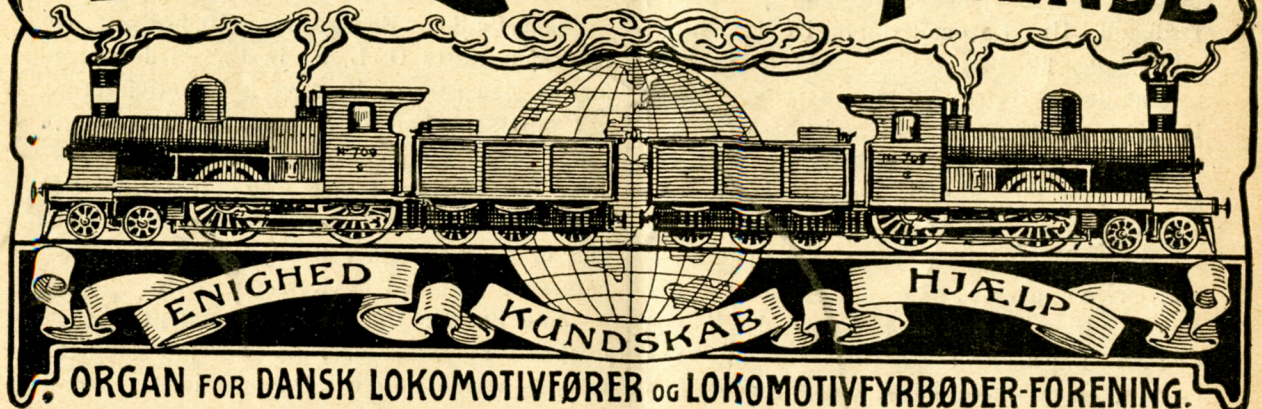


DANSK LOKOMOTIVTIDENDE



Nr. 21.

1. November 1906.

6. Aarg.

Den ny Forening!

Som det erindres, blev der af Lokomotivfyrbøderne i de københavnske Afdelinger vedtaget en Resolution, gaaende ud paa, at ingen af disse vilde indtræde i den ny Forening ved eventuel Forfremmelse til Lokomotivfører; det vedtoges ligeledes at sende Resolutionen til samtlige Afdelinger med Opfordring til at vedtage samme.

At den Beslutning, de københavnske Lokomotivfyrbødere her tog, var den første Pind til den ny Forenings Ligkiste, er jo givet, og for hver Afdeling, der vedtager Resolutionen, føjes der en Pind mere til denne Kiste. Det ser da ogsaa ud til, at der er flere Afdelinger, der ønsker at Ligkisten skal staa færdig saa snart som muligt, saa den kan være klar til at modtage de sørgelige Rester af den med saa megen Brask startede Forening. Jeg skal saaledes nævne Helsingør og Roskilde Afdelinger, der allerede har vedtaget Resolutionen og saaledes bidraget deres til, at intet skal mangle ved Fuldførelsen af Kisten; og saaledes vil det sikkert gaa Landet over; vor Organisations Medlemmer, og da særlig Lokomotivfyrbøderne, ønsker kun en Lejlighed, ved hvilken de kan sige d'Hrr. Separatister Tak for sidst.

Det er forresten en underlig Gravstilhed, der hersker omkring disse Separatister og

deres Forening, er det maaske af Nærings sorg? eller er det af Harme over det magre Resultat, de har opnaaet i Medlemstal? jeg antager nærmest, at det sidste er Tilfældet, og jeg kan ogsaa godt forstaa, at det maa være harmeligt kun at være saa faa virkelige, naar de havde ventet sig mindst 300 Medlemmer. Naa, de faar vente og se, hvad Tiden vil bringe dem; med saa dygtige og velkendte Foreningsmænd i Spidsen som d'Hrr. Bønnelycke og Vigholdt, saa gaar det vell!

Der er forresten saa meget underligt ved disse Separatister, de kunde ikke staa i deres gamle Organisation >for Gud ved af hvilken Grund< — jo, det er sandt, det var fordi Lokomotivfyrbøderne var anmassende! Men de kan dog godt med en vis Begærlighed sætte sig til at læse vort Medlemsblad; om det nu er af Samvittighedsnag for, hvad de har gjort, eller om det er af Nysgerrighed efter at se om vi har faaet noget at vide om det store og gode Resultat, de har opnaaet, ved jeg ikke, men en Ting ved jeg, det er ikke passende at røre Ting, som ikke vedkommer en.

