

Dansk Lokomotivtidende.

Organ for Dansk Lokomotivfører- og Lokomotivfyrbøder-Forening.

Redaktør: Lokomotivfører L. Mauritzen, Fredericia.

Nr. 6.

15. Marts 1903.

3. Aargang.

Beretning

over

D. L. og L. F.s Virksomhed fra Marts 1902 til Marts 1903.

I Henhold til Lovenes § 1 a fremsættes herved Beretning over Foreningens Virksomhed i det forløbne Aar.

Aaret begyndte med et Medlemsantal af 858 Medlemmer og slutter med et Medlemsantal af 868 Medlemmer, altsaa en Fremgang paa 10 Medlemmer.

Hovedbestyrelsen har i Aarets Løb afholdt 3 Møder. Formanden for Hovedbestyrelsen og Sekretæren har afholdt Agitationsmøder i København, Nyborg, Aarhus, Aalborg, Frederikshavn, Struer, Esbjerg og Viborg Afdelinger.

De af Generalforsamlingen i Nyborg den 14. Marts 1902 vedtagne Sager er behandlet saaledes:

Sagen angaaende Bestillingstillæg for de Lokomotivfyrbødere, der forretter Førertjeneste.

Denne Sag, der var til Behandling paa Hovedbestyrelsesmødet den 26. April f. A., forment Hovedbestyrelsen ikke at burde fremme, da der under Udvalgsbehandlingen af Lønningsloven fremkom Udtalelser fra Udvalgets Side om, at Lokomotivfyrbødernes Lønninger burde sættes betydeligt op netop af Hensyn til, at disse i stor Udstrækning gjorde Tjeneste som Lokomotivførere, hvorfor den med Forslagsstillere Samtykke udsattes til efter Lønningslovens Behandling.

Sagen angaaende Oprettelse af statsunderstøttede Kursus for vordende Lokf. og vordende Lokomotivfyrb. har Hovedbestyrelsen ligeledes maattet lade ligge foreløbig, idet det ved en af Hovedbestyrelsen foretagen Undersøgelse viste sig, at Organisation for Tiden af finansielle Grunde ikke var Opgaven voksen, da der, for at gennemføre denne Sag saaledes, at den fik virkelig Betyd-

ning for de danske Lokomotivmænd under de forhaandenværende Forhold, maatte ofres forholdsvis betydelige Summer. Hovedbestyrelsen tog derfor ikke i Betænkning at udskyde Sagen, og i Stedet for vedtoges det paa Hovedbestyrelsesmødet den 15. September f. A. at indgaa til Maskinchefen med et Andragende om at yde Aspiranterne til Lokomotivførereksamen et Beløb af 8 Kr. om Maaneden i 5 Maaneder til Hjælp til Bestridelsen af Udgifterne ved Forberedelsen til de beordrede Eksaminer. Paa dette Andragende er der under 27. Februar indløbet følgende Svar:

Generaldirektoratet har under 25. ds. bl. a. tilskrevet mig saaledes:

»I Anledning af det med Afdelingens Skrivelse af 14. November f. A. J. Nr. 6722—1902 fremsendte Andragende fra »Dansk Lokomotivfører- og -Fyrbøderforening« om, at der maa blive givet de Fyrbødere, der indstiller sig til Lokomotivførerprøven, Tilskud til Afholdelse af de med Forberedelsen til nævnte Prøve forbundne Udgifter, skal man til videre Underretning for de Paagældende meddele, at man ikke kan yde det ønskede Tilskud, men at der iøvrigt neppe foreløbig vil blive Tale om Afholdelse af Eksamen for Lokomotivførere, da der i Øjeblikket findes ca. 170 Fyrbødere II og III, der har Eksamen, samt at man agter at tage Spørgsmaalet om en Omordning af Eksaminerne for Lokomotivpersonalet og Oprettelse af Kursus for samme under Overvejelse.«

Hvilket jeg ikke undlader herved at meddele.

