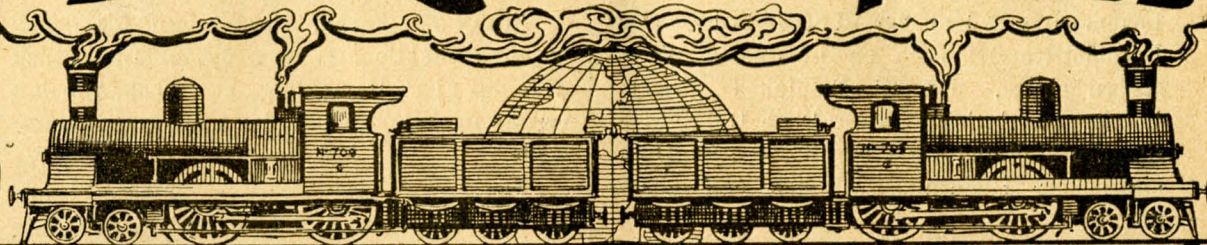


DANSK LOKOMOTIVTIDENDE



ENIGHED

KUNDSKAB

HJÆLP

ORGAN FOR DANSK LOKOMOTIVFØRER OG LOKOMOTIVFYRBØDER-FORENING.

Redaktør: Lokomotivfører L. Mauritzen, Fredericia.

Nr. 10.

15. Maj 1905.

5. Aarg.

Referat

fra

Hovedbestyrelsens og Forbundsbestyrelsens danske Afdls Møde
den 13. Maj 1905 i København.

Dagsorden:

1. Hovedbestyrelsen konstituerer sig.
2. Behandling af Generalforsamlingens Vedtagelser.
3. Behandling af en Skrivelse fra Fællesudvalget ang. Personalets Ansættelse i de Stillinger, i hvilke de til Stadighed forretter Tjeneste.
4. Behandling af en Sag ang. Beregning af Timepenge.
5. Fortolkning af Diætberegning for Delegerede.
6. Henstilling til Fællesudvalget ang. Skatte-spørgsmaalet.
7. Eventuelt.

Punkt 1. Hovedbestyrelsen bibeholder sin hidtilværende Konstitution, idet d'Hrr. Thomsen og Jensen indtager d'Hrr. Klem og Hansens Plads i Hovedbestyrelsen.

Punkt 2. a. 5. Anskaffelse af nyt Emblem. Det vedtoges at udsætte Sagen til et senere Hovedbestyrelsesmøde, idet det maa anses for ubetimeligt allerede nu at tage Bestemmelse angaaende Forslag til næste ordinære Generalforsamling.

b. 6. Anskaffelse af Skindtrøjer. — Generalforsamlingens Vedtagelse toges til Efterretning.

c. 11. Kontingentfritagelse for Pensionister. Det vedtoges paa derom fremsat Anmodning, at optage pensioneret Lokomotivfyrbøder Carl Nielsen som kontingentfrit Medlem af Organisationen.

Punkt 2. d. 11. Rangerpladsernes Besættelse. — Det vedtoges at tilstille Direktøren for Maskinafdelingen følgende Skrivelse:

Foranlediget ved, at de to i Odense — begrundet paa Forfremmelse — ledigblevne Rangerpladser er besatte med yngre Lokomotivfyrbødere, til Trods for, at to i Anciennitet ældre Lokomotivfyrbødere i Nyborg blandt flere andre havde ansøgt om at maatte komme i Betragtning ved ovennævnte Rangerpladser Besættelse, tillader Hovedbestyrelsen for Dansk Lokomotivfører- og Lokomotivfyrbøder-Forening sig herved paa Organisationens Vegne i Ærbødighed at ansøge den ærede Direktør for Maskinafdelingen om, at der i Fremtiden maa blive taget fornødent Hensyn ved Rangerpladser Besættelse, saaledes at disse besættes med de Ansatte, der har højest Anciennitet.

I Haab om den ærede Direktørs velvillige Imødekommenhed, tillader man sig ærbødigt at fremsende denne Ansøgning.

Esbjerg i Maj 1905.

Allerærbødigt

Chr. Christensen,
Formand.

Punkt 3. Det vedtoges at indhente Oplysninger gennem Afdelingerne om, hvormange Lokomotivfyrbødere, der til Stadighed forretter Lokomotivførerertjeneste og hvormange Værkstedarbejdere, der til Stadighed forretter Lokomotivfyrbødertjeneste. Disse Oplysninger tilstilles Fællesudvalget med Tilsagn om Organisationens Tilslutning til den foreliggende Sag.

