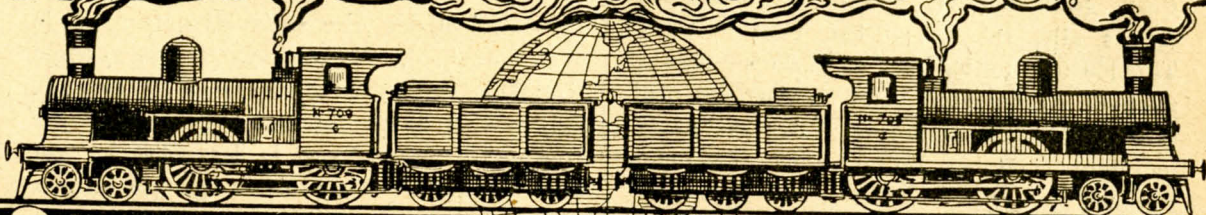


DANSK LOKOMOTIV TIDENDE



ENIGHED

KUNDSKAB

HJÆLP

ORGAN FOR DANSK LOKOMOTIVFØRER OG LOKOMOTIVFYRBØDER-FORENING.

Redaktør: Lokomotivfører L. Mauritzen, Fredericia.

Nr. 6.

15. Marts 1904.

4. Aarg.

Lokomotivpersonalets, specielt Lokomotivfyrbødernes, sociale Stilling.

Jeg skal først erklære mig fuldstændig enig med Hr. Ohlsen, naar han skriver, at han betragter Indtægten og Tjenestetiden som Hovedsagen i vor Forenings Arbejde, men da vi nu har faaet vore saa længselsfuldt ventede »Lønforbedringer« og vel foreløbig maa slaa os til Taals dermed, saa kunde det jo i Mellemtiden være passende, at der forsøgtes udtil at hæve Stillingen lidt i social Henseende, da det jo ogsaa hører med til Foreningens Formaal.

Naar Hr. Ohlsen nu har faaet det Resultat ud af sine meget nøje Overvejelser, at Meningen med Benævnelsen »Lokomotivassistent« skulde være den, at Lokomotivfyrbøderne saa kunde spille »Vigtigpetere« overfor andre Tjenestegrene indenfor Jernbanestaten, ja, saa maa jeg ogsaa sige, at det opnaaede Resultat unægteligt er bleven meget »tyndt« for ham, men jeg har nu den Mening om Lokomotivfyrbødernes Karakter, gode moralske Løvnede o. s. v., men frem for alt om hans almindelige Dannelse, at noget saa bedrøveligt som det, Hr. Ohlsen saa dramatisk skildrer, ikke kan tænkes at passere; — tænker forøvrigt heller ikke, at Hr. Ohlsen selv overfor andre Tjenestekategorier indtager lignende ynkverdige Stillinger — nej, enhver har sin Tjeneste at

passe, og gør enhver sin Pligt, saa gaar Arbejdet Haand i Haand, og der behøver ingen Avtoritet her at gøre sig gældende.

Meningen med Benævnelsen er, at Lokomotivfyrbøderstillingen her i Samfundet i vort kære lille Land — og her ønsker jeg, at Hr. Ohlsen vil holde sig, og ikke der, hvor jeg synes han svæver — bliver indrømmet den Plads, som den efter de Fordringer, der stilles til den, tilkommer, og den er efter min Mening nærmere Maskinassistentens end f. Eks. Slagterifyrbøderens.

Naar man omfatter sin Stilling med Interesse og Pligtfølelse og ikke blot betragter den som et nødvendigt Onde, som maa gennemgaas for at naa Lokomotivførerstillingen, saa synes jeg, at vor Opgave maa være at søge ved alle Midler at højne den, da de fleste af os temmelig sikkert kommer til at beklæde Lokomotivfyrbøderstillingen i en længere Aarrække. For Vorherre er vi maaske alle lige, men endnu har vi her hos os Klasseinddeling.

Med Tak for Optagelsen.

A. E. J.

Under Pseudonymet »Peter Simple« har en Medansat set sig nødsaget og kvalificeret til at aabne sit betrængte Hjerte for at bistaa Hr. A. E. J., men har derved paadraget sig en Hovedrysten, som jeg haaber ikke vil faa saa skadelige Følger, at denne Hovedfejlskulde

blive kronisk, og vi derved mistede Hr. Simples journalistiske Produktioner i Fremtiden, hvad der vilde være højst beklageligt for os alle, thi næppe kan man opleve et Tilfælde som dette, hvor en Forfatter med saa slaaende Argumenter netop beviser det modsatte af, hvad Hensigten var. Jeg skal herved nærmere omtale Indsenderens forskellige Punkter.

