ofre, har opnaaet for hele Standen.

Man ser det Særsyn — maaske det er et Udslag af en ond Samvittighed —, at enkelte af dem, som har svigtet os, paa alle Maader søger at skade D. L. og L. F. ved at søge at nedsætte saavel Hovedbestyrelsen som dette Blads Redaktør, navnlig ved det i J. T. Nr. 20 optagne ondsindede Angreb paa vor Organisation, at et Par Lokf., henholdsvis i Fredericia og Esbjerg, var særlig virksomme med at løbe Jernbanetidendes Ærinde saavel blandt vore Medlemmer som til vore nærmeste Foresatte.

Grunden til, at jeg har fremdraget disse to Tilfælde af Ukollegialitet, er, at det synes at blive en Nødvendighed for Medlemmerne af D. L. og L. F., at vi, for at sikre vor Organisation mod Overfald, da afbryder alle kollegiale Forbindelser med d'Hrr., som ved alle Midler

— mer og mindre noble — søger at skade vor Organisation. a.+b.+c.

Vagt i Gevær!

De fleste Lokomotivmænd, der har læst Artiklen i Dansk Jernbanetidende Nr. 20 om D. L. og L. F., har sikkert maattet udbrøde: »Das war ein grausam Salbe, die ganz Armé ist auf einmal ruiniert«; men — heldigvis — skudt forbi; Indsenderen synes at være ganske blind for blandt andre Fordele den, at de Aspiranter, der i deres »grønne Ungdom« har tilegnet sig Maskinisteksamen, i en modnere Alder ere fritagne for at underkaste sig nogen Prøve, med andre Ord, disse Mennesker vil altsaa have »Fri Bane« med Hensyn til Avancement i Modsætning til den nuværende Ordning, der kun er til Besvær.

At Indsenderen kan have noget imod D. L. og L. F.s Andragende kan maaske kun forklares ved, at han ser paa Sagen med Arbejdsmandsøjne, der jo forud er indtaget mod alt Eksamensvæsen; efter hans livlige Anskuelser ser man i en nær Fremtid Konsekvenserne af Andragendet at være, at der fordres Præliminæreksamen eller Artium for at trække med Sildevogn.

Forfatteren i J. B. T. har villet railere over omtalte Andragende, som er en Sag, der er J. B. F. aldeles uvedkommende, da det ikke berører nævnte Forenings Interesser.

Man ser, at de fleste Fag paa alle Omraader søger at dygtiggøre dets Medlemmer; kan D. J. F. have noget imod, at Lokomotivpersonalet gør det samme? Man faar uvilkaarlig Indtrykket af, at den uheldige Forfatter i J. B. T. nærer en sand Rædsel for engang at skulle »se op« til Lokomotivpersonalet (for Tiden ser han det i Fugleperspektiv). Man forstaar ikke ret hans Mening om Aristokrati og forbenet Klasseaand. Er ikke ethvert Menneske i Besiddelse af Aristokrati, hvad enten det nu er et Pengenes eller Arbejdets Aristokrati?

I Almindelighed mener man, at det kun er Stodderen, der er blottet for Selvfølelse — ja, undskyld Sammenligningen —, men det gaar maaske Indsenderen i J. B. T. ligesaa?

Med Hensyn til den Insinuation mod det nuværende Lokomotivpersonale kan kun siges, at den er ganske perfid, og med Henblik paa de forberedende Skridt til Samarbejde indenfor de forskellige Organisationer, er det paa Tide at raabe et Vagt i Gevær, hvis J. B. F. har flere Kugler af samme uheldige Støbning. Dette ikke sagt til J. B. F.s Ros, men det varsler ikke om noget inderligt Samarbejde.

Alt i alt maa omtalte Artikel siges at være et ganske ubeføjet Angreb paa vor Organisation og dens Bestyrelse. Forfatteren i J. B. T. har gjort velmente men mislykkede Forsøg paa at kaste en Splittelsens Brand i vor Forening; men vi er — heldigvis — saa vante til at omgaas Ild, at den har ladet os ganske uberørt.

345.

