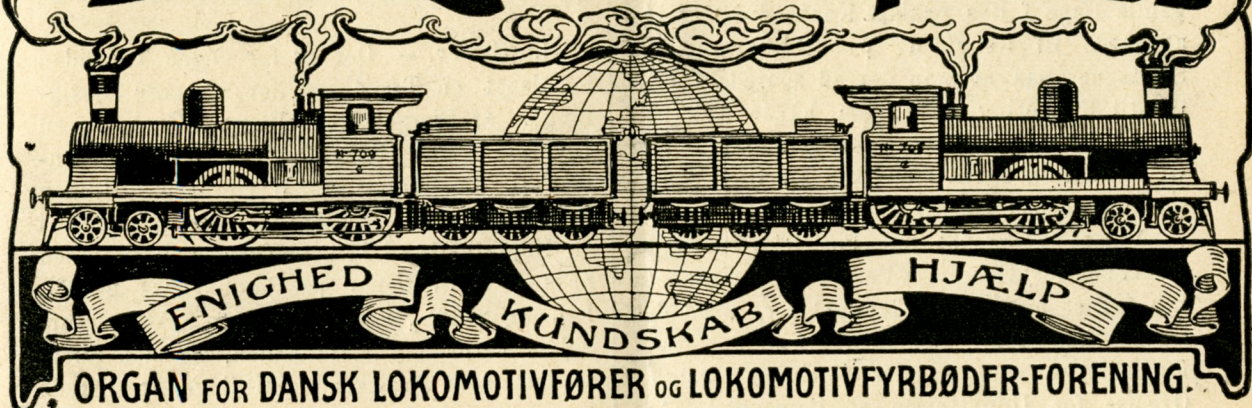


# DANSK LOKOMOTIVTIDENDE



Redaktør: Lokomotivfører L. Mauritzen, Fredericia.

Nr. 4.

15. Februar 1907.

7. Aarg.

## Før og nu.

I nogle foregaaende Artikler har jeg omtalt forskellige Lokomotivpersonalet vedrørende Tjenstforhold, som de har været og er nu. Jeg kunde derefter have Lyst til i korte Træk at opridse nogle af de Sager, som man Tid efter anden vil komme til at beskæftige sig med i D. L. og L. F.

Inden jeg gaar over til dette, skal jeg ikke undlade at minde om, at Lønningsloven af 1892, i Stedet for at forøge Personalets Lønninger og Emolumenter, tværtimod forårsagede en Nædgang i Personalets Indtægter, idet en Lokomotivfører før denne Lovs Ikrafttræden fik 25 Øre og en Lokomotivfyrbøder 20 Øre i Nattimepenge. Omhandlede Lov bevirkede imidlertid en Nedsættelse til de nugældende Satsler — 20 og 15 Øre.

Hvad der har bevirket denne Nedsættelse, ser jeg mig desværre ikke i Stand til at meddele, men jeg er dog overbevist om, at havde der den Gang eksisteret en Organisation af Lokomotivmænd, var dette næppe sket. Enhver kan med Lethed regne ud, hvad dette koster den enkelte mellem Aar og Dag, men for det samlede Lokomotivpersonale gaar Summen op over 30,000 Kr. aarlig.

Af Sager, som Organisationens arbejder paa for Tiden, skal jeg nævne Lønsagen som den vigtigste. Vort Forslag har jo været fremme

i nærværende Blad, saa dette skal jeg ikke komme nærmere ind paa.

Derpaa kommer Spørgsmaalet om en ugentlig Fridag, som for Tiden ogsaa er en af de Sager, Organisationen er beskæftiget med.

Lokomotivpersonalet er jo i denne Henseende stedmoderlig behandlet som ingen andre af Statsbanernes Personale, idet ingen anden Funktionær beordres til Tjeneste paa Fridagen. Dette er imidlertid Tilfældet med os, idet det kun er i ganske enkelte Ture, Personalet har en hel og ubeskaaren Fridag. Opfyldelse af dette Krav vil derfor kun være en simpel Retfærdighedshandling, som, naar det nu om kort Tid skal fremmes, formentlig lader sig gennemføre.