De samme Separatister forstaaer sig ogsaa paa fine Tricks. Til Eksempel: En Lokomotivfører, lad os kalde ham R, henvendte sig forleden Dag til Formanden paa Kh. H. for at faa nogle Faveurbilletter; jeg

behøver næppe at sige, at denne Herre kom forkert, naar han henvendte sig til Kh H.s Formand, Hr. Lokomotivfører L. Mortensen; selvfølgelig fik han ingen, men hvis nogen tror at denne Herre lod sig nøje med dette Resultat, saa tager de fejl, nej, disse Separatister er nemlig ogsaa durkdrevne, naar det gælder personlig Fordel, og da deres egen Forening kun ved Sammenkomster — belærende og selskabelige — søger at paavirke hverandre til den rette Forstaaelse af de Pligter, der paahviler en Lokomotivfører, maa disse søge andre Steder hen efter den personlige Fordel. Som sagt, R fik ingen, men tog saa til Godsbanegaarden, hvor han virkelig ogsaa havde mere Held med sig; hos Kassereren fik han de omtalte Billetter. Jeg skal dog for Korrektheds Skyld oplyse, at den Vej for Fremtiden ogsaa er spærret for d'Hrr. Separatister, og intet er mere sikkert end dette, at havde Kassereren paa Gb. vidst, at Reickel — saa for den Lede, nu røbede jeg Navnet — var en af Separatisterne, saa havde han heller ikke her faaet Billetter, det borger Navnet Anton Christensen for.

København, den 22. Oktober 1906.

G. O. F. Lund.

En Drøm.

Efter en vel anbragt Dag paa Maskinen sover jeg i Reglen i Jernbanens Senge som Lazarus i Abrahams Skød; men forleden Nat blev min Søvn en Del af Natten forstyrret af en Drøm, som var særlig uhyggelig ved, at jeg lyslevende saa en Kreds af Lokomotivførere, som ellers er brave og alvorlige Kolleger, forsamlede til Møde i den ny Forening, alle med Krigspiben tændt. Efter en Del Forhandling, som det vil trætte for meget at gentage, oplæste Dirigenten de vedtagne Paragraffer med Motivering til samme.

1ste Punkt: Da vi jo alle erkender, at det antagne Navn til vor Forening er ganske misvisende til den lille Klike, vi raader over, samt da vi alle indrømmer, at vi er gaaet

paa en Peter, vil vi for Fremtiden kalde den for Væltepeterforeningen.

2det Punkt: Endskøndt vi indser, at vi ikke kan splitte D. L. og L. F., da desværre for os den største Part af Lokomotivførerne har Forstaaelse af Organisationens Betydning, og vi saaledes ikke kan skade andre end os selv, saa tilsiger vi dog hverandre Støtte til vort ihærdige Muldvarpearbejde saalænge der blot er to Medlemmer tilbage, der kan fungere som Formand og Kasserer.

3die Punkt: Da vi som Separatistforening jo ikke i Foreningssager kan arbejde sammen med de øvrige Førere i Organisationen, nægter vi bestemt under nogensomhelst Form at modtage nogle af de Goder, som nævnte Organisation skaffer sine Medlemmer, hverken i det tjenstlige eller ved en eventuel Lønningsforbedring.

4de Punkt: Foreningens Midler hensættes i en solid Box, helst underjordisk. Overskudet fordeles hvert Aar til de tilbageværende Medlemmer som en Slags Bonus til Fastelavn som den mest passende Tid til lidt Løjer.

Da ingen ønskede Ordet til det Vedtagne, udbragte Dirigenten et Leve for Muldvarpene blandt Danmarks Lokomotivførere. (Storrende Begejstring — Krigsdansen danses).

Paa nævnte Tidspunkt kom heldigvis Natfyrmanden og purrede mig ud til Tjeneste, saaledes at jeg i vaagen Tilstand kunde tænke over Drøm og Virkelighed.

Argus.

Vor Organisation.

(Af G. O. F. Lund).

VI.

Der er særlig en Ting fra det konstituerende Møde, som bør erindres og drages frem, nemlig den Enighed, der var til Stede om at fordømme paa det skarpeste alle Separatist-Foreninger; det viste sig den Gang, at Udvalget kun vilde blive oprettet af Organisationer, som stod enige, og jeg husker endnu, hvorledes der fra Togpersonalets ny Forening blev gjort de største Anstrengelser for at blive repræsenteret i Fællesudvalget i Lighed med de øvrige Organisationer, men det nyttede dem dog ikke med alle deres

Krumspring, de hentede sig — som deres egne Repræsentanter udtalte — et haanligt Spark.

