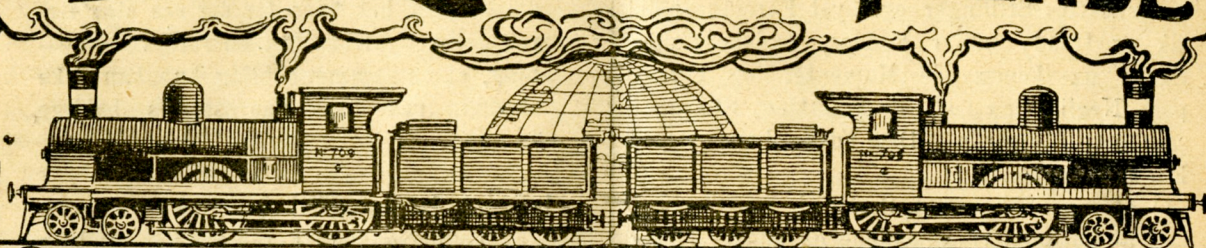


DANSK LOKOMOTIVTIDENDE



ENIGHED

KUNDSKAB

HJÆLP

ORGAN FOR DANSK LOKOMOTIVFØRER OG LOKOMOTIVFYRBØDER-FORENING.

Redaktør: Lokomotivfører L. Mauritzen, Fredericia.

Nr. 23.

1. December 1907.

7. Aarg.

Meddelelse til Afdelingerne.

Forslag, der ønskes behandlede paa Hoved-Generalforsamlingen 1908, maa være Formanden i Hænde senest den 15. Februar n. A.

Formandens Adresse er: Jernbanevevej 31 I, Esbjerg.

Hovedkassererens Adresse er: Svanholmsvej 16 III, København V.

Sekretærens Adresse er: „Gjeddesborg“, Fredericia.

Dansk Lokomotivtidende Nr. 20 a.

Dette provisorisk udgivne Skrift er »Dansk Lokomotivtidende« og D. L. og L. F. aldeles uvedkommende, idet det er trykt, udsendt og efter Forlydende endog tilstillet samtlige Rigsdagsmænd uden den af Generalforsamlingen

valgte Redaktør af Dansk Lokomotivtidendes, Hovedbestyrelsens og Lønningsudvalgets Vidende.

Den her skete Vilkaarlighed er saa meget mærkeligere, som Foreningens Organ udgaar med betydelig Forsinkelse af Mangel paa Stof, og de i ovennævnte Skrift optagne Artikler er end ikke forsøgt optagne i Foreningens Organ.

Vi skal afholde os fra nogen Kritik af Indholdet af de to første Artikler, idet disse karakteriserer sig selv ved sin Overfladiskhed, Mangel paa Sanddrthed og Alvor, hvorimod vi med Hensyn til den tredie og sidste, der uberettiget betegnes som Organisationens Arbejde, maa henstille til Hovedbestyrelsen, at denne omhyggelig vaager over, at slige brutale Overfald paa Medansatte ikke faar Lov til at staa uimodsagt betegnet som Organisationens Arbejde og som saadant staa som et Udtryk for de Følelser, der rører sig blandt D. L. og L. F.s Medlemmer.

De saakaldte Ansvarshavende har end ikke undset sig for at tage hele Sætninger og enkelte Ord ud af det i 20 a foreliggende Produkt og derved givet Medlemmerne en falsk Forestilling om Indholdet af de originale Hentillinger, der provisorisk er tilstillet en stor Del af Lovgivningsfaktorerne gennem de respektive Afdelinger.

