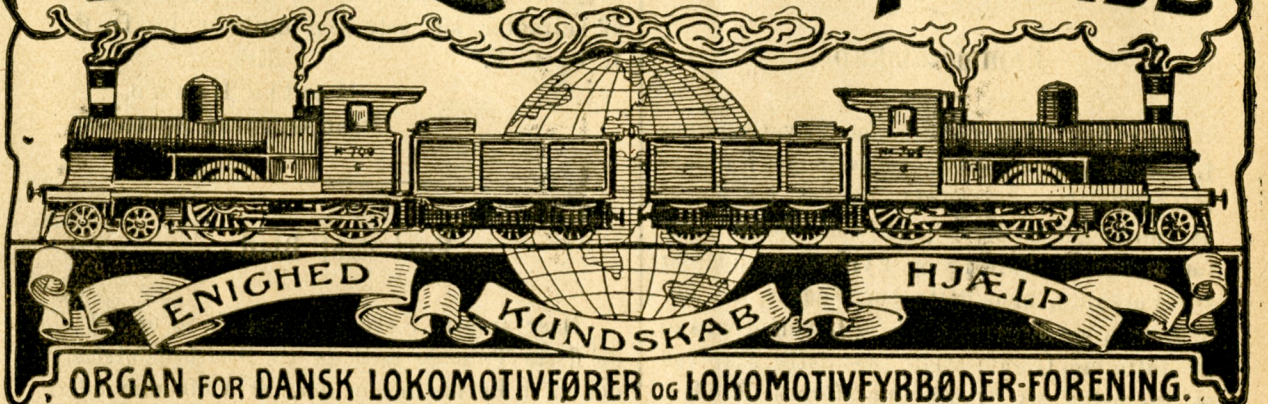


# DANSK LOKOMOTIVTIDENDE



Redaktør: Lokomotivfører L. Mauritzen, Fredericia.

Nr. 13.

I. Juli 1906.

6. Aarg.

## Fra 2den Kreds.

Da Tyendekommissionen sidste Aar var ude for at undersøge Boligforholdene for Tjenestetyendet, fremkom ofte den Udtalelse fra en Del af det herværende Lokomotivpersonale, om ikke det ved Henvendelse til Kommissionen kunde lykkes at faa de os anviste Sove- og Opholdsrum en Del forbedrede.

Da imidlertid Kommissionen ikke havde til Opgave at undersøge og beskæftige sig med, hvorledes de Boligforhold var, som Statsbanerne bød Lokomotivpersonalet, har vi tænkt, at vi ved at fremdrage et Par af de værste Eksempler i vort Blad muligvis kunde faa Forholdene ændrede.

Værelset, som er os anvist til Soverum i Varde, har en Gulvflade af 20 □ Alen, paa hvilket Areal findes anbragt 2 Træsenge, 1 Bord, 2 Stole, 1 Servantebord, 1 lille Skab samt en Kakkellovn af meget gammel Konstruktion, saa enhver kan forstaa, at der er kun meget lidt Plads tilovers til at bevæge sig paa. Desforuden findes der i Værelset et Ur og en Lampe, som, naar den en enkelt Gang er ren, kan oplyse Værelset saa meget, at man kan se, hvad Klokken er. Skrivning eller Læsning er aldeles umulig. Naar en Vinteraften Kakkellovnen og Lampen i Forening med Personalet tærer paa den Smule Luft, som findes i Værelset, saa er Opholdet der alt andet end behageligt. Dette Hummer

kan uden nogen betydelig Udgift udvides til en passende Størrelse.

Dernæst skal vi omtale det sydlige Værelse i Ringkøbing, det ligger ganske vist i 4. Kreds, men Personalet fra Esbjerg er henvist til at tage Ophold der nogle Timer af Døgnet. Det er noget større end det førstnævnte, men saa findes der 2 Brikse, som indtager det meste af den større Gulvflade. Dette Værelse er benyttet hele Døgnet af 3 forskellige Sæt Personale, og det har fælles Dørkarm med Retiraden; naar der en varm Sommerdag blæser en mild Luftning fra Sydøst, saa fyldes Værelset med en egen Vellugt.

Desuden gælder for begge de her omtalte Værelser, at Renholdelsen af dem er meget mangelfuld, Gulvene er fuldstændig sorte.