Busse.

Sæbye.

Dansk Lokomotivfører- og -Fyrbøderforening.

Som det af ovenstaaende vil ses, er der Haab om, at der fra Administra-

tionens Side vil blive gennemført en Ordning af Eksaminerne, der er bedre egnet til at løse Opgaven end den nu gældende.

Indførelsen af Mærkesystemet som Opkrævningsmaade af Kontingentet traadte i Kraft den 1ste Januar d. A., idet samtlige Afdelinger er forsynet med Mærkebøger og 25-Øres Mærker. Naar Mærkerne er udstedt a 25 Øre i Stedet for 50 Øre, da er dette gjort for at lette Medlemmerne Kontingentets Erlæggelse.

Sagen angaaende Organisationens Anerkendelse har Hovedbestyrelsen hidindtil forgæves søgt at gennemføre, idet denne under 26. April f. A. indsendte den af Generalforsamlingen vedtagne Resolution. Da der intet Svar indløb, og da der fra Maskinchefens Side gjordes den Opfattelse gældende, at en Afdelingsformand havde gjort sig skyldig i en Tjenesteforseelse ved telegrafisk at underrette sin Maskininspektør om, at Milepengene ikke var indtruffet i rette Tid til Trods for, at Maskinchefen under 21. Maj s. A. havde givet Organisation Løfte om, at Milepengene vilde blive udbetalt fra Regnskabskontorernes Side den 15., og naar denne falder paa en Søndag, den 14. i hver Maaned, indsendtes under 3. November f. A. paa Grundlag af ovenstaaende et fornyet Andragende til Ministeren om at give Organisation den attraaede Anerkendelse. Der foreligger til Dato intet Resultat, men Hovedbestyrelsen er fast besluttet paa at søge denne for vor Organisation saa vigtige Sag gennemført.

Sagen angaaende Fribefordring for de under Københavns Frihavns Aktieselskab ansatte Lokomotivførere blev fremmet i Henhold til Generalforsamlingens Beslutning, idet der indsendtes et Andragende til Generaldirektoratet, paa hvilket der under 6. Maj f. A. indløb et afslaaende Svar, idet Generaldirektoratet forment at savne Hjælp til at bevilge Andragendet.

Sagen angaaende den udenfor Dags-

ordenen vedtagne Takskrivelse til Administrationen for dennes Velvillie mod Lokomotivpersonalet i Anledning af den i 1901 afholdte nordiske Lokomotivmands-Kongres, er fremmet i Henhold til Generalforsamlingens Beslutning.

Foruden disse af Generalforsamlingen til Hovedbestyrelsen overgivne Sager har Hovedbestyrelsen i Aarets Løb arbejdet paa følgende Sager:

I Sagen angaaende Statsfunktionærernes Centralorganisation har Formanden for Hovedbestyrelsen været tilsagt til et Møde den 25. April f. A., paa hvilket der nedsattes et Udvalg til inden 2 Maaneders Forløb at fremlægge Forslag til Sagens hensigtsmæssige Ordning men til Trods for denne Vedtagelse, foreligger der endnu intet om dette Udvalgs Arbejde.

Sagen angaaende Indførelse af ensartet Rensning af Lokomotivernes Røgekammer og Askekasse ved samtlige Depoter har Hovedbestyrelsen fremmet i Henhold til Generalforsamlingsbeslutning af 17. December 1901, og har herpaa under 28. Maj f. A. faaet det Svar fra Maskinchefen, at Rensningen maatte foretages af Depotarbejdere, hvor dette kunde lade sig gøre uden Udgift for Statsbanerne.

Da der fra Maskininspektørers og særlig fra Lokomotivformænds Side ikke handles i Analogi med Maskinchefens Løfte, er der fra Afdelingsformænds Side (særlig i 1ste Sektion) sket Henvendelse til Maskininspektørerne, og da dette intet har frugtet, sættes Spørgsmaalet atter paa Generalforsamlingens Dagsorden for den 19. Marts d. A.

