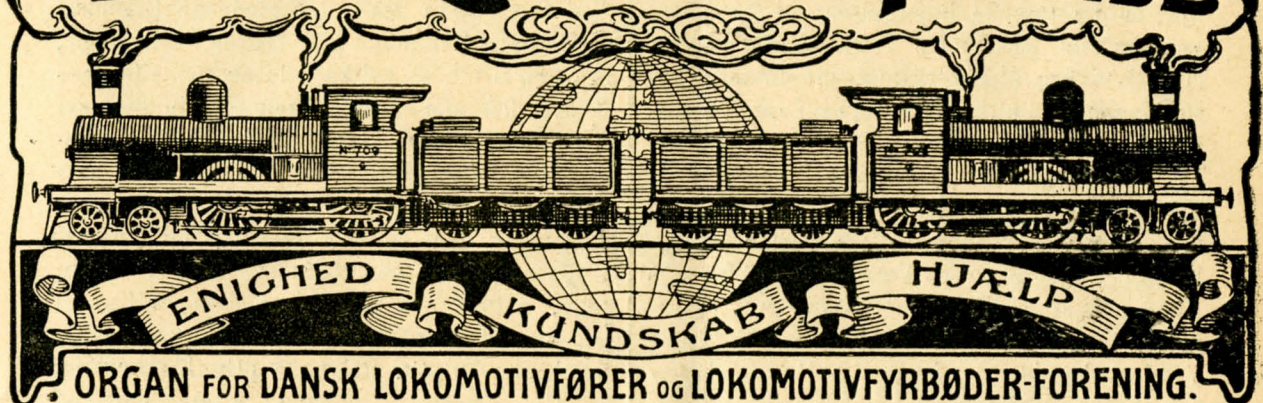


„Hornbechs rene Frugtsafter“.

DANSK LOKOMOTIVTIDENDE



Redaktør: Lokomotivfører L. Mauritzen, Fredericia.

Nr. 3.

1. Februar 1905.

5. Aarg.

Gas- og Petroleumsmaskiner (Dawson Gas).

Gas- og Petroleumsmaskiner egner sig særdeles godt til Anvendelse som Drivkraft indenfor den mindre Industri og i Landbrugets Tjeneste, ligesom elektriske Motorer paa samme Omraade ved større Bedrift. Som Drivkraft i disse Maskiner anvender man den eksplosionslignende Udvidning, som opstaar i dem ved Antænding af en Blanding, der bestaar af en ringe Mængde Gas (respektive Petroleumsdamp) og en betydelig større Mængde atmosfærisk Luft; de er saaledes en Slags Eksplosionsmaskiner.

I Hovedtrækkene er en Gas- eller Gaskraftmaskine (Gasmotor) indrettet paa følgende Maade:

Cylinderen er her (i Modsætning til Dampmaskinens Cylinder) kun lukket i den ene Ende og aaben i den anden. I denne Cylinder, om hvilken der er støbt et Svøb, der vandtæt slutter i begge Ender, vandrer et tæt-sluttende Stempel, der er hult og aaben i den mod Krumtappen vendende Ende, i hvilken er fastgjort en Drivstang, der overfører Kraften paa Krumtappen, der ved en Forsætning dannes af selve Maskinakslen, der er forsynet med Svinghjul (som Regel to, et i hver Ende af Maskin- eller Krumtapakslen). I Cylinderens Bund findes en Indstrømningsaabning,

gennem hvilken indsuges ovennævnte Luft- og Gas-(Petroleum)-Blanding ved Hjælp af en særlig konstrueret Ventil. Endvidere findes en Udstrømningsaabning, gennem hvilken Forbrændingsproduktet ledes ud i det fri. Maskinen har en Fireslagsgang, saaledes: Naar Stemplet gør sit første Halvslag fremefter, suger den Luftblandingen ind i Cylinderen, og naar det dernæst gaar tilbage, sammenpresser det Blandingen, der antændes ved Hjælp af et Tændrør af Jern eller Porcellæn, der holdes glødende af en Gasflamme (efter Kogegas-systemet). Blandingen eksploderer, og den herved fremkomne Udvidning giver Stemplet et kraftigt Stød fremefter. Ved det fjerde Halvslag drives Forbrændingsproduktet ud i det fri gennem ovennævnte Udstrømningsaabning. For at undgaa stærke Stød i Gasledningen, er der i denne indskudt en Regulator, der bestaar af en Gummipose, i hvilken en tilstrækkelig Mængde Gas til Indsugning i Cylinderen stadig findes, saaledes at denne Pose ved Indsugningen stadig tømmes, hvorved Sugning i den egentlige Gasledning undgaaes.

