

Dansk Lokomotivtidende.

Organ for Dansk Lokomotivfører- og Lokomotivfyrbøder-Forening.

Redaktør: Lokomotivfører L. Mauritzen, Fredericia.

Nr. 20.

15. Oktober 1903.

3. Aargang.

Vor Organisation.

Som vi sad sammen, min Kollega og jeg, faldt Talen paa Foreningen. Min Kollega vilde melde sig ud. — —

Jeg spurgte ham, hvorfor han havde fattet denne Beslutning, og hvad han mente at opnaa derved.

Paa det første svarede han ved at fremføre en Del Anker mod Foreningen, paa det andet blev han mig Svar skyldig. Saa sad vi længe og talte som to, hvis Interesser er fælles, og efterhaanden klaredes hans Synspunkt paa mangt og meget; Misforstaaelser blev berigtigede, og da jeg skiltes fra ham, var det med den Overbevisning, at Foreningen i ham, fra Dato havde fundet en god Arbejder. — Han havde ændret sin Beslutning.

Det er vanskeligt at skabe en stærk Organisation i et Fag, hvis Medlemmer er saa spredte over Landet. Det kan ikke undgaas, at mange af Mangel paa Indsigt faar et skævt Blik for Foreningens Virksomhed; men det kan i vore Dage forlanges, at enhver moden Mand har Forstaaelsen af sin Organisations Betydning, som det eneste Middel for et Fag til at tilkæmpe sig bedre Arbejds- og Lønvilkaar.

At den moderne Fagforeningsbevægelse har holdt Skridt med Udviklingen er et nødvendigt Led i denne, og er med Politiken som Allieret bleven en Magt. Begrebet Forening er ikke, som mange overfladisk betragter, en Bestyrelse, men er at ligne med en Mur, et Værn, hvor Stenene er Personer og Bindemidlet, der holder dem sammen, er fælles Interesser og fælles Stræben. Modstandsevnen af denne Mur er altsaa betinget ved Sammenholdet mellem de enkelte Stene; derfor kan ingen undværes. Den Mand, som melder sig ud af sin Organisation, og svigter sine Standsfæller, nedbryder den Bygning, der er rejst, svækker Organisationens Autoritet og demoraliserer den. Enten man mener at trænge til

Foreningen eller ikke, maa man forstaa, at Foreningen trænger til os alle. Hvor mange Medlemmer mener ikke at have gjort deres Skyldighed, naar de betaler deres Kontingent og stemmer ved Bestyrelsesvalgene; desværre har vi en Del, som undlader begge Ting, og dog er Kontingentbetalingen og Stemmeafgivningen kun en Del af Medlemspligten.

Enhver maa føle det som sin Opgave at tage aktiv Del i Foreningens Arbejde, følge alle Forhandlinger fra Møder, møde ved disse Lejligheder, saa vidt muligt, danne sit Standpunkt og ved Agitation virke for, at alle Kolleger samles indenfor Foreningens Ramme; desuden holde Bestyrelsen a jour med Forhold, hørende under Foreningens Virkefelt, saaledes at Foreningen altid maa findes der, hvor der er Terræn at vinde, — først da har man gjort sin Pligt.

At der udkræves Talegaver for at træde frem paa Møder, er ingen gyldig Undskyldning for at holde sig passiv, thi føler man, at de oratoriske Evner ikke strækker til, griber man til Pennen, fremsætter sine Ideer paa Papiret og stiller det til rette Vedkommende.

Foran os ligger store Opgaver, saavel indadtil som udadtil. Det nytter ikke at skjule det. De gode Tider for det samlede Lokomotivpersonale er endnu ikke kommen ved den nye Lønningslov, men fortsat i det en Gang paabegyndte Spor maa Anstrengelserne kronnes med Held.

Som man ser, er der Arbejde nok, og alle Kræfter haves behov, naar de forskellige Opgaver skal gennemføres tilfredsstillende. Finder vi saa, at Administrationen ikke fører derhen, viser vi selv Vejen, opgiver ikke Ævret og melder os ikke fra, thi vi har kun denne Forening indenfor vor Stand, og det er den, det gælder om at tildanne ved sejt og ihærdigt Arbejde. Derfor maa vi alle lægge vore Kræfter i Arbejdet for vor Organisations Fremgang, thi kun den har Retten til at nyde de indvundne

Fordele, som har ydet sin Tribut i Arbejdet. Fagforeningsdoktrinen (ikke at ville staa i Bestilling sammen med Ikke-Foreningsmedlemmer) kan selvfølgelig ikke her vinde Hævd, men det var ønskeligt, om alle d'Hrr. Foreningsmedlemmer vilde kaste al kollegial Forbindelse over Bord overfor de Kolleger, der ikke vil eller ikke kan forstaa Organisationens Betydning.