Sagen angaaende Lønudbetaling paa Søn- og Helligdage har været indgivet til saavel Maskinchefen som til Generaldirektoratet, men har begge Steder faaet et benægtende Svar, hvorfor Hovedbestyrelsen til Dato ikke har set sig i Stand til at faa indført de ønskede Forbedringer for København, Nyborg og Aarhus' Vedkommende.

Sagen angaaende en Ændring af Olie-mulktssystemet, der af Aarhus Afdeling var overgivet til Hovedbestyrelsen, er af denne henvist til Generalforsamlingens Afgørelse.

Sagen angaaende Anbringelse af Stationsvisere, der af Aarhus Afdeling var overgivet til Hovedbestyrelsen, havde denne ikke ment at burde fremme for Tiden, men paa Forslagsstillers Forlangende optages den til Behandling paa Generalforsamlingen.

I Sagen angaaende Lønningsregulativ og Ansættelsesforhold for ny Privatbaneanlæg er der af Hovedbestyrelsen indgivet Andragende til Ministeriet om at sætte Lokomotivpersonalets Løn op i Lighed med de for Statsbanedriften gæl-

dende ved Approbation af disse Baners Lønningsregulativ, og til Direktionerne af saadanne ny Baneanlæg er der indgivet Andragende om kun at ansætte faguddannede Maskinmænd i Lokomotivpersonalet. Paa disse Andragender er der til Dato intet Svar indløbet, men det synes dog, som om der er taget Hensyn til Andragendet om Ansættelsesforholdene, idet der siden da ikke er ansat andre end faguddannede Folk i Lokomotivpersonalet.

Der vil fra Hovedbestyrelsens Side, saa snart der foreligger Resultat af en Lønningslov for Statsbanedriften, blive taget fat paa Gennemførelsen af en ensartet Lønningslov for samtlige Privatbaner.

Sagen angaaende Afdelingskassernes Restancer til Hovedkassen er afgjort saaledes, at Afdelingerne er pligtige at svare Afgift til Hovedkassen for alle de under Afdelingen som Medlemmer opførte Lokomotivmænd. — Da en enkelt Afdeling imidlertid ikke anser sig for pligtig til at rette sig efter denne Afgørelse, vil Sagen under Regnskabets Fremlæggelse blive afgjort af Generalforsamlingen.

Sagen angaaende Lokomotivpersonalets Beklædning har Hovedbestyrelsen ment at maatte stille i Bero, til der foreligger et Resultat af de foreliggende Forslag til en Lønningslov for Statsbanedriften.

Sagen angaaende Lokomotivfyrbøder Johansens Forfremmelse til Lokomotivfører, der af Bestyrelsen for København Ø. Afdeling er tilstillet Hovedbestyrelsen, vil af denne søges gennemført.

Lønsagen. — Denne Sag, der har lagt det største Beslag paa Hovedbestyrelsens Tid, er bleven fremmet med al mulig Kraft fra Hovedbestyrelsens Side. Det er imidlertid ikke lykkedes at gennemføre de af Organisationen stillede Fordringer, idet det i de foreliggende Forslag ikke er lykkedes at hæve Lokomotivførernes Løn over den Plads, denne sættes i af Jernbanekommissionen, medens det for Lokomotivfyrbødernes Vedkommende lykkedes Hovedbestyrelsen at formaa Folketingets Udvalg til at sætte Lokomotivfyrbøderne en Lønningsklasse op. Ved fornyet Henvendelse til Ministeren lykkedes det yderligere at formaa denne til at hæve Alderstillægene fra 90 til 108 Kr. aarlig. Ihvorvel dette ikke er, hvad Organisationen kan erklære sig tilfreds med, kan der paa nuværende Tidspunkt ikke opnaas yderligere Fordele. Det er ogsaa i Henhold til denne Kendsgerning, at Hovedbestyrelsen har afvist et fra Esbjerg Afdeling fremsat Forslag om at søge højeste Løn for Lokomotivfyrbødere opnaaet paa 10 Aar.