I nøje Sammenhæng med Spørgsmaalet om Fridagen er Udvadskningen. Dette Arbejde har jo altid været paalagt Personalet, og det er saa besørget om Morgenen paa Fridagen eller Udvaskedagen. Dette Arbejde er jo noget nær det ubehageligste og absolut det mest svinske Arbejde, der er paalagt Lokomotivpersonalet. Naa, det er jo en Gang bleven koblet sammen med den øvrige Tjeneste, Lokomotivpersonalet udfører, men jeg kan dog ikke se rettere, end at dette Arbejde, saavel som Reparationerne paa Maskinerne, maa kunne udføres af de forskellige Depoter af dertil uddannede Folk med Ansvar for, at dette blev ordentlig udført. Dette Arbejde er imidlertid i mange Lokomotivmænds Bevidsthed uad-

skilleligt fra vort øvrige Arbejde, men, for at drage en Sammenligning, havde Banerne i gamle Dage f. Eks. paalagt Kontorassistenterne at møde til Rengøring paa Kontorerne om Søndagen, saa at man derved sparede Udgiften til Rengøringskøner, saa havde det jo i Grunden været lige saa naturligt. Denne Sag vil formentlig ogsaa i en ikke for fjern Fremtid komme paa Dagsordenen.

Videre — Kravet om Fastsættelse af en Maksimalarbejdsdag, saa Personalet derigennem kan faa et bestemt Holdepunkt for, hvad der i det enkelte Døgn kan forlanges af det. Som Forholdet er nu, er der jo ingen bestemt Grænse for Udnyttelsen af Personalets Arbejdskraft.

Endvidere Spørgsmaalet om Lokomotivpersonalets Fritagelse for Pudsning af Fyrplads og Vadskning af Førerhus. Dette Emne har jo Gang paa Gang været fremme paa Møder i de forskellige Afdelinger, saa det kan vel betragtes som givet, at det ved Lejlighed maa fremmes.

Man vil have set af Blad Nr. 16 for 1906, at den russiske Jernbaneminister havde gjort Skridt til fuldstændig Ophævelse af Bødestrafpen overfor Funktionærer, begrundet paa, at det ingensinde i Praksis har vist sig, at Bødestrafpen har formindsket Antallet af Uregelmæssigheder, og som Følge deraf er forfejlet. Det var da ønskeligt, om vor demokratiske Trafikminister vilde tage dette Spørgsmaal op, da akkurat det samme gør sig gældende her. Et gammelt Ordsprog siger jo: »Hvor der handles, der spildes«, og dette passer sandelig ogsaa med Hensyn til Jernbanedrift.

Imidlertid skulde der jo nu efter Avdtørens Ansættelse gaas frem efter andre Retsregler end tidligere. Det kan jo være, at vort Retsvæsen indenfor Banerne bliver bedre, men foreløbig haves der jo ingen Erfaring herfor. — Vor Retsordning og Bødestraffens Anvendelse kommer jo rimeligvis paa Dagsordenen igen, naar man høster Erfaring for, hvorledes det nye System virker.

Som man vil se, er der Stof nok at tage fat paa, og jeg er overbevist om, at disse og andre Sager, naar de kommer til at foreligge, vil blive fremmet med usvækket Kraft.

