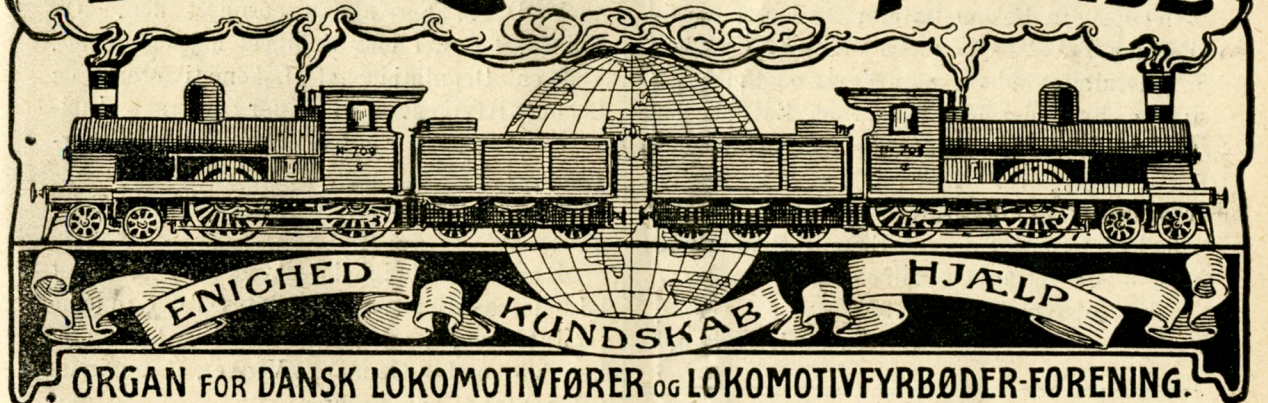


DANSK LOKOMOTIVTIDENDE



Redaktør: Lokomotivfører L. Mauritzen, Fredericia.

Nr. 6.

15. Marts 1907.

7. Aarg.

Lokomotivførernes Levetid.

Med Hønblik paa den af Regeringen nedsatte Lønningskommission, har Undertegnede som Forretningsfører for Lokomotivpersonalets private Hjælpeforening haft Lejlighed til at konstatere, hvor gamle Lokomotivførerne bliver, inden de maa tage deres Afsked paa Grund af Svagelighed, eller afgaa ved Døden, udarbejdet nedenstaaende Oversigt, og der fremkommer derved et ret overraskende Resultat.

Beregningen omfatter 81 Lokomotivførere, som er afgaaede i de sidste 14 Aar; heraf har de 54 søgt eller erholdt deres Afsked paa Grund af Svagelighed, medens de 27 er afgaaet ved Døden medens de endnu var i Statsbanernes Tjeneste. (Der er altsaa ikke taget Hensyn til de forøvrigt meget faa Lokomotivførere, der af andre Grunde er udtraadte af Tjenesten).

De betragtede 81 Lokomotivførere havde følgende Alder:

| 1 var 35 Aar | 2 var 48 Aar | 2 var 58 Aar |
|--------------|--------------|--------------|
| 1 — 37 — | 1 — 49 — | 5 — 59 — |
| 3 — 38 — | 3 — 50 — | 2 — 60 — |
| 2 — 40 — | 6 — 51 — | 8 — 61 — |
| 1 — 41 — | 6 — 52 — | 4 — 62 — |
| 2 — 42 — | 3 — 53 — | 3 — 63 — |
| 2 — 43 — | 3 — 54 — | 1 — 66 — |
| 2 — 44 — | 5 — 55 — | 1 — 67 — |
| 3 — 46 — | 3 — 56 — | |
| 3 — 47 — | 3 — 57 — | |

Den gennemsnitlige Levealder for en Lokomotivfører som saadan er herefter 52,8 Aar, men Loven af 15. Maj 1903 hjemler os først Ret til højest Pension, naar vi er i en Alder af ca. 60 Aar, og saa endda kun, hvis vi opfylder de 2 Betingelser: at have været 35 Aar i pensionsberettiget Stilling og at have tjent 5 Aar paa højeste Lønning — Betingelser, som vist kun de færreste Lokomotivførere kan opfylde.

Af de 81 Lokomotivførere har altsaa kun de 19 kunnet opnaa højeste Pension efter den ny Lov.

Ret mærkeligt virker ogsaa Bestemmelsen om, at Lokomotivførere kunne forlange deres Afsked, naar de har fyldt 65 Aar, idet kun 2 — to af de 81 Mand havde opnaaet denne Alder i Tjenesten, medens Resten var opslidt hovedsagelig i Alderen 50 til 60 Aar, og det er ret sandsynligt, at den stadig mere forcerede Kørsel vil bevirke, at Lokomotivførerne i Fremtiden opslides i en endnu tidligere Alder.

