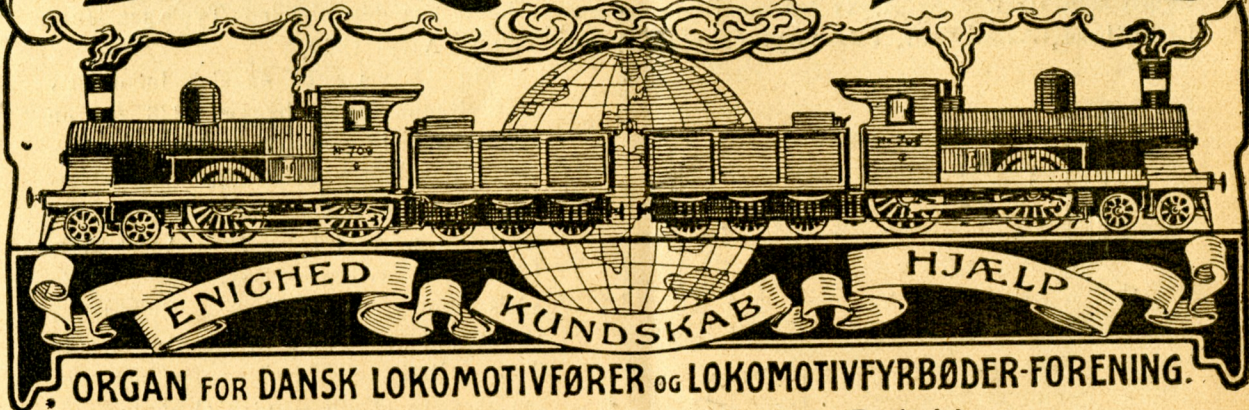


DANSK LOKOMOTIVTIDENDE



Redaktør: Lokomotivfører L. Mauritzen, Fredericia.

Nr. 18.

15. September 1906.

6. Aarg.

Lokomotivets Oprindelse og Udvikling.

(Fortsat).

»Gowan og Marx' Fremkomst betød et stort Opsving i Firmaets Produktion, men de gode Tilbud, der gjordes Firmaet fra Udlandets Side, berøvede kort Tid efter Amerika disse duelige Lokomotivbyggere, idet den russiske Regering, der ogsaa var bleven opmærksom paa de glimrende Resultater med »Gowan og Marx«, sendte to Ingeniører til Amerika for at undersøge, hvilke Typer, der vilde være praktisk for den under Bygning værende Bane

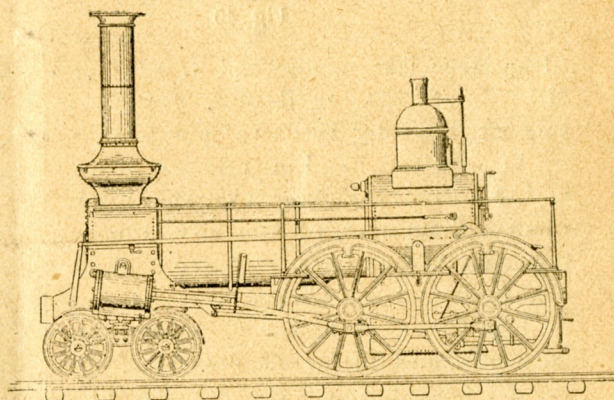


Fig. 39.

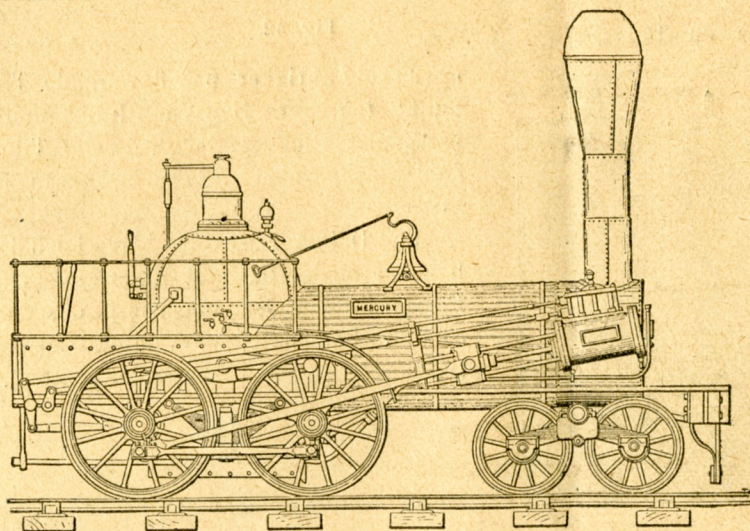


Fig. 38.

mellem St. Petersborg og Moskwa. Disse to Ingeniørers Rapport var saa fordelagtig for Eastwick og Harrison, at de, med Udsigt til at faa Leverancen af Lokomotiver og Vogne til den russiske Stat, tilsagdes til at møde i St. Petersborg.