Vi bringer den ærede Indsender en hjertelig Tak for ovenstaaende Indlæg, specielt fordi han hører netop til den Tjenestekategori, J. B. T. saa ivrigt er paa Fiskeri efter. Red.

Hvad er Meningen?

Et Medlem, Hr. J. S., har i forrige Nr. af dette Blad udtalt sin Frygt i Lighed med den I. Klasses Fyrbøder i samme Blad Nr. 15 om Bestillingen Fører og Fyrbøder.

Tillad mig gennem nedenstaaende Linier at gøre et Par Bemærkninger til Hr. J. S. De skriver, at det befrygtede er sket, en yngre Fyrbøder har forrettet Førertjeneste med en ældre Kollega som Fyrbøder. Vel! Fakta er, at der i det af mig paatalte Tilfælde hverken fandtes Førere eller ældre til Førertjeneste berettigede Fyrbødere disponible. Ergo! Toget skal afgaa, og som Følge deraf beordres vedkommende III. Kl.s Fyrbøder ud som Fører. Jeg finder denne Anordning ganske naturlig. Maaske den tjenestegørende Foresatte i næste forekommende Tilfælde meddeler til Trafiken, at Toget maa afgaa uden Maskine af Mangel paa Personale, eller skyndsomst overlader den III. Kl.s Fyrbøder et Par Snore til Laans indtil Maskinens Hjemkomst; det kan jo da være, at Fremførelsen bliver mere paalidelig udført og ikke vækker saa megen Opmærksomhed. At der i II. Sektion hersker et Forhold, som efter det af Dem fremdragne ikke kan kaldes retfærdigt, finder jeg bør være en Grund til Paatale fra Foreningens Side. De finder det i Deres Artikel uheldigt, at Fyrbøderne melder sig frivillig til den bestaaende Prøve. Jeg finder denne Opfattelse lidt naiv, — ja, undskyld min Dristighed. Tror De, Hr. J. S., at det vil være til Gavn og Glæde for de Fyrbødere, som endnu ikke har aflagt Prøven og muligvis først efter en 10 Aars Tjeneste faar Tilladelse til at indstille sig. Særlig uheldigt vil det da være, om en eller anden af vore Medansatte skulde blive stillet i den Situation, at han ikke bestod, og for Resten af Tiden indtage Stillingen som Fyrbøder, eller, »und da liegt der Hund begraven«, tage sin Afsked af Statsbanernes Tjeneste,

hvor han faktisk har ofret sin bedste Arbejdskraft, medens Tidernes Udvikling i det private Liv stadig er undergaaet saa store Forandringer med Henblik paa hans lærte Haandværk, at han neppe er i Stand til at optage Konkurrencen paa Arbejdsmarkedet i Faget. Som Følge deraf bør enhver snarest indstille sig til den omstridte Prøve.

Jeg vil nu, da Lejlighed gives, berøre den saa omtalte Anciennitet, hvilket jeg i min Artikel i Nr. 16 undlod. Tager man Almanakken for Statsbanedriftens Personale af 1902, da finder man, at af samtlige I. Kl.s Fyrbødere findes kun syv, som er udnævnt før 1. Januar 1899, og da der ved de gode Avancementsforhold, som i de senere Aar har hersket ved Maskinafdelingen, vil findes mange I. Kl.s Fyrbødere, som har naaet denne Klasse efter $1\frac{1}{2}$ —3 Aars Tjenestetid, medens Størstedelen af de andre Klasser maaske kunne vente baade 10 og 15 Aar, til Trods for, at der maaske kun difererer nogle Maaneder i Ansættelsesdatoen, hvorfor jeg finder det i sin Orden, om Kørsel paa »Skifte« iblandt de dertil berettigede Fyrbødere*) indføres. Ærligt vil jeg indrømme, at som enhver Sag kan ses fra to Sider, saaledes ogsaa denne; thi set fra en I. Kl.s Fyrbøders Standpunkt kan der jo stilles Fordring om, at den letteste og bedst lønnede Tjeneste burde tilfalde disse; men betragter man den samme Sag fra den modsatte Side, da maa man ræsonnere som saa: Der gives en saa ubetydelig Forskel i Tjenestealder iblandt Fyrbøderne, og disse bliver ved den nuværende Fordeling saa ensidigt uddannede, at Gennemførelsen af Reformen i »Ringkørsel« for samtlige Fyrbødere maa anses for at være det mest tidssvarende og vække Tilfredshed hos den største Del af Personalet. Ancienniteten vil da komme til sin Ret ved ledigblivende Pladser paa Stationer, hvor der kun findes Rangermaskiner, og ved Udnævnelsen til Fører.