Naar den nuværende Lov giver det fra 1. Oktober 1903 ansatte Personale Ret til at faa Permissionen beregnet efter en af de tidligere Permissionslove, saafremt dette er det fordelagtigste for dem — og det tør man nok sige, det er i de 99 a 100 Tilfælde, er det mit Haab, at Lønningskommissionen vil have sin Opmærksomhed henvendt herpaa, saa at ogsaa det efter 1903 ansatte Personale faar saadanne

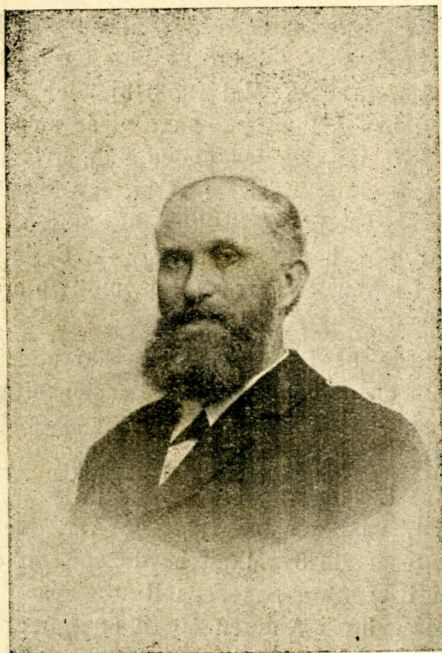
Vilkaar, at det ikke alene bliver paa Papiret, den opslidte Lokomotivfører kan naa højeste Pension.

Resultatet bliver naturligvis endnu sørgeligere, hvor der bliver Tale om Enkepension, thi den Forbedring, denne undergik ved at blive forhøjet fra $\frac{1}{3}$ til $\frac{1}{2}$, kan ikke nær opveje det ovenomhandlede Forhold, og her kan rimeligvis være Tale om Enkepension i de 33 pCt. af de betragtede Tilfælde.

København, i Marts 1907.

Oscar Larsen.

25 Aars Jubilæum som Lokomotivfører.



Lokomotivfører C. Schmidt.

Et meget sjældent Jubilæum fejredes den 1. Februar d. A. af Lokomotivfører C. Schmidt i Nyborg, idet han paa denne Dag havde været Lokomotivfører i 25 Aar. Jubilaren, der er født i Nyborg den 25. Juli 1849, blev ansat som Lokomotivfyrbøder den 4. April 1874 og blev forfremmet til Lokomotivfører den 1. Februar 1882. Jubilaren har den længste Tid gjort Tjeneste i Jylland, men blev for faa Aar siden forflyttet fra Langaa til Nyborg.

Jubilaren havde gaet og holdt Dagen

hemmelig, men hans Kammerater fik med nogle Dages Forsinkelse opsnuset den. Og den 15. Februar blev Jubilæet højtideligholdt. Ved en Deputation af Lokomotivførere og Lokomotivfyrbødere blev der overrakt Jubilaren en elegant Kontorstol fra Lokomotivpersonalet i Nyborg, ligesom han i Dagens Anledning modtog talrige Lykønskninger og Telegrammer.

Dagen højtideligholdtes ved en Festfrokost i Jubilarens Hjem, og her holdtes Taler in legio for Jubilaren, der i de faa Aar, han har været her, har vundet sig mange Venner, ikke mindst i den Stand, han tilhører.

Jubilaren er en stille, agtet Mand og et trofast Medlem af D. L. og L. F. X.

25 Aars Jubilæum som Lokomotivmand.



Lokomotivfører F. H. Arum.

Ovenfor bringer vi Billedet af Lokomotivfører F. H. Arum i Nyborg i Anledning af, at han den 19. Februar d. A. fejrede 25 Aars Jubilæum som Lokomotivmand, idet han den 19. Februar 1882 blev ansat som Lokomotivfyrbøder i Aarhus. Aaret efter forflyttedes han til Frederikshavn, hvorfra han den 1.

August 1893 forflyttedes til Struer ved Forfremmelse til Lokomotivfører. Fra Struer forflyttedes han 1896 til Nyborg.