Leveringskontrakten kom i Stand, hvorpaa Firmaet lukkede sine Værksteder i Philadelphia og oprettede ny Værksteder i Rusland, hvor de siden efter forblev.

Forinden det nedlagde sine Værksteder i Amerika, tilvir-

kede det dog yderligere to Persontogslokomotiver, der blev lige saa berømte for deres Hurtighed som »Gowan og Marx« for sin Styrke. Et af disse Lokomotiver, »Mercury« (Fig. 38),

Aar, forinden Lokomotivkonstruktørerne turde gaa ud over den firekoblede Konstruktion, og mange holdt paa den ukoblede Type saa langt frem som til Aaret 1840.

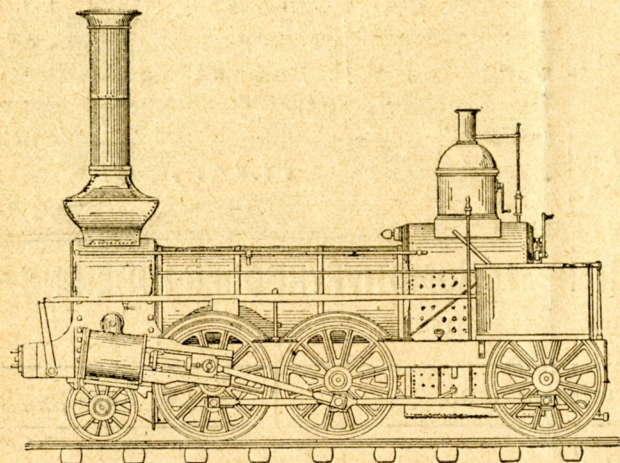


Fig. 40.

tilbagelagde ikke mindre end 37,000 eng. Mil i Aaret 1844, en Rekord, der oversteg alt, hvad der hidtil var præsteret.

Vi gengiver her Illustrationer af de to Lokomotiver, Firmaet byggede til de russiske Statsbaner, og som blev Grundtypen for alle de Lokomotiver, der siden blev tilvirket i selve Rusland.

Fig. 39 er et firekoblet Persontogslokomotiv med Fjederbalancer. Fig. 40 var det første Lokomotiv af d. s. Mongul-Type, der blev bygget, hvorfor denne Type med sine 6 koblede Hjul ogsaa gav Anledning til megen Diskussion blandt Fagmænd. Det varede ogsaa en Del

Fig. 41 viser et engelsk Lokomotiv (ant. Stephenson's), bygget 1836 for en amerikansk Jernbane ved Mississippi. — Dette Lokomotiv opbevares paa Field-Musæet i Chicago og har med nogle Afbrydelser været i Tjeneste til Aaret 1891. Efter den vedlagte Beskrivelse vejede »Mississippi« ca. 7 Tons. Cylindrene var $9\frac{1}{2}$ + 16 Tom., og Drivhjulene 43 Tom. i Diameter. Kedlen derimod syntes at være af amerikansk Oprindelse.

Et andet typisk Lokomotiv (Fig. 42) forfærdigedes et Par Aar senere paa en engelsk Lokomotivfabrik, hvis Indehaver var »T. Kepler Johnson«. Af disse Illustrationer synes det at fremgaa, at de

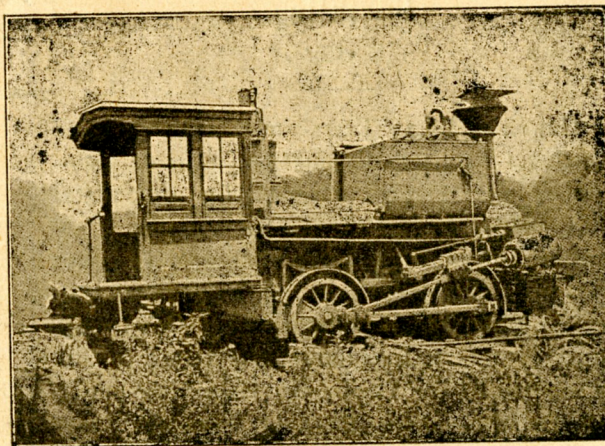


Fig. 42.

engelske Fabrikker paa daværende Tidspunkt tog mere Hensyn til Lokomotivpersonalets Bekvemmelighed end Tilfældet var med de amerikanske Fabrikker.