Endvidere skal samtidig omtales et Forhold i Skjern, hvor Lokomotivpersonalet er henvist til at tage Drikkevand fra Ledningsrør fra Vandcisternen til Remisen. Brønden, som findes der, faar sit Tilløb fra en Grøft samt fra Drejeskiven, hvor der som Regel staar en Del Vand. Saavel Grøften som Drejeskiven, der ligger lige ved Vejen, benyttes i meget stor Udstrækning af den derboende Befolkning til at forrette deres Nødtørft i.

Vi har fremdraget nærværende for at faa Forholdene ændrede, da de maa være i høj Grad sundhedsfarlige.

a. + b. + c.

## D. P. L. og L. F.

### Kammeratskab.

Der har til Dato indenfor Privatbanernes Lokomotivpersonale ikke eksisteret den Kammeratskabsfølelse, der burde, hvilket jeg mener at kunne bevise derved, at der endnu staar for mange af Førerne og Fyrbøderne udenfor vor Forening, men dette bør ændres, det bør dog være en Ærøssag for hver Lokomotivmand at støtte sin Organisation, og dette sker ved at indmelde sig i Kammeraternes Rækker. Lad os dog vise Tiden, at vi følger dens hele Udvikling, og at vi ikke lader Tidens Tand sætte sit sorte Stempel paa os, i hvad der hedder Kammeratskabsfølelse, thi denne er dog et kostbart Klenodie, som ikke maa trædes i Støvet, nej, den skal sættes til Højborgs i Byernes Lokomotivdepoter. Foruden at vække denne Følelse, vil Foreningen af al sin Evne arbejde hen til at højne og dygtiggøre vor Stand samt søge ad den rolige og besindige Vej at faa aftaget de Aag, som vi formener haardest trykker vore Skuldre, i det hele taget søge ad Forhandlingernes solide Veje at naa til, at vore Kaar kan blive saa gode som mulige, ikke alene for os selv, men ogsaa for vore Familier.

Der kan maaske gives dem, som vil bruge Hørups bekendte: »Hvad kan det nytte«; vore smaa Ønsker bliver næppe opfyldte, selv om man søger aldrig saa mange Gange derom. Til disse tror jeg at turde sige et aldeles bestemt Jo, naar blot vi vil have en lille Smule Taalmodighed og frem for alt holde os indenfor Rimelighedernes Grænser, hvormed jeg mener, at vi ikke lader os lede, ej heller handler efter et Øjeblik Indskydelse, men derimod at vore Ønsker er velovervejede og baserede paa de stedlige Forhold.

Af ovenstaaende tror jeg, saa kortfattet som Muligheden tillod, at have fremsat, hvad vort Formaal er, og naar — som det vil ses af Generalforsamlingens Referat — nu, alle, der indmelder sig inden 1. Oktober d. A., ikke skal betale noget Indskud, og Foreningen, for saa vidt det da staar i vor Magt, selv i en nær Fremtid skal starte et Blad, skrevet med Privatbaneforhold for Øje, saa synes det

mig at være god Grund for de Udenforstaaende at træde hjælpende til, og at enhver fra nu af betragter sig selv som Agitator for D. P. L. og L. F.

Ærb.  
Martin Lennø,  
Organisationens Formand.

### Vort eget Blad.

Naar anførte Sætning udtales, da er det i de fleste Tilfælde med en vis Stolthedfølelse, det er i Bevidstheden om, at Vedkommende er Parthaver i noget stort, i noget godt. Det er jo en Kendsgerning, at saa godt som alle Sammenslutninger, alle Foreninger, det være sig politiske eller faglige, saa vidt det er dem muligt søger at starte deres eget Blad; det er et Bindeled imellem de enkelte Individider, de enkelte Medlemmer, det er — billedlig talt — som en Telefon-Centralstation; her staar de enkelte, selv om de er spredt over et nok saa stort Felt, dog i Forbindelse med hinanden, herigennem kan de forskellige Meninger og Anskuelser blive drøftede. Saa snart en ønsker et Spørgsmaal klareret eller han ønsker at klargøre noget for andre, saa har han i »vort eget Blad« Midlet, hvorved det er ham muligt paa en Gang at sætte sig i Forbindelse med alle Kolleger, alle Meningsfæller. Bladet er paa en Gang Vejleder og Raadgiver, og saafremt det virkelig magter sin Opgave, det, som er Hovedmomentet, skal det være i Besiddelse af oplysende og opdragende Kraft.