Jubilaren, der er født 1. December 1855, arbejdede 2 Aar forinden sin Ansættelse paa Statsbanernes daværende Værksted i Frederikshavn, og overalt ved sit bramfri Væsen har han skaffet sig mange Venner, ligesom han ogsaa i Dagens Anledning modtog mange Lykønskninger og Telegrammer. Ved en Deputation af Lokomotivførere og Lokomotivfyrbødere overrakte der ham et smukt Skrivebord fra Lokomotivpersonalet paa Fyn.

Dagen fejredes ved en Festfrokost i Jubilarens Hjem, hvor saa godt som alle hjemmenværende Lokomotivmænd var til Stede, og her holdtes mange Taler for Jubilaren, der er et trofast Medlem af D. L. og L. F. -X

Finansloven 1907—1908.

Foruden det paa Finansloven alt optagne Forslag om Forøgelse af Lokomotivpersonalet med

21 Lokomotivførere,
26 Lokomotivfyrbødere,

er der yderligere ved Finanslovens 3. Behandling, hovedsagelig paa Grund af Køreplansudvidelser pr. 1. Maj, stillet Forslag om en Forøgelse af

15 Lokomotivførere,
22 Lokomotivfyrbødere,

saaledes at den samlede Forøgelse af Lokomotivpersonalet i det kommende Driftsjaar vil andrage 36 Lokomotivførere og 48 Lokomotivfyrbødere.

Endvidere er der stillet Forslag om Ansættelse af en Maskiningeniør til Medhjælp for Maskininspektøren i 1. Kreds, idet Spørgsmaalet om en Deling af Kredsen udsættes indtil videre.

Tillidserklæringen.

Ved stadig at følge med Udviklingen af de forskellige Afdelingers Arbejde, ser man, at Tillidserklæringen rundt i Landet Tid efter

anden tegner til at give Maalet fuldt, men jeg har lagt Mærke til, at flere Afdelinger endnu ikke har gjort Skridt til at give de forskellige Medlemmer Lejlighed til at undertegne denne Tillidserklæring. Tro nu ikke, at jeg just, saaledes er utaalmodig, ej heller er jeg i Tviv om, at enhver ærligt tænkende Lokomotivfyrbøder med Glæde giver sin Erklæring, — nej, jeg vil henstille til de forskellige Afdelingsbestyrelser om at gøre Skridtet fuldt ud, saaledes at vort Foreningsblad i en ikke alt for fjern Fremtid kan meddele os, at alle Lokomotivfyrbødere ved Statsbanerne har undertegnet Tillidserklæringen.

Min Mening er tillige, at de forskellige Smaadepoter ikke maa forbigaa. Jeg har for mit Vedkommende ventet længe paa at undertegne Erklæringen. Min Opfattelse er, at en Liste fra hver Afdeling bør tilsendes Red.

Med Tak for Optagelsen.

Ærbødigst

Jul. Nielsen,
Lokfrb. Nr. 200, Hobro.

Meddelelser fra Afdelingerne.

Skanderborg Afdeling.

Til Afdelingsbestyrelse er valgt:

Formand: Lokomotivfører 143 Møller.

Kasserer: Lokomotivfyrbøder 39 Rosen-vold (Genvalg).

Revisorer: Lokomotivfører 195 Nielsen og Lokomotivfyrbøder 501 Severinsen.

Delegerede: Formanden og Lokomotivfyrbøder Nr. 16 Nielsen.

Til Festudvalg valgtes: Lokomotivfører 247 Emig samt Lokomotivfyrbødere 39 Rosen-vold og 247 Nielsen.

Afdelingen tæller 27 Medlemmer, og samtlige Lokomotivførere er Medlemmer.

Helsingør Afdeling

afholdt sin Generalforsamling den 21. Februar 1907.

Til Bestyrelse for 1907 valgtes:

Formand: Lokomotivfører M. V. Petersen.

Kasserer: Lokomotivfører Blicher.

Repræsentant: Lokomotivfører Bonez.

Revisorer: Lokomotivfører M. Petersen og Fyrbøder Larsen.

Delegerede til Hovedgeneralforsamlingen: Lokf. Bonez og Fyrbøder A. S. Hansen.

Efter Generalforsamlingen afholdes en vellykket Fællesspisning med selskabelig Sammenkomst.
M. V. Petersen.

Oversigt

over

Hovedgeneralforsamlingen

den 14. Marts 1907 i »Arbejderlogen«,
København Ø.

