

„Hornbechs rene Frugtsafter“.



ORGAN FOR DANSK LOKOMOTIVFØRER OG LOKOMOTIVFYRBØDER-FORENING.

Redaktør: Lokomotivfører L. Mauritzen, Fredericia.

Nr. 2.

15. Januar 1905.

5. Aarg.

Retsordningens Fremsendelse.

Jernbaneorganisationernes Fællesudvalg har under 31. December f. A. indsendt følgende Skrivelse til Generaldirektionen:

»I Følge Ordre D 880 kan Statsbanefunktionærernes Foreninger ikke rette Henvendelser til Generaldirektionen angaaende de enkelte Ansattes Forsømmelser og Forseelser og de herfor idømte Straffe. De Ansatte er henvist til selv at føre deres Sag.

Idet Fællesudvalget maa erkende Hensigtsmæssigheden af denne Ordning, der unddrager Foreningerne en Mængde Sager, om hvilke de for de fleste Tilfælde kun med Vanskelighed vil kunne danne sig et rigtigt Skøn, maa man dog paa den anden Side ud fra lang Tids Erfaring formene, at der i Personalet med nogen Grund hersker Uklarhed og Tvivl med Hensyn til de Principper, hvorefter Sagerne paa-dømmes, og — sidst, men ikke mindst — Mangel paa den rette Tillid til de Former, hvorunder Sagerne føres.

Ved Ordre D 1015—17 har Generaldirektionen ved i langt videre Udstrækning end hidtil at paakræve Afholdelsen af Forhør og ved Fastsættelsen af visse Bødegrænser skabt større Klarhed i hele dette Forhold. Da disse Bestemmelser imidlertid dog ikke bærer Præg af at være Generaldirektionens endelige Be-

slutning i denne for trygge og rolige Forhold i Staten saa betydningsfulde Sag, men snarere synes at være en foreløbig Afhjælpning, til Spørgsmaalet i sin Helhed kan naa til Behandling, har Fællesudvalget ment Øjeblikket gunstigt til nu at fremkomme med nedens-taaende Forslag til Grundlag for en Rets-ordning, idet man foreløbig har set bort fra alle videregaaende Ønsker om særlige Domstole, om Meddomsmænd, valgte af Personalet, m. m., men fulgt Ønsket om større En-s-artethed i Behandlingen af Retssagerne og større Mulighed for et virkeligt Forsvar for den Anklagede.

Fællesudvalget tillader sig derfor at foreslaa:

(Se Fællesudvalgets Forslag til en Rets-ordning).

Ovenstaaende Forslag er enstemmigt vedtaget af de tre i Fællesudvalget repræsenterede Foreninger, i hvilke Spørgsmaalet har vakt megen Interesse og været Genstand for ind-gaaende Drøftelse.

Idet Fællesudvalget udtaler Haabet om, at denne Sag maa blive taget under velvillig Overvejelse og naa til en god Løsning, tillader Udvalget sig at andrage den højtærede Generaldirektion om, at en videre Behandling af Forslaget maa finde Sted i en Kommission, i hvilken Fællesudvalget faar en lignende Re-præsentation, som blev tilstaaet Foreningerne

i Uniformskommissionen (3 af 7 Delegerede),
og at Forhandling med Generaldirektionen
derefter eventuelt maa finde Sted.

Ærbødigst

P. F. V.

J. Friis Skotte.

P. D. Pedersen.

Generaldirektionen.

Den elektriske Jernbane ved Vesuv.

Siden 1880 har der eksisteret en »Funiculaire« op til Vesuvkrateret. Med en Gennemsnitsstigning af 54 : 100 overvinder denne, som begynder paa en Højde af 794 m., en Højdeforskel af 388 m. og beforder de Rejsende til et Sted, der ligger 100 m. under Vulkanens Top.

Banen blev senere overtaget af det bekendte Firma Cook & Sens i London, og dette entreprenante Firma indsaa straks, at en Jernbaneforbindelse mellem Neapel og Torbanen var en uundgaaelig Nødvendighed. Efter Ingeniør Strubs Tegning lod Firmaet bygge en saadan Bane, og denne er nu fornylig aabnet for Trafik. Den 7,5 km. (altsaa en dansk Mil) lange Strækning begynder i en Højde af 90 m. over Havet i Byen Pugliano, det højeste Punkt i Forstaden Resina. Forbindelsen mellem dette Punkt og Neapel iværksættes ved Hjælp af elektriske Sporveje; en af disse, kaldet Circumvesuviana, er endnu under Bygning.