Saavidt er vi vel allesammen enige, og naar der paa D. P. L. og L. F.s Generalforsamling den 12. d. M. har været drøftet Spørgsmaalet om Udgivelsen af eget Fagblad, da er dette jo ganske forstaaeligt. Da jeg ikke selv overværede Generalforsamlingen og havde Lejlighed til at udtale mig, skal jeg her kortelig meddele mine ærede Kolleger min Mening om dette saa vigtige Spørgsmaal.

Min Mening er, at det vilde være uklogt paa nærværende Tidspunkt at vedtage Udgivelsen af eget Foreningsblad; jeg tror nemlig ikke, vi fuldtud magter Opgaven. For det første vil den pekuniære Vanskelighed ikke være helt let at overvinde, og for det andet,

hvem kan paatage sig Hvervet som Redaktør? Evnerne til at udfylde dette Hverv skal jeg helt gaa uden om, jeg vil kun spørge: hvor findes den Mand ved de danske Privatbaner, der har saa megen Tid til sin Raadighed, saa han kan sige: jeg tør lade mig vælge som Redaktør. Jeg har faaet Følelsen af, at Lokomotivpersonalet er spændt saa fast i Selen, at naar Tjenesten er tilendebragt og en Smule Mad er sat til Livs, da spørger vist de fleste: kan jeg saa faa Ro til at hvile og sove et Øjeblik, til Tjenesten atter kalder. Her er for disse Mænd ikke Tale om Tid til det, der i vore Dage tales og skrives saa meget om: den enkeltes aandelige Udvikling, at skabe en sund Sjæl i et sundt Legeme; vi kan i det højeste naa til at agere smaa, levende Maskiner af Kød og Blod til at styre og regulere vore større Kollager af Jern og Staal; men lad mig ikke komme for vidt ind paa dette store Spørgsmaal, herom maaske senere, thi vi er vist alle enige om, at her trænger vi til en stor Reformering, som det er, kan vi ikke være tjent med det, og vi kan lige saa lidt være bekendt at være saa langt tilbage i Rækken af dem, som bærer Kravet frem om almindelig Menneskerettighed, bort fra Trællens usle Kaar til fri Mands Kald. Jeg har hørt særlig et Redaktøremne, men vedkommende Mand erklærer for ganske bestemt ikke at have saa megen Tid til Raadighed, at han tør paatage sig Hvervet.

For det tredie: Mener De, mine ærede Kollager, at kunne skaffe Stof nok til, at Bladet kan blive blot nogenlunde taaleligt? Jeg mener Nej, og jeg støtter denne min Anskuelse med Henblik paa vort nuværende Blad, »Dansk Lokomotivtidende«. Tag og læg dette foran dig, tag saa alle teoretiske og tekniske Artikler fra, som den ærede Redaktør, Hr. Mauritzen, muligvis med en lille Smule Assistance (ikke fra Kollager), men ellers med Anspændelsen af al den Evnernes Energi, som et Menneske kan fremtvinge, forskaffer Bladet, sig mig da, hvor meget der bliver tilbage af Betydning. Om dette Blad er vi saa mange, og dog er der saa godt som kun den ene Mand, der lægger sig i Selen for en saa stor Sag. Mere end de 90 pCt. af os maa vist her slaa Øjnene ned. Nej, lad os vente en Smule endnu, vi har store Opgaver nok, der

ligger for, lad os begynde med nogle af dem først. Og udenfor de egentlige Opgaver ligger tillige dette: Lad os se at faa Øjnene op, se at faa alle dem vaagne, som endnu sover udenfor Foreningen, hvad enten det er Uvidenhedens eller Sløvhedens Søvn. Naar da vi alle staar som vaagne, maalbevidste Mænd, saa kommer »vort eget Blad« nok; dette kan jo meget godt være et af vore store Maal, som selvfølgelig ikke maa tabes af Syne; kun dette: Tidspunktet synes ikke i Øjeblikket at være der. »Dansk Lokomotivtidende«s Spalter staar os alle aabne, lad os se først at benytte dem, lad os lære at kende Bogstaverne og stave med dem, før vi vil læse flydende. Til sidst dette: Lad os hver især paa den Plads, vi staar, søge at arbejde noget mere ihærdigt, end vi har gjort det til Dato, lad os søge at vinde dem alle som en ind i vor Forening. Kollegialiteten, Kammeratskabsfølelsen burde være særlig fremtrædende hos Lokomotivpersonalet, disse, man kunde næsten sige to og to ægteviede Mænd. Men den fulde Forstaaelse naar vi først og hurtigst, naar vi alle staar som Medlemmer af Danske Privatbaners Lokomotivfø- og Lokomotivfyrbøder-Forening, saa vil Tiden ogsaa nærmere være der for

»Vort eget Blad«.