C. M. C.

## Forskelligt.

Luftbaner. — Der er for nogen Tid siden foreslaaet en Traadbane for at gøre Bestigningen af Bjerget Mont Blanc lettere, og en Linie af denne Beskaffenhed bliver tillige anlagt til Bestigning af Wetterhorn. Linien udgaar fra Grindelwalds øverste Gletscher i en Højde af 5033 Fod, og Gleckstein Stationen naas i to Sektioner paa henholdsvis 2466<sup>2</sup>/<sub>3</sub> Fod og 2733<sup>1</sup>/<sub>3</sub> Fod. Disse to Sektioner arbejder uafhængig af hinanden, og den første af dem, som strækker sig til Enge, er allerede temmelig vidt fremskreden. Med Henblik paa de højtliggende Forbindelser anvendes to Luftkabler, 1<sup>3</sup>/<sub>4</sub> Tomme tykke, som hver for sig er i Stand til at bære Vognene. Kablerne er forankrede ved øverste Ende og holdes nede ved den nederste Ende af svære Vægte. Dette Arrangement gør Kablets Strækning konstant og uafhængigt af Trafikforstyrrelser saavel som Temperaturforandringer. Vognene, som passerer Kablet, er forsynet med Blokskiver eller Hjul, 23<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Tom. i Diameter, og desforuden med forskellige Apparater til at forhindre Ulykker i Tilfælde af Brud paa Drivkablet, som er 1,18 Tom. i Diameter. Vognene har Plads til 16 Personer og er forsynet med en særlig Bremse, som staar til Konduktørens Raadighed. Hastigheden bliver 5 Fod pr. Sekund. Der er to Linier i en Afstand af 26<sup>2</sup>/<sub>3</sub> Fod fra hinanden, den ene beregnet for Op-, den anden for Nedstigning, med hver sit Drivkabel uden Ende. Driften er bygget nærmest paa Ligevægtsystemet, og en Motor paa 70 Hestekræfter er tilstrækkelig til at sikre Vognenes Bevægelse. Med Wetterhorns Luftbane er Systemet først indført i Europa, men det har i længere Tid været anvendt i Amerika. Den argentinske Regering har anlagt den længste og højeste Traadbane i Verden. Den forbinder Mexicana Minen i Cordillerne med Chilicito Banegaard i Provinsen La Rioja. Den har en Længde af 35 Kilometer og er inddelt i otte Sektioner med hver sit Luftkabel. En Rejse paa denne Rute tager 4 Timer og fører Passagererne gennem næsten alle tænkelige Klimaer, lige fra den evige Sne til det tropiske Klima. Paa Nedturen er de argentinske Vogne læssede med

Mineralier, medens de paa Opturen medbringer Levnedsmidler til Minearbejderne, Brændsel, Materialier, Værktøj, Post, o. s. v.

\* \* \*

— Som et Eksempel paa Drivremmes lange Levetid, kan vi efter Oplysning fra Gandys Remmefabrik meddele, at en Drivrem, paasat i 1880, i disse Dage er repareret for første Gang efter omtrent 27 Aars Brug. En anden Rem, 16" bred, fra samme Firma, har været benyttet Dag og Nat i 19 Aar.

\* \* \*

— En smuk Kompliment til Englands første Lokomotivbygger blev givet ved en Festlighed i München den 23. Oktober f. A. Paa det tyske Musæum var udstillet en nøjagtig Gengivelse af »Puffing Billy«, det ældste eksisterende Lokomotiv, som nu opbevares i Syd Kensingtonmusæet. Den tyske Maskine, som er en tro Kopi efter Originalen, har været prøvet under Damp og fremførte et Tog, hvis Vægt var 38 $\frac{1}{2}$  Tons, med en Hastighed af ca. 10 Klm. pr. Time. Arbejdet er udført paa de badensiske Statsbaners Værksteder i München.

\* \* \*

— Som et Billede paa New Yorks kæmpe-mæssige Bytrafik skal nævnes, at der i April Kvartal f. A. er beforbret 332,384,850 Personer. Antallet af Vognmil beløber sig til 61,757,448. Antallet af Passagerer pr. Vognmil var 6,79.

\* \* \*

— For selv at kunne levere Sveller har Topeka og Santa Fé Banen i Amerika erhvervet sig et Jordareal paa 6337 Tønder Land og har til Hensigt at beplante ca. 440 Tdr. Land med Eucalyptus Træer for senere at anvende Tømmeret til Sveller. I Tilslutning hertil vil der aarlig blive beplantet et Areal paa ca. 533 Tdr. Land.

\* \* \*

— Paa Jernbanelinier med skarpe Kurver er Sliddet paa Lokomotivets Hjulflanger en Kilde til store Udgifter. Ifølge »Engineering News« er der opfundet et Apparat, som med