Aarsregnskab for D. L. og L. F. for Aaret 1902.

| Indtægt. | |
|--|---------|
| | Kr. Ø. |
| Indestaaende paa Sparekasse- | |
| bog $\frac{1}{1}$ 1902 | 2450 96 |
| Kontant Beholdning | 60 29 |
| Restancer 1901 | 423 00 |
| 17 Emblemer a 35 Øre | 4 25 |
| 1 Emblem (Sølv) a 2,00 | 2 00 |
| 10,021 Kontingenter a 35 Øre | 3507 35 |
| 110 Indskud | 220 00 |
| Indvundne Renter | 75 36 |
| | <hr/> |
| Balance | 6743 21 |

| Udgift. | |
|--|---------|
| | Kr. Ø. |
| Lokomotivtidende | 1025 84 |
| Diæter i Anledning af General- | |
| forsamlingen i Nyborg $\frac{14}{3}$ | 478 00 |
| Diæter til Lokfyrb. Andersen, | |
| Frederikshavn, Generalforsl. i | |
| Fredericia $\frac{17}{12}$ 1901 | 8 00 |
| Nordiske Forbund | 262 49 |
| Udgift til Arbejde i Lønsagen, | |
| Samlingen 1901 - 1902 | 71 00 |
| Udgift til Arbejde i Lønsagen, | |
| Samlingen 1902 - 1903 | 68 50 |
| Hovedbestyrelsesmøder $\frac{22}{1}, \frac{26}{4},$ | |
| $\frac{15}{9}$ | 135 00 |
| Formandens Rejse til Afdel. | |
| $\frac{24}{1}, \frac{26}{1}$ | 15 00 |
| Formandens Møde med Stats- | |
| funktionærernes Organisa- | |
| tionsudvalg | 5 00 |
| Sekretærens Rejser i Forman- | |
| dens Forfald: til København, | |
| i Deputation hos General- | |
| direktør Norlien, Andragende | |
| for Privatbanerne og Løn- | |
| sagen m. fl. Sager | 25 00 |
| Formanden, Deputation og Møde | |
| med Folketingets Udvalg for | |
| Lønningsloven $\frac{25}{2}, \frac{28}{2}$ | 20 00 |
| Hovedkassereren i Formandens | |
| Forfald: Deputationer hos | |
| Trafikministeren, General- | |
| direktøren, Maskinchefen, | |
| Generaldirektør Norlien, $\frac{17}{2},$ | |
| $\frac{16}{9}, \frac{25}{9}, \frac{2}{10}, \frac{25}{10}, \frac{20}{11}$ | 25 00 |
| Et Møde med Jernbanefor- | |
| bundet | 5 00 |
| Lokale til Hovedbestyrelsmøde | |
| $\frac{22}{1},$ Agitationsmøde $\frac{17}{2}$ | 10 00 |
| Statsfunktionærernes Organisa- | |
| tionsudvalg | 20 00 |
| Statistik over, hvorledes | |
| Lokomotivpersonalet vil blive | |
| stillet efter Lønningslovfor- | |
| slaget | 18 00 |