Den almindelige Grundsætning for os Jernbanefolk, at vi bør »vide«, lader det til, at Hr. Simple er ubekendt med, hvad forresten er tilgiveligt. Han »tror ikke«, at Hr. A. E. J. har ment o. s. v. Dette Punkt har altsaa kun Betydning, for saa vidt at det absolut intet beviser. Navnet »Fyrbøder« passer ikke, ligesom det heller ikke er rigtigt, at 2 Fyrbødere kører sammen; Navnet burde være Maskinist eller Assistent. Dersom Hr. Simple fulgte Foreningens Forretningsgang, var han ikke blind for, at Hensigten netop er udelukkende at faa Lokomotivførere til at udføre Førertjenesten, men indtil dette opnaas, maa selvfølgelig disses Tjeneste udføres af Fyrbødere. Hvorledes vilde det tage sig ud, om en Fyrbøder den ene Dag kaldtes Fyrbøder og den næste Assistent eller et andet mere velklingende Navn. Jeg antager, at De ikke rigtig har overlagt, hvad De agtede at skrive om, eller ogsaa, at De har grundet saa længe derpaa, at det Hele er blevet et Sammensurium. De beviser i Deres Indlæg, at de Fyrbødere, som er berettigede til at udføre Førertjeneste, bør føle sig hævet over deres Kolleger, betragte sig som bedre end disse. O, hellige Enfoldighed! maa man udbryde. Jeg finder, at Deres Argumenter bør staa som en Skamplet for enhver, der nærer disse Tanker. Dernæst omtales et Tilfælde fra Godsbanen, hvor en yngre Fyrbøder kørte som Fører og en ældre som Fyrbøder. Denne Sag har alt tidligere været omtalt her i Bladet og beviser kun efter Hr. Simples Opgivelser, at det mere var Navnet end Personen, der fremkaldte Indignationens Storm. Dersom den fungerende Fører blev kaldt Maskinist, vilde det være ligegyldigt, om den anden var yngre eller ældre i Tjenesten. De har derved imod Deres bedre Vidende givet mit »Vaas« den Anbefaling at staa som en korrekt Fremstilling, om end i mindre Format. Jeg kommer

nu til det sidste og bedste af Hr. Simples Fabrikat, hvor han Punkt for Punkt gengiver, hvad jeg skrev, og til Slut gør min ringe Personlighed den Ære at sanktionere det Hele uden Forbehold. Med Hensyn til den gyselige Krønike, der derefter disktes op med angaaende Salget af 3 Snore for kun 3 Kroner, tjener jo kun til at bevise, at jo flere Skel der paa dette Omraade dannes, desto fjernere bringes vi fra hinanden, og tillige, at der hersker en vis Portion Storhedstanker paa forskellige Steder. Dette har vel ikke været Tanken at bevise med deres Artikel i forrige Numer af Bladet, og derfor et godt Raad til Hr. Simple: Naar De i Fremtiden som 3die Mand vover Dem ind i en Bladpolemik, da forglem ikke det Tema, som De havde til Hensigt at skrive om, og lad Dem ikke henrive saa stærkt af Ordene, at disse bringer Tankegangen ud af Fatning, saa at Resultatet i Stedet for et Forsvar for den bestemte Person bliver et Angreb; glem heller ikke, at ifølge almindelig god Tone er det en Artikelforfatters Pligt at besvare en navngiven Artikel med Navns Nævnelser. Dette kun til Oplysning for Forfatteren. Eller skal jeg tro, at De føler Dem mindre behageligt berørt ved den foreliggende Situation. — Naa ja, behagelig er den jo langt fra for Deres Vedkommende.

Hermed er denne Debat afsluttet fra min Side, idet jeg henvender mig til enhver, som ser klart paa dette Spørgsmaal og er i Stand til at bedømme de Konsekvenser, som en saadan Adskillelse vil kunne medføre, og tillige med Berettigelse den Spot, som et saadant Andragende vil fremkalde hos alle Udenforstaaende og ogsaa indenfor vore Rækker. Paa dette Grundlag haaber jeg nu, at Hr. Simple vil støtte vor Hovedbestyrelse — derfor borger jo Navnet — og saaledes, at dette Forslag begraves for stædse til Gavn for os alle, og en om ikke direkte efter Bogstavet regnet »Simple«-risering gennemføres.

København, den 3. Marts 1904.

Herm. Ohlsen,
Lokomotivfyrbøder.

Ny Konstruktion.