Skam faa den, der svigter!
345.

Om Slid paa Lokomotivernes Drivhjulsbandager og Vandring af den venstre Skinne i Jernbanespor paa dobbeltsporet Baue.

Af Maskinchef O. Busse. M. Ing. F.

Sliddet paa Drivhjulsbandagerne har saa væsentlig Betydning for en økonomisk Vedligeholdelse af Lokomotivene, at man stedse har skænket dette Punkt den største Opmærksomhed; men da Aarsagerne til Sliddet er ret sammensatte og mangeartede, er det vanskeligt at opstille en nøjagtig og fyldestgørende Redegørelse for disse.

Man véd, at Bekostningen ved et Lokomotivs Reparation — bortset fra Udgifterne til Kedelreparationen, som navnlig paa Grund af daarligt Vand kan udgøre en ganske væsentlig Del af den samlede Reparationsudgift — er saa temmelig den samme, enten Lokomotivet har løbet 30 eller 50 Tusind Kilometer siden sidste Reparation; af Hensyn til Økonomien maa derfor tilstræbes saa stort et Antal tilbagelagte Kilometer mellem Reparationerne som paa nogen Maade muligt.

Om selve Sliddet er bekendt, at det mellem to Hjulafdrejninger fordeler sig regelmæssigt med 2 a 5 mm. paa hele Bandagens Omkreds, men at der desuden paa enkelte og for det meste ganske

bestemte Steder fremkommer saakaldte »Huller«, som naar en Dybde af 6—9 mm.

For at kontrollere dette Forhold bliver enhver Lokomotivbandage ved Statsbanerne maalt før Afdrejningen med det i »Organ für die Fortschritte des Eisenbahnwesens«, Aargang 1887, Side 103, beskrevne Maaleapparat, og Resultaterne af de foretagne Maalinger indførte paa dertil bestemte Diagrammer.

Den Distance, som Lokomotiverne kan løbe, forinden Hjulene behøver at efterdrejes, er — paa samme Overbygning — først og fremmest afhængig af selve Konstruktionen, saaledes at større Hjul, god Afbalancering, god Føring i Sporet og en mindre Arbejdsydelse af Maskinen altid vil give mindre Slid end de modsatte Forhold; saaledes giver Person- og Iltogslokomotiver, særlig naar de er forsynede med Truck, en længere Løbetid end de ældre 3-koblede Godstogslokomotiver.

Naar bestemte Lokomotivtyper overgaar fra en stærkere til en lettere Overbygning, har det vist sig, at de Lokomotiver, som paa svær Bane kunde tilbagelægge 40,000 km. mellem to Hjulafdrejninger, knap naaede 30,000 km. paa den lettere Bane.

Aarsagen hertil maa søges i den større Gennembøjning af Skinnerne og de deraf følgende Stød, som Hjulene er udsatte for ved den lettere Overbygning.

Omvendt løber Lokomotiverne paa lette Baner ogsaa længere paa den stærkere Overbygning, og derved forklares det, at fremmede Baners Lokomotiver, selv med 9 t. Hjultryk, dog fremviser en ret antagelig Løbetid; det har jo nemlig til saadanne Lokomotiver været nødvendigt at anvende en tilsvarende kraftig Overbygning, og jeg skal i saa Henseende minde om den stærke engelske Skinnestolsbygning og de tæt lagte Sveller paa de amerikanske Baner.

Da Statsbanernes forskellige Linier er forsynede med Skinner, der vejer henholdsvis 22, 31½ og 37½ kg. pr. m., hvortil normalt benyttes Lokomotiver med et Hjultryk af 4, af 5 og af 6½ t., var det ikke vanskeligt at danne sig et Overblik over disse Forhold, saa meget mere som Lokomotiver af samme Type til Dels benyttedes paa Linier med forskellig Overbygning.