J.

## Danske Privatbaners Lokomotivfører- og Lokomotivfyrbøder- Forenings Generalforsamling i Aarhus den 12. Juni.

Dagsorden:

- Punkt 1. Beretning om Foreningens Virksomhed.
- 2. Regnskabet fremlægges i revideret Stand.
- 3. Arbejdstiden.
- 4. Organisationsarbejdet.
- 5. Beretning angaaende Sammenslutningssagen.
- 6. Uniformsspørgsmaalet.
- 7. Forslag fra Bestyrelsen om Eksamens Indførelse.
- 8. Valg af Formand.

- Punkt 9. Valg af 2 Bestyrelsesmedlemmer.  
 — 10. Valg af 2 Revisorer.  
 — 11. Tid og Sted for næste Generalforsamling samt Fastsættelse af Diæter.  
 — 12. Eventuelt.

#### Referat.

Generalforsamlingen aabnedes Kl. 9 Fm. af Formanden, der bød den forholdsvis store Forsamling Velkommen og indledede derpaa 1ste Punkt paa Dagsordenen.

Det fremgik af Beretningen, at Foreningen var jævnt fremadgaaende, idet der nu er indmeldt ca. 80 Medlemmer imod 60 forrige Aar. Der er i Aarets Løb sendt Henvendelser til samtlige Privatbaner, som ikke er i Foreningen, med Opfordring om Indmeldelse i denne, og er der fra flere af disse modtaget imødekommende Svar, medens der fra andre slet intet Svar er indkommet. — Der er afholdt et Bestyrelsesmøde, og paa dette Møde blev det vedtaget at tilstille Privatbanernes Fællesrepræsentation den tidligere refererede Skrivelse, ligesom det ogsaa vedtoges at rette en Henstilling til København—Slangstrup Banens Bestyrelse om kun at ansætte Fagfolk til Betjening af Lokomotiverne, hvilken Henstilling ogsaa blev taget til Følge. — Forøvrigt er der ført en meget stor Korrespondance, dels med forskellige Privatbaners Bestyrelser, dels med Afdelingerne indenfor Foreningen.

Beretningen godkendtes.

Punkt 2. Hovedkassereren, Lokf. R. Peder-  
sen, Odder, fremlagde det reviderede Regnskab. Dette godkendtes.

Punkt 3. Det vedtoges paa sidste Generalforsamling at paalægge Bestyrelsen at fremskaffe Materiale til Belysning af Tjenestetidens Længde for Lokomotivpersonalet ved de forskellige Privatbaner, men da der imidlertid kun var indkommet ganske faa Besvarelser, havde Bestyrelsen ikke set sig i Stand til at foretage noget i denne Sag. Der førtes forøvrigt en ret livlig Diskussion angaaende dette Punkt. Nogle mente, at man skulde henvende sig til Regeringen, andre, at man skulde til kgl. Kommissarius. Til sidst vedtoges det at henvende sig til de respektive Bestyrelser, og kun, naar dette ikke frugtede, da til Lovgivningsmagten.

Punkt 4. Det beklagedes fra alle Sider,

at der indenfor Privatbanernes Personale var en utilgivelig Lunkenhed, ja, det var knapt, at mange svarede paa en høflig Henvendelse, og dette er saa meget mere beklageligt, som Privatbanefunktionærerne gennemgaaende er de daarligst stillede i Samfundet. — Det vedtoges forsøgsvis at oprette et Blad for Foreningen og igennem dette at rette en kraftig Opfordring til Kolleger hele Landet over om at indmelde sig i vor Organisation.

Punkt 5. Formanden aflagde Beretning angaaende denne Sag og udtalte som sin Mening, at der ikke for Tiden var noget at gøre i Retning af Sammenslutning med de andre Foreninger indenfor Privatbanerne, men han havde dog lovet Hr. Melander ved D. P. J.s Generalforsamling i København, at vor Organisation var villig til Forhandling, naar det ønskedes og man skønnede, at der kunde komme et Resultat ud deraf. — Beretningen godkendtes.

Punkt 6. Det vedtoges at udsætte denne Sag, indtil der foreligger Oplysninger om, hvorledes vore Kolleger ved Statsbanerne bliver normeret med Uniform.