Den nye Vesuvbanes Tilknytning til Sporvejene er ikke endnu ordnet definitivt. Den nye Linie begynder med en 3,15 km. lang Adhæsiionsbane, der naar til Centralstationen; dér tager en 1,65 km. lang Tandstangsbane fat og fortsætter Vejen til Stationen Observatorium. Saa kommer atter en Adhæsiionsstrækning paa 2,7 km. Adhæsiionsstrækningerne har Stigninger af 8 : 100, Tandstangsbanen endog 25 : 100. Den mindste Radius paa de førstnævnte Baner er 50 m., paa de sidstnævnte 80 m.

Da man udstak Linien, galdt det om saavidt muligt at undgaa de store, 10 a 25 m. dybe Huller, der dannes om Efteraaret og om

Vinteren af Regnskyl i den bløde Jord. Dette lykkedes saa godt, at det kun har været nødvendigt at opføre 3500 cbm. Murværk til Støtter og Broer, og man maa her lægge Mærke til den lave Pris paa dette Arbejde, nemlig 6 a 10 Francs pr. cbm., en Pris, der blev mulig ved den billige Arbejdskraft. Daglønnen for en Arbejdsmand udgør i Gennemsnit 2 Francs, for en Murer 2¹/₂ a 3 Francs. Alle Jord- og Stentransporter iværksættes ved runde Kurve paa 40 a 50 kg. Vægt. Disse Kurve blev baaret paa Skulderen.

Overbygningen har 0,1 m. høje Vignoles-Skiner af 10,5 m. Normallængde og en Vægt af 20 kg. pr. m. Paa Adhæsiionsstrækningen er der 11, paa Tandhjulsbanen 12 Egetræssveller under hver Skinnelængde. Disse Sveller er hentede fra Apeninnerne, hvor der vokser Ege af særlig haardt og fast Træ. De 1,8 m. lange Sveller leveredes til en Pris af 2,10 Francs pr. Stk.

Den omtrent midtvejs beliggende Kraftstation har et Gasværk, en Gasbeholder med Tilbehør, to Gasmotorer, flere Dynamomaskiner og et Akkumulatorbatteri. Spændingen er 550 Volt, og Batteriets Ladeevne kan forhøjes til 770 Volt. Strømtilførslen (ligerettet Strøm) sker ved Overledning: paa Adhæsiionsstrækningen ved en 8 mm. tyk Kobbertraad, og paa Tandstangsstrækningen ved to Ledninger af samme Slags. Til Ledningsstængerne er fæstet endnu en Traad, som tilfører den fornødne Strøm fra Kraftstationen. Tilbageledningen af Strømmen sker gennem Hjulene. Som Tilbehør til Kraftstationen maa ogsaa nævnes Apparaterne til Opsamling af Vand. Der er to store Beholdere, der rummer 750 cbm., og Stationens Cisterne rummer 900 cbm. Det Regnvand, der samles i disse Apparater, er tilstrækkeligt til Forbruget om Sommeren.

Toget bestaar kun af en enkelt Vogn, som har 24 Siddepladser og 6 Staaplads; den vejer med Passagerer 10,5 t.

Voggen løber alene paa Adhæsiionsstrækningen, men holdes paa Tandstangsstrækningen oppe ved Hjælp af et elektrisk Tandstangslokomotiv, der vejer 10,4 t. og er forsynet med de fornødne Bremsere. Det samlede Beløb, der er medgaaet til den nye Bane, er 1,154,000 Francs.

Bandageslid.

Da Iltoglokomotiverne Litra C Nr. 701—705 nu har været i Værkstederne i København for at faa Hjulene afdrejede, har der været Anledning til at anstille en Sammenligning i Henseende til Bandageslid mellem disse vore

af hver Type, af Litra K er hertil udvalgt de 5 nyeste Lokomotiver, Nr. 596—600.

Bandagerne til alle 10 Lokomotiver er leveret af Krupp efter ganske de samme Betingelser. Bandagesliddets Dybde er efter foretagne Opmaalinger angivet i nedenstaaende Tabeller I og II, og de fundne Gennemsnitsværdier er benyttet til en Fremstilling af de

Tabel I.