Det retfærdigste var selvfølgelig, om kun Førerne anvendtes til al Førertjeneste; men indtil dette Maal naas, og desværre er der paa nærværende Tidspunkt ingen Udsigter til, at dette Ønske opfyldes, bør der tages Hensyn til alt, hvad der kan være til Fremskridt og Nytte for Medlemmerne saavel økonomisk som tjenstligt.

En Fyrbøder.

Et Supplement til „Hvad er Meningen“.

Det er just ikke alene fordi, at Eksaminanderne melder sig frivilligt, at

*) Dog ikke medregnet de ovennævnte syv I. Kl.s Fyrbødere.

ældre Fyrbødere er blevet disfavoriseret for yngre Fyrbødere. Her i Aarhus foregaar for Tiden Tjenesten saaledes, at yngre Fyrbødere forretter Rangeringstjenesten, medens I. Kl.s Fyrbødere maa køre paa Linien, ligesom Remissetjenesten samt Udvaskning og al forefaldende Tjeneste i Remissen, undtagen Natreserve; den skal man nok faa Lov at faa efter Tur. Det kan ikke andet end blive betragtet som Tilsidesættelse, naar det saaledes bliver ved at gentage sig; desuden bliver der undertiden spurgt Vedkommende baade her og der, baade hjemme og ude: hvad har Du gjort, eller hvad har han gjort, siden han skal køre paa Linien, og der er yngre Fyrbødere, som gør hans Tjeneste. Man bliver undertiden lidt genert ved saadan Forespørgsel. Naar der var en fast Rangeringsfordeling, hvor der blev skiftet med hele det faste Rangeringspersonale, da vilde det ikke komme til at gaa ud over den enkelte Mand, det er som om det bliver Personlighed, naar saadant bliver ved at følge den enkelte, og alle Emolumenterne, ja, de gaar fløjten, forsaavidt Vedkommende da ikke kører paa Linien som Fyrbøder.

—n.

Struer, d. 21. Septbr. 1903.

Hr. Redaktør!

De bedes godhedsfuldt optage nedenstaaende i det først udkommende Numer af Bladet.

I sidste Numer af Lokomotivtidende findes en Artikel med Overskrift »Hvad er Mening«, undertegnet J. S., og da jeg undertegnede bliver udpeget som Indsender af Artiklen og flere af mine Kolleger har takket mig for dens Fremkomst, haaber jeg, at De, Hr. Redaktør, vil attestere, at jeg ikke har indsendt nævnte Artikel. Samtidig beder jeg enhver, som skriver til Bladet og ikke bruger sit Navn som Underskrift, at sætte et Mærke eller et enkelt Bogstav, da kan der nemlig ingen Fejltagelser ske. Tak for Optagelsen.

Ærbødigst

J. Sørensen,
Fyrbøder 359.

*

*

*

At Hr. J. Sørensen ikke er opgivet som Indsender af den omhandlede Artikel, attesterer vi gerne herved.

Red.

Fra Dagspressen.

Nedenstaaende Udclip af Dagspressen for den 3. August er tilstillet os:

Ved Lokomotivfører Jacobsens Konduite

lykkedes det i Gaar Aftes i yderste Øjeblik at redde et Menneskeliv.

Det var paa Ryomgaard Station. To Skoler fra Æbeltoftegnen skulde, da de kom fra Udflugt i Aarhus, skifte i Ryom.

Da Tog Nr. 238 Kl. 8,21 rullede ind paa Stationen, havde en lille Pige povet sig ud paa Skinnerne og befandt sig foran den frembrusende Maskine i den yderste Livsfare. Men heldigvis havde Føreren, Jacobsen, Aarhus Ø., Øjnene og Omtanken med sig. Med et hurtigt Greb i Avtomatbremsen lykkedes det ham næsten øjeblikkeligt at standse Toget og derved afværge Faren. Baade Passagerer og Togpersonale havde nogle Sekunder været i den stærkeste Sindsbevægelse.