Punkt 4. Hovedbestyrelsen har af Hensyn til, at Fællesudvalget havde indledet Forhandlinger med Generaldirektionen om Lønningsregulativet, ikke anset det for formaalstjenligt at indgaa til Administrationen med denne Sag.

Punkt 5. Hovedbestyrelsen vedtog enstemmigt at udtale: Diæter for d'Hrr. Delegerede kan kun beregnes fra det Tidspunkt, den Delegerede nødvendigvis maa og har paabegyndt Rejsen til Generalforsamlingen og til det Tidspunkt, paa hvilket den virkelige Ankomst til Hjemstedsstationen finder Sted efter Generalforsamlingens Slutning, idet Generalforsamlingsbeslutning af 17. Decbr. 1901 forudsætter, at denne Fortolkning, der hidtil har været Praksis, er gældende, indtil Forslag om Ændring indbringes og vedtages paa en Generalforsamling.

Punkt 6. Udgif af Dagsordenen.

Punkt 7. Det vedtoges paa derom fremsat Henstilling at lade Lokfyrb. Klem bibeholde sit Mandat som Medlem af Fællesudvalget indtil de to Sager — Sygekassesagen og Retsordningen — er bragt til Afslutning.

— — —

Derefter afholdtes Forbundsbestyrelsesmøde med følgende

Dagsorden:

1. Forbundsbestyrelsens danske Afdeling konstituerer sig. (I Stedet for Lokfyrb. Klem og Hansen vælger D. P. L. og L. F. et ordinært Medlem og en Suppleant)
2. Forbundsbestyrelsesvalget i sv. Afd.
3. Forslag om at sende Delegerede til Finland til Aarsmøde i Helsingfors.
4. Eventuelt.

Punkt 1. Forbundsbestyrelsens danske Afdeling bibeholder sin hidtilværende Konstitution, saaledes, at Hr. Lokf. H. Christiansen, Hammelbanen, indtræder som Medlem af For-

bundsbestyrelsen og Hr. Lokf. S. I. M. Jensen, Aalborg, som Suppleant.

Punkt 2. Forbundsbestyrelsen for dansk Afdeling sanktionerer paa derom fra svensk Afdeling gjort Henstilling, at svensk Afdeling vælger ny Styrelse paa det tilstundende Aarsmøde.

Punkt 3. Det vedtoges at indgaa til Administrationen med Andragende om Rejseunderstøttelse for Repræsentanter til Aarsmødet i Helsingfors, samt den fornødne Tjenestefrihed udenfor de ordinære Permissionsdage.

Punkt 4. Eventuelt. Det vedtoges at henlægge den af Generalforsamlingen vedtagne Henstilling angaaende Ændringer i Forbundslovene til et senere Forbundsbestyrelsesmøde.

— Fraværende var Lokomotivfører V. Mottlau, København, der af Maskininspektøren var nægtet Permission, samt Lokomotivfyrbøder J. Jensen, Gedser, der i Henhold til nedenst. Skrivelse har nedlagt sit Mandat.

Fredericia, den 14. Maj 1905.

L. Mauritzen,
Sekretær.

* * *

København, 10. Maj 1905.

Jeg undlader ikke herved at meddele Hovedbestyrelsen, at jeg fra den 1. Maj d. A. er forflyttet fra København til Gedser, og at jeg af den Grund ønsker at nedlægge mit Mandat som Hovedbestyrelsesmedlem.

Jul. S. Jensen,
Fyrbøder Nr. 432.

Til

Hovedbestyrelsen for »Dansk Lokomotivfører- og Lokomotivfyrbøder-Forening.

Til Afdelingsbestyrelserne.

Et nyt Oplag af Love for Organisationen foreligger nu trykt og kan af de respektive Afdelingsbestyrelser rekvireres hos Sekretæren, Lokf. L. Mauritzen, Fredericia.

Avtomobil-Jernbanevogne med Benzin-Drift.

Ved Ing. W. Pfitzner af Dresden.
(Sluttet).

Man maa regne med Tabet i de elektriske Maskiner og Tandhjulsudvekslingen og kan deraf slutte, at der ikke erhverves mere end 60 til 65 pCt. Nyttevirkning; derimod er det anderledes ved de mekaniske Kraftoverføringer, selv om Energien maa passere tre Sæt Tandhjul, hvor der nok kan beregnes 80 pCt.


Naar nu disse Tal som Følge af Deformitet og andre Indvirkninger paa Driften yderligere reduceres, saa bliver der dog alligevel en Forskel paa 15 pCt., som kan regnes den mekaniske Kraftoverføring tilgode.

Med Henblik paa de dyre Driftsomkostninger, har en saadan Gevinst Betydning, endskønt man vel taber nogle Procent større Behagelighed.