Nu maa det jo staa enhver klart, at Grunden til denne Behandling ikke var fordi disse Repræsentanter var Togpersonalets, men fordi denne Forening var stiftet af en Del Separatister fra Dansk Jernbaneforbund, og fra Udvalgets Side vilde man derfor tilkendegive for disse, at man fordømte saadanne Splittelsesforsøg, der kun vilde blive til stor Skade for Organisationsarbejdets Udvikling. Dette burde vore egne Separatister have tænkt over, inden de kom for langt bort fra deres gamle Organisation, de skulde nødig udsætte sig for samme Behandling, og det er mit Haab, at de, hvis de skulde søge Samarbejde under en eller anden Form, da vil faa det rette Svar.

Anerkendelsen og Fællesudvalget blev saaledes store Mærkesager for vor Organisation. Samtidig behandlede Hovedbestyrelsen den Lønningslov, som vi forhaabentlig i en nær Fremtid skal søge forbedret betydelig; den var naturligvis Hovedbestyrelsens Smertensbarn, det gjaldt jo om at faa den saa god, som det paa nogen Maade var mulig. Loven, som den var forelagt i Rigsdagen, betød for Lokomotivpersonalet intet, hvis ikke nogle Forbedringer kunde fremskaffes gennem Forhandlinger. Saadanne fandt da ogsaa Sted mange Gange, og altid kunde vi med Glæde notere smaa Fremskridt. Hovedbestyrelsen sparede ikke paa Kræfterne, snart var den i Lønningsudvalget, snart ved de enkelte Rigsdagsmænd, ligesom flere Konferencer blev ført med Ministeren, kort sagt, alle Veje blev prøvet og alle Lejligheder blev udnyttede. Naar Lønningsloven alligevel ikke blev tilfredsstillende for os, saa var det ikke Hovedbestyrelsens Skyld; hvad der den Gang kunde gøres, blev gjort. Det er min Overbevisning, at naar vi om kort Tid skal til nyt Arbejde paa Lønsagen, saa vil der ikke blive sparet paa Arbejdet i nogen Retning, det borger den Sammensætning for, som Hovedbestyrelsen har, og en Ting er givet, at flere af de Mænd, som var med sidst, jo i den Retning er prøvede og vil sikkert, med de Erfaringer, de har fra den Gang, blive til stor Nytte for et tilfredsstillende Resultat.

Der var ligeledes en anden, stor og vigtig Sag, som paabegyndtes samtidig, nemlig Retsordningen; desværre er det jo ikke endnu lykkedes at bringe den igennem. Denne for Lokomotivpersonalet saa vigtige Reform, der vil være til stor Betyggelse under mange Forhold, lader til at blive noget vanskelig at faa gennemført; det er dog mit Haab, at ogsaa denne i en nær Fremtid vil være en Kendsgerning, og Organisationen vil da kunne føje denne til sine andre Mærkesager.

Man vil lægge Mærke til, at alle disse store Sager, som dels er gennemført og dels paabegyndt, netop falder i en Periode, hvor Organisationens Medlemmer endelig for en Tid er falden til Ro. (Forts.)

Simplon Tunnelens Bygning.

(Oversat ved Herm. Ohlsen).

Den 19. Maj d. A. aabnedes som bekendt Simplon Tunnelen for Færdselen.

Gennembruddet fandt Sted den 24. Febr. 1905 efter omtrent 7 Aars ihærdigt Arbejde. Om Enkelthederne af det i denne Periode udførte Arbejde, ligesom angaaende Virksomheden under de til Tider opstaaende fænomenele Vanskeligheder skal vi i efterfølgende Beskrivelse, taget fra de sidst udkommende udenlandske Tidsskrifter, saavel i Tekst som Illustrationer forsøge at sætte Læserne ind i Forhold, der herhjemme er aldeles ukendte, men som dog sikkert vil kunne fængsle Interessen hos alle.

Jo højere at Gennemboringen finder Sted i et Bjerg, jo kortere og billigere bliver Tunnelen, men til Gengæld bliver Togenes Befordring langsommere og dyrere, ligesom Kørselen byder langt mindre Sikkerhed mod Naturbegivenheder. Da Simplon Tunnelen er baseret paa den store, internationale Trafik og tillige staar som Konkurrent til St. Gotthard og Mont Cenis Tunnelen, udsøgte den dybeste Beliggenhed. Med dette Grundlag for Øje ligger Simplon Bjerget særdeles gunstigt; thi omend Tunnelen ligger 450 Meter dybere end St. Gotthard Tunnelen, er den dog

kun 5 Km. længere eller i det hele 19,7 Km. lang.