Vi er i højeste Grad forbavset over den Frimodighed, Forfatterne har lagt for Dagen

ved Affattelsen af den her omhandlede Henstilling, i hvilken Sandheden, Agtelsen for medansattes Stillinger og loyal Foreningspolitik er traadt under Fødder, ondskabsfulde, Sagen uvædkommende Momenter og Forsøg paa Negligering af medansattes Stillinger sættes til Højbords. Det burde have staaet Forfatterne klart,

- 1) at man ikke med Sandhed kan paastaa, at Lokomotivformændene og ældste Lokomotivførere før 1903 havde samme Løn, thi Fakta er, at førstnævnte havde Kr. 1800 i Begyndelsesløn, medens dette var Slutløn for sidstnævnte,
- 2) at man ikke kan hæve sin egen Stilling og klargøre dens Betydning for Statsbanedriften ved at optrykke saadanne Ondskabsfuldheder som: »at en Maskinarbejder har været Værkmester i et af Statsbanernes Snedkerværksteder« — eller: »For at blive Overportør fordres kun (Ordet er karakteristisk for Forfatterne, pillet ud af den Fremstilling, der er tilstillet Medlemmerne i D. L. T. Nr. 20 a) at Ansøgeren har været Soldat o. s. v.« — eller: »for Eks. at udføre Assistent-Tjeneste, der jo hovedsagelig bestaar i at forrette almindeligt Kontorarbejde o. s. v.« (dette m. m. er ogsaa pillet ud i Nr. 20 a). Naar man erindrer, at det saakaldte »Dansk Lokomotivtidende« Nr. 20 a ikke alene er tilstillet Medlemmerne af D. L. og L. F., men ogsaa Rigsdagsmændene, der i Forvejen har faaet tilstillet Henstillingen i Original, kan man gøre sig en Forestilling om, hvilket Indtryk disse to forskellige Fremstillinger maa gøre paa enhver tænkende Lovgiver,
- 3) at det, som sket er i Henstillingen, at koble et af Organisationens Hovedarbejder »Forfremmelse af et lige saa stort Antal Lokomotivfyrbødere, som der til Stadighed forretter Lokomotivførertjeneste« sammen med Arbejdet i Lønsagen, er et taktisk Misgreb og illoyal Foreningspolitik overfor Lokomotivfyrbødere, der jo ogsaa staaer som trofaste Medlemmer af vor Organisation og som saadanne har Krav paa, at et Livsspørgsmaal for dem ikke forkludres ved at blive puttet ind paa Livet af Lønsagen og der kvæles i

Livtaget om vort berettigede Krav paa en for Stillingen tidssvarende Løn, thi begge disse Sager har hver for sig saa stor Berettigelse og Krav paa en retfærdig Løsning, at en Sammenkobling kun kan virke skadelig paa disse Spørgsmaals heldige Løsning.

I Dansk Jernbaneblad kan man senere læse, at Togpersonalets Forenings Formand og samme Forenings Formand for Lønningsudvalget har taget Systemet op i fuld Forstaaelse af, at de ingen berettiget Kritik kunde vente af vor Organisation (da denne — som det synes for udenforstaaende — selv har knæsat Systemet, da Henstillingen, som foran meddelt, uberettiget er betegnet som Organisationens Arbejde) og derfor indsendt et Andragende til Folketingets Lønningsudvalg, der bl. a. indeholder følgende:

»Vender vi os nu til Togførerne, skal vi først minde om, at disse før 1886, under de sjællandske Privatbaner, havde samme Slutløn som Assistenterne, men at dette Forhold i Tidernes Løb er blevet forrykket, saaledes at Assistenternes Slutløn nu efter Forslaget er 500 Kr. større end Togførernes, et Forhold, vi ikke ret vel kan forstaa, saa meget mere som Assistenterne er meget yngre og har Udsigt til videre Avancement, medens det for Togførerne er Slutstillingen.

Men langt uheldigere stillet bliver Togførerne derved, at der for dem (8. Klasse) er sat 4 Tillæg a 162 Kr., medens der f. Eks. for 9. Klasse (Lokomotivførere m. fl.) er sat 3 Tillæg a 216 Kr.

Det er notorisk, at de Pakmestre, som nu bliver forfremmet til Togførere, er i en Alder af ca. 50 Aar. Gaar vi ud fra, at de alle har tjent over 16 Aar som Konduktører og Pakmestre, og derfor straks begynder med det andet Tillæg, vil Slutlønnen dog først opnaas ved det 62. Aar, og højeste Pension ved 67 Aars Alderen, en Alder, som kun rent undtagelsesvis opnaas af en Togfører.