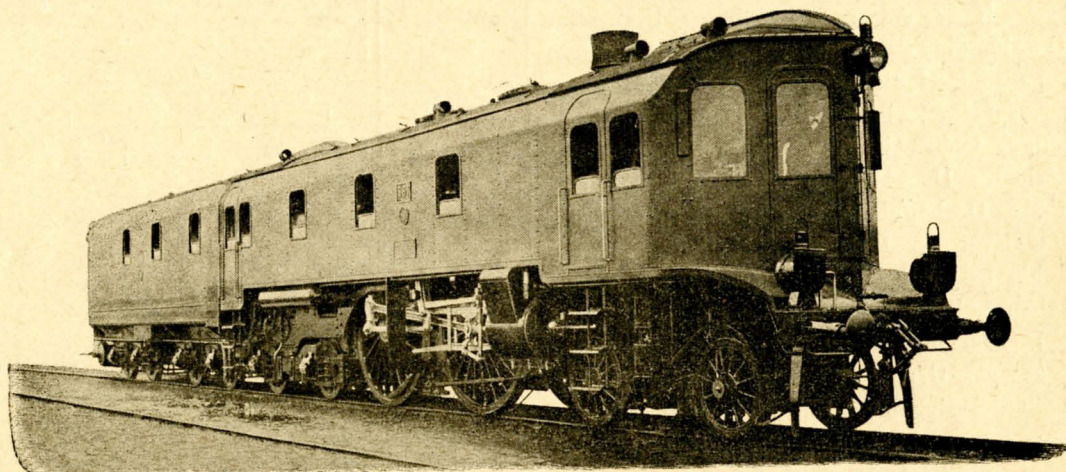
I forrige Maaned har et ret ejendommeligt Lokomotiv forladt Henschel & Sohns Fabriker i Cassel og er afgivet til foreløbig Drift ved de præsiske Statsbaner.

Lokomotivet skal benyttes til Fremførsel af Eksprestog og er konstrueret til en Hastighed af 130 km. pr. Time; det udvikler ved en Belastning af 180 Tons (4—5 Truck-Personvogne) ca. 1400 Hestes Kraft. Maskinerne har tre Cylindre, af hvilke den midterste er en Højtrykscylinder, som paavirker den forreste Drivaksel; de to Lavtrykscylindre ligger udvendig paa Rammen og paavirker den bageste af de to koblede Aksler. Lokomotivets For- og Bagende bæres hver af en toakset Truck. Tenderen bæres af to toaklede Trucker,

foran Røggamret og kan herfra betjene Styrringerne, Regulatoren etc., men desuden er her Plads til en Hjælpefører, hvis Bestilling det ogsaa er af og til at afløse Fyrbøderen og tilse denne.

Under baglænds Kørsel paa Stationerne etc. maa Hjælpeføreren betjene Bremsen og en Signalføjte, som er anbragt ved Bagenden af Tenderen, hvor der altsaa ogsaa findes en Manøvreplads. Mellem denne og Fyrpladsen samt videre til den forreste Førerplads findes Talerør, og desuden er alle tre Pladser forbundne ved en Sidegang under Kappen paa begge Sider af Lokomotivet.

Ved Tenderens Bagende findes Overgangsbro og Harmonika til den forreste Vogn, og der er saaledes uhindret Adgang for Togpersonalet til hele Togets Længde, lige fra



Mage til Lokomotivets, og samtlige Aksler baade paa Lokomotivet og Tenderen betjenes med saavel Skrue- som Lufttrykbremse; dennes Bremsetryk er 2 Atmosfærer højere end sædvanlig.

Lokomotiv og Tender har tilsammen en Hjulstand af 20,785 Meter, Lokomotivet alene en Hjulstand af 11,845 Meter; den samlede Bufferlængde er 24,818 Meter.

Som hosstaaende Billede viser, afviger det ydre Udseende ret betydeligt fra vore almindelige Lokomotiver, idet baade Lokomotivet og Tenderen er omgivne af en Pladejernskappe, som ved Lokomotivets Forende er kileformet for at bryde Luftmodstanden; man haaber ved denne Foranstaltning at kunne spare et Arbejdsforbrug af indtil 250—300 Hestes Kraft.

Lokomotivføreren har Plads i Førerhuset

den forreste Førerplads til den bageste Slutbremse.

Lokomotivets Risteflade er 4,2 □ m. stor og tillader en Forbrænding af 1400 kg. Kul pr. Time; Ildpaavirkningsfladen i Kedlen er 257 □ m.

Tenderen rummer 20 Kbm. Vand og 7 Tons Kul. I tjenstfærdig Stand vejer Lokomotivet 79,000 kg. og Tenderen 57,000 kg.

Lokomotivets Hoveddimensioner er angivne af Hr. Regierungs- og Baurat Wittfeld i Ministeriet for offentlige Arbejder i Berlin, men er iøvrigt fuldt ud konstrueret og bygget af det ogsaa herhjemme velkendte og ansættede Firma Henschel & Sohn i Cassel.