I anden Række kommer Bandagernes Kvalitet. Man havde ved de danske Statsbaner i mange Aar anvendt gode belgiske og tyske Flusstaalets (Siemens-Martin) Bandager i den Tro, at det ved Martinprocessen opstaaede Materiale overgik Digelstaalet i Homogenitet, fordi Bandagerne ved Digelprocessen fremstilles ved forskellige Digler, der smeltes uafhængigt af hinanden.

Denne Antagelse viste sig dog fejl-

agtig, idet Digelstaalets Bandager fra Krupp og Bochum varede 25—33 pCt. længere end Martinstaalets Bandagerne med samme Haardhedsgrad og samme Styrke-, Elasticitets- og Kontraktionscifre.

Der fremkom hyppigt Huller i Martinbandagerne paa Steder, hvor man ikke ventede det, og disse Huller kunde kun forklares ved Blærer eller porøse Steder i Martinstaalet, hvilket man ved Digelprocessen forstaar at undgaa.

Ogsaa med engelske Bandager har Statsbanerne gjort udstrakte Forsøg; den bedste Løbetid opnaaedes med Bandager fra Vickers i Sheffield, idet der med disse opnaaedes omtrent det samme Kilometerantal som med Digelstaalets Bandagerne fra Krupp og Bochum. Hertil maa dog bemærkes, at Vickers' Bandager fremstilles ved Martinprocessen, og det fremgaar heraf, at man ogsaa paa denne Maade kan opnaa et fuldt ud homogent Materiale. Hvorfor man i Tyskland kun benytter Digelprocessen til Fremstilling af fine Bandager, er mig ubekendt, men forøvrigt er de tyske Digelstaalets Bandager ikke dyrere end de engelske Martinbandager. I alle Tilfælde er der benyttet et Materiale med 70—76 kg. Brudgrænse og 16 pCt. Forlængelse.

Naar man ved disse engelske Bandager hos os ikke opnaaede tilnærmelsesvis den samme Løbetid som paa engelske Baner, maa Grunden hertil nødvendigvis søges enten hos Lokomotiverne eller ved Overbygningen.

De Iagttagelser, man har kunnet anstille med Hensyn til Overbygningens Indflydelse i denne Forbindelse, er allerede omtalt ovenfor; angaaende Lokomotivkonstruktionen maa erindres, at der i England saa godt som udelukkende benyttes Lokomotiver med indvendige Cylindre, og at man er tilbøjelig til at betragte denne Omstændighed som en væsentlig Aarsag til den betydelige Løbetid, der opnaas med engelske Bandager paa engelske Baner.

Man forsøgte nu ad Beregningens Vej at udfinde, hvad der kunde være Aarsag til Bandagehullernes Fremkomst, og der konstrueredes en ny Lokomotivtype for i Praksis at prøve de indvundne Resultater. Af de i »Ingeniøren«, Aarg. 1894 Nr. 33 beskrevne Iltogslokomotiver Litra K havde ved Statsbanerne ialt 100 Stk., og som Sidestykke til disse blev den i »Ingeniøren«, Aarg. 1903 Nr. 23 beskrevne nye Type Litra C konstrueret. For begge Lokomotivtyper bestemtes Hjultrykkene hidrørende fra Stempeltrykkene og Massevirkningen af Stempel, Krydshoved og Drivstang samt fra Kontravægtens overskydende Centrifugalkraft, og endvidere bestemtes de i Rammepladerne optrædende horisontale Tryk, der ogsaa havde betydelig Interesse.

Efter alle indvundne Erfaringer findes det største Slid imidlertid altid paa det venstre Hjul; ved langsomt kørende Lokomotiver, der ogsaa sædvanlig arbejder med større Fyldning, findes »Hullet« i Reglen modsat Krumtappen, ved hurtigt kørende Lokomotiver derimod noget foran denne. Samme Iagttagelse har man gjort overalt, hvor den højre Krumtap er førende under Fremadgang; engelske Lokomotiver har hyppig den venstre Krumtap førende, og man har da f. Eks. i Sverrig og Ægypten fundet det største Bandageslid paa det højre Hjul.

For i denne Henseende at være ganske sikker har jeg efter Opmaalning af 100 Bandager fra samme Lokomotivtype opstillet et Sliddiagram, som viser, at Sliddet med stor Regelmæssighed altid falder paa det samme Sted af Bandagen, men man ser ogsaa, at det virkelige maksimale Slid kun findes paa det venstre Hjul og paa et bestemt Sted, der imidlertid slet ikke falder sammen med Stederne for de beregnede Maksimaltryk, og disse forklarer saaledes aldeles ikke Sliddet; Trykket alene synes ikke tilstrækkeligt, og vi maa derfor finde andre Aarsager.