Punkt 7. Da det hævdedes fra flere Sider, at det vilde skade vor Organisation at optage Eksamensspørgsmaalet paa vort Program, tog Formanden sit Forslag tilbage.

Punkt 8. Hr. Martin Lennø, Aalborg, valgtes til Formand i Stedet for Lokf. Christiansen, Hammelbanen, der ikke ønskede Genvalg.

Punkt 9. Lokf. Ingemann Jensen, Aalborg, og Lokf. H. A. Hansen ved Horsens-Odder Banen valgtes til Bestyrelsesmedlemmer i Stedet for Brix, Aalborg, og Andersen, Bornholm.

Punkt 10. Til Revisorer valgtes Lokf. I. P. Petersen, Aalborg, og Lokf. Chr. Thorsen, Bornholm.

Punkt 11. Generalforsamling afholdes i Juni Maaned 1907 i Vejle. — Diæterne blev fastsat til 5 Kr. pr. Døgn.

Under Punkt 12 (Eventuelt) var der intet at forhandle.

Da Dagsordenen dermed var udtømt, sluttede Formanden Generalforsamlingen med at udtale sin bedste Tak for den Tillid, Medlemmerne havde vist ham ved i ca. 7 Aar stedsede at have valgt ham til deres Tillidsmand, og

naar han nu trak sig tilbage, var det ikke saa meget, fordi han var træt af Arbejdet, men han indsaa, at der maatte nye og tildels yngre Kræfter til, hvis Maalet skulde naaes, — og Maalet er at samle alle Privatbanernes Førere og Fyrbødere til fælles Arbejde for fælles Interesser, og vilde han ønske den nye Formand og Bestyrelsen Lykke og Held med Arbejdet.

Sekretæren.

## Vor Organisation.

(Af G. O. F. Lund).

København, d. 16. Juni 1906.

Hr. Redaktør!

Grundet paa de for Øjeblikket bestaaende Forhold i vor Organisation og disse Forholds Følger, kunde det maaske have sin Betydning og Interesse at kaste Blikket tilbage paa Foreningens Tilblivelse og Forløb, for at vise, under hvilke Forhold Organisationen har haft sin største Betydning, og derved udligne de nu bestaaende Forhold og deres Følger.

Jeg skal derfor, saa godt jeg kan, i nogle faa Artikler behandle de forskellige Tidens Betydning og Nytte.

Den Tid, hvor man første Gang sporer nogen egentlig Organisationstanke, var i 1897 og 1898, da hørte man en enkelt Gang en eller anden tale om, at vi i Lokomotivpersonalet trængte til en Forening, der kunde værne om Standens Interesser, baade økonomiske og faglige; vi forstod, at hvis den af Rigsdagen allerede nedsatte Jernbanekommission skulde komme til et nogenlunde gunstigt Resultat for Lokomotivpersonalet, saa maatte vi selv søge at paavirke den; det var dog nærmest Aaret 1898, der egentlig satte de første Spor til vor Forenings Dannelse. Fra Sverrigs Lokomotivpersonale kom der nemlig Indbydelse til at overvære deres Aarsmøde, saa vidt jeg husker i Gøteborg. Forsaa vidt blev Indbydelsen efterkommet, som nogle faa Mænd rejste derop, dog nærmest privat, for at høre og lære Organisationens Betydning. Disse Mænd skylder vi ikke at glemme deres Rejse, thi den bidrog til, at der toges kraftigt fat herhjemme paa Startning af vor Forening. Blandt disse Mænd var to nu afdøde Lokomo-

tivførere, d'Hrr. Scheffler og G. Jensen, to Lokomotivmænd, der til deres Dødsdag arbejdede utrættelig for at bringe Organisationen frem. For dette Arbejde skylder vi dem at hædre deres Minde.

Som sagt, efter Hjemkomsten sluttede flere sig til Arbejdet, og det skal siges, at det særlig var Lokomotivfyrbødere, som traadte til straks, besjælede af Organisationstanken, de havde bragt med sig fra de faglige Foreninger i Byen.

I Efteraaret 1899 blev det første Møde sammenkaldt, og der viste sig straks store Vanskeligheder for at faa et godt Resultat. Der var baade blandt Førerne og Fyrbødere nogle, som mente, der burde dannes to Foreninger. Efter mange og lange Forhandlinger enedes vi dog om, »grundet paa de Eksempler og Beviser, man havde fra Sverrig og Norge«, at danne en fælles Forening. Planer og Udkast blev lagt, og det blev besluttet ved et senere Møde at stifte Foreningen.