Dagsorden:

- Punkt 1. Beretning om Virksomheden og Bladet.
- 2. Regnskabet.
 - 3. Betækning fra Udvalget angaaende Lokomotivpersonalets priv. Hjælpekasse.
 - 4. Viborg Afdelings Forslag om Anskaffelse af 2 Faner, 1 for Sjælland-Falster og 1 for Jylland-Fyn. Det foreslaas, at Midlerne til Anskaffelsen tilvejebringes ved Tilskud dels fra Hoved- og dels fra Afdelingskasserne.
 - 5. Forslag fra Lokf. K. Joh. Sørensen, Roskilde:
 - 1) Lokomotivtidende udgives som Maanedsskrift i firesidig Størrelse, uheftet og uden Annoncer, hvorved ca. den halve Udgift spares.
 - 2) Honoraret til Redaktøren nedsættes med $\frac{1}{3}$ paa Grund af Arbejdets Formindskelse.
 - 6. Forslag fra Lokfrb. M. Mortensen, Esbjerg, om, at der ydes de Lokfrb., der vælges til at foretage Rejser i Foreningsanliggender — foruden de sædvanlige Diæter — Betaling for en Tillægsbillet, saaledes at Rejsen — uden Udgift for den Paagældende — kan foretages paa II. Kl. og med tilbagevirkende Kraft for denne Generalforsamling.

Punkt 7. Redaktørens Forslag om Ophævelse af Ekspeditørposten.

- 8. Valg af 3 Hovedbestyrelsesmedlemmer i Stedet for Lokf. C. M. Christensen, Lokfrb. Chr. Thomsen og Lokfrb. Vilh. Thomsen.
- 9. Valg af 2 Revisorer i Stedet for Lokf. Roosen og Lokfrb. Søndergaard.

Formanden aabnede Generalforsamlingen Kl. 9,15 Fm. Til Dirigenter valgtes Lokf. L. Mauritzen og Lokfrb. M. Mortensen.

Generalforsamlingen erkendtes at være lovlig indvarslet. Mandaterne prøvedes og godkendtes. Mødt var 46 Delegerede, af hvilke Flertallet som sædvanlig var Lokomotivførere. Hovedbestyrelsen var mødt fuldtallig.

Dagsordenen godkendtes.

Til Justeringsmænd valgtes Lokf. Jespersen og Lokfrb. 330 Petersen, begge af København.

Det vedtoges at holde Frokostpavse, naar første Punkt paa Dagsordenen var behandlet, og Middagspavse Kl. 5 Em.

ad. Punkt 1. Beretningen over Virksomheden godkendtes med den Ændring, at Ordene: »eller optage Forhandling med det 24 Mands Lønningsudvalg for Jernbane-, Post-, Told- og Telegrafvæsen« udgaar.

Bladets Virksomhed godkendtes.

Der nedsattes et Udvalg til at redigere en Protestskrivelse til de to med D. L. og L. F. i Fællesudvalget allierede Organisationer, J. F. og D. J. F. Følgende vedtoges enstemmigt af Generalforsamlingen:

Herved tillader man sig i Henhold til Generalforsamlingsbeslutning af 14. Marts d. A. paa Organisationens Vegne at nedlægge Protest mod den Maade, de to med os i Jenbaneorganisationernes Fællesudvalg allierede Organisationer — o: Jernbaneforeningen og Dansk Jernbaneforbund — har praktiseret Samarbejde paa i en hele Statsbanepersonalet vedrørende Sag, nemlig Lønsagen.

Som Begrundelse af denne Protest undlader man ikke at henpege paa, at da man i sin Tid — paa Initiativ af vor Organisation — vedtog Fællesudvalgets Dannelse, var det under den absolute Forudsætning, at man loyalt

vilde prøve Gennemførelse af de store Fællessager med Fællesudvalget som Organ.

Denne Forudsætning er imidlertid bristet ved den Maade, paa hvilken Jernbaneforeningen og Dansk Jernbaneforbund har søgt at fremme den for hele Statsbanepersonalet saa vigtige Lønsag, idet de to ærede Organisationer i denne Sag ikke har ydet vor anerkendte Organisation nogen som helst virkelig Repræsentationsret.

Man kan ikke her undlade at pointere, at vor Organisation loyalt støttede de allierede Organisationer i Kampen mod de to Organisationers Separatister ved at gaa med til at udelukke ovennævnte Separatisters Foreninger og har derved bevist sit loyale Sindelag og Ønske om stabile Organisationsforhold indenfor Jernbaneetaten.

Man kan derfor ikke anerkende den af Udvalget i sin Redegørelse af 18. Februar d. A. fremsatte Forsikring om, at de Medlemmers Interesser, som ikke direkte har været repræsenteret i Udvalget, er eller vil blive varetaget tilfredsstillende for vore Medlemmer, hvorfor vi forbeholder os fremdeles at foretage, hvad vor Hovedbestyrelse maatte anse for nødvendigt for denne Sags Fremme, uanset om vi derved maatte krydse Lønningsudvalgets Ønsker.