afgjort Held er bleven anvendt paa flere store udenlandske Jernbanelinier, og ved Hjælp af hvilket Lokomotivføreren kan sprøjte en ganske tynd Oliehinde ud over Flangerne paa Driv- og Kobbelhjulene paa en saadan Maade og i saa ringe en Mængde, at det ikke naar Hjule- nes Løbeflade eller Skinnens Top, saaledes at det ikke paa nogen Maade formindsker Adhæsionen. — Denne Metode har været anvendt i 14 Maaneder paa en Jernbanelinie med stærk Trafik uden nogen som helst Ulempe, og Hjulene har løbet over 64,000 Klm. uden at der var noget synligt Slid paa Flangerne, medens man tidligere var nødt til at afdreje disse efter at de har gennemløbet 32,000 Klm. Anvendelsen har imidlertid endnu ikke strakt sig over saa langt et Tidsrum, at Besparelsen derved kan udregnes nøjagtig, men denne maa være meget stor, og Apparatet har sikkert en Fremtid for sig. Det bestaar af en Oliebeholder, hvis Indhold sædvanlig er raa Olie, som ved et Rør staar i Forbindelse med et Dampstraaleapparat, der arbejder med reduceret Tryk. Olien sprøjtes i finfordelt Tilstand ud over Hjulflangen, som efterhaanden slides og gnides blank som et Spejl.

\* \* \*

— Det er paatænkt at anlægge en Rørledning paa en Længde af 1050 Klm., 8" i Diam., mellem Chanute i Kansas og Port Arthur i Texas og som skal benyttes til Transport af Olie fra Kansas- og Indiana-Distrikterne.

\* \* \*

— I Japan er Daglønnen for dygtige Arbejdere indtil 1 Krone pr. Dag for Stukkatører, 98 Øre for Vaabensmede, 97 Øre for Tømrere, Klejnsmede og Skomagere og 88 Øre for Bødkere, 55 Øre for Typografer, Tapetsere og mandlige Vævere. Til Gengæld staar Priserne paa Livsfornødenheder i tilsvarende Forhold.

\* \* \*

— En af de største hydrauliske Presser, som er bleven bygget i England, er konstrueret af Davy Brothers i Sheffield til et stort Bjergværk i Mähren, Østrig. Pressen kan frembringe et Maksimumstryk af 4000 Tons og er bestemt til hurtig Gang, saaledes

at den kan arbejde med henved 40 korte Slag pr. Minut.

\* \* \*

— De præsiske Statsbaner har bestilt 410 nye Lokomotiver, af hvilke de 190 bliver forsynet med Schmidts Overheder (tidligere omtalt her i Bladet.) P. H.

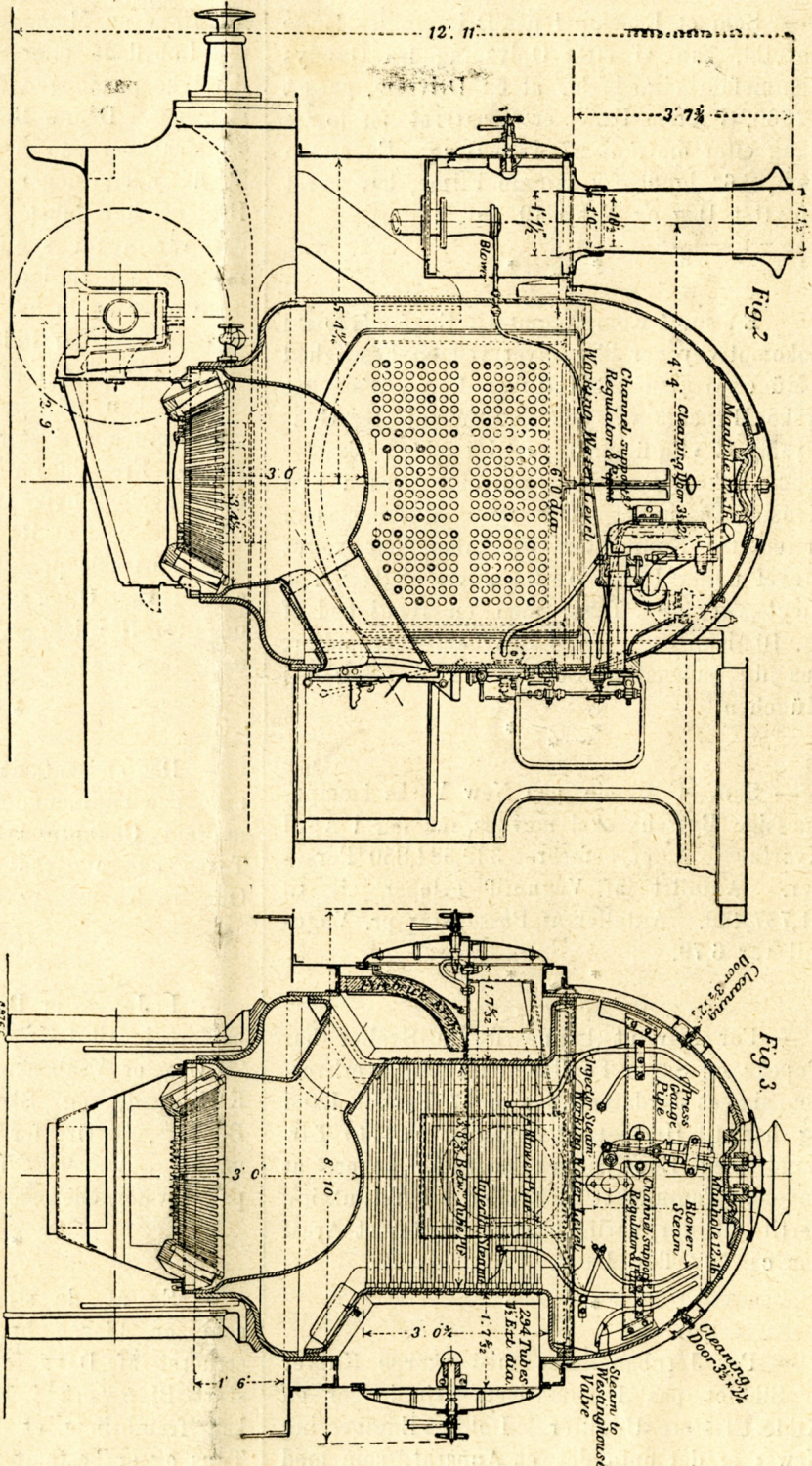
### Cochrans Kedel til Jernbanemotorvogne