Det vil saaledes let ses, at det sidste Tillæg under disse Omstændigheder ingen Værdi faar for os, da det kommer altfor sent, og vi anmoder derfor indstændig det høje Udvalg om, at dette Forhold maa blive ændret, saa-

ledes at Togførerne, hvad vi maa finde mest naturligt, flyttes op i samme Klasse som Lokomotivførerne, eller dog i alt Fald faar deres Tillæg sat til 3 a 216 Kr.

Det er uforstaaeligt for os, hvorfor Togføreren skal staa bag efter Lokomotivførerne, da han dog er den højeste Myndighed ved Toget, og visseligt ikke har mindre Ansvar end denne. Hvis det høje Udvalg blev bekendt med alle de Sager, der anlægges mod Togførere, naar der er noget at klage over med Hensyn til Billetter, Lys og Varme i Toget, Standsninger paa den frie Bane, ved Rangering i Mørke og ondt Vejr, vilde man sikkert give os Medhold heri.

Efter det her anførte haaber vi, at det høje Udvalg vil finde, at Konduktørerne bør sættes i 3. Klasse, Pakmestrene i 5., og Togførerne ligestilles med de ældste Assistenten, men i alt Fald sættes i samme Klasse som Lokomotivførerne.◀

Som man ser, et lige saa hjælpeløst formet, usandfærdigt og i sin Tendens nedbrydende Produkt, som det provisorisk paa vor Organisations Konto uberettiget fremstillede.

Vi skal vel vogte os for at drage unyttige Sammenligninger og pukke paa en indbildt højeste Myndighed ved Toget; thi hvem der bærer Ansvaret for Togets Fremførelse paa den fri Bane, er jo noget, ethvert Barn nu om Stunder er à jour med, og det et Ansvar, der ikke bunder i Bæren af den frit udleverede fuldstændige Uniform, Billetter Lys og Varme i Toget, men et Ansvar for sande Værdier og Menneskeliv. Et Ansvar, der forøges betydeligt i Mørke og ondt Vejr — som der saa sentimentalt staar i Andragendet —, thi hverken da eller i Magsvejr kan Lokomotivpersonalet findes mageligt henslængt i en godt opvarmet Kupe, — men findes og maa findes der, hvor et Fejlgreb kan gælde Livet eller Stillingsfortabelse, hvilket vi desværre har set adskillige Eksempler paa, hvorimod man hos det øvrige kørende Personale ikke træffer Eksempler paa en saadan alvorlig Udgang af de i Andragendet nævnte Sager.

Hs. Excell. Trafikministeren synes ogsaa at have fuld Forstaaelse af, at en Taktik som den her kritiserede — en Taktik, hvor Ansatte søger at albue sig frem ved at træde Med-

ansatte og disses Stillinger i Støvet — er uholdbar og forkastelig, da Organisationerne ved den kun opnaar at karakterisere selv berettigede Krav som byggede over og hvilende paa Misundelsens Grundlag, thi Trafikministeren udtalte som Svar paa et Par af Rigsdagsmændenes Citater af oftnævnte Henstilling (delvis optrykt i D. L. T. Nr. 20 a) blandt andet følgende:

»Et Par ærede Medlemmer har særlig fremhævet som en Klasse Tjenestemænd, der burde stilles bedre, end det ved Forslaget sker, Lokomotivpersonalet, navnlig Lokomotivførerne, hvis store Ansvar man har fremhævet. Ja, jeg har stor Agtelse og stor Sympati for denne Klasse Tjenestemænd, men naar Tilfældet for Lokomotivførerne er det, at deres Løn før var 1500 Kr. til 2100 Kr. og nu — skønt de alt-saa ikke hørte til dem, hvem der direkte var lovet Lønningsforbedring — foreslaas sat fra 1770 Kr. til 2418 Kr., saa forekommer det mig nok, at man maa kunne berolige sig derved. Klagen forekommer da egentlig heller ikke af den Grund, at dette skulde være for lidt i og for sig, men fordi det er mindre, end der er givet andre. Disse Sammenligninger vil jeg nu advare imod. Personalet bør ikke selv se for meget hen til, hvor meget andre har faaet eller ikke faaet. Det er ikke ganske berettiget. Det faar tidt et Skær af Misundelse, som man burde undgaa, og de Herrer, som her i Tinget gør sig til Talsmænd for lignende Sidebetragtninger, tror jeg hverken gør Rigsdagen eller Personalet nogen Tjeneste derved. Men jeg vil da ogsaa med Hensyn til denne særlige Klasse og dens Forhold til andre, som staar over den ifølge Forslaget, minde om, at foruden den faste Løn, hvis Stigning jeg nu har nævnt, maa man ikke glemme Kørepengene; de spiller en ikke ringe Rolle for dette Personale.«

Vi maa give den ærede Trafikminister Ret, at som det provisoriske Arbejde i Lønnings-sagen denne Gang har formet sig, er det væsentforskelligt fra Arbejdet, der blev gjort i Lønnings-sagen til Lønningslov af 1903, thi enhver maa i Aar faa det Indtryk, at man kun af Misundelse er misfornøjet med de foreslaaede Lønnings-satser, medens Forholdet dog

faktisk er det, at Lokomotivpersonalet fra 1869 til 1903 ikke har faaet nogen virkelig Forbedring af deres Lønninger, medens andre Ansatte i samme Tidsrum gentagne Gange har erholdt endog betydelige Forbedringer. Dette Forhold skyldes det, at Trafikministeren formener, at Retfærdigheden er sket Fyldst overfor til Eks. Lokomotivførerne ved de foreslaaede Forbedringer.

Trafikministeren og Lønningsudvalget vil sikkert komme til et andet Resultat, naar de virkelig faktiske Forhold bliver forelagt dem, thi det er ret uforstaaeligt, at Trafikministeren kan fremdrage Lokomotivførernes Kørepenge som et Plus til Lønnen, da disse dog faktisk er en Tærepenge paa Rejsen, eller med andre Ord et Vederlag for ufrivilligt Ophold udenfor Hjemmet.

Hvorfor er den ærede Trafikminister ikke konsekvent og tager til Eks. det bevægelige Postvæsens m. m. fl.s Kørepenge med i samme Forbindelse, det vilde dog være logisk at slaa Systemet fast og dermed komme til Resultatet: «Lige Ret for alle, Uret for ingen.»

Vi maa desværre sige, at virkelige Standpunkter skorter det paa indenfor vor Organisations — maa vi sige provisoriske — Ledelse, thi det er givet, at man ikke kan indsende et Andragende med til Eks. 2600 Kr. Slutløn og senere fravige dette Standpunkt og søge — slaaends sig selv paa Munden — Lokomotivførerne sat op i 14. Lønningsklasse. Naar dertil kommer, at den ny Forening optræder med et Ønske, afvigende fra disse to Andragender, træder vi ud i et Uføre, som ingen loyal og tænkende Lokomotivmand kan eller vil sanktionere.

Hvad angaar det os, hvor meget Per eller Povl faar.

Vi hævder det af Generalforsamlingen godkendte Krav som berettiget og som det eneste gennemførlige, og stort bliver de Mænds Ansvar, der prøver paa at bryde samme.

Fra Dagspressen.

Nedenstaaende Udklip af et københavnsk Dagblad er tilstillet os med Anmodning om Optagelse.

Stationsforstander Voss,

Roskilde Station, var Onsdag Aften den 20. Nov. ved at blive knust under et frembrusende Iltog, idet han gled og faldt paa Svellerne just som Toget kom.

Han kan takke Lokomotivfører Tollof Holm for sin Frelse. Holm, der i 18 Aar har kørt paa Masned Sundbanen, opdagede i sidste Øjeblik den Fare, i hvilken Hr. Voss befandt sig, og standsede Toget paa faa Alen. Hans kække Færd har vakt almindelig Beundring, og det menes, at han vil blive indstillet til en Belønning.