En Del Aar senere blev Forholdet lige det modsatte, idet Amerika saa tog Førerstillingen for luksuriøst udstyrede og for Personalet bekvemme Lokomotiver. (Fortsættes).

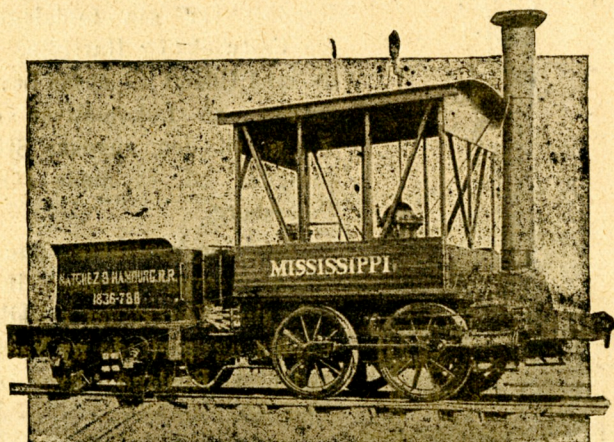


Fig. 41.

Den ny Forening.

Vi er anmodet om at oplyse, at Flertallet af de Lokomotivførere, der i sin Tid paa Chr. Bønnelyckes og Vigholts Opfordring skrev sig paa Listen om at danne en Forening for Lokomotivførere, gjorde dette under den Forudsætning, at det blev en Forening med **Hovedbestyrelse fælles med en tilsvarende Forening for Lokomotivfyrbødere** og at denne Ændring af Organisationsformen skete paa parlamentarisk Vis enten paa en Generalforsamling eller ved en Urafstemning blandt samtlige Medlemmer.

Separatisterne søger at hverve Proselytter ved bevislige Usandheder og unøjagtige Foregivender af Antallet af Tilhængere; saaledes hedder det, at Flertallet af Lokomotivførerne paa Fyn nu har indmeldt sig, medens Sandheden er, at ikke **en eneste** af Lokomotivførerne paa Fyn er bleven Separatist; det samme gælder Skanderborg, Thisted, Frederikshavn, Aalborg, Viborg og Langaa.

Den eneste By i Jylland—Fyn, hvor Separatismen synes at vinde nogen Fremgang, er mærkværdig nok Fremskridtsbyen Esbjerg, hvor Separatisterne har valgt Lokf. Hansen (tidl. Hobro) til Repræsentant og Lokf. Snedker (tidl. Struer) til Kasserer, men samtidig vedtaget, at der ikke maa opkræves noget Kontingent til den ny Forening, forinden Lovene bliver reviderede, — i Sandhed et mærkeligt Foreningsprincip, men sikkert et, der netop passer Separatisterne. — Naa, Folketivigheden har ogsaa allerede været paa Spil og givet denne Parodi Navnet »Hobro-Snedker-Foreningen«.

Hvorledes Forholdet stiller sig med de sjælland-falsterske Afdelinger, har vi ingen avtentiske Oplysninger om i Øjeblikket, men vi har Grund til at formode, at den sunde Sans og Samfølelsen ogsaa her vil sejre, thi det maa staa enhver tænkende Lokomotivmand klart, at enhver Deling af Kræfterne — særlig paa nærværende Tidspunkt — kun kan virke skadelig for hele Lokomotivpersonalet. Dette er saa indlysende, at vi ikke begriber, at en eneste Lokomotivfører, der nærer et alvorligt Ønske om Forbedring af sine Kaar i

en overskuelig Fremtid, nu kan blive Separatist.

Ganske betegnende for den Letsindighed, hvormed Separatismens Talsmænd søger at nedbryde mangeaarigt Arbejde, er det, at Lokf. Chr. Bønnelycke, da han var paa Agitationsrejse til Aarhus, udtalte, at **hvis den ny Forening ikke kunde blive anerkendt som Forhandlingsfaktor for faglige Interesser, da kunde ingen formene den Anerkendelse som Fornøjelsesforening.**

Vi tror gerne, at Agitatoren har Ret i, at det kan blive en ganske fornøjelig Forening, men befrygter tillige, hvis denne Fornøjelsesforening søger at blande sig i faglige Interesser, at den vil blive Lokomotivførerne — og forøvrigt hele Lokomotivpersonalet — en dyr Fornøjelse gennem Aarene, da Lovgivningsfaktorerne sikkert ikke er til Sinds atter at give eller revidere Lønningslove for Statsbanefunktionærerne indenfor en overskuelig Aarrække.