Svinghjulene spiller paa denne Slags Maskiner en betydelig større Rolle end ved Dampmaskinen, idet Svinghjulet her repræsenterer de tre af de fire Bevægelsesmomenter. Naar Stemplet, som Følge af Blandingens Eksplosion i Cylinderen, gives et kraftigt Stød fremefter, overføres dette gennem Stempel-

stangen paa Krumpakslen, der sætter Svinghjulene i roterende Bevægelse, der fortsætter gennem de næste tre Bevægelsesmomenter (Uddrivningen af Forbrændingsproduktet, Indsugningen af Luftblandingen og Sammenpressningen af samme), inden Stemplet ved fornyet Eksplosion gives et næste Stød, o. s. fr. For at undgaa en for stærk Ophedning ved den Varme, som opstaar ved Gassens Forbrænding, anbringes en Vandbeholder, fra hvis Bund udgaar et Rør, der udmunder i Cylinderens Svøb, og gennem hvilket det kolde Vand stadig løber. Et andet Rør modtager det opvarmede Vand, der løber tilbage i Beholderen, saaledes at afkølet Vand stadig cirkulerer omkring den egentlige Cylinder.

Petroleumsmaskinen (Fotogénmotor, Benzinmotor) er indrettet efter ganske det samme Princip, kun med den Forskel, at det her er Potroleumsdampe, som gennem Opvarmning af Petroleum (Fotogén, Benzin) suges ind i Cylinderen ved hvertandet Stømpelslag.

De her beskrevne Maskiner har den overordentlig store Fordel at kunne ophedes og sættes i Gang paa et Øjeblik, medens det tager lang Tid at opfyre eller rense den til Dampmaskinen nødvendige Dampkedel, til hvilken der desuden ved Opfyringen og Rensningen gaar en Mængde Varmeenheder tabt. Endvidere behøves der under Gasmaskinens Gang ingen særlig Pasning, medens Dampmaskinens Kedel kræver et stadigt Tilsyn og Arbejde gennem Fyringen, hvilket jo betyder en stor Merudgift i den mindre Bedrift. Udgiften til Brændselet (Gassen) er derimod større end til Dampmaskinen, ikke fordi Gasmaskinen kræver flere Varmeenheder, tværtimod udfører Gasmaskinen et større Arbejde end Dampmaskinen med det samme Antal Varmeenheder, men fordi Gassen i Forhold til sin Varmeudvikling er betydelig dyrere end Kul. Man har derfor søgt at producere en Gasart, der egner sig til Anvendelse i Gasmaskiner, og som kan udvikles forholdsvis billigt i et lille til Maskinen hørende Gasværk. En saadan Gasart er Dawson-Gas, der fremstilles i en ildfast, cylindrisk, lodret opstaaende Beholder, der foroven er forsynet med en Paahældningstragt og forneden med en Rist, paa hvilken Brændselet (Antracit eller Cokes) ligger. Under Risten ledes en Strøm af Luft

og Vanddampe ved Hjælp af en Dampblæser. Ved Berøringen med det glødende Brændsel sønderdeles Dampen i sine tvende Bestanddele, Syre og Brint, af hvilke Brinten ifølge Luftens Kvælstofindhold gaar uforandret op gennem Apparatet, medens Syren derimod til en Begyndelse ved Forbrændingen i Forening med Kul danner Kulsyre. Denne Kulsyre bliver dog, naar den derefter trænger op gennem Kullaget, atter igen berøvet en Del af sin Syre, hvilken forener sig med noget Kul til den syrefattigere Kuloxidgas. Dawsongassen indeholder 18 pCt. Brint, 25 pCt. Kuloxid og 7 pCt. Kulsyre. Resten, altsaa omtrent Halvdelen, udgøres af Kvælstof. Dawsongassen er, da den indeholder Kuloxid, giftig.

Da Gasværket og Gasudviklingen fordrer Tilsyn og Pasning, passer det nærmest for større Gasmaskiner paa 50 HK. og derover, men da betyder det ogsaa overordentlig store økonomiske Fordele, saa at et saadant Gasmaskinanlæg staar langt over et tilsvarende Dampmaskinanlæg. Endnu en Fordel er der, nemlig at Gassen ikke afsætter Sod.