Medens Akselkassetrykkene ved udvendige Cylindre udgør indtil 20 t., er de ved indvendige Cylindre højst 12 t., og jeg har derfor ved sidstnævnte kunnet anvende en betydelig lettere Ramme end ved de førstnævnte, hvilket har medført en Vægtbesparelse paa ca. 3 pCt. af den samlede Lokomotivvægt.

Ogsaa maa endnu fremhæves, at der ved Tenderlokomotiver, der løber lige meget for- og baglæns, aldrig er bemærket Bandagehuller, men Sliddet viser sig her ligelig og jævnt fordelt paa Hjulenes Omkreds, naar de afdrejes. I enkelte Tilfælde har saadanne Lokomotiver tilbagelagt indtil 100,000 km. mellem to Afdrejninger; lignende Iagttagelser er offentliggjorte fra Amerika.

Efter nøjere Overvejelser kom man da til det Resultat, at det nævnte Hul i Bandagen kun kunde hidrøre fra en Gliden eller Sliden af det paagældende Hjul, og at dette derfor maatte være underkastet en særlig Bevægelse, uafhængig af det andet Hjul.

En Beregning af Akslens Vridningsvinkel under de ugunstigste Paavirkninger gav en saa ringe Forandring af de to Hjuls indbyrdes Stilling, at Vridningen i Hjulsættet maatte antages at være uden Betydning i denne Forbindelse.

Det undersøgte da, om det Slør, som i større eller mindre Grad findes i enhver Drivhjulsakselkasse, kunde give Anledning til nogen glidende Bevægelse af Hjulene, og der foretoges Maalinger for at konstatere, hvor stort et Slør der

i Almindelighed kan paaregnes ved Akselkasserne.

Ved Trykskiftet i Akselkassen vil Akslernes Paralleltet blive forstyrret af det fornævnte Slør, og de paa Hjulets Omkreds virkende tangentielle Kræfter vil da under visse Betingelser fremkalde en Gliden af Hjulet paa Skinnen.

Ved almindelige Akselkasser opstaar nu ogsaa meget let et betydeligt Slør, naar man betænker, at dette fordeler sig paa 3 Steder, nemlig mellem Akslen og Lejet, mellem Lejet og Akselkassen samt mellem Akselkassen og Akselgafflen, og kun det sidstnævnte kan den opmærksomme Fører afhjælpe ved Efterspænding af Akselgaffelkilen; paa de to andre Steder kan Sløret kun fjernes ved en Reparation af Lokomotivet.

Dette tyder paa Fordelen ved den delte Akselkasse — se »Die Lokomotiven der Gegenwart«, 2det Oplag, Side 226 — idet denne giver en længere Løbetid og en billigere Reparation.

Vandring af den venstre Skinne.

Det har som bekendt længe været Baneingeniørerne paafaldende, at den venstre Skinne paa dobbeltsporede Baner vandrede stærkere fremad end den højre, og man har angivet forskellige Grunde hertil, uden at dog nogen af de opstillede Betragtninger har vist sig ganske fyldestgørende. Det foreliggende Arbejde har ledet mig til følgende Forklaring af Fænomenet.

Der fremkommer et »Hul« i det venstre Hjul (naar højre Krumtap er førende), og alle Lokomotiver paa Banen løber altsaa med et saadant større eller mindre »Hul«, eftersom Hjulene har tilbagelagt større eller mindre Distancer siden sidste Afdrejning.

»Hullet« vil imidlertid bevirke, at Lokomotivets venstre Hjul faar en mindre Diameter end det højre, hvilket ogsaa er konstateret ved Eftermaaling. Løb Lokomotivet nu ganske frit, saa vilde det, fordi det venstre Hjul er mindre end det højre, altid søge at vige ud til venstre; dette forhindres imidlertid af Sporkransene paa de forreste og bageste Hjul, idet disse fører Lokomotivet lige frem i Sporet. Uligheden af Drivhjulenes Omkreds vil derfor — da Lokomotivets Tendens til at vige ud til venstre stadig forhindres — bevirke, enten at den højre Skinne skydes noget tilbage, eller at den venstre vandrer et tilsvarende Stykke fremad.