Kong Christian den IX.s Fond.

Generaldirektøren havde udsendt Opfordring til alle dem, der i sin Tid havde underskrevet Opraabet om at yde Bidrag til Dannelsen af Kong Christian den IX.s Fond, om at give Møde paa sit Kontor Lørdag den 28. Juli Kl. 1¹, Em. for at tage nærmere Bestemmelse om det indkomne Beløbs Anvendelse.

Generaldirektøren meddelte, at der i Anledning af det udsendte Opraab var tegnet Bidrag en Gang for alle til et Beløb af ca. 10,560 Kr. samt i Aarsbidrag aarlig ca. 570 Kroner.

Stationspersonalet paa enkelte Stationer havde desuden tegnet sig for Procenter af Tantiemen.

Til Aars-Bidragene var fra enkelte Sider knyttet forskellige Forbehold.

Forsamlingen vedtog at nedsætte et Udvalg til at udarbejde Forslag til Statutter for Fondet samt fastsatte dette Udvalgs Størrelse til Formand og 8 Medlemmer, saaledes at Generaldirektionen, Trafikafdelingen, Baneafdelingen og Maskinafdelingen hver fik hen-

holdsvis 1, 3, 2 og 2 Repræsentanter i Udvalget.

Generaldirektøren valgtes enstemmig til Formand for Udvalget, der iøvrigt kom til at bestaa af følgende Herrer: Pakmester Due-lund, København, Skibsfører Heise, Korsør, Baneformand Jensen, Rungsted, Lokomotivfører Larsen, København, Maskinarbejder Mik-kelsen, København, Assistent C. P. Petersen, Statistisk Kontor, Banebestyrer Zeemann, Kø-benhavn og Trafikinspektør Wissenbach, Struer.

Vor Organisation.

(Af G. O. F. Lund).

V.

I min foregaaende Artikel omtalte jeg, hvorledes A. E. Andersens Muldvarpearbejde havde bevirket, at Lokfrb. Petersens Forslag fremkom i Aarhus Afdeling, og hvilke Motiver, der dikterede Hr. Petersen den Prøve, han ønskede Hovedbestyrelsen skulde foretage. Nu kunde det flygtig set siges, at der ikke var nogen stor Forskel paa de to Herrers Ar-bejde, og dog er denne saa stor og skrigende som tænkes kan. A. E. Andersen søger med alle mulige og smudsige Midler at skade og splitte vor Organisation, Hr. Petersen søger paa alle Maader og paa reel parlamentarisk Vis at skabe Ro i Organisationen.

Resultatet af A. E. Andersens Arbejde har jeg allerede i min forrige Art. omtalt tilstrækkeligt, og skal da kun omtale Hr. Petersens. Som tidligere nævnt, blev Hr. Petersens For-slag tilsendt Hovedbestyrelsen til Behandling, og efter en meget indgaaende Behandling er-klærede denne, at Hovedbestyrelsen ikke kunde tiltræde eller støtte Forslaget, men grundet paa de øjeblikkelige Tilstande i Orga-nisationen vilde man lade Repræsentanter fra alle Afdelinger sammenkalde og gennem disse søge Oplysning om Stemningen blandt Med-lemmerne.

Hovedbestyrelsen sammenkaldte saa til Møde i Fredericia og forelagde her Petersens Forslag. Efter en lang og indgaaende Be-handling sattes Forslaget under Afstemning,

der gav det Resultat, at Forslaget enstemmigt blev forkastet.

At Resultatet hilstes med Glæde, behøver jeg næppe at meddele. Alle, som var til Stede ved Mødets Slutning, var klar over, hvilken stor Betydning det havde, at Lokomo-tivpersonalet stod samlet i en Organisation.

Dette Mødes Forhandlinger blev altsaa en Sejr for Organisationen og et absolut Nederlag for det Muldvarpearbejde, der saa skændig var paabegyndt, ligesom det blev en fortjent Dom over A. E. Andersen, der fra dette Øje-blik uigenkaldelig var færdig.