Saaledes vedtaget af Dansk Lokomotivfører- og Lokomotivfyrbøder-Forenings ordinære Generalforsamling den 14. Marts 1907, hvilket herved meddeles.

L. Mauritzen, M. Mortensen,
Generalforsamlingens Dirigenter.

Til
Jernbaneforeningen.

Til
Dansk Jernbaneforbund.

ad. Punkt 2. Regnskabet godkendtes.

ad Punkt 3. Det vedtoges at følge Udvalgets Indstilling, der gik ud paa ikke at optage Hjælpekassen i D. L. og L. F.

Et af Lokfrb. R. Larsen, Nyborg, i Udvalgets Betænkning optrykt Forslag om en Afskeds- og Livsforsikring forkastedes.

Et af Lokf. V. Hansen, Ar., stillet Forslag om Nedsættelse af et 7 Mands Udvalg til at undersøge Stemningen blandt Medlemmerne i

D. L. og L. F. for Startningen af en Hjælpekasse vedtoges.

Udvalget kom til at bestaa af Lokf. Sibbernsen, Ar., Lokf. V. Hansen, Ar., Lokf. O. Larsen, Kh., Formanden, Es., Lokfrb. R. Larsen, Ny., Lokfrb. M. Mortensen, Es., Lokfrb. H. Ohlsen, Kø.

ad. Punkt 4. Hertil stillede følgende Ændringsforslag:

Forslaget henlægges til næste Generalforsamling. Lokf. V. Hansen, Ar.

Dette vedtoges.

Punkt 5. Hertil stillede følgende Ændringsforslag:

Bladet bibeholdes i sin nuværende Form og som 14 Dages Blad, dog bemyndigedes Hovedbestyrelsen til at foranledige Omslaget inddraget, naar dette ikke mere betaler sig.

Hovedbestyrelsen.

Dette vedtoges.

ad. Punkt 6. Det vedtoges, at den tilbagevirkende Kraft kun var at regne for Hjemrejsen fra denne Generalforsamling ved eventuel Vedtagelse af Forslaget.

Forslaget vedtoges.

Endvidere vedtoges en af Forslagsstilleren i Ændringsforslagsform stillet Tilføjelse om, at Halvdelen af Udgifterne ved Forslagets Gennemførelse udredes af Afdelingskasserne i Forhold til Medlemsantallet, og Halvdelen af Hovedkassen.

Et Ændringsforslag fra Hovedbestyrelsen om, at Afdelingskasserne afholdt hele Udgiften, og et do. fra Lokf. V. Hansen, Ar., om, at $\frac{1}{3}$ af Udgiften afholdtes af Afdelingskasserne og $\frac{2}{3}$ af Hovedkassen forkastedes begge.

ad. Punkt 7. Forslaget vedtoges.

ad. Punkt 8. Valgt blev Lokf. Roosen, Kh., M. Mortensen, Es. og Lokfrb. 188 Petersen, Kh.

ad. Punkt 9. Valgt blev Lokf. J. Knudsen og Lokfrb. Schmidt, begge af Købh.

Generalforsamlingen sluttede Kl. 7,30 Em. Fredericia. den 15. Marts 1907.

L. Mauritzen,
Sekretær.

Kære »Dansk Lokomotivtidende«.

Nu kommer jeg igen, som jeg lovede Dem i mit forrige Brev, og som jeg haaber, De har modtaget, og nu skal De faa Resten af Samtalen med Lokomotivfører Kudbac.

Jeg kunde rigtig mærke paa ham, at det glædede ham at omtale de forskellige Forhold, at det var rart en Gang imellem at faa Luft. — Jeg haaber, at Deres Læsere føler Interesse for dette, og at de maa kunne høste nogen Belæring af mine Oplevelser.

Kudbac berørte derpaa, at man med Hensyn til store Sager benyttede en anden Fremgangsmaade end hos os, men at han dog ikke fandt denne saa god, som den burde være.