Lokomotiv	mm. Slid paa																Km. Udløben Distance
	Højre Drivhjul								Venstre Drivhjul								
	a	b	c	d	e	f	g	h	a	b	c	d	e	f	g	h	
Litra C Nr. 701 . . .	4	4	3 ¹ / ₂	4	4	4	4	4	4	4	4	3 ¹ / ₂	3 ¹ / ₂	4 ¹ / ₂	3	3 ¹ / ₂	99192
» » » 702 . . .	5	6	4	4 ¹ / ₂	5	4 ¹ / ₂	5	5	7	5	4 ¹ / ₂	5	5	6 ¹ / ₂	3 ¹ / ₂	4 ¹ / ₂	87173
» » » 703 . . .	10	6	5 ¹ / ₂	5 ¹ / ₂	4 ¹ / ₂	6	4 ¹ / ₂	5 ¹ / ₂	6 ¹ / ₂	5	7	6	5 ¹ / ₄	4 ¹ / ₂	5	4 ¹ / ₂	93794
» » » 704 . . .	4	6	3 ¹ / ₂	3 ¹ / ₂	4	6	4	5	5	5	4	5	3 ¹ / ₂	5	4	5 ¹ / ₂	85530
» » » 705 . . .	3 ¹ / ₂	3 ³ / ₄	3 ¹ / ₄	3 ¹ / ₂	2 ³ / ₄	3	2 ¹ / ₂	3	4	5	5	7	4 ¹ / ₂	6	4	4	84686
Tilsammen	26 ¹ / ₂	25 ³ / ₄	19 ³ / ₄	21	20 ¹ / ₄	23 ¹ / ₂	20	22 ¹ / ₂	26 ¹ / ₂	24	24 ¹ / ₂	26 ¹ / ₂	21 ³ / ₄	26 ¹ / ₂	19 ¹ / ₂	22	450375
Gennemsnitlig	5,3	5,15	3,95	4,2	4,05	4,7	4	4,5	5,3	4,8	4,9	5,3	4,35	5,3	3,9	4,4	90075

Tabel II.

Lokomotiv	mm. Slid paa																Km. Udløben Distance
	Højre Drivhjul								Venstre Drivhjul								
	a	b	c	d	e	f	g	h	a	b	c	d	e	f	g	h	
Litra K Nr. 596 . . .	2	2	2	3	3	3	2	2 ¹ / ₂	2	2	2 ¹ / ₂	2 ¹ / ₂	2 ¹ / ₂	2	2 ¹ / ₂	5	46828
» » » 597 . . .	3	6	3	2 ¹ / ₂	3 ¹ / ₂	3	3	4 ¹ / ₂	3	3	3	2 ¹ / ₂	2 ¹ / ₂	3	3	4	47358
» » » 598 . . .	3 ¹ / ₂	4	8	3	3 ¹ / ₂	4	4 ¹ / ₂	6 ¹ / ₂	4	4	4	4	3	3	3 ¹ / ₂	7	52892
» » » 599 . . .	3 ¹ / ₂	4	2 ¹ / ₂	2 ¹ / ₂	2 ¹ / ₂	3	3	3 ¹ / ₂	4	3	3	4	3	2	2 ¹ / ₂	7	41967
» » » 600 . . .	3	4	4	4	4	5	5	3 ¹ / ₂	2	2	2	2 ¹ / ₂	2 ¹ / ₂	3	2 ¹ / ₂	3	44569
Tilsammen	15	20	19 ¹ / ₂	15	16 ¹ / ₂	18	17 ¹ / ₂	20 ¹ / ₂	15	14	14 ¹ / ₂	15 ¹ / ₂	13 ¹ / ₂	13	14	26	233614
Gennemsnitlig	3	4	3,9	3	3,3	3,6	3,5	4,1	3	2,8	2,9	3,1	2,7	2,6	2,8	5,2	46723

nyeste Iltoglokomotiver, der har indvendige Cylindre, og de ældre Iltoglokomotiver Litra K. De to Typer er, som tidligere nævnt, i alle Dimensioner byggede saa nær ens, som den forskellige Anbringelse af Cylindrene overhovedet tillader. Til nedenstaaende Sammenligning er udtaget Sliddiagrammer fra 5 Lokomotiver

udløbne Bandagers urunde Form paa henholdsvis venstre og højre Hjul ved de omstaaende

Figurer 1 og 2 for Litra C

» 3 » 4 » » K.

Det største Bandageslid er gennemsnitlig henholdsvis 5,3 og 5,2 mm., og Formindskelsen

i Bandagegykkelse ved Slid og Afdrejning til- sammen er i begge Tilfælde maalt at være ca. 7 mm.; i denne Henseende er de to Typer altsaa ligestillede.