Efter denne kritiske Periode paabegyndtes igen et roligt og sundt Arbejde, hvorunder Orga-nisationens senere Udvikling har været til meget Gavn for Medlemmerne. Jeg skal blot nævne Organisationens Anerkendelse som et af vore bedste Resultater. Her vil det være paa sin Plads at nævne et af Foreningens dygtige og tro Medlemmer, der nok kan gøre rimelig Fordring paa Opmærksomhed, Hr. Lokomotiv-fyrbøder M. Mortensen, Esbjerg. Det var ham, som paa Generalforsamlingen den 14. Marts 1902 stillede Forslag om at søge vor Organisation anerkendt, saa vore Tillidsmænd i Lighed med andre Organisationers kunde forhandle med vore Overordnede om de Krav, der maatte fremkomme fra Lokomotivperso-nalet. Generalforsamlingen vedtog i denne Anledning en Resolution, der forlangte, at Hovedbestyrelsen skulde fremme denne Sag snarest. Hr. Mortensen kan saaledes tilskrive sig Æren af at være Fader til den Anerken-delse, som nu er en Kendsgerning, og under hvilken vor Organisation har faaet gennemført ikke saa ganske faa Ting. Anerkendelsen er vel ikke saa vidtrækkende, som Forslagsstille-ren og forøvrigt hele Organisationen kunde ønske, men den er i alle Tilfælde et stort Fremskridt, uden hvilken Organisationen ikke vilde have haft stor Betydning. Det vil naturligvis nu være vor Sag at arbejde videre paa en Udvidelse, saaledes at Forhandlings-retten ogsaa strækker sig til Forhandling om de i Ordre D. 880 omhandlede Vedtagelser. Samtidig med denne Sag paabegyndtes lige-ledes en anden. Hovedbestyrelsen vedtog paa et Møde et Forslag (stillet af Hr. Lokomotiv-fører Mauritzen) gaende ud paa at søge oprettet et Fællesudvalg, bestaaende af tre

Repræsentanter fra hver af de tre store Organisationer, Dansk Jernbaneforbund, Jernbaneforeningen og D. L. og L. F. Der tilstilledes i denne Anledning de to Organisationer en motiveret Skrivelse, hvorpaa indløb imødekommende Svar og Oplysning om, at de for deres Vedkommende var villige til at deltage i et Møde for at drøfte Betimeligheden og Nytten af et saadants Udvalg.

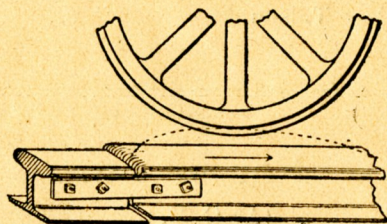
(Fortsættes).

Sporafløb.

Hosstaaende bringer vi en Illustration af den formentlige Aarsag til Jernbaneulykken paa »Lake Shore« Linien i Amerika. Denne Linie forbinder de to store Verdensstæder New York og Chicago og er 56 eng. Mil længere end Pennsylvania-Linien, = ca. 960 eng. Mil.

Sidstnævnte Linies Tog bruger 18 Timer til at tilbagelægge Strækningen i, og en naturlig Følge heraf blev, at »Lake-Shore« Linien maatte forøge sin Kørehastighed saa meget, at dens Tog kom frem i samme Tidsrum, hvilket betyder en Toghastighed paa 54 a 60 eng. Mil i Timen.

Af de Undersøgelser, der blev anstillet i Anledning af den ovenfor berørte Ulykke,



synes det at fremgaa, at Aarsagen til Ulykken var, at Laskerne ved en Skinnesamling i en Kurve var gaaet løse, saaledes at Skinneenden paa den ene Skinne blev trykket ud til Siden og nedefter, medens Skinneenden paa den anden Skinne laa fast.

Hjulflancen er som Følge heraf løbet mod det fremstaaende Skinnehoved og op over dette — som vist paa Illustrationen — i Stedet for at følge Skinnetoppens Inderside.

Lokomotivformandsposterne.

Ministeriet ser sig ikke i Stand til at give Lokomotivpersonalet fortrinsvis Adgang til de omhandlede Pladser, idet disse som Regel vil blive forbeholdt de i Statsbanernes Værksteder beskæftigede Arbejdere, der maa anses for bedre kvalificerede til disse Poster.