I Øjeblikket er den mekaniske Drift eneherskende, særlig ved Daimler Motoren Gesellschaft i Cannstatt, som vi kan takke for Fremkomsten af de nyeste Køretøjer i denne Branche. Maskindelenes Opstilling har flere Gange undergaaet Forandringer, inden de naaede den hensigtsmæssige Anordning, som de forevige Tegnninger udviser.

Tegningerne 1 og 2 fremstiller Vognens indvendige Konstruktion. Vognen svarer i den ydre Form til de sædvanlige Gennemgangsvogne. Indgangen er i Enderne, og disse er særlig udvidet til Førerpladsen. Motoren er anbragt imellem Akslerne, tildels sænket ned i det indvendige af Vognkassen.

Til Sammenligning med de første Forsøg, giver den nye Anordning god Plads til Behandlingen af Drivværket, ligesom alle Dele er udmærket tilgængelige, og navnlig de mest følsomme og modtagelige, saasom Ventiler og Tændingsmekanismen, som ifølge Motorens opretstaaende Bygning befinder sig øverst i Beskyttelseskassen. Ved dennes Borttagelse afgives udmærket Plads til større Reparationer. Den Vanskelighed ved Udvekslingsmekanismen, som i Reglen ligger i den forskydelige Aksel og dennes Lager, er undgaaet, idet hele Maskinanlægget er anbragt paa en fast Fundamentramme, hvorpaa Aksellejerne er fastgjort.

Derved blev det en Nødvendighed først at anbringe Vognkassens Fjedre imellem denne Fundamentramme og Vognkassen, som i Forvejen forsynedes med endnu en let Ramme. Vognkassen hviler, som Fig. 1 og 2 viser, paa 8 dobbelte Bladfjedre, der støtter sig til nogle paa Siden af Hovedbjælken i Understellet anbragte Konsoller. Fundamentrammen kan som Følge deraf udskilles særskilt fra den øvrige Vogndel. Denne bestaar hovedsagelig kun af 2 stærke Bjælker i  Profil og bliver afstivet ved nogle Diagonalforbindelser samt enkelte Maskindele, medens dens Beliggenhed er som ved Lokomotivets Ramme, imellem Hjulene.

Maskinanlægget er udført saaledes, at den 4-cylindrede Motor, Friktionskoblingen og Tandhjulsudvekslingen med sin Hovedaksel ligger i Vognens Længderetning, hvor der paa den yderste Ende af Tandhjulsudvekslingens Aksel er fastgjort et konisk Tandhjul, der som en Del af Omstillingsværket virker paa en parallel til Drivakslen liggende Forlagsaksel, hvorfra Kraften ved Anbringelsen af endnu et Par Kambjul overføres til Drivakslen.

Over Motor og Kobling er intet særligt at berette, det er de samme Konstruktioner, som anvendes ved Avtomobilbygningen. Omstillingsværket er ligeledes i Analogi med Avtomobilets, kun, at det i foreliggende Tilfælde er sværere udrustet. Det bestaar af 4 Par Tandhjul, som afvekslende, ved at skydes til Siden paa den øverste Aksel, bringes til Indgreb (Fig. 1). Ved Motorens normale Omdrejningsantal giver disse 4 Udvekslinger Vognen en Hastighed af 7,5, 13, 23, 32 Klm. pr. Time. 2 Udvekslinger betjenes ved en fælles Udrykker, henholdsvis ved at skyde denne tilhøjre eller tilvenstre. Foruden findes ogsaa en Udrykker (synlig paa Fig. 2), som virker paa Friktionskoblingen, og hvis Anbringelse har til Hensigt ved Omskiftning at tilvejebringe forskellige Hastigheder.

Omstillingen af Hjulene kan foregaa fra begge Førerpladser (gennem 2 paa hvert Sted anbragte Udrykkere) — en Forbindelse fører til en fælles Dobbeltudrykker. Ved Omstilling tjener det ene Træk som Støtte for den andens Bevægelse (se Fig. 2). Imellem de forskellige Udrykkere er der selvfølgelig anbragt en Laaseindretning, saa at kun en Ud-

veksling kan benyttes ad Gangen. De koniske Tandhjuls Virkemaade er tydelig gengivet paa Fig. 2. De to store løber tomme paa Forlagstøjets Aksel, men ved Hjælp af Spiralbaandkoblingen tilkobles skiftevis den ene eller den anden, alt eftersom Vognens skal løbe forlæns eller baglæns.