Hosstaaende Tegning illustrerer Kedlen til en Dampvogn, den første i sin Slags, der er indført paa den skotske Nordbane.

Teknisk set er Kedlen det interessanteste ved Køretøjet. Denne er en Tillempning efter de velkendte Cochrankedler, og dens Konstruktion fremgaar af Tegningen. Fyringen udføres som sædvanlig fra Fodpladen. Forbrændings-Produktene tvinges af Murbuen gennem nederste Halvdel af Rørene, gaar derefter ud i et Forbrændingskammer (vist tilhøre i Fig. 3) og derefter gennem den øverste Halvdel af Rørene til et Rum over Murbuen, som ved en Kanal har Forbindelse med Skorstenen. Paa hver Side giver en Dør Adgang til Rørene.

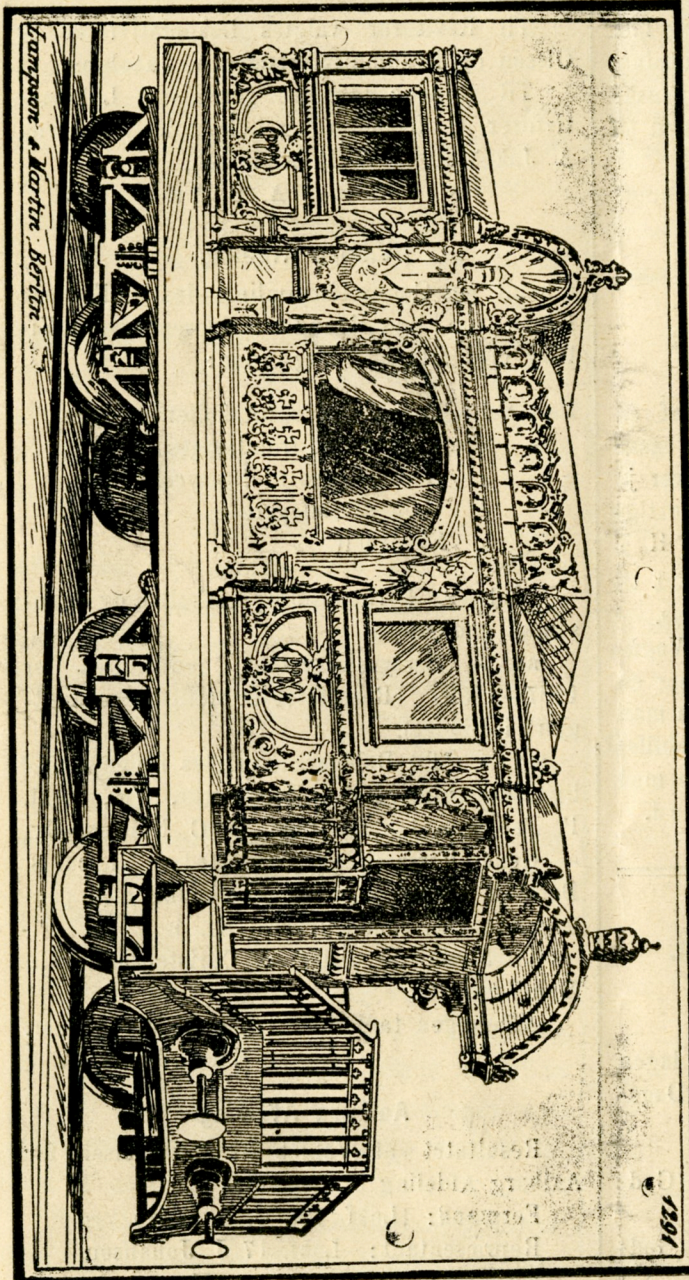
Fyrkassens Konstruktion er ogsaa ejendommelig og bemærkelsesværdig, idet den har Halvkugleform og er presset op (hydraulisk) af en enkelt Plade; der er saa-