Naar Lokomotivet er prøvet af de præsiske Statsbaner paa Strækningen Cassel—Hannover—Berlin, skal det af Fabriken sendes til Verdensudstillingen i St. Louis.

Overhedningssystemet Pielock.

Af M. Buhle, Professor i Dresden.

(Eter »Dinglers polytechnisches Journal«.)

Efter at Anvendelsen af overhedet Damp ved stationære Dampkedler og Dampmaskin-anlæg havde holdt sig længe til disse, gik man først senere, omtrent ved Aaret 1898, over til ogsaa at bygge Overheder for Lokomotiver. Der var det den preussiske Statsbaneforvaltning, som i den Retning gik banebrydende foran og efter indgaaende Forsøg har forfærdiget Lokomotiver med overhedet Damp. Derved opnaaedes gode og anerkendelsesværdige Resultater med Hensyn til Kul- og Dampbesparelser, ligesom Overlegenheden mellem Lokomotiver med tør og mættet Damp bevises. Hvad angaar de tidligere Udførelser af Overhedningskonstruktioner, saa kan man vel paastaa af disse, at de første Vanskeligheder, som ved alle nye Forandringer er uundgaaelige, tilstrækkelig har Kravet paa Driftssikkerhed. De kan dog kun uden særlig kostbare Ombygninger anbringes paa nyere Lokomotiver og foraarsager endog i enkelte Tilfælde betydelige Udgifter (ved de preussiske Statsbaners Iltogs-Lokomotiver ca. 6000 a 8000 Mark). Derimod tegner Overhedningssystemet Pielock paa Grund af sin store Enkelthed og Hensigtsmæssighed ved Indretningen til at kunne udføres for en meget lille Pris. Anskaffelses-summen af en Overheder for de preussiske Iltogs-Lokomotiver til Overhedning af Damp af 250—300 Gr. C. udgør ca. 1800—2400 Mark fra Fabrik inclusive Patent- og Fragtavgift samt en Montør til sagkyndig Indsætning af Rørene. Pielocks Overheder er foruden for Lokomotiver ogsaa anvendelig for næsten alle Rørkedelkonstruktioner, som Lokomobil, Skibskedler og Rørkedler med udtagelige Rør osv., og lader sig anbringe saavel paa nye som forhaandenværende Kedler. Anvendelsen for Lokomotiver, som i det efterfølgende skal blive udførlig behandlet, anskueliggøres i Tegningerne 1—3. Overhederen er anbragt saaledes i Rundkedlen, at man ved Benyttelsen af de forhaandenværende Rørhedeflader og ved at lade de for Dampens Overhedning nødvendige Gasarter indtræde i denne med hensigtsmæssig Temperatur (d. v. s. hed nok til at

opnaa de ønskede Damptemperaturer og tilstrækkelig afkølet til at forhindre Gassens skadelige Indflydelse paa Rørene) vil kunne opnaa enhver ønskelig Temperatur af Dampen indtil den højst forsvarlige Grænse af omkring

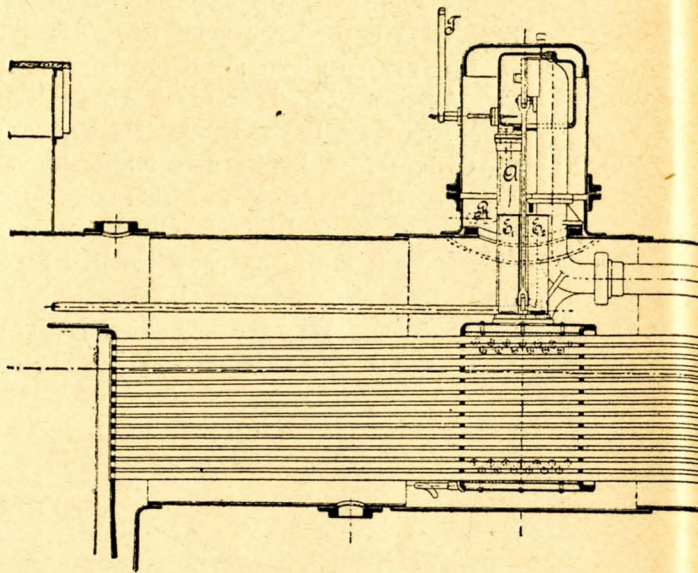


Fig.