Amerikansk Jernbanetrafik.

Antallet af Passagerer, befordret paa Bannerne i de Forenede Stater i 1902, var 649,878,505, som sammenlignet med 1901 var 607,278,121, i 1900 576,865,230, i 1899 523,176,508, og 501,066,681 i 1898.

Persontogenes samlede gennemløbne Distance var i 1902 405,613,321 miles, som sammenlignet med 1901 var 385,172,567 miles, 363,521,596 miles i 1900, 354,416,916 miles i 1899, og 341,526,769 miles i 1898.

Vægten af det i 1902 befordrede Gods beløb sig til 1,200,315,787 Tons, sammenlignet med 1,089,226,440 Tons i 1901, 1,101,680,238 Tons i 1900, 959,763,583 Tons i 1899, og 879,006,307 i 1898.

Godstogenes samlede gennemløbne Distance var i 1902 499,711,176 miles, sammenlignet med 491,942,041 miles i 1901, 492,568,486 miles i 1900, 507,841,798 miles i 1899, og 503,766,258 miles i 1898.

Vi kommer da til den bemærkelsesværdige Kendsgerning, at medens der var en Stigning i de fire Aar af mere end en Trediedel af befordret Gods, var den samlede Vejlængde, tilbagelagt af Godstog, formindsket.

Jernbaneulykken ved Nyaaker (Sverrig).

Den 4. Juli f. A. om Aftenen løb det blandede Tog Nr. 274 af Sporet mellem Nyaaker og Hörnsjö, 2 Km. fra førstnævnte Station. Ulykken skete, idet Toget passerede en skarp Kurve med en Radie paa 360 Meter.

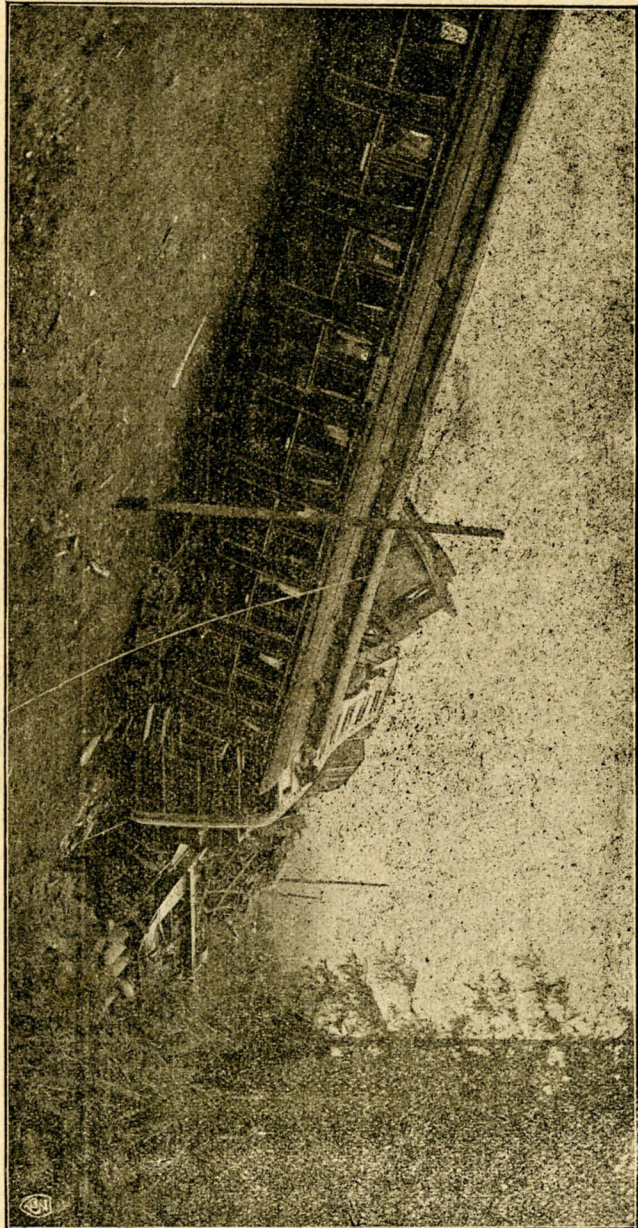
Lokomotivet styrtede — efter at have løbet ca. 20 Meter paa Svelterne — ned ad den 12 Meter høje Dæmning, efterfulgt af Vognene (se hosstaaende Illustration, der er taget straks efter Ulykken)