ledes ingen Nagler eller Svejsninger, som udsættes for Ildpaavirkning. De to Aabninger for henholdsvis Fyring og Rensning er ogsaa uden nittede Flanger. Yderskallens nederste Ring er ligesom Fyrkassen presset af én Plade.



Denne Konstruktion forhindrer den lokale Op-  
hedning, der ellers opstaar ved tykke Samlin-  
ger, ligesom man undgaar Tæring i Kanten  
af saadanne Samlinger.

Saa vidt vi ved, er der med dette Køretøj



opnaaet en Hastighed af 96 Klm. pr. Time;  
med to Bivogne er der paa forholdsvis stærke  
Stigninger opnaaet en Hastighed af 50 Klm.  
pr. Time. Kedlen kunde i begge Tilfælde  
med Lethed skaffe den fornødne Damp.   
(Engineering). P. H.

## Pius d. IX.s Jernbanevogn.

Den afdøde Pave Pius d. IX. lod i Aaret  
1868 bygge en Salonvogn (se hosstaaende Illu-  
stration. Vognen, der kostede 120,000 Frcs.  
(86,500 Kr.), gjorde imidlertid kun  
én Rejse mellem Rom og Florenz  
og har siden 1870 været magasi-  
neret i Jernbaneværkstederne i  
Florenz.

Vognen, der er rummelig og sær-  
deles flot udstyret, synes nu at  
skulle komme til Ære og Værdig-  
hed, thi Pave Pius d. X. har givet  
Ordre til, at den gamle Gallavogn  
skal underkastes en gennemgribende  
Restavration.

Dette har selvfølgelig affødt  
eventyrlige Rygter om den mægtige  
Kirkefyrstes Rejseplaner, og særlig  
fast Form har Rygtet, naar det  
gælder Virkeliggørelsen af Pavens  
gamle Plan om at aflægge Klostret  
»Monte Casino« et Besøg.

Naar man betænker, at Paven  
hidindtil har levet indesluttet bag  
Vatikanets Mure, vil man forstaa,  
hvilken Sensation, denne Restavra-  
tion af Gallavognen maa vække  
blandt alle retroende Katoliker.

## De københavnske Afdelingers Julefest.

Lørdagen den 5. Januar afholdt  
de københavnske Afdelinger en i  
alle Maader vellykket Julefest i Ko-  
rups Have.

Trods Genen af Sporvejsfunk-  
tionærernes Strejke mødte dog mel-  
lem 80—90 Børn, ligesom ogsaa  
Ballet for de Voksne havde vundet  
fuld Tilslutning.