At overføre 2171 83

| | Kr. | Ø. |
|---|------|----|
| Overført | 2171 | 83 |
| Kommissions-Betænkningen | 2 | 50 |
| Oversigt over Lokomotivførernes Alder ved Ansættelsen som Lokomotivførere | 4 | 00 |
| Referering af Generalforsamlings-Forhandlingerne ^{14/3} | 25 | 00 |
| Afskrivning af Skrivelser | 9 | 00 |
| Kalender, Lokf., Lokfrb. | 2 | 30 |
| Repræsentation ved Trafikminister Hørups Begravelse | 5 | 00 |
| 20 Ekspl. Lokomotivmanna- og Maskinisttidende | 12 | 38 |
| Kontorholdsgodtgørelse til Formanden. Bevilget ^{14/3} | 50 | 00 |
| Kontorholdsgodtg. til Hovedkassereren. Bevilget ^{14/3} | 50 | 00 |
| 1 Forhandlingsprotokol | 1 | 65 |
| 1 Hovedbog | 6 | 00 |
| I Kvitteringsbog | > | 75 |
| 100 Rundskrivelser. | 4 | 50 |
| 300 Oversigter over Lønforhold, Samlingen 1901—1902 | 11 | 00 |
| 300 Oversigter over Lønforhold, Samlingen 1902—1903 | 11 | 00 |
| 225 Henstillinger til Regering og Rigsdag | 7 | 00 |
| 60 Aarsberetninger. | 28 | 00 |
| 100 Love | 7 | 50 |
| 100 Dagsordener | 2 | 00 |
| 100 Dagsordener og 4 Plakater | 1 | 90 |
| Forskellige Lovforslag ang. Lønsagen | 1 | 60 |
| Samlede Udgifter til Papir. | 19 | 94 |
| Samlede Udgifter til Porto. | 57 | 14 |
| Kontant Beholdning | 4 | 90 |
| D. L. og L. F.s Formue den 31. December 1902. | 4226 | 32 |
| Balance | 6743 | 21 |

Regnskabet revideret og befundet rigtigt ved Revisionen.

København, 7. Marts 1903.

C. Larsen. E. Mathiesen.

Specificeret Udgift til Dansk Lokomotivtidende i Aaret 1902.

| | Kr. | Ø. |
|---|-----|----|
| 25,000 Eksemplarer af Lokomotivtidende | 900 | 00 |
| 1000 Tegninger af D.-Maskiner | 22 | 75 |
| Tryk paa samme | 1 | 00 |
| Forsendelsesomkostninger | 9 | 71 |
| 5 Stk. Clichèer | 21 | 50 |
| Kalendere for Lokomotivf. og Lokomotivfyrb. | 2 | 30 |
| En Regnskabsbog | > | 75 |
| En Kvitteringsbog | > | 75 |
| Indpakkingspapir | 3 | 05 |
| Papir til Manuskript | > | 65 |
| 100 Stk. Meddelelser og 100 Konvolutter | 1 | 50 |
| At overføre | 963 | 96 |

| | Kr. | Ø. |
|--|------|----|
| Overført | 963 | 96 |
| 3 Bundter Korsbaand. | 3 | 24 |
| Et Ark 4-Øres Frimærker | 3 | 84 |
| Et Ark 5-Øres Frimærker | 4 | 80 |
| | 975 | 84 |
| Kontorholdsudgifter i Henhold til Bevilling af 14. Marts 1902. | 50 | 00 |
| Summa Kr. | 1025 | 84 |

Fredericia, den 31. December 1902.

L. Mauritzen,
Redaktør.

Revideret den 7. Marts 1903.

C. Larsen. E. Mathiesen.

Nye Iltogslokomotiver til de badensiske Statsbaner.

Til de badensiske Statsbaner er i Efteraaret 1902 anskaffet 12 Stkr. Iltogslokomotiver, der i »Zeitschrift des Vereines deutscher Ingenieure« betegnes som Verdens kraftigste Lokomotiver, hvorfor vi fra nævnte Kilde hid sætter følgende:

Konstruktionen og Bygningen af denne Iltogstype blev efter afholdt Konkurrence mellem de største og betydeligste Lokomotivfabriker overdraget Firmaet J. A. Maffei i München, som tidligere har bygget 4 Cyl. Loko. til de bayerske Statsbaner, St. Gotthartbanen m. fl.