Lokomotivførerens Stilling er overordentlig ansvarsfuld. Det er glædeligt, naar det lykkes en Mand ved hurtigt Omdømme at redde et Liv. Men en saadan Aandsnærværelse naas kun ved den yderste Anspændelse af Nerverne og virker let opslidende i Aarenes Løb.

*

*

*

Vi har den Glæde at kunne supplere Meddelelsen med, at Lokf. Nr. 89 Jacobsen har erholdt en Anerkendelses-skrivelse samt en Belønning paa 20 Kr. fra Generaldirektoratet.

Maa ogsaa vi bringe Hr. Jacobsen en Tak for den heldige Maade, Offentlighedens Opmærksomhed atter er bleven henledt paa Lokomotivpersonalets Gerning.

Red.

Folkets Røst.

En Lokomotivfører.

Som bebudet i Lokomotivtidende Nr. 17 optrykker vi her Besvarelsen af det efter »Aarhus-Posten« tagne Interview:

Hr. Redaktør!

Under denne Overskrift findes der i Deres ærede Blad for 21. ds. en Artikel, der er misvisende for Stemningen blandt Medlemmerne af det danske Lokomotivpersonales Organisation med Hensyn til Trafikministeriets Ordre angaaende Organisationernes Anerkendelse som Forhandlingsfaktor.

Ovciterede Ordre betyder nemlig et stort Fremskridt for blandt andre Lokomotivpersonalet, vel at mærke for dem, der staar som Medlemmer af dette Personales faglige Organisation; idet Trafikministeriets Ordre reelt betyder, at Administrationen har modtaget den af det nordiske Lokomotivmandsforbunds danske

Afdeling (Dansk Lokomotivfører- og Lokomotivfyrbøder-Forening) gennem Andragender af 26. April 1902 og 3. November s. A. udstrakte Haand til Samarbejde.

Naar Deres Hjemmelsmand tør udtale, at det er rigtig skidt med den Ordre, betyder dette derfor kun, at han ukollegialt staar udenfor sin faglige Organisation og som saadan har han Grund til at være misfornøjet, da han og lige-sindede ogsaa i Fremtiden er aldeles uden Indflydelse paa Ordningen af Forholdene indenfor Lokomotivpersonalet.

Naar Personalet først fuldtud forstaar Organisationernes Betydning og som Følge deraf alle indtræder som Medlemmer, vil det sikkert kun være et Tids-spørgsmaal, at Organisationerne ogsaa vil faa Indflydelse paa de Forhold (Ansættelser, Afskedigelser og Idømmelse af Straffe), der nu er undtagne de almindelige Forhandlingsemner.

Det maa imidlertid staa saavel Medlemmer som Ikke-Medlemmer klart, at Betydningen af det nu vundne Samarbejde kun kan øges og udnyttes fuldtud ved Personalets Takt, Besindighed og Klogskab og ikke ved at slaa i Bordet og stemple det »for rigtig skidt«, man selv har forspildt Retten til at kritisere.

Med Tak for Optagelsen tegner man højagtelsesfuldt

L. Mauritzen,

Lokomotivfører,

Sekretær for Nordisk Lokomotivmands-Forbunds danske Afdeling.

Fredericia, den 23. August 1903.

*

*

*

Under 27. August har Hr. A. E. Andersen atter forsøgt sig i den ædle Skrivekunst, denne Gang med et Dementi af sine til »Aarhus-Posten«s Redaktion gjorte Udtalelser, idet han, efter at have inspireret den paaklagede Artikel, til Slut fralægger sig Ansvar for Formen af samme. Da Hr. A. i sit Dementi med en Ædelmodighed, man ikke er forvænt med fra den Side, lover Undertegnede »i denne Sag« fri for videre Tiltale at vorde, skal ogsaa jeg undlade at ægge Hr. A.s Skrivelyst, og kun optrykke det fremsatte Dementi, der forøvrigt er tilstrækkeligt talende i sig selv.

L. Mauritzen.

Hr. Redaktør!