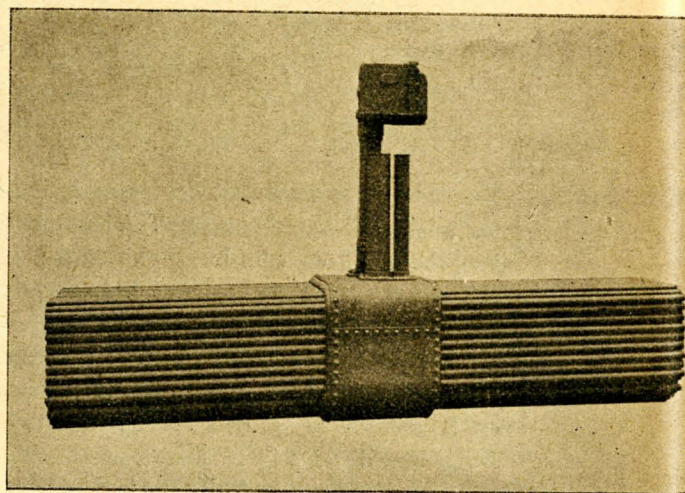


Fig. 2.

300 a 350 Gr. C. med Overhederens forholdsvis ringe Omfang og Længde.

Beskadigelser af Rørene ved overdreven Varme er udelukket, naar Overhederen bliver fjernet saa langt fra Fyrkassevæggen, at Temperaturen i den ikke overstiger 700—800

Gr. C. Naar Lokomotivet staa, falder Temperaturen saa betydeligt, at selv om der ingen Damp cirkulerer gennem Overhederen, er en Beskadigelse af Rørene udelukket, medens Overhedningen i den Tid vedvarer, saa-

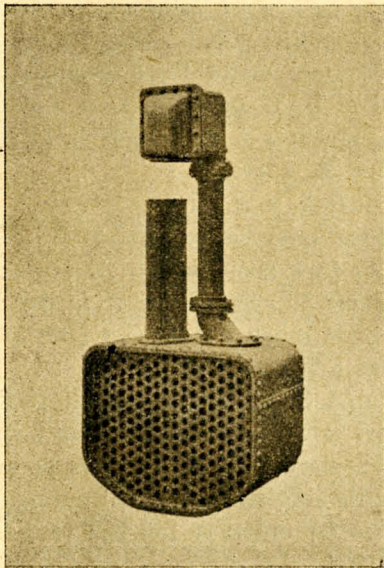
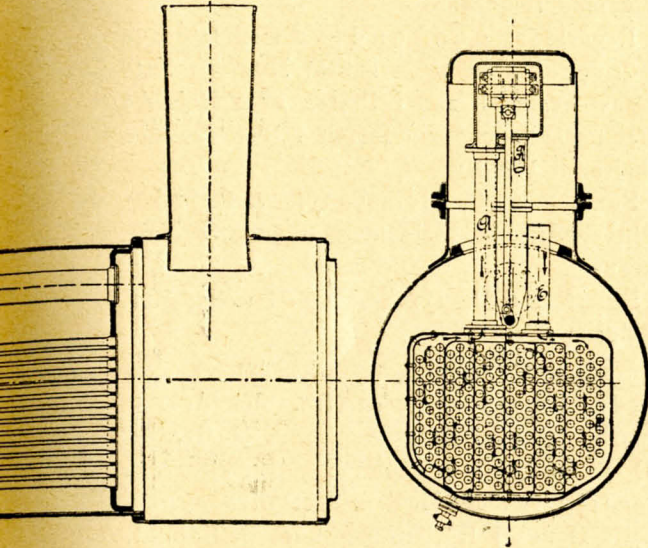


Fig. 3.

ledes at der ved Igangsætning findes overhedet Damp til Disposition. Overhederen bestaar væsentlig af en i Kedlen omkring det derværende Rørsystem anbragt Kasse, der let kan tætnes imod det udenom denne staaende Vand, eftersom der i Kassen hersker samme

Tryk som i Kedlen. Disse Kasser bliver ved Adskillelsesrum delt i forskellige Afdelinger, hvorved den længste og mest direkte Berøring af Dampen med Kedelrørene opnaas. Dampens Indtrædelse i denne Overhedningskasse følger under Kedeltryk gennem Indstrømningsrørene (se Fig. 1 E 1 og E 2). Dampen cirkulerer igennem de forskellige Kamre, i Retning af de paategnede Pile, og træder gennem Røret A atter ud af Overhederen og ind i en om Regulatorspejl og Røret anbragt Kasse. Temperaturen af den overhedede Damp angives paa et Termometer, som staaer i direkte Forbindelse med Overhederen, og Skalaen paa dette, som er forsynet med store Tal, kan overalt iagttaget fra Førerhuset. Ved et fra Regulatoren gennem Dornens Fod førende Rør R kan overhedet Damp afgives til Luftpumpen (Skinrensning og Opvarmning)*). Paa Bunden af Overhedningskassen er anbragt et Aftapningsrør, som ved en Hane kan aflukkes udenfor Kedeibeklædningen. Ved eventuelt forekommende Mangler kan ved Aabning af denne Hane paavises de forskellige Utætheder i Overhederen.