At netop den sidstnævnte Bevægelse finder Sted kan da forklares paa den Maade, at begge Skinner som bekendt er i en jævn, fremadskridende Bevægelse under Paavirkning af Hjulenes Slag mod Skinnestødene, og den venstre Skinne

har saaledes lettere ved at vandre fremad, end den højre vilde have ved at vandre tilbage imod sin oprindelige Tendens til Bevægelse.

— — —
Jeg skal endnu kun nævne, at Ingeniørassistent ved Maskinafdelingen H. G. Dorph med Interesse og Flid har deltaget i de her omtalte Undersøgelser og Overvejelser samt i Udarbejdelsen af Tegningerne.

* * *
Ovenstaaende Artikel er Brudstykker af en af Hr. Maskinchefen udarbejdet Oversigt, der med Maskinchefens Tilladelse velvilligst er overladt Redaktionen.

Gensvar til Redaktøren.

Naar De tror, at jeg har saa meget imod Indførelse af en lovbealet Eksamen for Lokomotivpersonalet, saa maa jeg herved tilkendegive, at det ikke er min Mening, at teoretiske Kundskaber er unødvendige for os; men det er Følgerne af en saadan Lov, som ikke alene jeg, men flere Lokomotivfyrbødere frygter for.

Vi er nu af den Mening, at dersom Forslaget bliver til Lov, saa vil det hedde: Ingen Forfremmelse fra Fyrbøder til Lokomotivfører uden at Vedkommende har Eksamen.

Og det er jo saa godt som umuligt for enhver Lokomotivfyrbøder ved Privatbanerne at faa Maskinisteksamen, thi for det første er der jo ingen, der kan faa saa lang Permission, som han skal bruge, og desuden kunde jeg nok have Lyst til at vide, hvorledes vi skulde klare Udgifterne, det vilde medføre, thi naar vi i Forvejen skal passe paa for at faa Lønningen til at slaa til for at kunne føde sig og Familien, saa er det da indlysende, at der ikke kan blive Raad til at tage Eksamen, og saa kan jeg ikke indse andet, end at det bliver et uopnaaeligt Gode for vort Vedkommende.

Da der ved flere Privatbaner er Lokomotivfyrbødere, som er meget ældre i Tjenesten end Lokomotivførere ved andre Baner, saa er det da ikke saa underligt, at vi er utilfredse.

Vi skulde jo da ogsaa være nogle mærkelige Mennesker, dersom vi var kisteglade for en Lov, som vi tror vil skade os.

En Lokomotivfyrbøder ved Privatbanerne.

* * *
Idet vi takker den ærede Indsender for ovenstaaende Indlæg, skal vi tillade os at henlede Opmærksomheden paa, at

den Foranstaltning, der søges gennemført, er en lovbealet Eksamen for **vordende Lokomotivmænd**, altsaa ikke nogen Lokomotivfører-Eksamen.

Den Frygt, den ærede Indsender fremsætter i sit Indlæg — at de nuværende Fyrbødere skulde blive hindret i Avancement —, er ganske ugrundet, og vi skal henvise til den Ordning, der fra Lovgivningsmagts Side blev truffet, da Eksamen for Skibsmaskinister i sin Tid blev indført, nemlig den: **Enhver, der før denne Lovs Ikrafttræden beklæder Stillingen, skal der paa derom fremsat Begæring tildeles et Certifikat**, d. v. s., der udstedtes alle disse Mænd et Bevis, der gav dem Ret til at blive i Stillingen, altsaa med samme Gyldighed som de senere udstedte Eksamensbeviser. Det samme gentog sig ved Indførelsen af Kedelpasserprøven og har gentaget sig hver Gang Lovgivningsmagten har anset eller anerkendt en Bestilling for at være saa betydelig, at der burde aflægges en officiel Prøve, forinden Funktion i Stillingen maatte finde Sted. Det samme vil gentage sig her, saa de Lokomotivfyrbødere eller Lokomotivførere, der er ansatte saavel ved Statens som ved de private Baner, forinden Lovens Ikrafttræden, vil aldeles ikke blive berørt af Lovens Fordringer. Som Følge deraf vil de nuværende Lokfrb. kun kunde vinde ved Lovens Gennemførelse og intet have at frygte fra Lovgivningsmagts Side.