Det forefaldne Tilfælde viser noksom, hvor stort Lokomotivførerens Ansvar er, og berettiger den til Imødekommenhed nu, da Lønningslovene er for i Rigsdagen.

* * *

Damp kontra Elektricitet.

»Frankf. Zeit.«: I Clayton (New Jersey) har der forleden funden en interessant Vædekamp Sted mellem elektriske og ved Damp drevne Lokomotiver. Det gjaldt en praktisk Prøve paa, hvilken af de to Slags Maskiner der er de mest ydedygtige — et for de store Jernbaneselskaber naturligvis i høj Grad betydningsfuldt Spørgsmaal. Og mod al Forventning blev Dampen Sejrrherre.

Først matchede et lettere Lokomotiv af hver Slags. Det elektriske vejede 1940 Centner, udviklede 1200 Hestekræfter og naaede en Maksimalhastighed af 111 Kilometer i Timen, medens det 1580 Centner vægtige Damplokomotiv Nr. 6047 paa sin første Fart naaede 130, paa den anden over 133,5 Kilometer.

Saa kørte et Damplokomotiv af sværeste Type, Nr. 6075, frem for at tage Kampen op med et elektrisk, der den foregaaende Dag havde tilbagelagt 136,5 Kilometer paa en Time. Skøndt Nr. 6075 er en af Pennsylvania Railroad's bedste Maskiner, tænkte dog ingen sig, at den skulde kunne tage den meget

skarpe Kurve ved Franklinville med samme Fart som det elektriske Lokomotiv, og herpaa beroede Udfaldet af Prøven. Paa et Damplokomotiv ligger nemlig Tyngdepunktet adskiligt højere end paa et elektrisk, og Faren for, at det slynges ud af Kurven, er derfor meget større. Ingeniør Doughy overtager selv at føre Maskinen ved dette farlige Vovestykke. Han sætter Avtomobilbrillerne fast, gaar op den, og faa Sekunder efter forsvinder Uhyret under vældig Larm ud ad Linien. Og Kurven blev taget i vanvittig Fart — Damplokomotivet naaede 143,9 Kilometer i Timen, altsaa 7,4 mere end dets elektriske Konkurrent.

Henvisning.

Under Henvisning til omstaaende Annonce kan vi ikke undlade at udtale, at vi anser den livsvarige Forsikringsmaade for mere fordelagtig i de fleste Tilfælde, end Tegning af Arverente.

Kørehastigheden paa engelske Baner.

I Anledning af, at Hr. Lokomotivfører O. Larsen i sin Beretning om sin Rejse i England fremsætter den Paastand i Lokomotivtidende Nr. 22, »at den saa ofte omtalte store Hastighed, hvormed de engelske Iltog fremføres, har intet paa sig; de fleste Iltog kører der ikke hurtigere end vore hurtigste Tog«, skal Undertegnede i det efterfølgende, som er Uddrag af en Artikel »Lokomotivpræstationer paa Great Western-Banen« i det engelske Tidsskrift »Engineering« Bind 77, søge at korrigere Hr. Larsens Udtalelser.

De i Tabellerne angivne Mil er engelske. 1 eng. Mil = 5128 danske Fod, = 1,6 Kilometer.

Ved overfladisk Betragtning af disse Eksperimenter er det let at se, hvorledes vore