Indsættelsen af en Overheder gaar for sig paa den Maade, at Kassen anbringes i Rundkedlen ved den forreste, undertiden ved den bageste Rørvæg, og foreløbig fastholdes paa sin bestemte Plads. Indsættelsen paa ældre Lokomotiver kan bedst udføres ved Fornyelse af Kedelrør eller lejlighedsvis ved det indvendige Eftersyn. Efter at Rørvæggen i Kedlen er indsat, bliver Kedelrørene anbragt og valsed, først i Kassens Vægge, da i Fyrkassen og tilsidst i Røgekammerets Rørvæg. I Kassens Rørvægge bliver Rørene valsed med en til dette Brug forfærdiget Valsemaskine og uden Anvendelse af Slag paa Dornen. En meget let Valsning er tilstrækkelig, da Spændingen er lige stor, saavel inden- som udenfor Overhedningskassen. Hullerne til Kedelrørene i den forreste Kassens Rørvæg er boret noget større end i den bageste, og i denne noget større end i Fyrkassens Rørvæg, hvilket muliggør en lettere Anbringelse af Rørene. En særlig Befæstelse af Kassen er unyttig, da denne svømmer i Kedelvandet, og en mulig

*) Paa St. Petersburg—Warschau-Banen finder overhedet Damp ogsaa Anvendelse til Desinfektion af Kvægvogne.

forekommende Overvægt fordeles paa det store Antal Rør. For nye Lokomotiver, som er forsynede med Stempelglider, anvender man bedst en Overhedning af 300-350 Gr. C., medens man ved de ældre Lokomotiver, hvor Kasseglider er bibeholdt, ikke skal gaa over 260-280 Gr. C. De til Dato med Pielocks Overheder høstede Erfaringer har fuldkommen opfyldt de opstillede Forhaabninger. Til Eks. blev ved Forsøgene, som den preussiske Statsbaneforvaltning paa Foranledning af Ministeren for offentlige Arbejder lod foretage, fastslaaet et Merforbrug af 15 pCt. Kul og 18 pCt. Vand af lige Typer Lokomotiver med mættet Damp. Ved den nævnte Temperatur har Kasseglideren, som de omtalte Lokomotiver var udrustede med, ved en passende Smøring vist sig fuldtud brugbar. Overhederen har derfor ingenlunde givet Anledning til at rejse Betænkeligheder.

Oversigt

over

D. L. og L. F.s Generalforsamling i København den 17. Marts 1904.

Generalforsamlingen aabnedes af Formanden Kl. 9,30 Fm. Til Dirigent valgtes Lokomotivfører L. Mauritzen, Fredericia.

Dirigenten lod foretage Prøvelse af de Delegeredes Mandater. Der var mødt 48 Delegerede, hvis Mandater alle godkendtes.

Generalforsamlingen erkendtes for lovlige indvarslet.

Dagsordenen godkendtes med en af Lokfrb. C. M. Christensen, Esbjerg, stillet Ændring om at behandle Punkt 3. a. i 1. og 2. (Likvidation og Lovændringer), samt en af Lokfrb. Mathiesen, København, stillet Ændring om, at dennes Forslag under Punkt 5 ændres til at omfatte samtlige Lokomotivfyrbødere. Et af Lokfrb. A. Petersen, Aarhus, stillet Forslag om, at Punkt 5 udgaar af Dagsordenen, forkastedes.

Det vedtoges at holde Middagspavse fra Kl. 1 til 2¹/₂.

Herefter gik man over til at behandle Dagsordenen, som følger:

Punkt 1. Formandens og Redaktørens

Beretning over Foreningens Virksomhed og Bladet.

Formandens og Redaktørens Beretning og Virksomhed godkendtes enstemmigt.

Punkt 2. Hovedkassereren fremlægger det reviderede Røgnskab.

Røgnskabet godkendtes med følgende Ændring: Posten »For Tab af Mile- og Natpenge« henføres under Posten »For Rejser i Foreningsanliggender udbetalt i Diæter«, der forhøjes til 180 Kr.

Punkt 3. a. 1. Hovedbestyrelsens Forslag til Likvidation med Medlemmer under Privatbanerne.