Først efter Banernes Fremkomst er Tunnelbyggeriet i større Stil kaldet til Live. Bygningen af den $2\frac{1}{2}$ Km. lange Hauensteintunnel tiltrak i sin Tid hele Verdens Opmærksomhed, og det var derfor en dristig Beslutning, da man i Aaret 1859 paabegyndte den 12 Km. lange Mont Cennistunnel. Den Gang kendte man kun Haandboring, Maskinboring opfandtes og fik først Anvendelse under dennes Arbejde. Fra Paabegyndelsen og til Gennembruddet fandt Sted medgik 11 Aar eller svarende til et daglig gennemsnitligt Fremskridt — kun beregnet fra den ene Side — paa ca. 1,5 Meter, medens det 12te Aar brugtes til Tunnelens Fuldførelse. Ved St. Gotthard Tunnelens Bygning opnaaedes som Følge af de forbedrede mekaniske Boreapparater et dagligt Fremskridt paa 2,6 Meter (kun beregnet fra den ene Side).

Følgende Beregning opstilledes for Bedømmelsen af det Tidsrum, som vilde medgaa til Simplon Tunnelens Bygning: Total Længde 19,770 Meter, Halvdelen 9885 Meter. I 3 Maaneder, at regne fra Dagen for Arbejdets Paabegyndelse, Montering af de mekaniske Boremaskiner og andre nødvendige Indretninger, dog samtidig Anvendelse af Haandboring med et dagligt Fremskridt paa 1 Meter, altsaa paa hver Side i 3 Maaneder = 100 Meter. Med Henblik paa de foreliggende geologiske Oplysninger over de forskellige Stenarter og deres Beliggenhed, der forøvrigt maa betegnes som særdeles gunstige i Forbindelse med det allerede godt kendte Brandtske Boresystem, ansattes det daglige (ensidige) Fremskridt til 5,5 Meter. Dette giver for 9785 Meter ca. 5 Aar, til Tunnelens Fuldendelse $\frac{1}{2}$ Aar eller ialt $5\frac{1}{2}$ Aar at regne fra Dagen for den mekaniske Boremetodes Indførelse. Det vanskeligste Spørgsmaal ved Bygningen af Simplon Tunnelen var Ventilationsspørgsmaalet. Lufttilførselen ved Bygningen af St. Gotthard Tunnelen skete kun ved Udladning af den komprimerede Luft fra Boremaskinerne; dette var højst tilstrækkelig for det ved Boringen beskæftigede Personale, men ikke for det største Antal Arbejdere, nemlig dem, der anvendtes ved Udvidelses- og Murerarbejdet. Resultatet deraf blev en tilsvarende Forurening af Luften ved Lamper, Sprængmaterialer og

ved Menneskenes egne Uddunstninger, en Tilstand, der havde stor Indflydelse paa Arbejdernes Sundhedstilstand og Modstandskraft og som tillige havde Arbejdets Fordyrelse til Følge. De daarlige Erfaringer og talrige Ofre af Menneskeliv ved St. Gotthard Tunnelens Bygning foranledigede Brødrene Sulzer ved Anlæggelsen af Arlberg Tunnelen til at indlægge Rørledninger af store Dimensioner, hvorved denne forsynedes med 6 Kubikmeter Luft pr. Sekund. Gennem denne Foranstaltning opnaaedes en god Sundhedstilstand blandt Arbejderne og tillige en tidligere Fuldendelse af Arbejdet.

Ved Simplon laa Forholdene betydelig vanskeligere, for det første paa Grund af den forøgede Længde (Arberg Tunnelen var kun 10 Km. lang), dernæst i Anledning af det større Antal Folk, men i Særdeleshed paa Grund af den forventede høje Temperatur. Til at vedligeholde Arbejdernes Sundhed og Præstationsevne beregnede man 3 Kubikmeter Luft pr. Mand pr. Minut eller for 500 Mand 1500 Kubm. Luft pr. Min. Vanskelighederne ved at tilføre en Arbejdsstrækning en saa stor Luftmængde fremkaldte Tanken om at anlægge en dobbelt Grubegang, en Parallelgrubegang, som kunde tjene som Luftkanal uden dog at forstyrre Arbejderne under Udførelsen af deres Arbejde. Denne Tanke viste sig ret gunstig overfor Transportspørgsmaalet i Tunnelens Indre, Vandafløbet og Anlægsomkostningerne, idet man først og fremmest kun behøvede at anlægge enkelt Spor i Hovedtunnelen.