Kl. 6 begyndte Festen. Formanden for  
Festudvalget, Lund, holdt en lille Velkomst-  
tale. Jespersen fremsagde en Prolog, og Kas-  
singer og Florentz optraadte i to komiske  
Duetter. Børnene fik, foruden de sædvanlige  
Gødter, hver et Stykke Legetøj. Der herskede

overalt stor Gemytlighed og en udmærket Forstaaelse. Der bortloddedes en smuk Dukke, som vandtes af den unge Frøken Marhauer, og en Kane, som blev vunden af den unge Hr. Kirkensgaard.

Alle var enige om at have tilbragt en gemytlig og behagelig Aften sammen, og idet Festudvalget takker for den store Tilslutning, forventer vi en lignende, naar de københavnske Afdelinger den 9. Marts trommer sammen til et absolut uimodstaaeligt Karneval.

Vilhelm Jespersen,  
Sekretær for Festudvalget.

---

## Spørgsmaal og Svar.

**Spørgsmaal:** Skal der ved Køb af en Tillægsbillet til et Fripas III. Kl. ogsaa købes Hurtigtogsbillet. Fripasset giver jo i Forvejen Ret til Benyttelse af Hurtigtog. H.

**Svar:** Fripasset III. Kl. giver kun Ret til Hurtigtogskørsel paa denne Vognklasse. — Ønsker man at benytte en højere Vognklasse, til Eks. II. Kl., og derfor løser en III. Kl.s Billet som Tillægsbillet, maa man selvfølgelig ogsaa have en Hurtigtogsbillet til Tillægsbilletten for at kunne køre med Hurtigtog i II. Vognklasse. Red.

---

## Meddelelser fra Afdelingerne.

### Frederikshavn Afdeling

afholdt ordinær Generalforsamling Mandagen den 14. Januar 1907 med følgende Dagsorden:

Punkt 1. Foreningens Virksomhed. (Godkendtes).

Punkt 2. Regnskabet Fremlægelse. (Godkendtes).

Punkt 3. Standpunkt til Hovedbestyrelsens Lønningsforslag. (Vedtoges i uforandret Skikkelse).

Punkt 4. Valg af Bestyrelse og Revisorer. Til Formand genvalgtes Lokomotivfører H. Sørensen.

Til Kasserer genvalgtes Lokomotivfører S. Andersen.

Til Repræsentant genvalgtes Lokomotivfyrbøder A. Nielsen.

Til Sekretær genvalgtes Lokomotivfyrbøder A. P. Andersen.

Til Revisorer valgtes Lokomotivfører P. Olesen og Lokomotivfyrbøder A. Jakobsen.

Til Annonceudvalget genvalgtes Lokomotivfører C. Lysholm og Lokomotivfyrbøderne A. Jakobsen og A. P. Andersen.

A. P. Andersen.

### Viborg Afdeling

afholdt sin Generalforsamling den 2. Februar Kl. 6 Em. paa Haandværkerforeningen i Viborg med følgende Dagsorden:

- Punkt 1. Forhandlingsprotokollen oplæses.  
— 2. Regnskabet fremlægges.  
— 3. Godkendelse af Bestyrelsesvalg.  
— 4. Valg af Delegerede.  
— 5. Eventuelt.

ad. 1—2. Forhandlingsprotokollen og Regnskabet godkendtes.

ad. 3. Bestyrelsesvalget godkendtes for 1907—1908. (Resultatet er tidligere bekendtgjort i Bladet).

ad. 4. Til Delegerede valgtes ifølge skriftlig Afstemning Lokf. Engelhardt, Vg., Lokf. P. Petersen, Lg., og Lokf. N. C. Nielsen, Gy. — Generalforsamlingen afsluttedes Kl. ca. 8. Derefter afholdtes en Fællesspisning med paafølgende Bal, som sluttedes Kl. 5.

Til Stede var d'Hrr. C. Christensen og L. Mauritzen.

Afdelingen tæller for Tiden 41 Medlemmer.  
Engelhardt.

### Aalborg Afdeling.

Resultatet af Valget til Bestyrelsen for Aalborg Afdeling er følgende:

Formand: Lokf. 109 C. le Fevre.

Repræsentant: Lokf. 17 J. Johansen.

Kasserer: Lokfrb. 415 A. Hougaard.

Suppleant: Lokfrb. 407 P. Christensen.