engelske Maskiner er i Stand til at yde det store Arbejde, man tildeler dem. Vi skal forudskikke den Bemærkning, at Strækningen via Badminton ikke som almindelig antaget er nogen let Bane — i hvert Tilfælde for opgaende Tog. Paa de første 17³/₄ Mil stiger Baneløbet 2¹/₄ Mil (1:75), og den øvrige Strækning for det meste 1:300, derefter en faldende Strækning paa 10 Mil og Stigning igen 8 Mil, tildels 1:300. Fra Swindon til London er der stærkt Fald paa en Strækning af 77¹/₄ Mil. Maskinen for dette Tog var »Hobart«, en af den tidligere »Atbara« Type, og Toget bestod af fem ottehjulede Boggievogne. Naturligvis var en saadan Togvægt forholdsvis let, men naar en Maskine ikke desto mindre kan fremføre et af de hurtige Tog med en Gennemsnitshastighed af 63¹/₂ Mil (101,6 Klm.) pr. Time, regnet fra Afgangstil Standsningsøjeblikket, og undertiden har indhentet 13 Min. af Køretiden, er det indlysende, at Maskinen besidder et stort Kraftoverskud til en betydelig større Togvægt. Tillige maa der tages Hensyn til, at der fire Steder paa Banen var givet Signal til langsom Kørsel. Den højeste Hastighed, der opnaaedes, var 86,5 Mil pr. Time (138,4 Km.) og opnaaedes paa to paa hinanden følgende Kvartmil. Det maa bemærkes, at 60 Mil (96 Km.) pr. Time opnaaedes paa hele den sidste Mil, hvor Stigningen var 1:300, og denne Hastighed vilde have været betydelig højere, hvis Toget ikke paa Midten af Bakken paa Grund af Signalgivning til langsom Kørsel skulde have mindsket Hastigheden til 30 Mil (48 Km.) pr. Time.

Maaske kan Løbet bedst vurderes, naar det oplyses, at 100 Mil (160 Km.) blev tilbagelagt med en Gennemsnitshastighed af 70 Mil (112 Km.) pr. Time, deri indbefattet 3 Hastighedsformindskelser. Selv om Hastighedsformindskelsen gennem Westbourne Park ikke medregnes, var det totale Tidstab ved disse 4 Min. og 34 Sekunder.

Forfatteren til nærværende har egen Erfaring i Opnotering af Togene, baade Ekspres- og Hurtigtog, og det her omhandlede er et almindeligt dagligdags tredie Rangs Ekspres-tog. Vedføjede Tabel giver en Oversigt over Løbet.

Great Western Banen. — Fra Bristol til London.
 Vægt 5 Boggievogne, Lokomotiv »Hobart«. Lokomotivfører Conibear.

Stationsnavne og Milepæl- nummer	Tiden			Anmærkninger	Hastighed		
	Tim.	Min.	Sek.		mile pr. Time	Km.	
Bristol Afgang	12	0	45	Afg. 45 Sek. forsent			
Milestenummer 2	12	4	45				
— 3	12	6	20		37,8	59,5	
— 112	12	10	30		37,6	59,2	
— 111	12	11	38		52,9	84,6	
— 110	12	12	40	Langsom Kørsel. Ha- stighed 30 miles (48 Km. pr. Time)	58	92,8	
— 109	12	13	50		51,4	82,2	
— 107	12	16	50		40	64	
— 106	12	18	10		45	72	
— 105	12	19	20		51,4	82,2	
— 104	12	20	26		54,5	87,2	
— 101	12	23	35		57,1	91,4	
Badminton	100	12	24		35	60	96
Milesten	99	12	25		33	62	99,2
— 98	12	26	27		66,6	106,6	
— 97	12	27	18	70,5	112,8		
— 96	12	28	5	72	115,2		
— 90	12	32	25	83	132,8		
— 88	12	33	50	84,7	135,5		
— 84	12	37	15	70,3	112,5		
— 82	12	39	8	63,8	102,1		
— 81	12	40	5	63,1	100,9		
— 80	12	41	1	64,2	102,7		
— 79	12	41	56	65,4	105,6		
— 78	12	42	49	67,9	108,6		
Swindon		12	43	30			
Milesten	76	12	44	50	56,2	89,9	
— 73	12	47	35	69,2	110,7		
— 69	12	50	57	73,4	117,4		
— 61	12	57	13	80	128		
— 58	12	59	52	63,1	100,9		
Didcot		1	3	58			
Milesten	53	1	4	5	76,5	122,4	
— 48	1	7	55	78,2	125,1		
Reading	36	1	17	28	75	120	
Twyford	31	1	11	40	70,5	112,8	
Milesten	30	1	22	35	65,4	105,6	
— 21	1	31	35	72	115,2		
— 20	1	32	25	72	115,2		
Slough		1	33	40	72	115,2	
Milesten	12	1	38	51	75	120	
— 2	1	47	52	62	99,2		
Westbourne Park		1	49	0			
— 1	1	49	10	50	80		
— 0,5	1	50	25	24	38,4		
Paddington Ankomst	1	52	0	8 Min. vunden Tid			

Hastigheden.