Paa hvilken Maade skulde nu Varmen indvendig i Tunnelen kunne afsvales? At den indstrømmende Luft ikke er i Stand til at nedbringe Temperaturen lader sig let beregne. I St. Gotthard steg Bjergets Varme til 31° C. For Simplons Vedkommende fastsattes 42° C. Dertil kommer saa, at i enhver Tunnel er Luften saa at sige mættet med Fugtighed, hvilket i høj Grad er ubehageligt for Menneskene, idet Sveden under Opholdet i en saadan Luft ikke kan fordampe. Spørger man nu, hvor megen Varme, der skal afledes, naar der angives 25° C. som forsvarlig Temperaturgrænse. En saadan Beregning er vel først foretaget af nu afdøde Overingeniør Hirzel-Gysi hos Firmaet Gebr. Sulzer i Winterthur

Han udregnede, at der pr. Time maatte bortledes ca. 2 Millioner Varmeenheder og foreslog under disse Forhold koldt Vand som det bedste Middel. (Forstsættes).

Simplon Tunnellen i Fare. — Aarhundredets Ingeniør-Kunstværk. Fra Genf telegraferes, at Simplon Tunnellen er truet paa Grund af det uhyre Tryk ovenfra. Loftet i Tunnellen er for en Del trykket ind. Man har i største Hast foretaget omfattende Reparationsarbejder. Hovedtunnellen er truet i Nærheden af Beskadigelsen i Sidetunnellen.

(Vestsjællands Socialdemokrat for Torsdag den 18. Oktober 1906).

Møde med Separatisterne i Aarhus.

Vi blev forleden Dag forbavset, men tillige glædelig overrasket over en Meddelelse, der var opslaaet i Aarhus Remise, gaaende ud paa, at Separatisterne afholdt Møde Tirsdag d. 23. og Onsdag den 24. Oktober Kl. 8 Em. paa Hotel »Dagmar« i Aarhus, og til dette Møde indbydes saavel Medlemmer af D. L. F. som Ikke-Medlemmer.

Selvfølgelig benyttede vi Lejligheden til at lære Separatisternes Foreningstalent at kende, og i Forening med vor Formand afrejste vi saa til Retterstedet Tirsdag med Tog 949.

Det var nu imidlertid rygtedes blandt Separatisterne, at Redaktøren vilde komme til Stede — stor Opstandelse, thi det var selvfølgelig ikke Meningen. D'Hrr. blev dog snart klar over, at hvis de overhovedet vilde afholde det bebudede Møde, maatte de ogsaa aabne Døren for Formanden og Redaktøren.

Der blev saaledes ikke lagt os nogen Hindring i Vejen for at overvære — maa vi straks sige — det mest mærkværdige Møde, vi nogensinde har set.

Til Stede paa Mødet var 11 Separatister, Organisationens Formand, Lokf. Chr. Christensen, Aarhus Afdelings Formand, Lokf. Vald. Hansen, Lokf. J. M. Jensen og Redaktøren, Lokf. L. Mauritzen.

Separatistrepræsentanten, Lokf. Strand aabnede Mødet med at beklage, at Indbydelsen var skrevet saa forkert, at Organisationens Formand og Redaktør ikke kunde udelukkes. Han foreslog derpaa Lokf. C. Andersen til Dirigent. Da ingen andre blev foreslaaet, overtog Andersen Dirigenthvervet og udtalte, at han trængte til Medlemmernes Støtte, for at Mødet kunde forløbe i Ro, og særlig vilde han bede de Tilstedeværende om ikke at komme med Personligheder. Derefter gaves Ordet til Repræsentanten, Lokf. Strand, der udtalte: Ja, mine Herrer, jeg er jo ikke Foreningsmand, men det, jeg vil sige, har jeg skrevet op her paa et Stykke Papir. Taleren paabegyndte saa Oplæsningen, af hvilken det fremgik, at Separatisterne havde holdt Generalforsamling i København den 18. Oktb. og der havde valgt Lokf. Bønnelycke til Formand og Lokf. Vigholdt til Næstformand. (Taleren udtalte her uden Foranledning fra nogen af de Tilstedeværende, at Lokf. Bønnelycke jo heller ikke var Foreningsmand). Endvidere fremgik det af Oplæsningen, at den ny Forening talte 165 Medlemmer, at Lokf. ingen Interesser har sammen med Lokfrb, at Generaldirektøren og vor Direktør har tilsagt Foreningen sin fulde Støtte, at D. L. og L. F.s Arbejde i Uniformssagen var uden Resultat, at Forholdene ikke blev daarligere paa Maskinen, fordi Lokf. og Lokfrb. ikke stod i Forening sammen.