Værkstedsarbejderne maa anses for bedre kvalificerede end Lokomotivførerne. Jeg antager da vel ikke, at Ministeren mener alle, formodentlig menes der Maskinarbejderne, thi at Malere, Sadelmagere og Vognvaskere skulde være i Besiddelse af særlige Kvalifikationer i nævnte Retning, anser jeg dog for udelukket; men selv om saa er, bliver det dog en bitter Mundfuld for Lokomotivpersonalet. Hvorfor har man ikke sagt Meningen rent ud: De Folk, vi sender ud som Fyrbødere for senere at forfremme dem til Lokomotivførere, udtages absolut kun blandt de daarligst begavede og mindst intelligente af Værkstedsarbejderne, og derfor er Lokomotivførerne, selv om de har en Uddannelse, der maatte antages at gøre dem bedre skikkede til en Lokomotivformandsplads, dog ikke saa godt skikkede som de i Værkstederne beskæftigede Arbejdere. Netop dette er Pointet af Ministerens Svar — enten dette eller ogsaa ved Ministeren ikke, hvad han svarer paa, thi hvad gør en Mand kvalificeret til Pladsen som Lokomotivformand? jeg tænker, man maa svare: en god Forstand i Forbindelse med en for Pladsen særlig afpasset Uddannelse, der for Værkstedsarbejdernes Vedkommende bestaar deri, at de arbejder ved Reparationer af Lokomotiverne og derved bliver kendt med disses Sammensætning.

Hvad er da Lokomotivpersonalet for Mennesker? Har de aldrig set et Lokomotiv? Vi har jo netop arbejdet ved akkurat det samme Arbejde som Folkene paa Værkstederne og er derefter yderligere — nu til Dags endog med Eksamen — uddannede i den praktiske Lokomotivtjeneste.

Hvem kan nu finde ud af, at en Lokomotivfører ikke skulde være mindst lige saa godt kvalificeret som en Værkstedsarbejder; jeg mener tværtimod, at han er bedre kvalificeret, dersom man da ikke ligefrem ulejlig sig for at faa de daarligste Elementer fra Værkstederne

anbragt som Lokomotivførere. — Hvori bestaar Forskellen mellem Maskinarbejderne og Lokomotivførerne? De har alle staaet i Lære som Maskinarbejdere eller Smede, har alle været Svende, har alle arbejdet paa forskellige Værksteder, har alle repareret Lokomotiver; men en Ting har Maskinarbejderne ikke, de har ikke betjent Maskinen i Funktion, de har aldrig ført Maskinen en Vinternat i Snestorm eller tæt Taage; er det maaske det, der kvalificerer dem og diskvalificerer os?

Esbjerg i August.

M. Mortensen.

Lønningslovens Revision.

En af disse Dage, formentlig Torsdag den 13. ds., holder Lønningsudvalget Møde for at formulere de Ændringer, Lokomotivpersonalet kunde ønske at stille til den nugældende Lønningslov.

Efter at Udvalget har sluttet sit Arbejde, vil dette blive forelagt den samlede Hovedbestyrelse, og efter at være godkendt af denne vil Forslaget til Ændringerne blive sendt ud til samtlige Afdelinger til Udtalelse. Herefter vil Hovedbestyrelsen tage endelig Stilling til Forslaget, der da — saafremt Jernbaneforeningen og Jernbaneforbundet gaar med — vil blive tilstillet Fællesudvalget for i dette at blive samlet i et Forslag, omfattende samtlige i de tre store Organisationer staaende Tjenestekategorier.

Den store Fordel, en saadan Fremgangsmaade vil være, er allerede under den egentlige Lønkampagne bleven paavist af fremragende Medlemmer paa Rigsdagen, idet disse allerede den Gang udtalte: »Hvorfor enes Jernbanefunktionærerne ikke om et fælles Forslag og koncentrerer sine Kræfter paa at sætte dette igennem i Stedet for at komme her hver for sig og fremhæve netop sin egen Stillings Betydning, ofte paa de andre Stillingers Bekostning.«

Vi maa give disse klartseende Lovgivere Ret, thi selv med den bedste Villie var det ikke muligt at træffe det rette, nemlig en retfærdig Fordeling af Løntillægene.

Derfor blev Lønningsloven ogsaa en Skuffelse for det store Flertal.

Anderledes stiller Sagen sig, naar man møder med et Fællesforslag, der af Funktionærerne selv — gennem Fællesudvalget — er afpasset efter rimelige Krav og med Hensyn til alle Sider.