Et ganske andet Forhold viser sig derimod, naar man betragter de udløbne Distancer, idet Litra C gennemsnitlig har tilbagelagt 90,075 km., medens Litra K kun har opnaaet 46,723 km., hvilket giver et Plus for Litra C af ikke mindre end 93 pCt. Sammenholdes de udløbne Distancer med det gennemsnitlige største Slid, vil et Lokomotiv af Litra C tilbagelægge 1700 km. pr. mm. Slid, Litra K derimod 900 km.

Naar en Bandage afdrejes sidste Gang, skal Bandagegykkelsen i Løbekredsen efter Afdrejningen mindst være 30 mm., og man kan derfor regne, at hver Bandage i hele sin Løbe- tid gennemsnitlig vil indgaa 7 Gange til Afdrejning, hvorved den hele udløbne Distance vil blive:

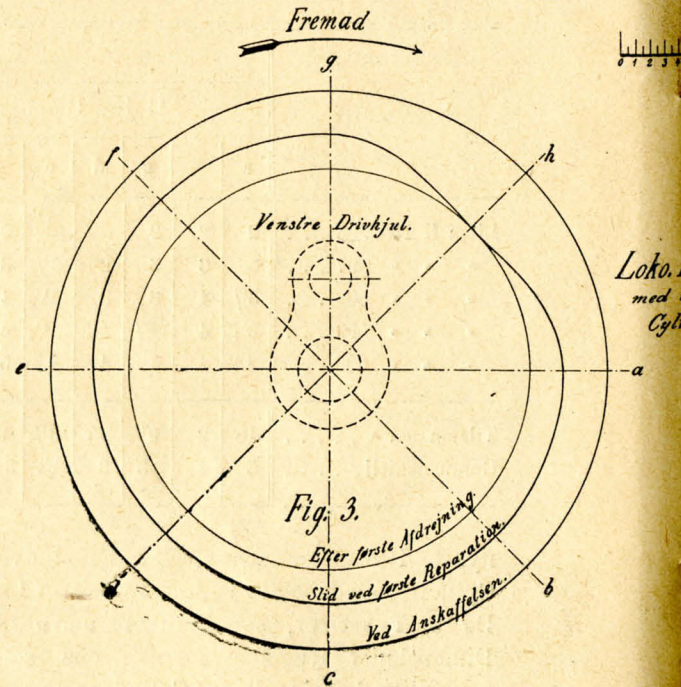
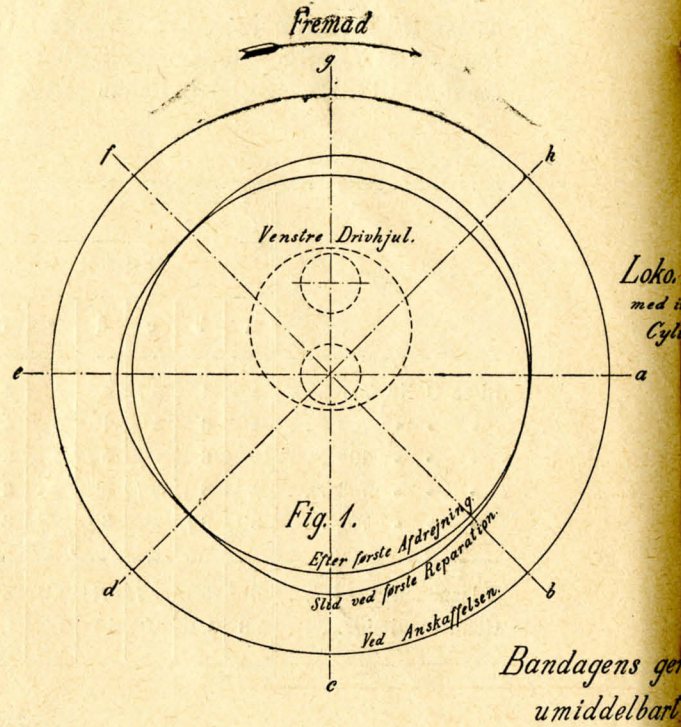
$$8 \times 90,075 = 720,600 \text{ km. for Litra C, men}$$

$$8 \times 46,723 = 373,784 \text{ » » » K.}$$

Da hver Hjulafdrejning i Reglen er ens- betydende med en større eller mindre Reparation af Lokomotivet, vil Litra C, alt iøvrigt lige, kun fordre halvt saa mange Reparationer som Litra K for at tilbagelægge samme Vejlængde.