Derpaa fik Redaktøren Ordet. Han slog med det samme fast, at Separatisterne blev ledet af en Formand, om hvem Repræsentanten for den næststørste Afdeling udtalte, at han ikke var Foreningsmand, og at samme Repræsentant erkendte selv ikke at være det. — Taleren rettede derpaa det Spørgsmaal til Lokf. Strand: »Hvad vil den ny Forening?« Denne svarede: »Arbejde i fælles Interesse som en samlet Masse! uden det Paahæng af Lokomotivfyrbøderne.«

Taleren paaviste det urimelige i Strands Udtalelse om at dyrke fælles Interesse som en samlet Masse, naar de som Separatister udskiller sig i Smaakliker som Bærmen fra Moderorganisationen og beviste, at Lokomotivfyrbøderne aldrig havde hæmmet Organisationsarbejdet eller staaet Lokomotivførernes Interesser i Vejen.

Taleren spurgte derefter Lokf. Strand om det opgivne Medlemstal nu ogsaa var rigtigt og om det var virkelige Medlemmer, der havde betalt Indskud og Kontingent. Dette gav Strand paa Opfordring sit Æresord paa, at det var. Her blandede Organisationens Formand sig i Diskussionen og udtalte: Jeg kan ikke roligt sidde og høre paa, at Strand giver sit Æresord paa en Ting, der er vitterlig Usandhed, hvorefter Strand rettede det til, at der var skrevet 165 Lokf. paa Listerne. Taleren (Mauritzen) pointerede den Forskel, der var paa, at der var 165 virkelige Medlemmer og paa, at 165 Separatister havde skrevet sig paa Listerne, i Særdeleshed naar man erindrer, at en Del er smidt ud af Moderorganisationen paa Grund af Gæld til samme, og at en anden Del repræsenteres af de Individuer, der gaar ud for at spare Kontingent og derpaa bliver optaget uden Indskud. Taleren beviste dernæst, at Lokomotivførerne havde store Interesser sammen med Lokomotivfyrbøderne (hvilket ogsaa senere sanktioneredes af Dirigenten) og at Separatistforeningen gør sig skyldig i en stor Usandhed, naar den udtaler, at den har faaet Tilsagn om Generaldirektørens og vor Direktørs fulde Støtte.

Med Hensyn til Uniformssagen maatte Repræsentanten (Strand) indrømme, at der var gjort, hvad der kunde gøres fra D. L. og L. F.s Side, og Taleren slog fast, at Repræsentanten (Strand) vendte Forholdene paa Hovedet, naar han udtalte sig om Forholdet paa Maskinerne, thi det var jo Separatisternes første Programudtalelse, der gik ud paa, at Lokomotivfyrbøderne var anmassende paa Maskinen, fordi vi stod i Forening sammen. Strand erklærede derpaa, at Generalforsamlingen havde taget skarp Afstand fra denne Udtalelse, men alligevel valgt Forfatteren (Bønnelycke) til Formand!

Derpaa tog Dirigenten selv Ordet og i et langt, svulstigt Foredrag søgte han at bevise sin absolutte Mangel paa Forstaaelse af fagligt Organisationsarbejde. Vi skal give vore ærede Læsere en Prøve paa den Mangel paa Forstaaelse af Dirigenthvervet, Lokf. C. Andersen lagde for Dagen; han ikke alene holdt et meget langt Foredrag i den ene Parts Favør, men til Trods for, at ingen af de foregaaende

Talere havde henvendt et eneste Ord til ham eller om ham, udtalte han: »Jeg ser en Sky af Purpurgult! (han maa jo være farveblind) gaa over Redaktørens Ansigt og hans Haar antager en grønlig Farve!« — Her anmodede Redaktøren Dirigenten! om at anholde den ærede Talers sidste Bemærkninger og gjorde opmærksom paa, at Dirigenthvervet var uforeneligt med Talerens Optræden, men Andersen blev ufortrøden ved.