Lokomotivføreren M. Temén slyngedes ned mod Indhegningen saa godt som uskadt, hvorimod Fyrbøderen J. Berg blev fastklemmt i Førerhuset med det ene Ben mod Injectorrøret, fra hvilket en hed Dampstraale skoldede mod Benet i ca. 30 Minutter, inden det lykkedes at befri den Ulykkelige, der senere har faaet sit Ben amputeret ovenfor Knæet. Administrationen har — vi havde nær sagt selvfølgelig — lagt Skylden for Ulykken over paa Lokomotivføreren, der imidlertid har faaet Sagen optaget til Politundersøgelse, og da denne (Lokf.) er Medlem af S. J. Lokf.- og Eldareforeningen og Nordisk Lokomotivmandsforbund, vil der blive ydet ham al den Retshjælp, det er mulig at tilvejebringe.

Betegnende, men mindre anbefalende for Administrationens Humanitetsfølelse, kan anføres, at Fyrbøderen, der var bragt til Hospitalet, umiddelbart forinden han skulde føres til Operationsstuen for at faa sit Ben amputeret, underkastedes et Forhør, i hvilket Hovedpunkterne var Spørgsmaal som:

»Harde I Øl og Brændevin paa Maskinen? Spiste I til Middag der og der?« osv., Spørgsmaal, der, efter at det i Forvejen tilfulde var oplyst, at Lokomotivpersonalet var upaavirket af Spiritus, turde være saa betydningsløse, at

en Administration, der raadede over blot nogen menneskelig Følelse, burde vige tilbage for slig Fremfærd mod en haardtsaaret Undergiven. Tildragelsen bringer os i Tanker om vor Vedtagelse paa Kongressen 1901, der tilsigter, at ingen Lokomotivmand, der sigtes for at være Aarsag til

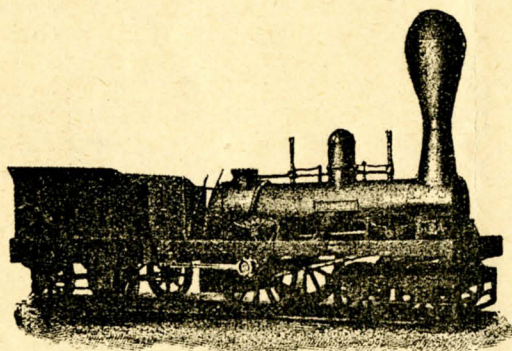


større Ulykker, underkastes Forhør, forinden en Læge har givet Attest for Anklagedes normale Sindstilstand. Vi skal senere referere Sagens Udfald.

Lokomotiver paa Udstillingen i St. Louis.

Af H. W. Hanbury.
(Sluttet).

For den, der blot i mindste Maade er interesseret i Emnet om de vidunderlige Fremskridt i Lokomotivernes Konstruktion og Bygning i Løbet af de sidste treds eller halvfjerdsindstyve Aar, kan ikke — antager vi — blive kraftigere mindet herom end ved at betragte den enorme Samling af Lokomotiver, der er opstillet i »Transportation-Buildning« paa St. Louis-Udstillingen. Baltimore- og Ohioselskabets særlig interessante Udstilling, hvilken, som vore Læsere vil være bekendt med, bestaar af en historisk Samling Modeller og virkelige Lokomotiver, der har været i Brug fra den tidligste Tid og til vore Dage. Denne Samling giver i sig selv en udmærket Undervisning i Lokomotivteknikens kæmpemæssige Fremskridt. Naar vi vender os fra den gamle »Sandusky« i Samlingen — der er det første Lokomotiv bygget paa Rogers Lokomotivfabrik — til de sidste, som dette Firma har bygget, kan vi blot standse og falde i Forundring over de vidunderlige Forbedringer, der er indført siden denne Maskine første Gang gik i Fart. Dette Lokomotiv, der ses paa vedføjede Illustration, byggedes i 1837 og



vejede næppe 10 Tons, medens de mægtige »mammoth spaceannihilators« (en Afstandenes kæmpemæssige Tilintetgører) vejer ti Gange saa meget.