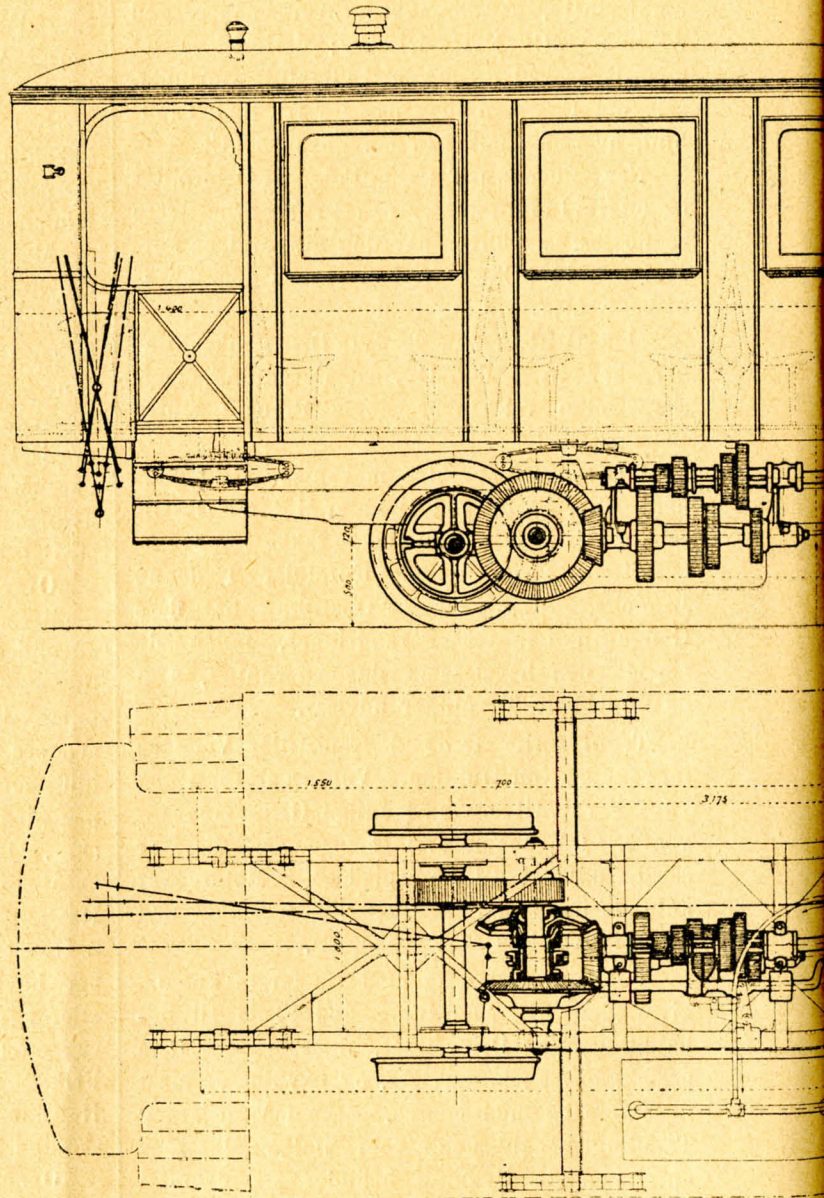
Samtlige Tandhjul er indesluttede i en fælles Beskyttelseskasse. Forbindelsen fra Førerpladsen til de enkelte Koblinger er ret praktisk anbragt i Rummet mellem Vognkassen og Vognstellet. De øvrige Hjelpeindretninger, saasom Vandafkølingen for Motoren, Sandkassen osv. har faaet Plads i Siderne. Af Bremses er der to, en sædvanlig Haandbremse, som virker paa den ene Side af Hjulene, medens den anden sidder paa Drivakslens Forlagstøj og hvis Udrykkerforbindelse er synlig paa Fig. 2.

Køretøjets Betjening foregaar, efter at Motoren ved Haandkraft er bragt i Gang, udelukkende fra Førerpladsen ved Benyttelsen af Udrykkerne for frem- og tilbagegaaende Bevægelse, Indrykningen af Tandhjul og Friktionskoblingen, 2 Bremses, Sandtræk og Signalklokke, — som vi altsaa ser, stadig et stort Antal forskellige og veksellende Haandgreb.

At komme nærmere ind paa Enkelthederne af Konstruktionerne vil føre for vidt. En almindelig Oversigt over den konstruktive Bygning vil kunne give det fornødne Indblik i, hvorledes denne Opgave er løst. Selve Løsningen fremviser Resultatet af et aarelangt Arbejde, og som virkelig maa betegnes som hensigtsmæssig for Bygningen af større Avtomobil-Jernbanevogne med Eksplosionsmotorer. Den enkle og praktiske Opstilling af Maskinen med tilhørende Apparater er meget tilfredsstillende, navnlig ved Sammenligning med ældre Konstruktioner, og tillige den første Gas-Jernbanevogn. Anvendelsen af hurtigløbende Motorer har gjort

disse Køretøjer levedygtige, og Overføringen af de i Avtomobilindustrien indvundne Forbedringer af Konstruktionen har formaaet at hæve Driftssikkerheden i høj Grad.