Jeg har nu givet en kort Oversigt over de Forarbejder, som fandt Sted, og jeg skal blot nævne, at mange af de Mænd, som den Gang tog fat, endnu staar som tro og gode Foreningsmænd, og som til enhver Tid er villige til at ofre baade Tid og Evne for at bringe Lokomotivpersonalet frem til den Plads, hvor det hører hjemme.

Jeg skal nu i næste Artikel gaa over til at behandle den egentlige Udvikling af Organisationen og de Strømninger, den har afsat, samt Resultaterne og Betydningen af disse.

(Fortsættes).

## En helt modig Lokomotivfører.

I »Den danske Pioner« fra Omaha læses følgende:

Missouri Valley, den 5. Juni. I Søndags Aftes indtraadte der ved California Junction et Togsammenstød mellem et Persontog og et stillestaaende Godstog, hvorved en Mand mistede Livet og North-Western Banens bedste Lokomotiv ødelagdes.

Det er endnu uopklaret, hvorfor Godstoget holdt stille paa Hovedsporet, men Sporet var rapporteret frit, da Lokomotivfører Murphy med fuld Fart kom svingende ned ad Linjen

og straks indsaa, at et Sammenstød var uundgaeligt. Der er ingen Tvivl om, at en Mængde Menneskeliv vilde være gaaet tabt, om ikke Murphy havde udvist et sjældent Heltmod, som kostede ham selv Livet, men som havde til Følge, at ikke en eneste Passager kom til Skade. Med den visse Død for Øje blev han staaende paa sin Maskine og bremsede af fuld Kraft, hvilket havde til Følge, at kun Lokomotivet gik af Sporet og hobede sig op til et kostbart Vrag af Staal, medens alle Vognene blev staaende og ikke led anden Overlast end en stærk Rystelse. Murphy kom imidlertid til at ligge under den store Maskine, og her ebbede hans Liv langsomt bort, da ingen var i Stand til at hjælpe ham fra den mægtige Vægt.

Den Omkomne var en af Banens ældste og mest betroede Lokomotivførere, og han havde været i dens Tjeneste i 25 Aar. Hans Fyrbøder kom mindre alvorligt til Skade. De var begge fra Council Bluffs.

---

## Kong Christian den IX.s Fond.

Hr. Redaktør!

I Anledning af Deres Bemærkning til min Artikel i Bladets Nr. 12, skal jeg oplyse Dem om, at De er fuldstændig paa Vildspor, naar De har ment, at jeg ønskede en Diskussion med dem, — Nej, jeg har kun ønsket Oplysning om, hvem der har opfordret Dem til at aftrykke Opfordringen i Bladet. Jeg fik intet Svar, og jeg gentager da Spørgsmaalet: »Efter hvis Opfordring var det, De følte Dem forpligtiget til at aftrykke Opraabet?«

Iøvrigt vil jeg gøre Dem opmærksom paa, at naar der spilles Skak, og den ene Spiller gør et Træk, hvorved han sætter Modspilleren Skakmat, maa han passe paa, at han ikke ved Trækket sætter sig selv Skak, thi saa maa han gøre Trækket om, eller ogsaa er han selv mat. Jeg betragter Deres Bemærkning som et saadant Træk; De har derved vist Medlemmerne, at De ikke kunde give noget positivt Svar. For dog at sige noget, har De da fremsat en Paastand, der afklæder Deres virkelige og sande Jeg, en Paastand, hvis

Smagfuldhed jeg rolig lader Medlemmerne dømme om.

Men De staar Skak, Hr. Redaktør, og maa gøre Trækket om.

Esbjerg i Juni.

M. Mortensen.

\* \* \*

Javel, Hr. Mortensen, at der skal skarp Lud osv., har jeg længe vidst, men at Kuren vilde virke saa hurtig og sikker paa Dem, at De allerede nu har lært at fremsætte et Spørgsmaal eller en Kritik uden at iklæde samme en Ramme af personlige Uartigheder, havde jeg end ikke turdet haabe, men det glæder mig oprigtigt.