Under normale Driftsforhold og med godt Fødevand fordeler Lokomotivets Reparations- omkostninger sig omtrent med 45 pCt. til Kedlen, 45 pCt. til Maskinen og Hjulene, samt 10 pCt. til Tenderen. Udgifterne til Kedlens Vedligeholdelse er i det væsentlige afhængig af den gennemløbne Distance; Maskineriet og Tenderen koster derimod noget nær lige meget at reparere, hvadenten Lokomotivet har tilbage- lagt 46,700 km. eller 90,000 km., og da de to sidstnævnte Poster udgør 55 pCt. af hele Reparationsudgiften, saa ses det let, at der op- naas ret betydelige Besparelser, naar Lokomo- tiverne kan tilbagelægge store Afstande imel- lem Reparationerne.

Hertil kommer endnu Fordelen ved de færre Afsavn af Lokomotiverne medens disse er i Værkstederne, hvilket i Virkeligheden er en Besparelse af det Antal Lokomotiver, som er nødvendigt til Bestridelse af en vis Trafik-



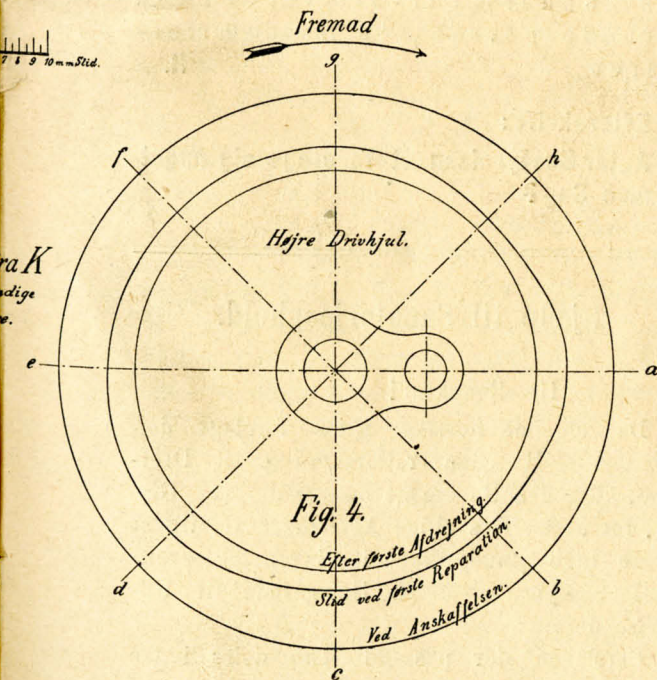
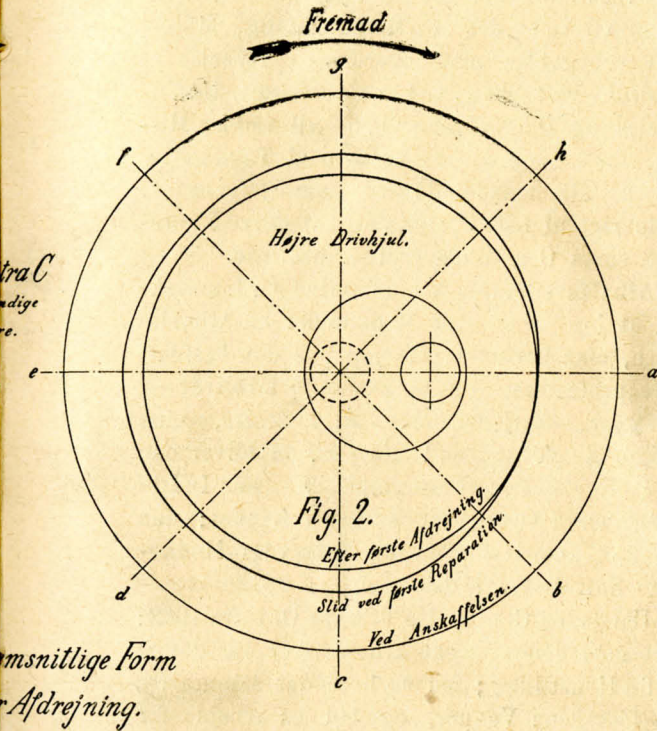
mængde, og det vil heraf fremgaa, at der i det Hele opnaas betydelige Fordele ved at anvende Lokomotiver med indvendige Cylindre.

Paa den anden Side medfører disse, at Drivhjulene maa forsynes med en Krumpap-aksel, hvis Anskaffelse koster ca. 4,700 Kroner pr. Hjulsæt, medens et almindeligt Drivhjulsæt til udvendige Cylindre kan faas for 1500 Kr., og da Fabrikationen af de to Lokomotivtyper ikke iøvrigt giver Anledning til nævneværdige Prisdifferencer, vil et Lokomotiv af Litra C under almindelige Forhold blive ca. 3000 Kr. dyrere end et Lokomotiv af Litra K.