Køretøjets Præstationsevne er siden Forsøgenes Begyndelse forhøjet betydelig saavel med Hensyn til Pladsantallet som til Motor-

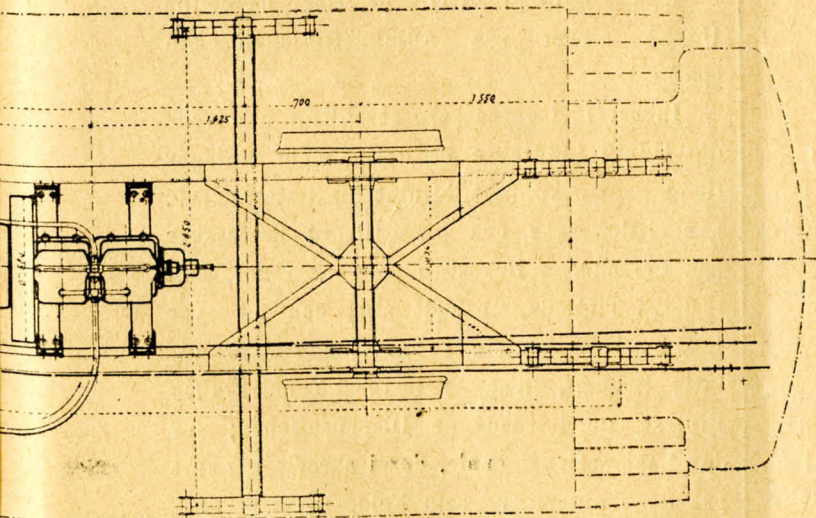
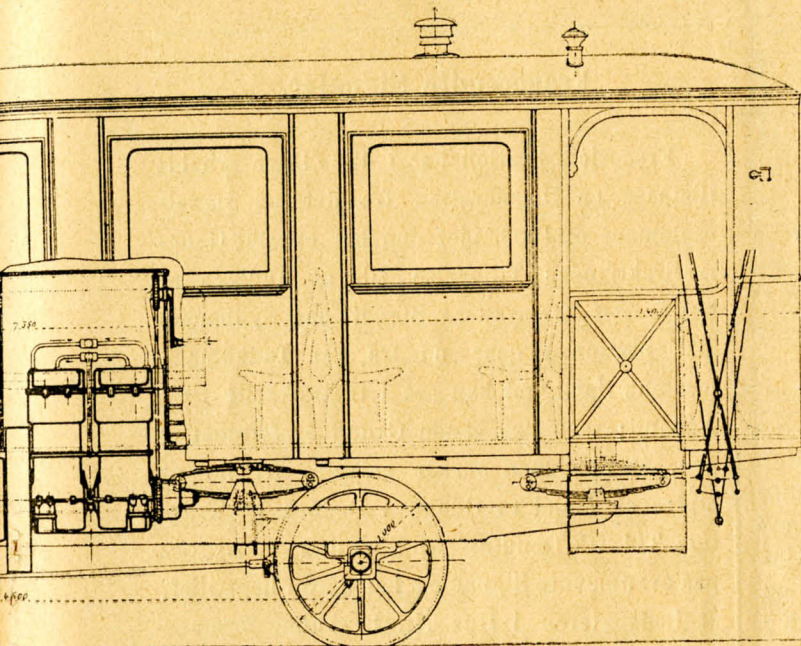


kraften. — Af de 5 til de württembergske Statsbaner leverede Vogne havde den første 5,5 HK. og Plads til 18 Personer med en Vægt i tom Tilstand af 3500 Kg. Vognen besad kun to Hastighedsgrader, 7,5 og 15 Klm. pr. Time og kunde med fuld Belastning samt

under gode Forhold paa en Stigning af 1:122 opnaa 12 Klm. pr. Time. Ved ugunstige Vejrforhold — Sne og stærk Modvind — svigtede den.

Den anden Vogn blev udrustet med en 10-Hestes Benzinmotor og vejede 10,000 Kg. med Plads til 40 Personer. Den tilsigtede

fredsstillende Resultat. Den var noget lettere end den anden (8,500 Kg.); dens Motor udviklede derimod 14 HK., og der var Plads til 32 Personer. Den kom let op til den fordrede Hastighed af 25 Klm. pr. Time, og paa Stigninger af 8:1000 kørte den med 15 Klm. Hastighed pr. Time. Siden 1896 har den udført den regelmæssige Tjeneste med kun faa Afbrydelser.