Altsaa, Hr. Mortensen, Deres ligefremme Spørgsmaal er: »Efter hvis Opfordring følte De Dem forpligtet til at aftrykke Opraabet?« Svaret lyder: »Efter Komiteens Opfordring!« »Selvfølgelig!« maa jeg have Lov til at tilføje; hvem i Alverden skulde dog ellers have Ret til at stille en saadan Opfordring til Bladet. Selvfølgelig er hele Komiteen — blandt hvilke flere af vor Organisations bedste Navne findes — ikke mødt op in pleno paa Bladets Kontor med Opfordringen, men denne Komite har, som alle andre Komiteer, sin Formand og Sekretær, og gennem disse Organer er Opfordringen tilflydt Bladet.

Med Hensyn til Deres Lignelse med Skakspillet, maa jeg beklage ikke at kunne følge Dem, da jeg ikke er inde i Skakspillet's Mysterier, jeg kan højst drive det til at tabe med Anstand i en rask lille fire Mands Seksogtrede med Esmakker, men saa hører baade min Spillelidenskab og Videnskab op. Det samme kan næppe siges om Dem; men et Alvorsord, Hr. Mortensen: »Tøjl Deres Spillemani her, hvor Organisationens Velfærd og Saglighed, Medlemmernes Sammenhold og gode indbyrdes Forstaaelse er Indsatsen!« Thi kun ved Samdrægtighed og Forhandlingsdygtighed kan det lykkes Danmarks Lokomotivpersonale at føre de for Haanden værende store og betydningsfulde Sager frem til Sejr.

Red.

## Lokomotivets Oprindelse og Udvikling.

(Fortsat).

Sammenholdt med Jernbanebyggeriet i England saa det ud, som om Amerikanerne var særlig energiske for Fremme af denne Industri.

I Aaret 1840 fandtes der 3430 Mil (eng.) Bane i Storbritannien, medens der paa samme Tid fandtes 2755 Mil (eng.) Bane i de Forenede Stater. Til denne lange Strækning fandtes der dog ikke mere end 270 Lokomotiver, hvilket formentlig havde sin Aarsag i Manglen paa Værksteder for Lokomotivbygning i Amerika og de uhyre Forsendelsesomkostninger for Lokomotiver fra England.

Dette Land var helt ind i det 18de Aarhundrede Verdensleverandør af Lokomotiver; hvilket forårsagede, at engelske Lokomotiver med eller uden Føje ansaas for de bedste, og det varede en Aarrække, inden man kom til Erkendelse af, at de indenlandske Lokomotiver kunde bestaa sin Prøve som fuldt saa gode som Datidens engelske Maskiner.

Woods Kundgørelse angaaende Jernbane-drift udkom 1838 og indeholdt Oversigt over 16 Lokomotiver, byggede af Stephenson til amerikanske Jernbaner, men ogsaa andre engelske Firmaer fandt en lønnende Afsætning i Amerika.

Edward Burys første Maskine, bygget 1831, solgtes til P. R. Banen i Virginia, hvor den længe gik under Navnet »The Spitfire« (Ildsprutteren).

Firmaet Bury, Curtis og Kennedy byggede adskillige Lokomotiver til Sydstaternes Jernbaner, men der kom dog den Dag, da det amerikanske Marked blev lukket for engelske Maskiner, takket være de store Transportomkostninger i Forening med de uhyre Reparationsudgifter, de engelske Lokomotiver krævede ved Savnet af ordentlige og nærliggende Reparationsværksteder. De aarlige Reparationsomkostninger for til Eks. Stephenson'ske Lokomotiver paa Linien Manchester—Liverpool — før hvilken Linie der findes tilforladelige Oplysninger — beløb sig til den uhyre Sum af 58,000 Kr. for 30 Lokomotiver

i Aaret 1833. Desforuden erklæredes 10 Lokomotiver for at være aldeles ubrugelige. Den tilbagelagte Vejlængde for hver af disse Lokomotiver oversteg ikke 10,000 eng. Mil.

Aaret efter at Baldwin for Alvor havde slaaet sig paa Lokomotivbyggeriet, altsaa 1835, erholdt Firmaet Carrett og Eastwick — et mindre mekanisk Værksted i Philadelphia —



Fig. 34.

Bestilling paa et Lokomotiv til Beaver—Meadow Banen, der egentlig var bygget for Kulfragt til Leheigh-Kanalen. Da dette Firma savnede al Kundskab om Lokomotivbygning engageredes en Formand ved Navn Joseph Harrison (Fig. 34).

(Forts.)