Man kan være forvisset om, at en saadan Enighed vil blive paaskønnet, ikke mindst fordi Rigsdagens Medlemmer fritages for det Overhæng af snart den ene Forenings Tillidsmænd, snart af den andens. Det var saa galt sidst, at ikke mindre end tre Hold Tillidsmænd paa samme Tid var til Stede i Ministerens Venteværelse for at lægge et godt Ord ind for deres egne separate Interesser. Man kan forstaa, med hvilken Forstaaelse og Interesse, Ministeren hørte paa det sidste Hold, og det var kun paa en Dag.

Der var saa vidt vi erindrer ikke mindre end elleve forskellige Udvalg, der alle bearbejdede Ministeren paa samme Emne: »Lønforbedring«. Naar derfor Resultatet blev saa magert, maa Hovedskylden lægges paa Funktionærernes indbyrdes Misundelse.

Lad os derfor tage Lære af Fortiden og denne Gang gaa enige og samlede til Arbejdet. Dette gælder ikke mindst Lokomotivførerne med Henblik paa de separatistiske Tendenser, der i den senere Tid er fremkommet, og hvortil der ikke kunde være valgt et mere hensynsløst Tidspunkt.

Før og nu.

(Af C. M. C.)

IV.

For nogen Tid siden omtalte en Fyrbøder, at han fandt det mærkeligt, at ikke Fyrbøderne bar Ansvaret for Behandlingen af Fyret. Han syntes, og det forekommer mig, at han havde Ret, naar han sagde, at Lokomotivførerne til Nød om Dagen kunde lægge Mærke til Fyret, men i Mørke er dette jo umuligt — fordi Øjnene blændes —, naar Udkig med Banen skal holdes paa forsvarlig Maade. — Og det er jo korrekt. — Men ikke desto mindre er Forholdet jo saaledes, at Føreren

maa tage Ansvaret for daarlig Behandling af Fyret, endskønt det er umuligt at passe begge Ting paa forsvarlig Maade. At det, den Gang Ordre om dette udstødtes, har kunnet lade sig gøre, er muligt, men efterhaanden som Trafiken tiltager, maa Lokomotivføreren sætte Sikkerhedstjenesten i første Række. — Ordren herom synes da forældet. — Idet jeg omtaler dette, kunde det have sin Interesse at skænke den Maade, Fyrbøderaspiranterne uddannes paa, lidt Opmærksomhed.

Forholdet er jo saaledes, at disse som Regel sættes til at køre som 3die Mand paa Lokomotivet for at blive fortrolig med det der forefaldende Arbejde, og saa, efter kortere eller længere Tids Forløb, sættes til at gøre Tjeneste som Fyrbøder; dette afhænger imidlertid ikke af, om Vedkommende virkelig er i Stand til at udføre det en Fyrbøder paahvilende Arbejde, men derimod af, om han har bestaaet en lille Prøve i Kendskab til Signalerne o. l. Han maa ikke, forinden at have bestaaet denne Prøve, sendes ud som Fyrbøder; dette mener man er nødvendig, men om han kan bestille noget, det er knusende ligegyldigt. Naar han saa har bestaaet denne Prøve, skal han have Attest fra 2 forskellige Førere om Duelighed. Nu skulde man tro, at Formaalet med at lade Aspiranten køre som 3die Mand var dette, at han, naar han var færdig hermed, da kunde fyre paa egen Haand, men nej — ingenlunde, det er ovenomtalte Prøve, der er afgørende, og saa maa den Fører, som faar Aspiranten første Maaned som Fyrbøder, søge at faa noget ud af ham. Og det er minsanten et drojt Stykke Arbejde, Gang paa Gang forkludres Fyret, og saa maa Føreren tage fat og søge at faa det i Orden igen, det kan jo ikke med Billighed forlanges, at Aspiranten straks skal kunne det, og er Vejret haardt og Dampforbruget stort, kan Føreren belave sig paa alt Arbejdet paa Maskinen, samtidig med, at han skal have Ansvaret for Togets sikre Fremførelse.

Den omtalte Maade at uddanne Fyrbødere paa er forbunden med stor Risiko for Føreren, der paalægges ham dobbelt Arbejde i den Tid, Uddannelsen staar paa, ligesom han vanskelig kan beskæftige sig med Udkig i sædvanligt Omfang.