Da Dirigenten endelig havde sluttet sit skvadronøragtige Foredrag, fik Redaktøren Ordet og forespurgte Strand om, hvad Separatisterne havde tænkt at gøre ved Lønarbejdet til Lønningslovens Revis'ion.

Herpaa kom det overraskende Svar, at det var vedtaget paa Separatisternes Generalforsamling, at den ny Forening intet skulde foretage sig i Lønsagen, men helt overlade D. L. og L. F. dette.

Paa Redaktørens Forespørgsel, om Generalforsamlingen havde behandlet Spørgsmaalet om den ny Forenings Medlemmer burde nægte at modtage eventuelle Lønforbedringer, som D. L. og L. F. gennemførte sammen med de to andre Organisationer gennem Fællesudvalget, svarede Strand: »Det nægter jeg at svare paa!«

Paa Redaktørens Udtalelse om, at Separatisternes Forening allerede var dødsdømt, da vi har stoppet Tilgangen, udtalte Strand, at man ikke behøvede at regne en Resolution, som saadan nogle unge Mennesker (Fyrb.) skrev under paa.

Red. slog fast, at den Udtalelse vilde enhver ærekær Lokomotivfyrbøder sikkert aldrig glemme, og naar den Tid kom vise Separatismen Vintervejen.

Lokf. V. Hansen havde derpaa Ordet for at korrigere nogle af Dirigentens Udtalelser.

Organisationens Formand holdt derpaa et velformet Foredrag, i hvilket han stærkt fremhævede Organisationens store Betydning og Separatisternes Splittelseslyster, der kun virkede til absolut Skade for alt Organisationsarbejde.

Her sluttede Dirigenten Mødet.

Vi skal i næste Nr. udtale os om vort Indtryk af dette første Separatistmøde — vi

frygter for, at det ogsaa bliver det sidste, vi faar Lov til at overvære, thi aldrig har vi set 11 Mand være saa enige om at se saa flove ud, som Tilfældet var her, men de har sandelig heller ingen Grund til at være stolte over deres Føreres Fremgangsmaade.

Tillidserklæringen.

Til Dato har følgende Afdelinger indsendt den af de københavnske Afdelinger vedtagne Resolution om ved eventuel Forfremmelse til Lokomotivfører at ignorere den saakaldte ny Forening og blive staaende i D. L. og L. F.

Aarhus	Afd. underskrevet af	54	Lokfrb.
Fredericia	—	—	> 37 —
Viborg	—	—	> 10 —
Korsør	—	—	> 22 —
Frederiksh.	—	—	> ? —

De øvrige Afdelinger bedes snarest indsende Listerne til Redaktionen.

Det ny Uniformsreglement

foreligger nu og er uddelt til Personalet. Det er ret omfangsrigt og har skabt Tilfredshed de fleste Steder; dog er det for Lokomotivpersonalet en stor Skuffelse, at det ikke, som hele det øvrige kørende Personale, blev normeret med fuld Uniform.

Vi kan ikke komme bort fra, at det vilde have sin store Betydning for Lokomotivpersonalets Sundhedstilstand, om Statsbanerne lod udlevere ensartet Beklædning for hele Aaret til dette Personale, der er saa udsat for Vejrligets og Temperaturen's Forandringer som ingen anden af Statsbanernes Funktionærer. Administrationen erkender jo ogsaa, at dette er rigtigt, idet Lokomotivpersonalet normeres med en Vinterkappe, der jo dog kun kan anvendes den mindste Del af Aaret, og det endda paa en Aarstid, hvor Lokomotivpersonalet ifølge Tjenestens Beskaffenhed ikke er mest udsat for Forkølelse og de deraf flydende mere alvorlige Sygdomme.

Saalænge Lokomotivpersonalet er henvist til selv at sørge for sin Beklædning og som

Følge deraf kan klæde sig som det ønsker, vil der altid i første Række blive taget mere Hensyn til den økonomiske Side af Sagen paa det praktiske Bekostning, idet Lokomotivpersonalet vil benytte det aflagte Stadstøj til Arbejdsbrug, hvad enten dette bestaar i et tyndt Sommerdres eller tykt Kirseys Vintertøj.

Anderledes vilde Forholdet blive i det Tilfælde, Statsbanerne overtog Leverancen af Beklædningsgenstandene, selv om Lokomotivpersonalet da i Lighed med det tyske Lokomotivpersonale — maatte lide en Afkortning i Lønnen; dog ønsker vi at pointere, at vi, med Henblik paa Forholdet mellem Lønnen for Lokomotivpersonalet og det øvrige kørende Personale, maa anse det for en Retfærdighedshandling, at Lokomotivpersonalet — som ovenfor nævnt — fik tildelt Beklædningsgenstande i Lighed med det øvrige kørende Personale.