Tager man imidlertid i Betragtning, at hvert Lokomotiv af Litra C, som foran paavist, tilbagelægger en 93 pCt. større Veglængde pr. Reparation end Litra K, maa det indrømmes, at den her nævnte Forhøjelse af Anskaffelsesomkostningerne er særdeles vel anvendt.

Vor Ret.

Under ovennævnte Overskrift søgte jeg i dette Blad Nr. 21 af 1903 at paavise det uheldige i Indførelsen af tvungen Afhold for Nyansatte. Under den 20. December 1904 (ifølge Betingelserne for Forfremmelse til Lokomotivfører) er Avtoriteterne gaaet endnu et Skridt videre, hvorfor undertegnede atter tillader sig at omtale dette Forsøg paa at indskrænke den personlige Frihed; thi omend de 8 smaa Ord, der lyder saaledes: »Under iøvrigt lige Forhold vil Afholdsfolk blive foretrukne«, ser ret uskyldige ud nu, saa vil med Tiden de Lokomotivfyrbødere, som staar nær til Avancement, sandsynligvis nok komme til at erfare Følgerne. Jeg antager, at Betingelsen for en Ordre er, at den skal overholdes, og som Følge deraf vil det dog være en Kendsgerning, at den Mand, som bærer Afholdsmærket, skal foretrækkes, eller med andre Ord: han skal som et forbedret Menneske sættes over sine Medansatte som et lysende Forbillede. Lad os tage et Eksempel. Avtoriteterne har Brug for en enkelt Fører. Journalerne udviser, at der findes 25 Lokomotivfyrbødere, som er ansat paa samme Dag, har aflagt en tilfredsstillende Prøve og begaaet sig godt, — men, o Skræk, de 24 hører kun til



de 5te Klasses Mennesker (de drikker nemlig Spiritus); den 25de derimod er Afholdsmænd. Ordren af 20. December 1904 træder i Kraft, og som en Lykkens Pamfilius passerer Nr. 25 forbi sine ældre Kolleger til Stillingen som Fører, og disse venter atter forgæves til bedre Tider. I Grundloven staar, at der er Troesfrihed i Danmark, men dette synes ikke at være Tilfældet ved Statsbanerne. Afholdssagen er en Troessag, det er en Kendsgerning, men Maaden, hvorpaa den her skal gennemføres, skal selvfølgelig ikke være nogen Tvang, som paalægges Personalet, men kun en fin Henstilling om at forbedre sig. Den økonomiske Side af Sagen omtales ikke, men en Undladdelse vil maaske dog kunne tilføje en Del af os pekuniære Tab. De Ord, som ifølge min Artikel i dette Blads Nr. 21 1903 en højere Embedsmand ifølge Dagbladene havde udtalt, at der vilde blive lagt et mildt Pres paa Personalet med Hensyn til Afholdenhed, er altsaa bleven til Virkelighed. At fanatiske Afholdsmænd med glædestraalende Øjne ser paa denne Henstilling, kan man nok forstaa, men taler man med moderate og fornuftigt tænkende Afholdsfolk, da lyder Svaret: Hvertil Tvang, det er kun til Skade for vor Sag, bort dermed.

Og saadan burde det være, naar da ikke Resultatet skal blive som efterfølgende Tilfælde udviser.

Stedet: en af Hovedstadens Gader. Personerne: 3 af de etaarige Afholdsfolk, bevægende sig i en underlig, vaklende Gang henad Gaden, indtil den ene ved et Sammenstød med en Lygtepæl havnede i Renlestenen. Om det nu har været af Glæde over Afholdssagen, eller der den Nat har været givet Dispensation fra Lovene, kendes ikke, men dette Tilfælde beviser, at den Sejr, som Afholdsbevægelsens Venner her har vundet, kun er en Pyrrhus Sejr, som mere skader disse end gavner. Den Tvang, som nu inddirekte paalægges det allerede ansatte Personale, vil maaske ogsaa give Grundstødet til en Stemning imod Afholdssagen, hvad der absolut ikke burde forekomme. For os gives nu kun Valget: Ikke en Mand indenfor Maskinafdelingen støtter Afholdssagen ved Indtrædelse i en saadan Forening, eller ogsaa: alle, som ikke tror paa Skadeligheden af den maadeholdne Nydelse

af Spiritus, indmelder sig og nyder den forbudne Frugt efter Behag.