Da jeg forleden Dag var oppe hos Dem for at tilkendegive Dem min Utilfredshed med Deres Lovord over den af Trafikministeren udstedte Ordre, tænkte jeg mindst paa at denne Samtale skulde afføde en Redaktionsartikel, endnu mindre tænkte jeg mig, at den skulde bringe Sekretæren — Lokf. Mauritzen — for

»Nordisk Lokomotivmands-Forbund« frem med en Imødegaaelse af min Opfattelse af nævnte Ordres Betydning for Personalet ved Statsbanerne.

I den Anledning skal jeg kort og godt meddele Hr. M., at jeg saa langt fra staar ene med min Opfattelse, ja selve Hr. M. deler jo tildels Opfattelse med mig. Der er kun den Forskel, at jeg har udtalt mig om det, der foreligger, Hr. M. taler om det, han formener vil kunne komme til at foreligge.

Tager man Hr. M.s Artikel her i Bladet for 25. ds. og sammenholder den med Ordren, viser det sig, at det vilde være ørkesløst Arbejde at diskutere med Hr. M., da hans Begreber om en Ordres større eller mindre Betydning er saa forvirrede, at man maatte have frekventeret samme Skole som Hr. M., for muligvis at kunne overbevise ham om, at Ret er Ret og ikke Vrangt.

Som ovenfor sagt, staar jeg langt fra ene med min Opfattelse; straks Ordren var udstedt, drøftedes dens Betydning Mand og Mand imellem saavel her i Aarhus som i Hr. M.s Hjemstavn, og alle har været enige om, at under den Form, hvori Ordren foreligger, vil den aldrig faa nogen Betydning for os.

Dette og intet andet var det, jeg under min Samtale med Redaktionen af nærværende Blad fremhævede og samtidig udtalte, at Ordren som Følge heraf ikke maatte prises i for høje Toner.

Hermed skal Hr. M. for mig i »denne Sag« fri for videre Tiltale vorde. Den Tone, der gaar igennem hele Hr. M.s Artikel, viser altfor tydeligt, at Hensigten mere har været at reklamere for D. L. & L. F. end for saglig at imødegaa hin Artikel i »Aarhus-Posten«, for hvis Form jeg dog ikke kan paatage mig noget Ansvar.

Aarhus, d. 27. August 1903.

A. E. Andersen,
Lokomotivfører.

Anerkendelsen.

I »Vor Stand« Nr. 16 findes i en iøvrigt godt skrevet Artikel af Hr. V. Ohlsen følgende Sætning: »Og at Lokf. maa sige det nordiske Lokomotivmandsforbund Farvel og Tak og være sig selv i lidt højere Grad end hidtil, kan kun være til det gode.« —

Hr. Ohlsen gør sig her skyldig i en Fejltagelse, idet D. L. og L. F. staar som en fuldtud selvstændig Organisation og varetager sine Medlemmers Interesser aldeles uafhængig af de i Forbundet værende Organisationer fra Sverrig, Norge og Finland.

Afværget Ulykke.

Da Tog Nr. 3193 den 21de ds. kørte ind paa Lunderskov Station, kunde der let være sket en Ulykke, der endog vilde have krævet Menneskeliv, idet Bagenden af det paa Stationen holdende Tog Nr. 356 ikke var sporfri til Tog 3193's Togvej, og det lykkedes kun Lokomotivføreren ved Anvendelse af Maskinens Vakuumbremse at bringe Toget til Standsning umiddelbart foran Spor krydsningen.

Man maa forbauses over den Letsindighed, hvormed visse Stationer ignorerer givne Ordre og Bestemmelser, og over den Mangel paa Forstaaelse af Medansattes (til Eks. Lokomotivpersonalets) Gerning, man jevnlig kan blive Vidne til. Man forestiller sig, at det ikke var lykkedes at standse Toget, og Ulykken var sket, der vilde da straks være Grundlag for en Sigtelse mod Lokomotivføreren for at denne var kommen for stærkt ind paa Stationen, og at modbevise en saadan Sigtelses Rigtighed vil erfaringsmæssigt være overordentlig vanskeligt eller rettere umuligt for den paagældende Lokomotivfører.