De Fordringer, som opstilledes af Statsbanerne, var bl. a. særlig, at Lokomotiverne skulde være i Stand til at befordre en Togvægt paa 200 Tons med en jevn Hastighed af 100 km. i Timen paa en fortsat Stigning af 1:300, samt endvidere med fuld Sikkerhed kunne benyttes ved en største Hastighed af 120 km. i Timen. Til Opfyldelse af den første Fordring udkræves en vedvarende Arbejdsudvikling af 1500—1600 HK., og tages i Betragtning, at et almindeligt kraftigt Iltogslokomotiv med to Cylindre kun udvikler ca. 600 HK., forstaar man bedre, at Konstruktionen af disse Lokomotiver virkelig har medført Dimensioner og Forhold, som hidtil neppe har været benyttet til Lokomotivbygning i Europa.

Kedlen ligger 2750 mm. (1980*) over Skinnetop og har en bred Fyrkasse, der naar ud over Rammepuderne; Kedeltrykket er 16 kg. pr. qcm. (12), Hedefluden 210 qm. (88) ved en Rørlængde af 4800 mm. (3430) og Ristearealet 3,9 qm. (1,77).

De fire Cylindre er anbragt under Røgkammeret, og Stempeltrykkene overføres alle paa samme Drivhjul; begge

*) De i () angivne Dimensioner til Sammenligning ere tagne fra Litra K.

Højtrykcylindre er støbt i et Stykke og ligger inde i Rammen, medens Lavtrykcyl. er anbragt udvendig. Til de første anvendes Stempelglidere med indvendig Indstrømning, til de sidste almindelige aflastede Kanalglidere. Til Bevægelse af alle 4 Glidere bruges kun to Hensinger Stylinger, som er anbragt udvendig og trækker Lavtrykgliderne direkte, men Højtrykgliderne ved Hjælp af en kort Mellemaksel.

Diameteren af Højtryk-Stempel er 335 mm., af Lavtryk-Stempel 570 mm., hvorved Forholdet mellem Arealerne bliver 1:2,9.

Krydshovederne ere staaletøbte og føres alle ved enkelte Linealer. Drivtappene og alle Akslerne, med Undtagelse af Krumtapakslen, er udboret hule, men lukket for Enderne, for at undgaa Samling af Rust og Smuds. Drivtappene og Krumtapakslen er af Nikkelstaal.

Lokomotiverne bæres under Røgkamret af en firehjulet Truck, under Rundkedlen af et Drivhjul sæt og et Kobbelhjul sæt, samt under Fyrkassen af en tohjulet Truck; Drivhjulsdiameteren er 2100 mm. (1846). Alle 5 Hjulsæt bremser ved en enkelt Bremseklods paa hvert Hjul; dog kan Bremsen paa Truckhjulene sættes ud af Virksomhed ved Hjælp af en Hane paa Bremseledningen.

Lokomotivets samlede Vægt er tjenstfærdigt 74 Tons (42) og Adhæsionsvægten 32 Tons (26).

Tenderen hviler paa to firehjulede Trucker og rummer 20 Tons Vand (10,8) og 6 til 11 Tons Kul (3).

Prøvekørslerne fandt Sted paa Strækningen Mannheim—Karlsruhe, der er 60,64 km. lang og har en Middelstigning af 1:300. Prøvetogets Vægt ansattes til 300 Tons, hvilket paa en omtrent horisontal Bane fordrer samme Arbejdsudvikling af Lokomotivet som en Belastning af 200 Tons paa Stigning 1:300, og det bestod halvt af 4akslede og halvt af 2akslede Personvogne, med ialt 40 Aksler.

Køretiden var beregnet til 38 Min. og overholdtes uden Vanskelighed, hvilket gav en opnaet Middelhastighed af 95,8 km., men tages der Hensyn til Standsning og Igangsætning samt mindsket Fart ved to Mellemstationer, har Middelhastigheden i Virkeligheden været 105 a 110 km., hvorved der af og til opnaedes en Maximalhastighed af 117 km.

Ved enkelte Prøvekørsler tilbagelagdes Strækningen i 36 Minutter med en Middelhastighed af 109 km.; om Maximalhastigheden derved har naaet de foreskrevne 120 km. pr. Time angives imidlertid ikke.