Det Middel, som jeg i dette Blads Nr. 21 af 1903 omtalte, med Hensyn til en Skærpelse af Straffen for Berusede i Tjeneste eller Uniform, vil være det eneste anvendelige Middel til Forebyggelse mod overdreven Nydelse af Spiritus, idet man ved en retfærdig Undersøgelse og Domfældelse ikke vil vække Misnag, men derimod modtages med Taknemlighed af alle maadeholdne Lokomotivfyrbødere og iøvrigt af hele Personalet, thi derved gøres de 8 smaa Ord fuldstændig illusoriske.

Afholdsvennerne vil af mine Ord maaske tro, at jeg er en stor Modstander af Afholdssagen, men herimod maa jeg paa det bestemteste protestere. Saalænge denne forbliver en Privatsag, fortjener den alles Støtte, men billiger den Tvangens Indførelse, da bliver den let et lige saa stort Samfundsonde, som Indremissionen i Øjeblikket er her i Landet; den fremmer kun Hykleriet og nedbryder Menneskets Selvtændighedsfølelse.

Derfor en Gentagelse af mine Ord fra 1903: Bort med den tvungne Afhold, selv om det er en fin Henstilling; lad os høre det samme fra Afholdssagens Venner, og lad os arbejde for den under Privatlivets Fred hørende personlige Bestemmelseret. H.

Efterskrift:

Agter Bestyrelsen at foretage sig noget i denne Sag?

Hjælp til Sanatorieophold.

Hr. Redaktør!

Da følgende Forslag agtes forelagt den kommende Hovedgeneralforsamling til Drøftelse, anmodes De om at optage dette i Bladet, for at de forskellige Afdelinger velvilligst kunne tage Standpunkt til Sagen og eventuelt bemyndige deres Delegerede til Udtalelse derom.

Forslaget, der passende kan deles i tre Afsnit, er saalydende:

1. D. L. L. F. bevilliger af Hovedkassens Midler en Sum, hvis Størrelse fast-

sættes paa den aarlige Hovedgeneralforsamling, til Hjælp til Sanatorieophold for brystsyge (tuberkulose) Medlemmer og deres Hustruer.

2. Skulde Efterspørgslen efter Hjælpen være større, end den bevilligede Sum vilde forslaa til, paalignes Medlemmerne af D. L. L. F. et maanedligt Ekstrakontingent af ikke over 10 Øre pr. Medlem.

3. Kvittering for Ekstrakontingent gives i et i Anledningen fabrikeret Mærke, som indklæbes i Medlemsbogen.

Jeg skal tillade mig kortelig at omtale Forslaget for de ærede Medlemmer, da efter min Formening en udførligere Motivering ikke skulde behøves; vi ved jo alle, hvor snigende og ødelæggende denne Sygdom kan være, og hvor mange ulykkelige Hjem, den kan skabe, hvad enten det gaar ud over Manden eller Hustruen. I mange Tilfælde vilde Sygdommen enten helt eller tildels kunne helbredes ved et maanedlangt Ophold paa et Sanatorium, naar Sygdommen tages i Tide. Sygekassen bekoster jo vel de $\frac{2}{3}$, af et saadant Ophold, men den $\frac{1}{3}$, med samt Omkostningerne med Hensyn til ekstra Ekvipering og til Hjælp i Hjemmet for Børnene og Manden, naar det er Hustruen, Sygdommen overgaar, gør det i mange Tilfælde meget vanskeligt at nyde godt af et saadant Sanatorieophold for sig selv eller Hustruen, til Skade for Hjemmet. Jeg tillader mig derfor at foreslaa, at D. L. L. F. forsøgsvis bevilliger 600 Kr. for et Aar fra 1. April 1905 til 1. April 1906 til Sanatorieophold, og regner man ca. 200 Kr. til et 3 Maaneders Ophold, kan jo dog nogle hjælpes, og jeg tror ikke, hvis Efterspørgselen efter Hjælpen skulde blive saa stor, at den eventuelt bevilligede Sum ikke strakte til, at noget Medlem vilde opponere imod at ofre en 10 Øre om Maanedens dertil, i Bevidstheden om derved at have gjort en god Gerning og bidraget sit til at styrke Sammenholdet og hæve D. L. L. F.'s Niveau, ihukommende Mottoet: Enighed, Kundskab og Hjælp. Det følger af sig selv, at Nødvendigheden af Opholdet begrundes ved en Erklæring fra Lægen, og at de mest trængende først skulde hjælpes. Der kunde jo vælges et Udvalg, bestaaende af et Medlem fra hver Maskinkreds med Formanden for D. L. L. F. som For-

mand, til at foretage de nødvendige Undersøgelser i den Retning.