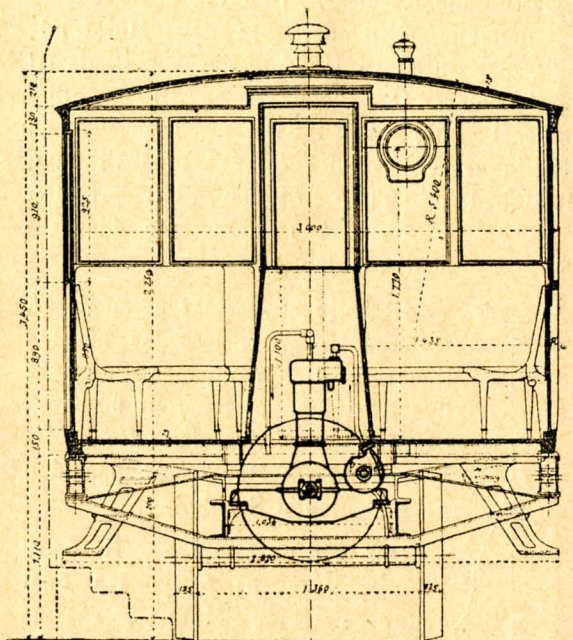
Hastighed af 25 Klm. pr. Time kunde ikke opdrives, da der i Overføringsmekanismen fandt for store Arbejdstab Sted, ligesom Udrykkestøjet og de dengang endnu brugelige Gløderørtændere flere Gange viste sig upaalidelige. Den tredje Forsøgsvogn afgav derimod et til-

tionens og Udgifterne til Reparationer skal sættes, kan der endnu ingen Bestemmelse tages over, omend Køretøjernes Brugbarhed synes at være længere, end man først var tilbøjelig til at formene. De tjenstgørende Køretøjer er alle i Gang og løber ca. 50,000 Km.

Betjeningen bestaar af en Fører. Billetkontrol osv. besørgeres af Stationerne. Den gennemsnitlige daglige Kørsel udgør omtrent 90 Klm., og pr. Maaned har den ofte befordret ca. 1000 Mennesker paa den 21 Klm. lange Strækning.

Den 4de og 5te Vogn (Nr. 5, se Fig. 1, 2 og 3) forsynedes med endnu stærkere Motorer, saa at Hastigheden kunde forøges. Motorens Kraft udgjorde ved den 4de Vogn 25 HK., ved Vogn Nr. 5 30 HK. Antallet af Pladser var henholdsvis 42 og 56. Maksimalhastigheden var med fuld Ladning opført til 40 a 50 Klm. pr. Time. Vægten udgjorde i tom Tilstand 12,500 Kg.

Over Benzinforbruget og andre Omkostninger har Administrationen siden Forsøgenes Begyndelse foretaget Optegnelser, som stiller sig ret gunstige. Gennemsnitsforbruget af Benzin pr. Klm. svinger mellem 11,42 og 7,03 Pfg. I det sidste Aar har Forbruget nærmest været efter den sidstnævnte Pris. Udgiften til Olie beløb sig til imellem 0,43 og 1,04 Pfg. pr. Klm., og regner man saa Vognens Betjening til 6 Pfg. pr. Klm., vil de nærmeste Driftsomkostninger beløbe sig til 15 Pfg. pr. Klm., hvilket tidligere er omtalt. Hvor højt Amortisa-



aarlig. — Af Resultatet ved to Prøvekørsler, som foretoges med Vogn Nr. 4 imellem Cannstatt-Geislingen og Cannstatt-Ulm, maa nævnes: Benzinforbrug 285 a 292 Gram pr. Klm. Middelhastighed 31,6—28,2 Klm. pr. Time. Vognens Vægt med fuld Last 15,700 Kg. Benzinforbruget koster da efter en Beregning med 0,32 Mk. pr. Kg. ca. 0,59 Pfg. Disse Omkostninger er betydelig lavere end ved Sporvognskørsel med Benzinkraft, hvorfor man tør slutte sig til en god Rentabilitet af dette Foretagende.

Det maa antages, at disse Avtomobil-Jernbanevogne vil vinde større Udbredelse. Forskellige udenlandske Jernbaneforvaltninger, som Østrig, Ungarn og Schweiz, har allerede faaet leveret Prøvevogne. Ogsaa de sachsiske Statsbaner vil i nær Fremtid foretage udstrakte Forsøg dermed.