»Hvorledes forholder det sig nu med Renholdelsen af Fyrpladsen, hvem besørger dette Arbejde?«

»Ja, dette Arbejde paahviler Lokomotivfyrbøderne; det maa besørges i Hviletiden; vi har prøvet paa at faa dem fritaget for det, men det er endnu ikke lykkedes. — Men nu skal De bare høre. Ser De, vort Reglement for Lokomotivpersonalet foreskriver, at Lokfrb. skal holde de blanke Dele paa Fyrpladsen pudsede og renholde »Huset«. Nu var det saaledes for et Par Aar siden ude paa Nordbro Station, at alle de derværende Rangermaskiner var betjente af Lokomotivførere, og disse mente sig derfor ikke forpligtet til at besørgede dette Arbejde og henvendte sig derfor til Inspektøren om Fritagelse for dette, men tror De, der kunde være Tale om det. Nej, det manglede bare, at han skulle kunne indse, at det ikke var rigtig passende at byde Lokomotivførerne saadant — nej, de havde bare at pudse o. s. v. Det maa de gøre den Dag i Dag.«

Saadan fortalte han, og det maa jo forbyse alle hjemme, at en Lokomotivinspektør virkelig vil forlange dette Arbejde udført af Lokomotivførere, men det er ikke desto mindre den nøgne Sandhed.

Vi var imidlertid ankommen til Kudbac's Hjemstedsdepot, hvor der udelukkende var stationeret Godstogsmaskiner. Han raadede mig til, om det interesserede mig, at aflægge Besøg i Remisen. Jeg vilde rimeligvis kunne komme til at tale med en eller anden af Reservepersonalet. Han mente, det var meget rimeligt, at jeg der kunde faa Ting af

Interesse at høre. — »Men inden De gaar, kan jeg da fortælle Dem en lille morsom Historie fra den seneste Tid, den karakteriserer vor Lokomotivinspektør som han er, lutter Elskværdighed overfor os. En Lokomotivfører fremførte et Persontog fra Sorkør og var en Snæs Minutter forsinket derfra. Det var en stærk Blæst, men han holdt ikke destomindre Tid, Personalet gjorde deres bedste. De ankom til Endestationen, og Lokomotivføreren stod og glædede sig over det smukke Resultat og over, at han ingen Tid havde tabt. Men Glæden varede kun kort, thi med ét hørte han sin Inspektørs venlige, kendte Stemme: »Det er mig noget Svineri; det kunde mageligt have ladet sig gøre at vinde den Tid, vi var forsinket fra Sorkør, med det Tog!« — Lokomotivføreren var som himmelfalden og tillod sig en Bemærkning om Blæst og fuldt Tog. Hertil bemærkede Lokomotivinspektøren, at der var ikke mere Blæst end hjemme i hans Stue. Ja, saadan omtrent sagde han og gik. Saa havde han paa sin smukke og opmuntrende Maade komplimenteret Lokomotivføreren og var formodentlig af den Mening, at naar han sagde, der kunde vindes Tid, saa kunde der vindes Tid, og saa havde Lokomotivføreren kørt slet, naar det ikke var sket. Men naar man sidder lunt i en 1ste Klasses Kupe, mærkes Blæsten heller ikke ret meget. Den Historie er baade til at le og græde over, ikke sandt?«

Ja, ikke sandt — mener De ikke ogsaa det, kære »Dansk Lokomotivtidende?« — Jeg tog saa Afsked med Kudbac og gik over mod den store, dejlige Remise. Jeg tænkte mig, at i en saadan Remise maatte alt være ordnet paa mønsterværdig Maade, og at Personalet maatte kunne have det godt der; men dette var dog alligevel ikke Tilfældet. Jeg traf, da jeg kom indenfor Døren, en Lokomotivfyrbøder Calbuk. Ham gav jeg mig i Snak med. Jeg bemærkede straks, at det Tøj, han havde paa, var pjask vaadt og meget snavset. Jeg tænkte mig da, at han var i Lag med Udvadskning og spurgte ham derom.

»Ja, det er meget rigtigt, men det er en daglig Historie for os Reservefyrbødere her, vi maa skam arbejde, og det fra tidlig om Morgenen til Fyraften — med Udvadskningen eller Sprøjteslangen i den ene Haand og