En af Hovedbestyrelsen stillet saalydende Resolution:

»Generalforsamlingen tiltræder, at de under Privatbanerne ansatte, der den 1. Marts 1904 virkelig staar som Medlem af D. L. og L. F., erholder den dem efter det for Tiden værende Medlemsantal tilkommende Part af den i Hovedkassen værende Kapital, saafremt Hovedbestyrelsens Ændringsforslag til Afdelingslovenes § 1 vedtages.«

vedtoges med følgende af Lokf. Høegh, Kallundborg, stillet saalydende Ændring: »Medlemmer under Privatbanerne, der er udmeldt af D. L. og L. F. efter 1. Januar 1904, erholder deres Andel minus Kontingent til 1. April s. A. udbetalt.

Punkt 3. a. 2. Lovændringer.

Hovedbestyrelsens Forslag til Lovændringer vedtoges med følgende Ændring: § 3 efter Restancer tilføjes »Nyansatte, der ikke søger Optagelse inden 3 Maaneder efter Ansættelsen, betaler 5 Kr. i Indskud«.

Punkt 3. b. Nyborg Afdelings Forslag om at give Afdelingerne Ret til at dispensere fra Afdelingslovens § 3, saaledes at udenfor Organisationens staaende Lokomotivmænd kan optages for ordinært Indskud (2 Kr.) indtil 1 Maj 1904.

Forslaget toges tilbage af Hensyn til de vedtagne Lovændringer.

Punkt 4. a. København H. Afdelings Forslag om, at Beretningen over Generalforsamlingen udgaar i Særtryk.

Forslaget vedtoges med 36 St. mod 19.

Punkt 4. b. København H. Afdelings Forslag om Nedsættelse af et Redaktionsudvalg.

Forslaget forkastedes med 25 St. mod 12.

Punkt 4. c. Redaktørens Forslag om, at Artikler, der udøver Kritik mod Foresatte eller disses Forhold, ikke gaar i Bladet uden Hovedbestyrelsens Samtykke.

Forslaget forkastedes med 27 St. mod 14.

Punkt 5. Lokfrb. Mathiesens Forslag om, at de til Lokomotivførertjenesten berettigede Lokomotivfyrbødere bliver anderledes benævnt.

Forslaget forkastedes.

Punkt 6. a. Aarhus Afdelings Forslag om, at Foreningen yder 6 Rejsestipendier a 100 Kr. hvert Aar til Medlemmer.

Forslagsstilleren tog Forslaget tilbage til Fordel for et af Lokfrb. H. Ohlsen stillet saalydende Ændringsforslag:

»Foreningen yder aarlig til 4 forskellige Medlemmer, henholdsvis 2 Lokomotivførere og 2 Lokomotivfyrbødere, et Rejsestipendium paa 150 Kr. til hver.

Forslaget skal afgøres paa de aarlige Generalforsamlinger.

Stipendiet kan ikke tildeles Patienter eller til Rekonvalescentrejser.

Afgørelsen finder Sted enten ved Lodtrækning eller efter Ansøgning til Hovedbestyrelsen.

Saafrømt et eller flere af Hovedbestyrelsens Medlemmer er iblandt Ansøgerne, er disse inkompetente, hvorfor Suppleanterne tilkaldes ved Bedømmelsen, og højst 2 Medlemmer af Hovedbestyrelsen maa bevilges aarlig.

Ansøgerne maa opgive, hvilken Rejse de vil foretage, ligesom Maalet saa vidt muligt maa være i Interesse for Faget eller Jernbanevæsenet.

Beretning maa efter endt Rejse aflægges og saa vidt muligt optages i Dansk Lokomotivtidende.

Stipendiet kan kun uddeles til samme Person efter 3 Aars Forløb.

Ansøgningerne skal være tilstillede Hovedbestyrelsen senest den 1. Maj og Bedømmelsen tilendebragt senest den 1. Juni; Rejsen tilendebragt senest den 1. December.

Foreningen udsteder til Modtageren en Anbefalingskrivelse, som helst maa være affattet i mindst 3 Sprog, Dansk, Tysk og Engelsk, og kan benyttes ved eventuelt Foretræde hos de forskellige Direktioner for Baner, Fabriker o. s. v.

Hovedbestyrelsen maa saa vidt muligt give alle ønskede Oplysninger angaaende Rejseruter og Ansøgning om Fripas «

Ændringsforslaget forkastedes.

Punkt 6. b. Aarhus Afdelings Forslag om, at Punkt Eventuelt sættes paa Dagsordenen.

Forslagsstilleren tog Forslaget tilbage paa en af Lokfrb. Mortensen, Esbjerg, gjort Henstilling om, at Hovedbestyrelsen til næste Aar optog Punkt Eventuelt paa Dagsordenen. Foranlediget ved Formandens Protest herimod optog Lokfrb. Lund det tilbagetagte Forslag.

Forslaget forkastedes.

Punkt 7. Esbjerg Afdelings Forslag om Lokomotivpersonalets retslige Stilling.