Den Anskuelse, at Kørslen i saadanne Vogne vilde være ubehagelig paa Grund af Lugten og Rystelserne fra Motoren er ikke berettiget, da der i hvert Fald under Kørslen intet mærkes; medens Rystelserne ved Vognens momentane Stilstand er meget ubetydelige, og Støjen høres meget dæmpet, forekommer der ikke Spor af ilde Lugt fra Motoren. Den fjedrende Montering af Vognkassen bevirker en rolig Kørsel, ligesom Beskyttelseskassen i Vognens Indre (omkring Motoren) er til at

anbringe saaledes, at der ingen Lugt af Benzin eller Olie kan trænge ind i Vognen. For Bekvemmelighed og Behagelighed er der sørget i de nye Modeller, endog en Ventilator for Varme og Udluftning er opstillet, hvilken bevirker en Cirkulation igennem Vognen af den opvarmede Luft fra Vandafkøleren.

Fremskudte Signaler.

Fredericia Station har i disse Dage erholdt tilstaaet en Dispensation fra det ny Signalreglement af 1903, idet den har erholdt Generaldirektionens Tilladelse til at undlade at tænde det fremskudte Signal paa Sydbanen, idet Stationen gaar ud fra, at Indkørselsmastens Natsignal kan ses i tilstrækkelig lang Afstand; men den sande Grund er formentlig den, at Stationen ønsker at være fri for at afgive en Mand to Gange i Døgnet et Kvarter Tid til Tænding og Slukning af Lygten paa ovennævnte Signal og har derfor henstillet, at Ledvogteren i Hus Nr. 1 skulde foretage Tændingen og Slukningen, men dette vilde blive en Udgift af 20 Øre pr. Dag, og denne Udgift mener saa Administrationen kan spares.

Ihvorvel vi gerne ser, at enhver unødvendig Udgift inddrages og derigennem bidrager til et godt pekuniært Resultat for Statsbanerne, kan vi dog ikke gaa med til, at dette sker paa Personalets Bekostning, og naar det, som i dette Tilfælde, specielt skal gaa ud over Lokomotivpersonalets i Forvejen stærkt udsatte Stilling, maa vi nedlægge en kraftig Protest imod saadanne Dispensationer; for det Lokomotivpersonale, der i aarevis har kørt paa Strækningen og som Følge deraf er godt kendt med denne, vil det ikke have nogen særlig indgribende Betydning under regulære Forhold; anderledes stiller det sig for det Lokomotivpersonale, der undtagelsesvis — ofte med længere Mellemrum — bliver beordret til at fremføre Tog paa Strækningen og som

Følge heraf er mindre godt kendt med Forholdene. For dem — og med dem for Togets Sikkerhed — vil det være af største Betydning, at Stationerne er dækkede saa betryggende, som det overhovedet er muligt, mod, at Lokomotivpersonalet, grundet paa Terrænforholdene, for sent opdager et eventuelt Faresignal.

Hvad specielt Fredericia Station angaar, maa sikkert enhver, der er tilstrækkelig kendt med de konkrete Forhold, indrømme, at denne Station hører til de allerfarligste for et med Strækningsforholdene mindre godt kendt Lokomotivpersonale at køre ned imod, idet man med Skov paa begge Sider ad et meget stærkt Fald af over en halv Mils Længde kører ned mod Stationen, hvis Semafor nu efter Udflytningen til Stationsmærke staar i venstre Side og er mindre betryggende for Lokomotivpersonalet, end da Semaforen stod paa sin gamle Plads, hvad Meningen med Reformen sikkert ikke har været.

Dette, at Semaforen staar i venstre Side af Banelegemet set fra Maskinen, foraarsager, at Lokomotivførere, der er mindre godt kendt med Banestrækningen, ved Nattetid er stærkt udsat for at se Faresignalet for sent, idet de i Mørket ikke kan observere enhver ringe Kurve og indtage deres Plads paa Maskinen saaledes, at de straks kan se det foran staaende Signal. Derfor maa de fremskudte Signaler tændes, selv om det bliver lidt Ulejlighed for Stationen, og selv om Natsignalet — teoretisk set fra en Kontorstol — kan ses i den foreskrevne Afstand, thi-vi maa holde for, at et skrubremset Tog paa til Eks. 28 Vogne med mellem 40 og 50 Vognladninger — hvilket er meget almindeligt —, der normalt er normeret med 4 Bremsere, med en Hastighed af 45 Km. ikke kan bringes til Standsnings ved Stationsmærket paa Fredericia Station, saafremt Lokomotivføreren først giver Signal til Bremsning paa det Tidspunkt, Semaforens Natsignal bliver synligt fra Maskinen, og helt galt

bliver Forholdet, naar der blandt de 4 Bremsere er en eller flere, der kan er læsset mindst muligt for ligefuldt at kunne karakteriseres som læsset Bremse.

Derfor henstiller vi til Administrationen om ikke at give flere Dispensationer og atter hæve den her omhandlede.