Organisationens Nødvendighed for Lokomotivpersonalet.

I en Artikel i dette Blads Nr. 4 B., benævnet »Organisationens Nødvendighed for Lokomotivpersonalet«, har en Indsender under Mærket »H.« givet en Skildring af Arbejdsforholdene før og nu. Jeg billiger Hr. »H.«s Syn, men før hører Fortiden til; jeg holder mig kun til Nutiden. Hr. »H.« skriver: »Enhver maa have den Mulighed for Øje, at Porten en Dag kan stænges for ham, det være sig af Sygdom, Forseelse eller andre Grunde; havde vi været i Organisation, da vilde den ikke svigte med Hjælp, naar det var nødvendigt« (men der siges intet om, hvor Hjælpen skal tages fra), »derfor«, som, Hr. »H.« skriver, »udøv Kritik, men aabenlyst og retfærdigt«.

En Fugl i Haanden er bedre end ti paa Taget, og den ene har vi, lad os holde fast ved den. Kommer Tid, kommer Raad, maaske kan vi fange flere; men denne ene, vi har, kan allerede nu yde Hjælp.

At et godt Samarbejde indenfor Lokomotivpersonalet kan udrette Goder for dets Medlemmer, staar vel enhver klart. Da jeg begyndte min Tjeneste her ved Statsbanerne, eksisterede der ingen som helst Hjelpeforening for Personalet. Vel ydedes der en Hjælp f. Eks. i Tilfælde af Dødsfald, ved Indsamling, men nogen fast Regel var det ikke. Sidst i Halvfjerdserne oprettede vi en Hjelpeforening; en fast Sum blev at udbetale ved hvert Dødsfald (for Tiden ikke over 800 Kr.). At det var et sundt og godt Foretagende, som vi trængte til, beviser, at saa godt som samtlige Lokomotivførere som Fyrbødere straks indmeldte sig i Foreningen, og det blev troligt fulgt af nye ansatte i flere Aar derefter; men i de senere Aar har Tilgangen paa ingen Maade svaret til Ansættelserne. — Hvad er Grunden? — For gammel Institution, Livsforsikringsselskaber? Ja, Livsforsikringsselskaber er gode, men det er jo ikke alle, der lader sig livsforsikre; men selv om de gør det, saa bliver vor Hjelpeforening en lokal Forening, der har den Fordel at være billigere end ovennævnte. Her skal intet Overskud gives, ej heller Lønninger. En Statistik over Foreningens Virksomhed fra dens Stiftelse og til nu, vil udvise, at der er udbetalt Hjælp til flere yngre end ældre Ansatte, og at der har været Brug for Hjælpen i saa godt som alle Tilfælde, kan ikke modsiges.

For at komme tilbage til Hr. »H.«s Artikel: »Porten kan hurtigt stænges, det være sig ved Sygdom, Forseelse eller andre Grunde«, skal jeg hertil bemærke:

Mange yngre Mænd, som ved deres Ansættelse havde Attest for godt Helbred, men inden de har naaet de pensionsgivende Aar har maattet trække sig tilbage fra Stillingen af Helbredshensyn, og med Hensyn til Forseelser (herunder Uheld under Udøvelsen af Tjenesten), saa har vi jo kendt mangan en Fører, der har kørt baade Aar og Dag, og som vi kun kender som den rolige, besindige og pligtopfyldende Mand. Men, som vi véd hører Stillingen som Lokomotivfører til en af de vanskeligste ved Banerne, og let kan der kommes i Strid med Sikkerhedstjenesten, og dette bevirker ofte, at en saadan Mand er nødsaget til at trække sig tilbage fra Stillingen. I begge de ovennævnte Tilfælde har vi ingen Regel for økonomisk Hjælp, men det kan vi saa let lave, naar vi slutter os sammen med dette Formaal for Øje. Derfor: Organisation, maa tage fat, for at bringe noget frem i den Retning, og, som tidligere nævnt, en Hjælp har vi ved Haanden.