Hermed vil vi afslutte vort Overblik over Lokomotiver paa St. Louis-Udstillingen. Dog har vi ikke omtalt to Lokomotiver til Pennsylvaniaens Jernbaneselskab, men foretrækker

at beskrive dem i Detailler senere. Vi maa imidlertid her omtale, at en af disse Maskiner er en »Consolidation«-Maskine af Standardtypen, bygget af Pennsylvania-Selskabet, og denne er paa nærværende Tid, da dette skrives, (Juli) paa Prøveanlægget, medens det andet er et »De Glehn« compound af Atlantictypen, bygget af Société »Alsacienne de Constructions Mecaniques« i Belfort, Frankrig.

Omtrent alle Lokomotiverne er stillet paa Plads, heri indbefattet Mallet og Coles Compoundmaskiner, hvilke allerede er kort omtalt, men som vi haaber paa et senere Tidspunkt at kunne give en mere fuldstændig Beskrivelse af.

Ny Opfindelse.

I Tyskland er fremkommen en ny Opfindelse — Skibsgasmaskinen —, som for kort Tid siden blev udførlig omtalt ved et Foredrag i Selskabet for Skibsbygningsteknik i Berlin. Foredraget overværedes af den tyske Kejser, og Opfinderen, Hr. Emil Capitaine fra Frankfurt a. M., havde derefter i Kiel Lejlighed til at forevise Kejseren en Bugserbaad, som var udstyret med en saadan Maskine.

Efter Opgivelserne bruger Skibsgasmaskinen kun halvt saa mange Kul, som den tilsvarende Dampmaskine og giver Skibet en dobbelt saa stor Aktionsradius med samme Kulbeholdning.

Spørgsmaalet om Fribefordring for Enkemænds Husbestyrerinder.

Fællesudvalget har under 21. Januar modtaget følgende Skrivelse fra Generaldirektionen:

»Ministeriet for offentlige Arbejder har under 18. d. M. tilskrevet Generaldirektionen saaledes:

»I det med Generaldirektionens Skrivelse af 5. d. M. (156) hertil indsendte Andragende har Jernbaneorganisationernes Fællesudvalg anholdt om, at de 24 Familiefripas, der aarlig tilstaas de fast ansattes Hustruer og Børn, tillige maa kunne benyttes af Husbestyrerinder hos Funktionærer, der er Enkemænd.

I denne Anledning skal man tjenstlig bede Generaldirektionen tilkendegive Fællesudvalget, at Ministeriet ikke har fundet Føje til at foretage den saaledes ønskede Ændring i de under 19. Marts f. A. udfærdigede Bestemmelser angaaende Fribefordring for Statsbanernes Personale m. fl.

Hvilket herved meddeles.

E. B.

Stahlschmidt.

Hovedbestyrelsesmøde.

Onsdag den 25. Januar afholdtes Hovedbestyrelsesmøde i København med følgende

Dagsorden:

1. Hovedgeneralforsamlingen.
2. Lokfyrb. Anciennitet ved Besættelse af Rangerpladser.
3. Forbundets Kongresbeslutninger.
4. Eventuelt.

ad Punkt 1. Det vedtoges at afholde Hovedgeneralforsamling **Onsdag den 15. Marts d. A. Kl. 9 Fm. i Nyborg.**

ad Punkt 2. Det vedtoges at forelægge førstkommende Generalforsamling et Forslag gaaende ud paa en Henstilling til Direktøren om, at eventuelle Rangerpladser opslaas vakant og besættes med den ældste af Ansøgerne; endvidere at der gives bestemte Regler for Strækningskørsel med de ældste Lokfyrb.

ad Punkt 3. Kongressens Beslutninger, der offentliggjordes i Lokomotivmannas och Maskinisttidning Nr. 12 1904, indeholdt ingen Sager udover, hvad der allerede var under Arbejde i Dansk Afdeling. Referatet vil senere blive oversat og bekendtgjort.

ad Punkt 4. (Eventuelt). 1ste Sag. Forslag om Konstitution i Lokomotivførerstillingen.

Det vedtoges ikke at støtte Forslaget og bestemt at fraraade det.

2den Sag. Forslag om Hjælp til Sanatorieophold.

Det vedtoges ikke at støtte Forslaget paa Hovedgeneralforsamlingen.

3die Sag. Betingelser for Ansættelse og Forfremmelse i Lokomotivpersonalet.

Det vedtoges at henvende sig til Direktøren, eventuelt Generaldirektionen, angaaende de ny udstedte Betingelsers Fortolkning og Gennemførelsen af Eksamensspørgsmaalet.

En Vintertur paa Lokomotivet.