Toguheld ved Pjedsted.

Onsdag den 10. ds., da Togene 2930 og 2945 skulde krydse hinanden i Pjedsted, gaves Signal »Kør frem« til Tog 2945, til Trods for, at Sporet var skiftet ind mod det paa Side sporet holdende Tog 2930.

Lokf. for Tog 2945 opdagede imidlertid Faren og gav Faresignal; herved blev Portøren ogsaa opmærksom paa Faren og fik skiftet Sporet umiddelbart foran Maskinen, men da denne og et Par Vogne var passeret Sporskiftet, skiftede han i Forfjamskelse tilbage igen, hvorved to Vogne væltede og tre andre løb af Sporet.

Lokomotivføreren for Tog 2930 bakkede resolut, da han opdagede Faren for et Sammenstød.

Løvrigt kom intet Menneske til Skade ved Uheldet, der foraarsagede en Del Driftsforstyrrelser, da Banen var spærret.

PERSONALIA.

1.—6. 05.

Forfremmede ere:

Lokomotivfyrbøder Nr. 271 C. Lefevre, Nyborg, til Lokomotivfører Nr. 109 i Glyngøre. Haandværker i Aarhus Værksted Nr. 197 H. J. T. Larsen til Lokomotivfyrbøder Nr. 271 i Struer.

Forflyttede ere:

1.—4. 05.

Lokomotivfører Nr. 326 A. F. Petersen, København H. til Roskilde.

1.—6. 05.

Lokomotivfører Nr. 212 C. Malling, Aarhus, til København H.

Lokomotivfører Nr. 345 H. M. H. Soele, Glyngøre, til Aarhus.
 Lokomotivfyrbøder Nr. 370 V. T. E. Lund, Assens, til Skelskør.
 Lokomotivfyrbøder Nr. 303 N. P. Carlsen, Skelskør, til Nyborg.
 Lokomotivfyrbøder Nr. 489 S. M. Jensen, Struer, til Assens.

Navneforandring:

Lokomotivfører N. 53 A. Jensen, Aarhus, heder fremtidig A. Ilkjær.

Til Lokomotivfyrbøderne.

Enhver ved, at en længere Sygdomsperiode koster langt flere Penge end under almindelige Forhold, derfor maa det ogsaa være i enhver Lokomotivfyrbøders Interesse at værge sig saavidt muligt i økonomisk Henseende ved ligesom de private Arbejdere at forsikre sig i en Understøttelseskasse, og en saadan har nu bestaaet i København siden den 2. Marts 1902.

Som det fremgik forrige Aar og ligeledes i Aar fremgaar af det afsluttede Regnskab, har Kassen stadig vundet Fremgang og til Trods for en Del Sygdom indtil Dato arbejdet med Overskud, hvilket er saa meget glædeligere, som den er begyndt uden synderligt Grundfond. Aaret 1903 sluttede med et Medlemsantal paa 22, og efter en Udbetaling af 114 Kr. i Understøttelse med en Kassebeholdning af 87 Kr. (Aaret regnet fra 2. Marts 1902 til 1. Januar 1903, altsaa 10 Maanedø), medens Aaret 1904 til 1905 (12 Maanedø) sluttede med et Medlemsantal af 43, en Kassebeholdning paa 101 Kr. og en Udbetaling i Understøttelse paa 331 Kr.

At en saadan Kasse burde være fælles for os alle, tør vel ingen benægte, men vi bør derimod alle som en staa som Medlem, idet denne i Modsætning til andre private Kasser udbetaler Understøttelse hele Landet over, saaledes at man ikke fortaber sine Rettigheder ved eventuelle Forflyttelser.

Derfor, alle Lokomotivfyrbødere, Haand paa Værket, lad os samle os i Enighed for det Maal: at faa denne Hjelpekasse udvidet til at omfatte hele Landet.

Alle ønskede Oplysninger meddeles af Formanden, Lokfyrb. 188 Petersen, Kh. Gb., Kassereren, Lokfyrb. 295 Christensen, Kh. Gb., og Repræsentanten, Lokfyrb. 207 Hansen, Kh. Gb.

København, den 10. Maj 1905.

BESTYRELSEN.

Annonceringen.

Opmærksomheden henledes paa, at de paa Omslaget staaende Annoncer udløber d. 15. Juni og at ny Annoncer optages fra 1. Juli, hvorfor de ærede Afdelingsbestyrelser anmodes om snarest at lade foretage Valg af Annonceudvalg og tilstille Redaktionen Resultatet omgaaende.



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

Telefon 123.

Ekspedition: Gothersgade Nr. 29, 1. S., Fredericia.

Telefon 123.