Igennem Lokomotivtidende har vi i den senere Tid set, at de forskellige Afdelingers Regnskaber fremviser, at der er rigelig Pengebeholdning til Stede. Vilde det ikke være hensigtsmæssigere, at disse Pengebeholdninger, som jo stadig vokser ved Medlemmernes Kontingent, anvendtes til at danne en saadan Hjelpekasse, i Stedet for, hvad der ogsaa ses af Lokomotivtidende, at benytte sig af Regnskabernes gunstige Udvisen, til at danne selskabelige Sammenkomster med Bal, som det har været Tilfældet i adskillige Afdelinger. Ja, det kan jo være meget fornøjeligt, men lad os ikke som Daarer lide for Øjeblikkets Glæde. Derfor: tænk hellere paa Fremtiden, ingen véd, hvad den vil bringe, og gaar det galt, saa vil vist alle indrømme, at det er godt at have noget ved Haanden. Lad os holde os til Organisationens Motto:

»Enighed — Kundskab — Hjælp«.

Holst Jørgensen.

Rask Daad.

Atter har et Medlem af vor Organisation ved en behjærtet Opræden henledt Opmærksomheden paa sig, idet Lokomotivfyrbøder Jensen ved Skagensbanen med overhængende Fare for sit eget Liv i yderste Øjeblik frelst en 9-Aars Dreng fra at drukne i en Lergrav ved Teglgården i Frederikshavn. Efter at Drengen var kommen paa det tørre, foretog Redningsmanden energiske Oplivningsforsøg, der kronedes med Held, og Drengens Liv var frelst. Vi bringer i den

Anledning Hr. Jensen vor og Kammeraters hjertelige Tak for hans modige og forstandige Handling.

Dødsfald.

Den 18. Februar afgik Lokomotivfører Nr. 203 Ditlevsen ved Døden efter et langt og haabløst Sygeleje. Ditlevsen, som blev 42 Aar, ansattes den 28. April 1883 som Fyrbøder i Nyborg, forfremmedes til Fører i København d. 1. April 1896, hvorfra han et Aar senere efter eget Ønske forflyttedes til Slagelse. Han hørte til daglig til de rolige og stille Naturer, men var stedse en god og hjælpsom Kollega; men mest vil han dog savnes som den trofaste og opofrende Familiefader i sit Hjem af hans efterlevende Hustru og deres 5 Børn.

Personalforandringer.

18.—2.—1903:

Lokomotivfører II Nr. 203 D. S. Ditlevsen, Slagelse, død.

1—3.—1903:

Fyrbøder II Nr. 164 R. P. Grosen, Aarhus, oprykker i I Kl. med Station i Struer.

Fyrbøder III Nr. 425 S. P. M. Kruse, Aarhus, oprykker i II Kl.

Maskinarbejder i Aarhus Nr. 219 K. A. Kristensen ansættes som Fyrbøder III Kl. Nr. 214 med Station i Thisted.

Forflyttede:

Fyrbøder I Nr. 275 J. F. Ranthe, Struer, til Korsør.

Fyrbøder I Nr. 297 S. P. Sørensen, Korsør, til Horsens.

Fyrbøder III Nr. 265 N. L. Stilling, København H., til Aarhus.

Fyrbøder III Nr. 133 J. F. Madsen, Thisted, til København H.

FORSKELLIGE MEDDELELSER.

Centralorganisationen. Udvalget holder Møde i København den 22de Marts dette Aar.

Til Afdelingsbestyrelserne. Hovedkassereren anmoder om at faa opgivet d'Hr. Afdelingsformands og Kassereres private Adresser.

Rettelse. I Bladets Nr. 5, 3. Side, 1. Spalte, 20. Linie f. o., staar Afdelingen, skal være Foreningen.