Naar vi derfor har draget ovenstaaende Sag frem som et Eksempel paa hvilken Fare udvist Ligegyldighed for givne Ordre og Bestemmelser kan rumme, er det med en indtrængende Opfordring til alle Medansatte om paa det nøjeste at følge Reglementet, og i de Tilfælde, hvor Tjenesten ikke kan gennemføres rettidig i Overensstemmelse med dette, da at gøre Forestilling hos Administrationen, og ikke, som det ofte sker, give Ordrene en god Dag og kun søge at værne sig selv uden at tage tilbørligt Hensyn til de af slig Forsømmelse flydende Kalamiteter, da dette vil have til Følge, at de Ansatte, der overholder og kræver Ordre og Bestemmelser overholdt, bliver udsat for en Misforstaaelse, der Tid efter anden kan blive skæbnsvanger for deres tjenstlige Stilling.

Medlemslisterne.

Da den i Lokomotivtidende Nr. 17 omskrevne fuldstændige Medlemsliste endnu ikke er indgaaet fra samtlige Afdelinger, undlader man ikke at anmode de ærede Afdelingsformænd om snarest at efterkomme Opfordringen, idet man atter gør opmærksom paa, at Medlemslisterne skal benyttes i Anledning af Organisationernes Anerkendelse og som saadan allerede skulde have været renskrevne og indsendt.

E. F. O.

L. Mauritzen,
Sekretær.

Personalialia.

Død (12.—9. 1903).

Lokomotivfører III Nr. 236 P. E. Jørgensen, Esbjerg.

Forflyttede ere:

14.—9. 1903.

Lokomotivfører IV. Nr. 308 J. F. Hjort-Lorenzen, København Ø., til København G.

21.—9. 1903.

Fyrbøderne I Nr. 179 R. L. Hansen,

II » 361 P. J. Jensen,

III » 364 J. C. P. Madsen,

alle fra København H. til Gedser.

20.—10. 1903.

Lokomotivfører IV Nr. 141 A. N. P. Carlsen,

Fyrbøder I Nr. 93 J. J. Frederiksen,

Fyrbøder III Nr. 482 R. Rasmussen, alle fra Sorø til Vedde.

I Bladets Nr. 18 staar Fyrbøder I Nr. 360 R. Jochumsen, Vamdrup, forflyttet til Aarhus, — skal være 160 R. Jochumsen.

Til Efterretning

for

Medlemmerne af Lokomotivfyrbødernes Hjelpekasse af 2. Marts 1903.

Da enkelte Medlemmer har undladt at erholde Lægens Underskrift paa Syge- og Helbredelsesattesterne, henledes Opmærksomheden paa Lovenes Pag. 13. I modsat Tilfælde finder ingen Udbetaling af Sygepenge Sted.

København, den 1. Septbr. 1903.

Bestyrelsen.

Spørgsmaal og Svar.

Naar et Tog skal afgaa fra en Station som under Rangeringen, og den Portør, som leder, ingen Signalføjte har, hvilket Signal fra Portøren?

Skal Lokomotivføreren stoppe Toget ved Stationsmærket for at faa Signal fra Togf.? Kan Fløjtesignalet ikke høres, hvilket Signal? Kan Signalet til Afgang (Haandsudstrækning) ikke forveksles med Signal 67?

Under 26. Septbr. er der fra Maskinchefen indløbet følgende Svar:

I Anledning af Deres Skrivelse af 19. f. M. meddeles, at Rangensignaler i Henhold til Ordre Ma. Nr. 147 Punkt 6 kan gives enten med Signalføjte eller med Haandsignal, men iøvrigt skal Rangerlederen efter samme Ordre være forsynet med Signalføjte.

Med Hensyn til Udrangering af Tog fra Stationer henvises til Ordre Ma. Nr. 637, idet tilføjes, at for saa vidt Lokomotivføreren ikke modtager Afgangssignalet i Overensstemmelse med nævnte Ordre, maa han standse Toget for at erholve det. Haandsudstrækning er ikke noget reglementeret Signal for Togafgang.

Trykt i
»Fredericia Dagblad«s Bogtrykkeri
i Fredericia.