Skulde der under saadanne Forhold ind-

træffe Uheld, bliver der vel næppe Tale om formildende Omstændigheder, ligesom en Aspirant ikke kan omgaas saa økonomisk med Olien som en uddannet Fyrbøder, men alligevel kan der under saadanne Forhold idømmes Mulkt. Derfor maa man ønske, at ovenomtalte Forhold blev rettet derhen, at Aspiranten vedblev at køre som 3die Mand, indtil han er uddannet som Fyrbøder.

Meddelelser fra Afdelingerne.

Nyborg Afdeling

afholdt Generalforsamling den 9. August med følgende

Dagsorden:

- Punkt 1. Godkendelse af Protokollen.
- 2. Valg af Afdelingsformand.
- 3. Forslag om Afholdelse af en aarlig Sommerudflugt for Afdelingens Medlemmer.

ad 1. Protokollen godkendtes.

ad 2. Det vedtoges at lade Valget foregaa ved hemmelig Afstemning og at udsende Stemmesedler med de foreslaaede Kandidaters Navne paa.

Følgende blev foreslaaet: Lokf. F. Knudsen, Lokf. O. Bøckel, Lokfrb. R. Larsen og Lokfrb. J. A. Mortensen. Det vedtoges, at Stemmeafgivningen sluttede med Udgangen af August Maaned.

ad 3. Det vedtoges, at Afdelingens Bestyrelse arrangerer en aarlig Sommerudflugt for Afdelingens Medlemmer med Familie.

Osw. Bøckel,
Generalfors. Sekretær.

Den 1. September foretoges Optælling af de indkomne Stemmesedler med følgende Resultat:

Lokf. F. Knudsen 32 St., Lokf. O. Bøckel 25 St., Lokfrb. R. Larsen 3 St., Lokfrb. J. A. Mortensen 3 St.

Af udsendte 71 Stemmesedler indkom 67, hvoraf 4 Stemmesedler var ugyldige.

Lokf. F. Knudsen blev valgt til Afdelingsformand fra 1. Septbr. i Stedet for Lokf. S. Christensen, som er flyttet til København.

O s w. B ø c k e l,
fung. Afdelingsformand.

Medlemslisten.

København H. Afdeling. Indmeldt d. 1. August: Lokomotivfyrbøderne Nr. 522 J. Jensen, 524 N. C. P. Nielsen, 526 O. V. Thorkilsen, 527 H. Struberg og 528 H. Jensen.

Helsingør Afdeling. Indmeldt d. 1. August: Lokfrb. Kildevang. Udmeldt d. 1. April: Lokf. Eriksen.

Struer Afdeling. Indmeldt d. 1. August: Lokfrb. F. I. Nielsen. Udmeldt d. 1. August: Lokf. P. Graver; d. 1. Septbr.: Lokf. Korn og Lokf. 321 Petersen.

Fredericia Afdeling. Indmeldt d. 1. Juli: Lokfrb. 309 O. Bendiksen; d. 1. August: Lokfrb. 341 Eriksen. Udmeldt d. 1. Septbr.: Lokomotivførerne 363 H. Raarup, 79 Chr. Petersen og 366 C. Breum.

Vi Undertegnede bringer herved en Tak til Portørerne paa Dalmose, Bjære, Tjæreby og Skelskør Stationer samt Lokomotivføreren og Fyrbøderne i Skelskør for det Beløb, de har skænket os af deres Tantieme.

H. Hemmingsen, A. Rasmussen,
P. Schultz,
Depotarbejdere.

Aarhus Afdeling

havde den 11. ds. Skovtur, til hvilken var mødt ca. 70 Deltagere. Dette tyder dog ikke paa nogen Svækkelse indenfor D. L. og L. F.s Aarhus Afdeling.

PERSONALIA.

Forflyttede er:

1.—9. 06.

Lokomotivfyrbøder Nr. 440 K. Frederiksen, Aarhus H., til København H.

Lokomotivfyrbøder Nr. 531 M. Jensen, København H., til Aarhus H.

15.—9. 06.

Lokomotivfyrbøder Nr. 346 L. I. R. Sørensen, Fredericia, til København H.

Lokomotivfyrbøder Nr. 532 H. P. Nissen, København H., til Fredericia.

Afskediget er:

Lokomotivfører Nr. 139 H. C. Andersen, Roskilde, med Udgangen af September Maaned 1906.

Navneforandring:

Lokomotivfyrbøder Nr. 79 J. Nielsen, Skive, hedder fremtidig J. Haderslev.

Sergenten: »Hvad forstaaer De altsaa ved teoretisk Undervisning?«

Den Menige: »Det er en Undervisning, som ikke er praktisk.«

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

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