Da enhver Sag kan ses fra to eller flere Sider, skal vi ogsaa berøre Sagen set fra Administrationens Stilling til Spørgsmaalene.

Hvad er det fordelagtigste?

»Et praktisk«, »Et teoretisk« eller »Et baade praktisk og teoretisk uddannet Lokomotivpersonale«.

At enhver maa hetragte det som givet, at et baade praktisk og teoretisk uddannet Lokomotivpersonale altid i Længden vil blive det fordelagtigste, bliver vi sikkert let enige om, men da dette ikke, forinden Loven har virket i en længere Aarrække, kan opnaas, kan dette Spørgsmaal heller ikke komme i Betragtning ved Forfremmelse af de nuværende Lokomotivfyrbødere til Lokomotivførere; der bliver altsaa kun de to andre at regne med, nemlig de praktiske o: de før Lovens Ikrafttræden ansatte Lokomotivfyrbødere, der, naar de staar for Tur til at forfremmes til Lokomotivførere, normalt vil sidde inde med den fornødne praktiske Erfaring, og den teoretiske o: den nyansatte Lokomotivfyrbøder, der i Henhold til Loven sidder inde med en god teoretisk Viden, men er blottet for den for en Lokomotivfører absolut nødvendige praktiske Erfaring. At Administrationen maa og vil fore-

trække den praktisk fremfor den udelukkende teoretisk uddannede Lokomotivfyrbøder, naar det gælder om at fremme en af disse til Lokomotivfører, er en Selvfølge, der ikke for Alvor vil blive bestridt.

R e d.

Puddelen, Ræven og Missekatten.

Til et større Herresædes Bestand hørte der ogsaa ovennævnte tre Skabninger, som vi paa Grund af deres Ejendommeligheder vil ofre en lille Omtale. Puddelen var et klogt og opofrende Eksempel af Racen, der endog kunde gaa i Ilden for sine Lidelsesfæller. Ræven var som Ræve er flest, og det mest ejendommelige ved den var dens i en ganske overordentlig Grad efterstræbte Pels. Katten var en af disse ækle, gamle, arrige Hankatte, der end ikke skaanede sine bedste Venner eller Veninder, naar den først var kommen ud paa Rov. Navnlige Rævens Skind havde den en uimodstaaelig Lyst til at sætte sine skarpe Klør i; men frygtende Rævens medfødte Snuhed havde den dog holdt sig i tilbørlig Afstand, indtil den en Nat efter en vellykket Jagt mente at se Ræven liste forbi; da gik Naturen over Optugtelsen, og med fremstrakte Klør fo'r den løs paa Mikkell, men til sin Skræk opdager den, at Kattens bekendte Evne til at se i Mørke denne Gang havde svigtet den, det var nemlig Puddelen — iøvrigt Rævens bedste Ven —, den i sin blinde Iver var faret paa. Puddelen søgte godmodigt at hindre det paatænkte Overfald, men Missen slog — med en Ihærdighed, ingen Storstadsbølle behøvede at skamme sig ved — atter og atter sine Klør i Puddelens Skind. Da Puddelen imidlertid ikke ønskede sit Skind aldeles forrevet, langede den med venstre Forpote et Rap ud til Missen, saa denne, slaaende en Kuldbøtte, mjavede ganske ynkelig. Ræven gottede sig og var glad ved Missens Fejltagelse, thi Mikkell forstaar ikke saadan at lempe sig med Poten, men vilde have sat sine skarpe Tænder saa eftertrykkeligt i den arrige, gamle Hankat, at dens Fjernelse fra Bestanden maaske var blevet en Nødvendighed.

Moralen er:

Det for Katten gaar tilbage,
hvis Katten vil paa'en igen;
men naar Katten er ude om Natten
for at lave grueligt Spænd,
kan Katten inte fatte,
at man helst vil være fri
for al Slags Nattekatte
Kissemissesmjaveri.

(Frit efter Bøllelovens § 99).

Lokomotivf. S. Jensens 25-aarige Jubilæum.