De to, som rolig og støt ved sit Fag,
i Storm og i Stille, ved Nat og ved Dag,
staar ved sit »Styr« med Blikket forude,
ofte naar Regnen den plasker mod Rude,
eller naar Sneen den falder og flyger
»Flokkene« sammen i »Driver« det ryger.
Himmel og Jord staar næsten i et,
deres Maskine kan ej holde Trit,
Hjulene snurrer, vil længer ej frem;
selv kunde nok de ønske sig hjem,
men maa som sidste Mænd blive paa Skansen,
ej blive træt og gaa bag af Dansen.
Madkassens Indhold, som først var bestemt
til et Maaltid eller to, eller saa omtrent,
i slige Tilfælde maa strække til flere,
naar Haabet er ude om at skaffe sig mere
Proviant. Naar de midt paa Linien ligger
og under sin Stormhue forgæves kigger
efter Signal og Station, men øjner dem ej,
saa ved de, der maa ventes, til »Kasterne« gør
Vej.

Om ofte af utaalmodige Spørgsmaal det lyder,
mens Togpersonalet al mulig Hjælp villig yder
til dem, som har maattet lade sig afvæbne
og Vejret har tvungen til at dele samme
Skæbne,

da kan det vel hælde i saadan en Stund,
hvor Legemet trættes og Øjet ønsker Blund,
at de synes, Hjemmet er dog den kære Plet,
som Gud har dem givet, de vil leve for det.
Og i Tankerne ser de dem hjemme at gaa
og ængstes, fordi »Fader« paa Linien laa,
og »de« hører det kærleg »Velkommen hjem«,
saa imens gaar Tiden ved at tænke paa dem.
Naar saa det lysner og »de« ser, hvor de sad,
og de kommer fra nærmeste Gaard med Mad
og varmt at drikke, det styrker Modet,
og »de« retter Ryggen og rejser Ho'edet;
nu Øret fanger en Lyd foroven,
snart i det Fjerne de øjner »Ploven«.
Mens Sneforhindringen nu maa vige,
»de« atter faar et Ord med at sige;
thi nu, da Hjælpen end er i Vente,
for det indesneede Tog at hente.
Saa alle Mand med Liv og Lyst
med Sneen tager sig en Dyst,
og snart kan meldes: »Banen klar« —
i Regulatoren atter fat Haanden har,
to Fløjt — — og saa »de« atter kører,
med frejdigt Sind det nu mod Hjemmet fører.

Margrethe Jensen.

Agitationsmøder.

Organisationens Formand, Lokf. Chr. Christensen, og Sekretæren, Lokf. L. Mauritzen, har i Dagene fra den 21. til den 30. Januar besøgt Flertallet af Organisationens Afdelinger og afholdt 12 Møder med de respektive Afdelingers Medlemmer og forelagt disse Fællesudvalgets to store Arbejder: Sygekasse- og Retsordningen, ligesom Organisationens Betydning og Eksamensspørgsmaalet gjordes til Genstand for udførlig Omtale og Belysning.

Det er os en sand Glæde at kunne konstatere den ualmindelige Forstaaelse og Interesse, der har præget samtlige Møder, idet saa godt som alle tjenstfri Medlemmer havde givet Møde og fulgte de foreliggende Sager med en indenfor Organisationen hidtil ukendt Interesse, der borger godt for Organisationsarbejdet i Fremtiden.

Som et eklatant Bevis for den vaagnende Forstaaelse af Organisationsarbejdet kan anføres, at Struer Afdeling for Aaret 1904 kan opvise 15 ny Indmeldelser, ligesom det ogsaa bør nævnes, at da Medlemmerne under den nyoprettede Korsør-Afdl. paa Grund af Tjenesten ikke kunde samles til Møde om Aftenen, indvarslede de resolut til Natmøde, hvor alle tjenstfri Medlemmer var mødt og trods de sene Nattetimer fulgte Forhandlingerne med en Interesse, der viser, at denne ny Afdeling tæller dygtige og forstaaende Organisationsmænd.

Naar vi nu i Organisationens Navn bringer samtlige Medlemmer vor Tak for den gode Forstaaelse, er det i Haabet om, at hvert eneste Medlem betragter sig selv som og virker som Agitator blandt de faa endnu udenfor Organisationen staaende Lokomotivmænd, saaledes at ogsaa disse bibringes Forstaaelsen af Organisationens Betydning.

Esbjerg og Fredericia, d. 31. Januar 1905.
Chr. Christensen. L. Mauritzen.