Naar Uniformskommissionen ikke har foreslaaet at normere Lokomotivpersonalet med fuld Uniform — Anskaffelses- eller Leveringsmaaden har Kommissionen efter vor Repræsentants Udsagn ingen Indflydelse haft paa —, er dette formentlig sket ud fra den Forudsætning, at Lokomotivpersonalet intet har med det rejsende Publikum at gøre; men denne Forudsætning er ikke logisk, thi Skibsmaskinpersonalet har dog endnu meget mindre med de Rejsende at gøre og er dog normeret med fuld Uniform, og det endda med sit særskilte Emblem, hvad Lokomotivpersonalet — trods gentagne Ansøgninger saavel til Uniformskommissionen som til Administrationen — endnu ikke har kunnet opnaa. At Lokomotivpersonalet er Statsbanepersonalets Askepot, har vi længe følt, men hvad Grunden er eller hvor Skylden er at søge, staar os til Dato ikke klart.

Uniformskommissionen maa dog ikke have været saa ganske sikker paa, at det var uden Betydning, at Lokomotivpersonalet fik sig en Betegnelse overfor det rejsende Publikum, thi i saa Tilfælde havde den sikkert ikke normeret den tjenstgørende Lokomotivfører med et 110 mm. blaat Bind om Armen.

At dette Bind, der jo i de fleste af Aarets Maaneder maa anbringes paa Lokf.s civile Klæder, vil komme til at virke højst udekora-

tivt, siger sig selv, saa længe én Lokf. kører i Diplomatfrakke, én i strikket Trøje, én i Skind- og en anden i Lastings Trøje.

Hvad derimod Uniformernes Udseende angaar, da maa vi erkende, at Kommissionen har haft en meget heldig Haand.

Meddelelser fra Afdelingerne.

De københavnske Afdelinger.

Medlemmernes Opmærksomhed henledes paa, at der i første Halvdel af November Maaned vil blive afholdt Ande- og Gaasespil i Forbindelse med det bebudede Besøg hos Burmeister & Wain. Antagelig vil det finde Sted omkring den 9.

NB. Nærmere Bekendtgørelse ved Opslag paa Stuerne.

For Udvalget:
G. O. F. Lund.

Frederikshavns Afdeling.

Frederikshavns Afdeling afholdt et Møde den 4. Oktober med følgende

Dagsorden:

- Punkt 1. Resolution fra Afd.
— 2. Eventuelt.

Mødet aabnedes af Formanden, Lokf. H. Sørensen, som bød de Tilstedeværende Velkommen og gik derefter over til Dagsordenens Punkt 1.

Resolutionen, som var tilstillet Frederikshavns Afdeling fra Hovedbestyrelsen i København, blev af de her tilstedeværende Lokf. og Lokfrb. enstemmig vedtaget.

Punkt 2. Et Forslag om Afholdelse af et Torskegilde med paafølgende Bal for Foreningens Medlemmer blev enstemmig vedtaget. Gildet berammedes til Afholdelse i sidste

Halvdel af November. Afdelingskassen afholdt Udgifterne til Musikken.

A. P. Andersen,
Fyrbøder.

Medlemslisten.

Esbjerg Afdeling. Indmeldt fra 1. Oktober:
Lokomotivfyrbøder Nr. 35 Hansen.

Formandsskifte.

Korsør Afdeling har valgt Lokf. Lund til Formand i Stedet for Lokf. Hoffmand, der havde ønsket sig fritaget.

PERSONALIA.

Lokomotivfører Nr. 183 L. W. Stougaard, Viborg, er afgaaet ved Døden den 24. Oktober d. A.

Paa Grund af et Uheld med Manuskriptet, udgaar nærværende Nr. af Bladet med nogle Dages Forsinkelse. Red.

I Art. »Betragtninger ved Startningen af Dansk Lokomotivfører-Forening« i sidste Nr. staar Side 167, 2. Spalte, 8. Lin. fra oven: »Resignation«. Det skal selvfølgelig være Reservation.

Ved en Fejl fra Trykkeriets Side var Pag. 168 og 169 i sidste Numer blevne ombyttede i ca. $\frac{1}{3}$ af Oplaget.

Trykkeriet beder om Undskyldning for den indløbne Fejl.

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

Samlige 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.