Fra Bristol til Paddington	117 miles,	49 Chains	(188 Km.)	i 111 Min og 15 Sek.	= 63,4.
Fra Milesten 104 til 4	100 miles	i 85 Min.	15 Sek.	= 70 = 112	Km. pr. Time
— — 100 — 30	70	— i 58	—	= 72,4 = 115	—
— — 96 — 36	60	— i 49	— 23	= 72,8 = 116,5	—
— — 96 — 88	8	— i 5	— 45	= 83,4 = 133,4	—
— — 98 — 88	10	— i 7	— 23	= 81,2 = 129,9	—

Af omstaaende vil det tydeligt fremgaa, at Hastigheden paa engelske Baner er betydelig større end paa vore hjemlige Baner, hvor den størst tilladte Hastighed er 100 Km. pr. Time, og hvor Gennemsnitshastigheden for vore hurtigste Tog ligger ved 85 Km. pr. Time.

Ovenstaaende Eks-mpel, der er taget i Flæng, kunde suppleres med Hurtigtogshastigheden paa andre Ruter.

Korsør, den 24. December 1907.

P. Hansen.

Et Uheld.

Da Rangermaskinen H 371 efter endt Rangering paa Nørrebro Station var ankommen til Godsbanegaarden, og Rensning var foretaget, kørte Fyrbøder Søndergaard tilbage over Sporene for at komme til Kulgaarden. Føreren — Mortensen — stod ved Siden af Maskinen, men naaede ikke at komme med, og skraaede derfor over imod Kulgaarden.

Under Maskinens Gang var Fyrbøderen falden af (Aarsagen vides ikke bestemt), og Maskinen kørte med aaben Regulator langs Kulgaarden, ind i Remisen og tværs over Skydebrograven, hoppede atter op paa Skinnerne paa den modsatte Side og tørnede imod en F-Maskine, som — trods fastskruet Brems — blev trykket igennem Muren.

H-Maskinen blev slemt medtaget. Røgekammeret blev trykket hølt ind imod Kedlen, Vangerne blev sikkert ogsaa beskadiget, idet Maskinen kom til at staa noget i Spænd derved, at de bageste Hjul gik af Spor.

F-Maskinen fik foruden andre Knubs sin Kulkasse ødelagt, men kunde dog Dagen efter trække sin mindre, men haardt saarede Kollega til Værkstedet.

Søndergaard kom desværre en Del til Skade og blev i Ambulancevogn kørt til Hospitalet, hvorfra han dog efter sit eget Ønske blev kørt til sit Hjem. Det bør bemærkes, at Søndergaard er eksamineret og har gjort en Del Førertjeneste, saa nogen egenlig Fejl er altsaa ikke begaaet ved at køre alene.

Det er jo heldigvis sjældent, at lignende

Uheld sker, trods dette, at mange Maskiner betjenes af en Mand paa Steder, hvor det vilde vedrøre andre end netop Maskinafdelingen, om et lignende Uheld fandt Sted.

Det er kun af Hensyn til de mange Overkørsler, at Nørrebros Rangermaskine betjenes af to Mand.

Hvad er Meningen?

Det ser unægtelig underligt ud for Medlemmerne at modtage et Eksempplar af vort Fagblad i den Form, som Tilfældet er med Nr. 20 a, og jeg tillader mig at spørge: Hvad er Meningen, og hvorfor oplyses vi ikke samtidig om Aarsagen desangaaende? — Jeg kunde forstaa, hvis der havde været Ting, som Medlemmerne nødvendigvis hurtigst mulig skulde have i Hænde, at der da var givet Redaktøren Paalæg om at udsende et Ekstranummer; men ved Gennemlæsning af de tre Artikler, der findes i Bladet, ser jeg ingen Grund dertil.