Pudsekluden i den anden. Der er altid noget at tage fat paa. Det hører ikke til Sjældenhederne, at vi maa vadske 2—3 Maskiner ud paa en Dag. Pokker ved, hvor alt det Arbejde kommer fra. Vi maa møde tidlig om Morgen, daglig op Kl. 2—3—4 Fm., og er der ikke noget at køre, saa kan man jo nok trænge til at faa en lille Skraber op ad Dagen. Vi har ogsaa et ganske dejligt Soveværelse med 4 Chaiselonguer, men tro bare ikke, at vi faar haard Hud af at ligge der, — nok se, men ikke røre. Sommetider kan man slippe afsted med at faa sig en Morgensøvn, men Kl. 6 bliver vi purret ud — ned til Arbejde; men vi har Reserve alligevel. Det hænder sig derfor ofte — ja, det er ikke helt ualmindeligt, at vi, efter at have arbejdet adskillige Timer i Remisen, maa ud paa en Tur. Hvad mener De om efter Udvadskearbejde i 6—8 Timer, at køre 200 Godstogskilometer. Men man mener vel herude, at det er rimeligt og rigtigt, og hvem tænker vel i Grunden paa, at vi altid maa gaa og arbejde her; det hedder Reserve, og saa skulde man jo have Lov at hvile sig — ja, alle andre Steder, kun ikke her. Det er navnlig den ene af vore Foresatte, som paa denne Maade skal vise sin Myndighed, formodentlig fordi han ellers ikke har noget at sige; han kan daarløge taale at se, vi spiser vor Mad paa Stuen, — han skal rigtig lære os at vadske ud, det mener han nu er det fornemste og vigtigste Arbejde for en Lokomotivmand. Hans Princip er, at Fyrbøderne skal arbejde, men ikke hvile. Arbejdet i den ene Haand og Maden i den anden. Og bliver der saa noget at køre, saa maa man rende fra det ene til det andet, ligesom man gaar og staar. Men der er heller ingen, der vil være her, alle Fyrb. har en vis Skræk for at komme her. Vi søger væk — bare væk herfra, det kan da ogsaa blive for meget af det Gode. Har vi Natreserve, er den samme Depotforstander sjæleglad, om der kan findes noget Arbejde til os. Vi maa møde Kl. 6 Aften til 6 Fm. Kan der saa blive lidt Arbejde til os, f. Eks. med Bræmsklodser, til hen paa Natten, saa har det truffet sig om Morgen Kl. 3—4 — hvis nogen har sovet for længe —, at man maa ud at køre 10—12 Timers Godstog efter at have faaet et Par Timers Søvn ovenpaa Arbejdet først paa Af-

tenen. Her er Reserve ensbetydende med Arbejde, som Regel uafbrudt Arbejde.«

»Ja, det var en rar Maade at holde Reserve paa; men naar De nu trænger til at faa Dem en lille Lur, saa maa De vel nok gaa op og lægge Dem?«

»Ja, det er daarløge nok, vi tør gøre det, for kommer man og ser os, saa hedder det straks: »Naa, ligger De her og driver den af, De maa ned og gøre det eller det.« Ja, var det kun en Gang imellem, at vi skulde vadske ud eller pudse, saa lad gaa — men altid, altid! Det er for meget!«

Han spurgte mig saa om Forholdene hjemme i Danmark, og jeg fortalte ham, hvad jeg kunde herom. Jeg kan da ikke tro, at saadanne Forhold findes hos os. Jeg tror heller ikke, at nogen af Læserne kender noget til slikt. — Jeg sagde derpaa Farvel til Calbuk og gik videre.

Min Permission udløber om et Par Dage, saa jeg ser mig derfor nødsaget til at rejse hjem med Nattoget. Naar jeg er kommen hjem og falden til Ro i min daglige Dønt, skal De høre fra mig igen, kære »Dansk Lokomotivtidende«.

Med Agtelse

Jøkul Levit Lavat Bunka.

Afstemningen.

Dansk Jernbaneforbunds Medlemsafstemning over Forslaget om Indmeldelse i De samvirkende Fagforbund er nu sluttet med det overraskende Resultat, at der er afgivet 2828 Stemmer for Indmeldelsen, medens kun 1525 stemte imod, og 10 pCt af Medlemsstyrken har undladt at afgive Stemmer. Med simpel Stemme flerhed vilde Indmeldelsen altsaa have været vedtaget med en aldeles overvældende Majoritet. Men Forbundets sidste Kongres var forsigtig nok til at fastslaa $\frac{2}{3}$ Majoritet som Betingelse, saaledes at Muligheden for en Sprængning var betydelig formindsket.

Resultatet af denne Afstemning har været imødeset med stærk Spænding, ikke mindst af udenforstaaende, der er stærkt interesserede i, at Forholdene ved Statsbanerne udvikler sig paa fredelig Vis, og dog indeholder det ingen som helst Beroligelse, thi det er indlysende, at det Par Hundrede Stemmer, der manglede, let vil blive naaede i Løbet af et Aarstid, om Forbundets Agitatorer vedblivende kan paaregne Bistand i Trafikministerens og Administrationens afvisende Holdning over for

Personalets retfærdige og velbegrundede Krav. Der er aldeles ingen Tvivl om, at Forslaget om Indmeldelse i De samvirkende Fagforbund er et Led i Bestræbelser, som udfoldes for at faa Forbundet gjort til en kampdygtig Organisation, der om fornødent ser sig i Stand til at gøre Brug af lignende Midler, som de, private Arbejdere anvender i deres faglige Kampe, og disse Bestræbelser har i de seneste Aar haft strygende Medbør netop i Kraft af den ovennævnte, stedse stærkere og mere utilslørede Modstand fra oven.