Hovedgeneralforsamling

afholdes Onsdag den 15. Marts 1905 Kl. 9 Fm. pr. i Nyborg.

Lokale og Dagsorden vil senere blive bekendtgjort.

Forslag, der ønskes behandlet paa Generalforsamlingen, maa i Hænhold til Lovene være Førmanden i Hænde senest den 15. Februar.

Meddelelser fra Afdelingerne.

Roskilde Afdeling.

Søndagen den 15. Januar afholdt Roskilde Afdeling en meget vellykket Julefest i Jernbanehotellets Sal.

Kl. 6 aabnedes Festen for Børnene — 42 i Antal — som under Tonerne fra Musikken marscherede ind i Salen, hvor der stod et stort og smukt Juletræ pyntet. Efter at der var sunget et Par Julesalmer og flere Sange, blev der uddelt en Pose Godter og en Present til hvert Barn, ligesom der ogsaa blev serveret med Chokolade og Kager. Efter at Træet var plyndret var der Dans for Børnene til Kl. 10. Kl. 10¹/₂ tog Ballet for de Voksne sin Begyndelse og varede til Kl. 5. Eftersom det var den første Fest, Afdelingen har afholdt, maa det siges, at den var meget vellykket, til Glæde baade for Medlemmerne og Børnene. Ved en lille Fællesspisning blev der bragt en Tak til de gamle Medlemmer, der var til Stede ved Festen.

København H. Afdeling.

Valget af Bestyrelse for 1905 gav følgende Resultat:

Formand: Lokf. Mortensen.

Kasserer: Lokf. Clemmensen.

Repræsentanter: Lokfyrb. Nr. 432 Julius Jensen og Lokfyrb. Nr. 66 Christensen.

Revisorer: Lokfyrb. Nr. 378 Petersen og Lokf. Bønnelycke.

København G. Afdeling.

Valget af Bestyrelse for 1905 gav følgende Resultat:

Formand: Lokf. Nr. 1 C. A. Petersen med 52 St.

Kasserer: Lokf. Nr. 290 A. Christensen med 53 St.

Repræsentant: Lokf. Nr. 13 Mottlau med 39 Stemme.

Revisorer: Lokfyrb. Nr. 229 Mogensen

med 45 St. og Lokfyrb. Nr. 413 Thomsen med 32 St. Suppleanter: Lokf. Nr. 111 Sørensen med 15 St. og Lokfyrb. 196 Klem med 4 St.

C. A. Petersen,
p. t. Formand.

Struer Afdeling

afholdt Generalforsamling den 18. Januar. Regnskab og Forhandlingsprotokol godkendtes. Valget af Bestyrelse for 1905 gav følgende Resultat:

Formand: Lokf. Nr. 321 Petersen (Genv.).

Kasserer: Lokf. Nr. 161 Hansen (Genv.).

Revisorer: Lokf. Nr. 234 Foght og Lokf. Nr. 218 Jensen.

Repræsentanter: Lokf. Nr. 227 Snedker og Lokf. Nr. 81 Olsen.

Delegerede: Lokf. Nr. 321 Petersen og Lokomotivfyrbøderne Nr. 161 Hansen og 218 Jensen.
Sekretæren.

Frederikshavn Afdeling

afholdt Generalforsamling den 16. Januar 1905. Formanden H. Jørgensen aflagde Beretning om Afdelingens Virksomhed, som enstemmigt godkendtes.

Regnskabet, der af Kassereren fremlagdes i revideret Stand, godkendtes.

Valget af Bestyrelse for 1905 gav følgende Resultat:

Formand: Lokf. Nr. 100 H. Jørgensen.

Kasserer: Lokf. Nr. 197 S. Andersen.

Repræsentant: Lokfyrb. Nr. 491 C. Rasmussen.

Revisorer: Lokfyrb. Nr. 157 S. Christensen og Lokfyrb. Nr. 130 S. Andersen.

Sekretær: Lokfyrb. Nr. 5 A. P. Andersen.

Suppleant: Lokfyrb. Nr. 41 S. Jensen.

A. P. Andersen,
Sekretær.

Viborg Afdeling.

Valget af Bestyrelse for 1905 gav følgende Resultat:

Formand: Lokf. Nr. 345 H. M. Soele, Glyngøre.

Kasserer: Lokf. Nr. 92 H. Larsen, Viborg.

Repræsentant for Langaa: Lokfyrb. Nr. 400 Schneider.