Som omtalt her i Bladet, holdt Lokf. S. Jensen, Vamdrup, sit 25-aarige Jubilæum den 16. f. M., og som det var at vente, blev denne Dag en sand Festdag for Jubilaren. Gratulanter og Lykønsningstelegrammer ligefrem strømmede ind fra den tidlige Morgen, og der var en overordentlig hjertelig Stemning og Forstaaelse blandt alle Festdeltagerne, blandt hvilke saa godt som alle Tjenestekategorier ved Statsbanerne var repræsenteret. Af de mange Gaver skal vi særlig fremhæve: Et Regulatorur og Skrivetøj fra Stations- og Lokomotivpersonalet i Vamdrup, et Kaffeservice fra Lokomotivpersonalet i Fredericia, et Skrivetøj fra Vognopsynet i Lunderskov, en Sølvpotageske fra Aarhus, og mange flere Gaver. En omfangsrig Lagkage med Insription, sigtende til Jubilæumsdagen, fra en af Vamdrups Borgere, gjorde kolosal Lykke blandt Festdeltagerne. Dagen forløb i et og alt paa det prægtigste og vil sikkert være saavel Gratulanterne som Jubilaren og dennes Hustru som et kært Minde.

Forskellige Meddelelser.

Jernbanebladet.

Under denne Titel er der fra Søndag den 4. Oktober startet et nyt Blad indenfor Etaten. Bladet lover, at det, imellem det alvorlige Arbejde, der staar som Opgaver for de sammenslattede Organisationer indenfor Etaten, vil give Plads for harmløs Skæmt, saaledes at Bladet ved Siden af at tale et Alvorsord til Foreningsmanden vil søge at lette Sindet paa bl. andre de farende Svende, man — indenfor Etaten — populært kalder de smaa »Sorte«. At Bladet vil holde sit Løfte, derfor borger Redaktørens ansete Navn, nemlig Hr. Assistent Vilhelm Ohlsson. Vi vil derfor paa det bedste anbefale alle Medlemmer af D. L. og L. F. at abonnere paa Bladet, der kun koster 1 Kr. 30 Øre halvaarlig. Bladet, der udgaar hver Søndag, kan bestilles paa Posthuset, ligesom nærværende Blads Redaktør gerne modtager Bestilling paa Bladet. Abonnementsbeløbet kan, om ønskes, fradrages paa Lønningslisterne.

R e d.

Lovbøfalet Eksamen.

Sekretæren hos Ministeren for offentlige Arbejder har under 10. ds. anmodet Organisationen om endnu 10 Aftryk af det indsendte Andragende til Brug ved Behandlingen af Sagen.

Som det vil ses, er Sagen taget under alvorlig Overvejelse og nyder Fremme med paaskønnelsesværdig Præcition fra Ministeriets Side.

Iste Oktober.

Med bange Forventning imødesaas den 1. i 10. i Aar. Spørgsmaalet var: Hvorledes fortolkes Lønningsloven fra Administrationens Side, vil tidligere Tjenestear i en højere Stilling blive medregnet til Ancienniteten? Glæden blev stor, da Lønningslisten med sine tørre Tal besvarede Spørgsmaalet bekræftende, og vi bringer Administrationen vor bedste Tak for denne Hensyntagen.

Medlemslisterne

ere endnu ikke indgaaede fra alle Afdelingerne. Sekretæren.

Tak!

Da det ikke er mig muligt at takke hver enkelt, der beredte mig Glæde paa min 25-aarige Jubilæumsdag, tillader jeg mig herigennem at bringe en hjertelig Tak til alle, der har været med til at gøre denne Dag saa festlig for mig. Ligeledes Tak for alle de mange smukke Gaver.

Vamdrup, den 16. September 1903.

S. Jensen,
Lokomotivfører.

Personalia.

1.—10. 1903.

Forflyttede ere:

Fyrbøderne III Nr. 67 C. C. Nielsen, Nr. 239 J. J. Nielsen og Nr. 262 V. V. Berg fra København G. til København H.

Fyrbøder III Nr. 144 V. O. Hansen fra København Ø. til København G.

Fyrbøderne II Nr. 54 N. P. Rasmussen, II Nr. 392 C. L. Jensen, III Nr. 65 N. P. Nielsen, III Nr. 226 O. P. T. C. Jessen og III Nr. 228 L. O. C. Rasmussen fra København H. til København G.

Fyrbøderne II Nr. 147 N. C. Nielsen, Nr. 375 P. Johansen, Nr. 378 J. C. Pedersen, Nr. 383 C. M. Høier og III Nr. 494 V. M. Treu fra København G. til København H.

Trykt i
Fredericia Dagblads Bogtrykkeri
i Fredericia.