Revisorer: Lokf. 246 J. Jensen og Lokfrb. 17 F. Schnack.

Delegerede til Hovedgeneralforsamlingen: Lokf. le Fevre og Johansen og Lokfrb. Hougaard.

## Agitationsudvalgets Rejse.

Udvalget har nu sluttet sin Agitationsrejse efter at have besøgt Organisationens samtlige Afdelinger.

Overalt har der hersket den bedste Forstaaelse af Organisationsarbejdet, og særlig Arbejdet i Lønsagen er i alle Afdelingerne omfattet med den varmeste Interesse.

Medlemmerne havde fuld Forstaaelse af, at denne Sag nu maatte bringes til en for Lokomotivpersonalet betryggende Afslutning, thi det stod enhver klart, at man ikke i en overskuelig Fremtid vilde faa Lønsagen optaget til fornyet Drøftelse, naar denne Lejlighed gik ubenyttet hen.

Om selve Lønkravene var der i enkelte Afdelinger en Stemning oppe om, at Kravene var utilstrækkelige, men langt det overvejende Antal Medlemmer var stemt for at følge Hovedbestyrelsen i de fremsatte Forslag.

I alle Afdelingerne var Stemningen fortrøstningsfuld, og man var fuld enig om Foreningens Taktik som den eneste Borgen for og eneste fremkommelige Vej til lysere og bedre Livsvilkkaar for Statsbanernes Lokomotivpersonale.

Der staar nu en stabil og maalbevidst Stab af trofaste Organisationsfæller bag hvert af Organisationens Krav, en solid Støtte bag Hovedbestyrelsen, en Støtte, denne kan lide paa vil følge hver af dens Handlinger med fuld Forstaaelse og varm Interesse, men tillige med en altid vaagen Kritik.

Hovedbestyrelsen har ingensinde tidligere haft saa rene Linier at arbejde efter, har ikke tidligere staaet saa absolut som Talsmand for Lokomotivpersonalets Interesser med Sangbund hos hvert eneste Medlem. Derfor har Hovedbestyrelsen ogsaa dobbelt Pligt til at søge alle retfærdige Krav fremsat med al mulig Kraft.

Ogsaa Administrationen vil sikkert have Forstaaelsen af, at en parlamentarisk set korrekt Forhandling med Tillidsmænd, der repræsenterer et maalbevidst, loyalt og forstaaende Lokomotivpersonale, med hvilke der kan træffes bindende Aftaler, der ubrødelig holdes, vil være langt at foretrække og velegnet til at skabe betryggende og tilfredsstillende Forhold indenfor Lokomotivpersonalets Ramme.

## Dagsorden

for

### D. L. og L. F.s Hoved- generalforsamling

Torsdag den 14. Marts 1907 Kl. 9 Fm. pr. i  
København.

- Punkt 1. Beretning om Virksomheden og Bladet.
- 2. Regnskabet.
- 3. Betænkning 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 Annonceer, hvorved ca. den halve Udgift spares.

- 2) Honoræret til Redaktøren ned-sættes 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.
- 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.

---

## Meddelelse fra Sekretæren.

Hovedgeneralforsamling afholdes som tidligere meddelt Torsdag d. 14. Marts d. A. Kl. 9 Fm. præcis i København (Lokalet vil senere blive bekendtgjort).

Kort til Mandater vil herfra blive tilstillet samtlige Afdelinger.

Mandaterne maa — for at være gyldige — være stemplede paa selve Generalforsamlingen forinden Forhandlingernes Begyndelse.

D'Hrr. Delegerede bedes i god Tid søge Permission med Angivelse af Grunden.

E. O.  
Sekretæren.

---

## PERSONALIA.

Forflyttede er:

1.—4. 07.

Lokomotivfyrbøder Nr. 240 T. Hansen, Kalundborg, til København H.  
Lokomotivfyrbøder Nr. 316 I. M. V. Jørgensen, København G., til Kalundborg.

---

## Annonceringen.

De respektive Annonceudvalg anmodes om at indsamle Annoncer og indsende disse til Ekspeditionen snarest.

---

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

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

Ekspedition: Lokomotivfyrbøder M. F. Møller, Fynsgade 36<sup>1</sup>, Fredericia.