For tre Aar siden, da der stod Kamp om Formandsvalget i Forbundet, og Pakmester N. P. Christensen mønstrede 46 Stemmer imod Chr. Nielsens 27, da var der endnu en udbredt Tillid til, at det skulde lykkes Forbundet efterhaanden at løse de mest paatrængende Krav ad Forhandlingens Vej. I Fjor havde Stemningen ikke alene vendt sig, saaledes at Chr. Nielsen valgtes og N. P. Christensen maatte falde, men der taltes tillige 60 Stemmer for De samvirkende Fagforbund og kun 22 imod. Og nu, da selve Medlemmerne skulde give deres Votum, var man saa nær ved $\frac{2}{3}$ Majoritet, som man kunde komme, naar ikke Vedtagelsen skulde naas. Fortsættes samme Kurs fra oven, som der har været styret de to sidste Aar, vil der om et Aar kunne paaregnes omkring ved 4000 Stemmer for Indmeldelsen, og da vil Kravene til Administrationen sikkert vokse. Medens man for tre Aar siden var yderst beskeden og nøjedes med at fremsætte Krav om saa billige Reformersom en Retsordning og Selvstyre i Personalets egen Sygekasse, er Kravene siden den Tid voksede baade i Antal og Omfang og vil med Aarene vedblive at vokse.

Det er muligt, at man i Administrationen hidtil har ment, at Kravene ikke bundede dybere end hos Forbundets Ledere, medens Medlemmerne stod i Baggrunden som en stor indifferent Masse, der, naar det kom højt, paa et Møde kunde lade sig henrive til Vedtagelse af en i kraftige Vendinger formet Resolution, men som Dagen efter var de fredsommeligste Mennesker, hvem Tanken om faglig Kamp laa uhyre fjernt. — Resultatet af den nu stedfundne Afstemning vil imidlertid vise, at en saadan Betragtningssmaade er i allerhøjeste

Grad fejlagtig. Ikke alene vælger Medlemmerne selv deres Ledere efter det Standpunkt, disse indtager til de rejste Krav, men de har nu ogsaa selv direkte haft Ordet, og de har brugt det paa en Maade, som ikke er til at tage fejl af.

Disse 2828 Jernbanemænd, som forlangte at komme ind i De samvirkende Fagforbund, stillede aabenbart ikke dette Forlangende alene for at faa Lov til at ofre 1 Krone om Maanednen og Pligt til at yde Strejkebidrag til de private Arbejders faglige Kampe, — nej, de har sikkert været fortrolige med den Tanke, at der kunde komme den Dag, hvor de kunde tænke sig selv at søge Støtte hos De samvirkende Fagforbund for at forbedre deres Livsvilkaar og sikre sig nogen Medbestemmelseret i deres egne Sager.

Den Strømkæntning, der i de sidste to Aar er foregaaet i Dansk Jernbaneforbund, kan paa det nøjeste aflæses i de foran anførte Afstemningstal. Den indeholder et alvorligt memento ogsaa til, og efterlader ikke nogen Tvivl om, hvori Aarsagerne stikker og hvor Medicinen er at søge.

Hans Poulsen.

* * *

I Jernbanebladet for 17. Marts d. A. findes nedenstaaende Artikel, som vi tillader os at optrykke, idet vi gaar ud fra, at en stor Del af vore Medlemmer har fulgt Sagen med Interesse, om end fra forskellige Synspunkter.

R e d.

PERSONALIA.

Forflyttede er:

1.—4. 07.

Lokomotivfyrbøder Nr. 58 P. J. Ley, København G., til Nyborg.

Lokomotivfyrbøder Nr. 28 E. H. J. Møller, Nyborg, til København G.

1.—5. 07.

Lokomotivfyrbøderne:

Nr. 528 H. P. C. S. Jensen,

› 529 I. C. A. Malling,

› 533 L. C. D. R. Sørensen,

› 534 R. Lillie,

alle fra København H. til København Ø.

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. Petitlinie eller dens Plads, med Fradrag af 20 pCt. for staaende Annoncer.

Ekspedition: Lokomotivfyrbøder M. F. Møller, Fynsgade 36¹, Fredericia.