## Forkert.

Aarhus Afdeling havde paa et Møde i Maj Maaned til Behandling et Forslag, som lød paa, at samtlige Lokomotivfyrbødere paa Aarhus H. skiftede Tur, hvilket vilde have til Følge, at de, der kører i Persontogsturene, skulde til at køre Godstog, med andre Ord, de vilde komme i en Tur, der er daarligere end den, de kører i, hvad jeg finder ikke er rigtigt. Bedre var det, om vi fik Godstogsturene forbedret, saaledes at vi bedre end hidtil i Længden kunde udholde at køre i dem, hvilket vel nok lader sig gøre med Velvillie fra Hr. Maskininspektørens Side, til Eks.

ved at 10., 11. og 15. Dag i Turen blev lettet.

En anden Ting er det, at der kører en Lokomotivfyrbøder i Turen, som slet ikke kan tilkomme det. Er der noget, der sætter Splid indenfor vore Rammer, og er der noget, man i højeste Grad beklager her paa Aarhus H., saa er det dette, at den Slags Ting finder Sted. Saa vidt mig bekendt, findes der ikke noget lignende Tilfælde i noget andet Depot; det er dog en Regel, som følges, og som ogsaa burde følges her, at man kommer i de forskellige Ture efter Anciennitet. Af hvad Grund det i det her omhandlede Tilfælde ikke er saaledes, vides ikke med Bestemthed, men enhver har jo Lov at have sin Mening — retfærdigt er det i hvert Tilfælde ikke, og forkasteligt er det, og tillige kedeligt for alle vi Lokomotivfyrbødere paa Aarhus H. med Undtagelse af den Foretrukne. Der skal ved en Lejlighed være sagt, at Grunden er den, at han har byttet sig ind i Turen. Saa meget mere beklageligt er det, da det nemlig vil have til Følge, at de Rige og Fornemme i Fremtiden vil søge at købe Solen, vi andre maa saa Resten af vort Liv leve i Skyggen.

Det kalder det store Flertal af Lokomotivfyrbødere for at være forkert. X

## 25 Aars Jubilæum.

Lokf. H. Sibbern sen, Aarhus H., en af vor Organisations gode Støtter, havde den 26. f. M. været ansat ved Statsbanerne i 25 Aar. Vi skal i den Anledning i næste Nr. af Bladet bringe Jubilærens Billede og Biografi. Red.

## PERSONALIA.

31.—3. 06.

Afskediget er:

Lokomotivfyrbøder Nr. 314 S. T. Nielsen, København G. (Forladt Tjenesten).

1.—7. 06.

Forfremmede til Lokomotivførere er:

Lokomotivfyrbøderne:

Nr. 312 N. C. Hansen, Nyborg, med Tj. Nr. 7 i København H.  
 Nr. 313 I. A. Jensen, Randers, med Tj. Nr. 397 i Struer.  
 Nr. 315 A. F. L. I. Østerberg, Korsør, med Tj. Nr. 398 i København Ø.  
 Nr. 316 N. L. Nielsen, Esbjerg, med Tj. Nr. 399 i Struer.

Forfremmede til Lokomotivfyrbødere er:

Haandværkerne:

Nr. 131 H. P. Steengaard, Aarhus, med Tj. Nr. 312 i Aalborg.  
 Nr. 121 B. G. Larsen, Nyborg, med Tj. Nr. 313 i Korsør.  
 Nr. 818 I. M. V. Jørgensen, København, med Tj. Nr. 316 i København G.  
 Nr. 122 M. P. C. Andersen, Nyborg, med Tj. Nr. 514 i Struer.  
 Nr. 123 P. Mortensen, Nyborg, med Tj. Nr. 515 i Struer.  
 Nr. 180 A. M. Jensen, Nyborg, med Tj. Nr. 516 i Struer.  
 Nr. 197 S. P. C. Hansen, Aarhus, med Tj. Nr. 315 i Struer.

## Medlemslisten.

København H. Afdeling: Udmeldt fra 1. Maj 1906: Lokomotivførerne Nr. 135 Vienecke, Nr. 258 Olsen, Nr. 148 Reickel og Nr. 357 Petersen.  
 Roskilde Afdeling: Indmeldt fra 1. April 1906: Lokomotivfyrbøder Nr. 306 Christensen, og fra 1. Juni 1906: Lokomotivfyrbøder Nr. 307 Petersen.

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

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

Ekspedition: Lokomotivfyrbøder M. F. Møller, Fynsgade 36<sup>1</sup>, Fredericia.