Ansvarhavende, d'Hrr. C. Christensen og M. Mortensen, Esbjerg, har her foretaget sig et Arbejde, som de ingen Ret har til, og som paa ingen Maade gavner det Formaal, vi har indenfor D. L. og L. F.

Hvis d'Hrr. finder, at Redaktøren ikke røgte sit Kald som han bør gøre, saa er den Maade at vise sin Misbilligelse paa dog ikke rigtig, og havde det da været bedre at vente til Generalforsamlingen i Marts og der faa Sagen ordnet, i Stedet for paa den Maade at lave Opposition mod vort Moderorgan og derved gøre Medlemmerne ængstelige.

Aarhus, i November.

Frantz C. Nielsen.

Vi tillader os at henvise til foranstaaende Artikel. Red.

Til Medlemmerne!

Som vi andet Sted i Bladet har skrevet, udgør vort Organ med betydelig Forsinkelse af Mangel paa Stof. Dette er Fakta, men paa vore Generalforsamlinger tilsiges der Bladet Støtte fra mange Sider, uden at dette opfyldes i Tidsrummet fra Generalforsamling til Generalforsamling; det er derfor vort Haab, at alle ærede Medlemmer, der kan og vil udtrykke deres Mening, tilstiller Redaktionen samme, saaledes at vi kan frigøre os for den Remisse-sladder, der kun kan bringe Skade og gøre Onde for vor Organisation.

Paa given Anledning ønsker vi at udtale, at vi anser Generalforsamlingen for eneste rette Forum, for hvilken eventuelle divergerende Meninger bør og maa debatteres, vel at mærke angaaende principielle Sager, der ikke egner sig for eller bør optages i Bladet af Hensyn til vor Organisation.

Vi skal derfor tillade os at henstille til samtlige Medlemmer, at man, naar der i de forskellige Afdelinger vælges Delegerede til Hovedgeneralforsamlingen, ikke vælger de Delegerede med bundne Mandater efter Dagsordenens Ordlyd, thi der kan og vil komme saa mange oplysende Momenter frem paa den første ordinære Generalforsamling, at man i Afdelingerne ikke kan danne sig et tilforladeligt Begreb om den for Tiden og til den Tid foreliggende Situation.

Meddelelser fra Afdelingerne.

Aalborg Afdeling.

Lokomotivfører C. le Fèvre har nedlagt sit Mandat som Afdelingsformand. Suppleanten, Lokomotivfyrbøder 407 P. Christensen, fung. som Afdelingsformand indtil den ordinære Generalforsamling i Januar 1908.

PERSONALIA.

15.—12. 07.

Forflyttede er:

Lokomotivfyrbøder Nr. 339 S. A. Nielsen, Nyborg, til Korsør.
Lokomotivfyrbøder Nr. 583 S. P. Rasmussen, Korsør, til Nyborg.

Medlemslisten.

Frederikshavns Afdeling. Indmeldte: Lokomotivfyrbøderne Nr. 156 S. Hansen og Nr. 257 S. A. Loft.

DANSKE JERNBANEFUNKTIONÆRERS LIVSFORSIKRINGSADFDELING I SELSKABET DANMARK.

Grundlagt 1873. Forsikringssum over 50 Mill.
Formue over 10 Mill.

Anerkendt og kontroleret af Staten.

Optager Medlemmer med eller uden Helbredsattest, med Præmiefrigørelse ved Invaliditet.

Saa vel Forsikring som Arverente samt Kavtion i Statsfunktionærernes Laaneforening ordnes hurtigst og billigst ved Henvendelse til Inspektørerne:

Togbetjent F. RASMUSSEN, Hartmannsgade 26². Tlf. vester 667 y.

Togbetjent H. MORTENSEN, Asgerrygsgade 4⁵. Tlf. vester 1480 y.

Togbetjent H. C. HANSEN, Aarhus.

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

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

Ekspedition: L. Mauritzen, »Gjeddesborg«, Fredericia.