Med Tak for Optagelsen haaber jeg paa en velvillig Behandling af Forslaget hos de forskellige Afdelinger.

A. E. Johansen,
Lokomotivfyrbøder.

Meddelelser fra Afdelingerne.

Roskilde Afdeling.

Valget af Bestyrelse for 1905 gav følgende Resultat:

Formand: Lokf. Nr. 59 A. Petersen.

Kasserer: Lokfyrb. Nr. 394 Rasmussen.

Repræsentant: Lokfyrb. Nr. 36 Hein.

Delegerede: Lokf. Nr. 59 A. Petersen og Lokfyrb. Nr. 185 Jørgensen.

Revisorer: Lokf. Nr. 189 Sørensen og Lokfyrb. Nr. 114 Larsen.

Kallundborg Afdeling.

Valget af Bestyrelse for 1905 gav følgende Resultat:

Formand: Lokf. Nr. 293 Lehde.

Kasserer: Lokf. Nr. 188 Petersen.

Repræsentant: Lokfyrb. Nr. 96 Laugesen.

Revisorer: Lokfyrb. Nr. 465 Petersen og Lokomotivfører Nr. 68 Andersen.

Esbjerg Afdeling

afholdt Generalforsamling den 8. Januar 1905. Regnskabet, der af Kassereren fremlagdes i revideret Stand, godkendtes.

Bestyrelsesvalget for 1905 gav følgende Resultat:

Formand: Lokf. Nr. 206 S. Nielsen.

Kasserer: Lokf. Nr. 391 Nielsen.

Repræsentant: Lokf. Nr. 299 Jensen.

Revisorer: Lokomotivfyrbøderne Tang Pedersen og R. Hvid.

H. Jensen,
Sekretær.

Spørgsmaal og Svar.

1. Er en Stationsbestyrer berettiget til uden Trafikbestyrerens og Maskinafdelingens Tilladelse efter eget Initiativ at beordre en Rangermaskine til at udføre Tjeneste paa Stationen udover den i Kørselsfordelingen fastsatte Tid?
2. Skal en saadan Ordre være skriftlig affattet?
3. Er Føreren berettiget til at nægte at udføre den forlangte Tjeneste?
4. Hvilke Ordre omhandler det foreliggende Tilfælde?

ad 1. Ja!
 ad 2. Nej!
 ad 3. Nej!
 ad 4. Ordre Ma. Nr. 216. 1. første til
 ottende Linie f. o. R e d.

En Skuffelse.

Betingelserne for Ansættelse og Forfremmelse i Lokomotivpersonalet har med det nye Aars Begyndelse for fjerde Gang atter skiftet Udseende.

Det var med stor Skuffelse, vi denne Gang gennemlæste Betingelsernes Ordlyd, der betyder intet mindre end en Tilbagegang, der kan føre saavel Aspiranten som den uddannede Lokomotivfyrbøder ud i Vilkaarlighedens Labyrinth. Som bekendt lovede Direktøren os i sin Tid en Ændring af Eksamensforholdene indenfor Lokomotivpersonalet, og vi havde Grund til at formene, at denne Ændring betød et Fremskridt, en paa Erfaringen af Eksamenskommissionens Virksomhed bygget Forbedring. — Da man havde ventet sig noget særlig godt, er Skuffelsen saa følelig, at den bør være den Løftestang, der samler hver eneste Lokomotivmand indenfor D. L. og L. F.s Ramme, thi vi, der er kommet paa den gode

Side, bør i denne Sag ikke svigte de Unge, og de Unge bør ikke tage Sagen som en Skæbnens Tilskikkelse, men straks slutte sig til Organisationen og gennem denne være med til at tage det tabte Terræn tilbage og vinde nyt, saaledes at ogsaa Lokomotivpersonalet kommer med under Betegnelsen:

„Lige Ret for Alle!“

BEKENDTGØRELSER.

— ∞ —

HUSK

Intet er saa praktisk og holdbart som det af mig indførte

coul. Celluloids Kravetøj.

Jeg har Eneudsalg af det bedste engelske Fabrikata, der er fremme, og Mønstrene ligner saa skuffende Lærred, at De selv paa nært Hold vanskeligt kan se Forskel.

Skriv efter et Sæt, og De vil blive overbevist.

Sendes overalt pr. Efterkrav.

Opstaaende Flipper pr. Stk.	0,35
Nedfaldende — — —	0,60
Kraver — — —	80—100
Manchetter — — —	0,93

C. PROHASKA, STRUER.

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

Telefon 123.

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

Telefon 123.