Repræsentant for Glyngøre: Lokf. Nr. 345 H. M. Soele.

Revisorer: Lokf. Nr. 101 Kristiansen, Viborg, og Lokfyrb. Nr. 417 Horn, Viborg. Suppleant: Lokf. Nr. 353 Henzel, Langaa.

Delegerede: Lokf. Nr. 345 Soele, Glyngøre, Lokf. Nr. 353 Henzel, Langaa, og Lokfyrb. Nr. 6 Johansen, Viborg.

Viborg, Langaa og Glyngøre Afdel. afholder Generalforsamling, Fællesspisning og Bal Lørdagen den 18. Februar Kl. 9 Em. i den gamle Officersklubs Lokale i Viborg

Dagsorden bekendtgøres ved Mødet.

H. M. Soele.

Skanderborg Afdeling.

Ved Afdelingens Generalforsamling blev Regnskabet fremlagt og godkendt.

Valget af Bestyrelse for 1905 gav følgende Resultat:

Formand: Lokfyrb. H. P. Petersen.

Kasserer: Lokfyrb. Rosenvold.

Delegeret: Lokfyrb. J. Nielsen.

Repræsentant: Lokfyrb. N. P. Nielsen.

Revisorer: Lokf. C. A. Petersen og Lokfyrb. C. Jensen.

Danske Privatbaners Lokomotivfører- og Lokomotivfyrbøder- Forening.

Aalborg Afdeling.

Generalforsamling afholdtes den 20. Januar, hvor det reviderede Regnskab blev godkendt. Endvidere blev det enstemmigt vedtaget at ekskludere Lokomotivfører A. Sørensen som Følge af hans usømmelige Handlinger, samt blev der vedtaget at give ham en skriftlig Tilrettevisning med Forlangende om, at han opfører sig paa en for Standen værdig Maade.

P. A. Østergaard,
p. t. Afdelingsbestyrer.

Lokomotivfyrbødernes Kransekasse.

Vi har modtaget følgende:

Alle Oplysninger angaaende Lokomotivfyrbødernes Kransekasse af 1ste Juli 1893 kan faas ved skriftlig eller mundtlig Henvendelse

til Kassereren, Lokfyrb. C. I. Klem, Københavns Godsbanegaard.

PERSONALIA.

Forflyttede ere:

18.—10. 04.

Lokomotivfører Nr. 186 L. P. Larsen, København H. til København G.

Lokomotivfører Nr. 235 P. C. V. Poulsen, København H. til København G.

1.—2. 05.

Lokomotivfører Nr. 186 L. P. Larsen, København G. til København H.

Lokomotivfører Nr. 296 E. F. P. Jørgensen, København G. til Vedde.

Lokomotivfører Nr. 354 V. C. V. Jespersen, Struer til København G.

Lokomotivfører Nr. 141 A. N. P. Carlsen, Vedde til Aarhus.

Lokomotivfyrbøder Nr. 270 K. P. Kristiansen, Struer til Nyborg.

Lokomotivfyrbøder Nr. 200 J. Nielsen, Nyborg til Struer.

Lokomotivfyrbøder Nr. 196 C. F. I. Klem, København G. til Roskilde.

Lokomotivfyrbøder Nr. 469 A. N. F. Koch, Korsør til Vedde.

Lokomotivfyrbøder Nr. 482 R. Rasmussen, Vedde til Korsør.

Lokomotivfyrbøder Nr. 451 D. F. C. Møllerup, Aarhus H. til Langaa.

Lokomotivfyrbøder Nr. 253 N. C. Johansen, Langaa til Aarhus H.

Forfremmede ere:

1.—2. 05.

Lokomotivfyrbøder Nr. 278 H. C. T. Rugaard, Roskilde, til Lokomotivfører Nr. 32 i København G.

Lokomotivfyrbøder Nr. 279 A. F. C. Marx, Esbjerg, til Lokomotivfører Nr. 46 i Struer. Haandværker i Aarhus Nr. 104 J. Jørgensen, til Lokomotivfyrbøder Nr. 278 i København G.

Haandværker i Aarhus Nr. 131 P. Bøttern, til Lokomotivfyrbøder Nr. 279 i Esbjerg.

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 $\frac{1}{2}$ Aar.

I Slutningen af Teksten optages Annoncer til en Pris af 10 Øre pr. Petilinie eller dens Plads, med Fradrag af 20 pCt. for staaende Annoncer.

Telefon 123.

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

Telefon 123.