Forslaget henvises til Fællesudvalget med følgende Resolution:

»Generalforsamlingen opfordrer Fællesudvalget til at søge udvirket, at det sidste Afsnit af Ordre D. Nr. 880, at Administrations-Afgørelser o. s. v. ophæves, samt til at udarbejde og tilstille Organisationerne indenfor Fællesudvalget Forslag til Regler, hvorefter Organisationerne faar Indflydelse ved Paadømmelse af Sager, der medfører større Bøder, Stillingsfortabelse eller Forbigaaelse ved Avancement.«

Punkt 8. Lokfrb. C. M. Christensens Forslag om Valg af Repræsentanter til Kongressen i Stockholm 1904.

Forslaget om, at Generalforsamlingen og ikke Afdelingerne valgte Delegerede til Kongressen i Stockholm 1904 forkastedes.

Foranlediget ved en fra Forbundets Præsident fremlagt Skrivelse om Afholdelse af Kongres i Stockholm den 3.—4. eller 10.—11. Juni d. A. stillede Lokfrb. Mortensen, Esbjerg, Forslag om, at det overlodes Forbundsbestyrelsen at træffe Afgørelse om Tidspunktet for Kongressens Afholdelse.

Forslaget vedtoges.

Punkt 9. a. Valg af 3 Hovedbestyrelsesmedlemmer i Stedet for Lokf. H. Christiansen, Lokf. A. Madsen og Lokfrb. I. Klem.

Til Medlemmer af Hovedbestyrelsen valgtes Lokf. A. Madsen med 41 St., Lokfrb. 345 P. Hansen med 37 St. og Lokfrb. I. Klem med 33 St. Derefter havde Lokfrb. H. Ohlsen 11 St.; Lokfrb. 330 Petersen, V. Thomsen og E. Mathiesen fik hver 1 St.

Punkt 9. b. Valg af 2 Revisorer i Stedet

for Lokf. G. Jensen og Lokfrb. H. Ohlsen af København.

Til Revisorer valgtes Lokf. 302 Hansen og Lokfrb. 330 Petersen.

Punkt 10. Kontorholdsudgifter til Formanden, Hovedkassereren og Redaktionen.

Et af Lokf. A. Madsen stillet Forslag om at forhøje Formandens, Hovedkassererens og Redaktionens Kontorhold med henholdsvis 50, 50 og 100 Kr. ved toges med en af Lokf. Hansen, Kh. G., stillet Ændring om, at Redaktionens Kontorhold sættes 50 Kr. op.

Under Forhandlingerne indløb Telegram fra Engelholm og Nyborg.

Generalforsamlingen sluttede Kl. 9 Em.
Fredericia, den 18. Marts 1904.

L. Mauritzen,
Sekretær.

PERSONALIA.

1.—4. 1904.

Lokomotivfyrbøder Nr. 34 N. K. Nielsen, Fredericia, forfremmes til Lokomotivfører Nr. 94 i Glyngøre.

Haandværker Nr. 182 V. Hansen, Nyborg, forfremmes til Lokomotivfyrbøder Nr. 34 i Struer.

Forflyttede er:

1.—3. 1904.

Lokomotivfører Nr. 364 E. H. V. Andersen, København H., til København G.

1.—4. 1904.

Lokomotivfører Nr. 78 P. A. Jensen, Struer, til Fredericia.

Lokomotivfører Nr. 360 C. S. Christensen, Glyngøre, til Nyborg.

Lokomotivfyrbøder Nr. 301 H. N. thor Straten har erholdt Permission fra 1. Marts 1904 til 31. Marts 1905 uden Lønning.

BEKENDTGØRELSE.

En Lokomotivfyrbøder, København H., ønsker at bytte til Provinsen, helst Jylland. Billet mrkt. »A. 106« tilsendes Bladets Kontor.

Danske Jernbanefunktionærers Livsforsikrings- samt Laane- og Understøttelsesforening

tegner alle Arter af Forsikringer ved sine Inspektører og Tillidsmænd.

Overskudet uddeles ved Jule- og Paasketid som Laan eller Understøttelser til Medlemmer i Henhold til Lovenes § 8.

Anmodning om Blanket til Laanebegæring, vedlagt Svarporto, tilstilles Formanden,

N. V. Jacobsen, Konduktør,
Lyøvej 3, 4, Købhvn. F.

Billigste.  Billigste.

Bigum Larsen,



**Saml Deres
uldne
strikkede
Klude**

saasom:
**STRØMPER, SOKKER
TROJER m.m.**
og send dem til
**ESBJERG KONTANTE
MANUFAKTURFORRETNING**

Leverandør til Varelotteriet.

Kongensgade Nr. 65, Esbjerg.

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.