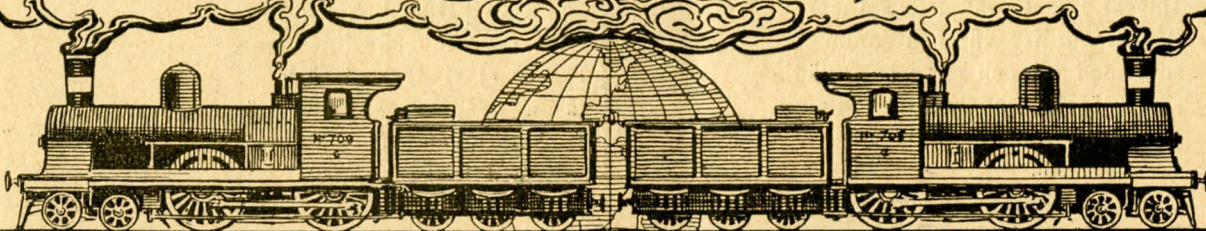


„Hornbechs rene Frugtsafter“.

DANSK LOKOMOTIVTIDENDE



ENIGHED

KUNDSKAB

HJÆLP

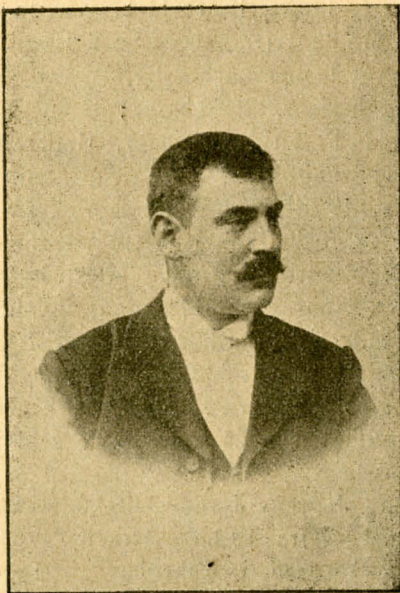
ORGAN FOR DANSK LOKOMOTIVFØRER OG LOKOMOTIVFYRBØDER-FORENING.

Redaktør: Lokomotivfører L. Mauritzen, Fredericia.

Nr. 9.

I. Maj 1905.

5. Aarg.



Lokomotivfører Georg Jensen,

født den 7. September 1867, ansat ved Statsbanerne den 25. Maj 1891, forfremmet til Lokomotivfører den 1. Januar 1900, forulykket under Udførelse af sin Tjeneste paa København Ø. Station den 18. April 1905.

Vid Georg Jensens graf.

Lystrande vår första maning, till vårt möte
kom du

Broder, att mot oss få handen sträcka
och att vänskapsbandet knyta;
såsom barn af samma moder,
der ej kif och tvedragt finnes.
Som en nordisk fura hög och kraftig
ifrån Jutska heden kom du,
då en främling — men förr'n kvällen svunnit,
var du känd af många bröder,
som ej forra tvister minnes.

Bandet knöts af dem, som kommit
dit från Nores karga fjellar
och från Danas väna öar,
ifrån Sveas skog och elfvar
och från Finlands tusen sjöar,
att i endragt hålla möte.
Löften gafs att samfäldt fylkas,
att för rätt och sanning strida,
att den svages rätt försvara
och att nesligt våld ej lida;
Ingen svike trohetseden
förr'n han sänks i jordens sköte.

Tveune lustrum*) snart förrunnit
hän i tidens haf det djupa,
sen den dag, vi samfäldt drucko

*) lustrum = 4 år.

nordiskt fosterbrödralag,
till ett värn mot hårda tider.
Dagrar liksom skuggor skiftat,
liksom nordisk vår och sommar,
som med sol och sång och glädje
snart förgår, och höst och dimma
minna om, att tiden lider.

Dock från dagens id och äflan,
der vi kört på skilda banor,
vi oss stundom kunnat slita,
att som förr i fröjd och gamman
af hvarandra hemta styrka.
Språkas vid om dagar svunna,
om de slag, vi redan vunnit,
lägga råd för dag, som stundar,
hur att bäst och säkrast höja
menschovärdet, som vi dyrka.

Du var med, hvar helst vi möttes,
städse sågs du främst i ledet,
iblandt nordens söner alla;
lika varmt var städs ditt hjerta,
lika trofast handen räcktes.
Flitigt byggde du på grunden
till det hus, hvarpå vi bygga;
och den ed med oss du svurit,
som en man du trofast hållit
tills din blick i döden släcktes.

Dina sånger smekte örat,
glad ibland de glada var du,
öm och tröstande i sorgen,
då den kom med sjukdom
och med hat och svek.
Derför kär du var oss, Georg,
lika kär som kötslig broder,
derför och när nyss vi sporde
hur dig hårda ödet krossat,
skymdes ögat utaf tårar — kind blef blek.

Såsom nordanstorm, som brusar,
slår mot jorden kraftig fura,
såsom väldig kämpe,
hårdt emellan sköldar pressad,
känner lifvets pulsar domna.
Så du greps af dödens käftar,
rycktes bort i lifvets blomma
ifrån maka, barn och vänner,
att förr'n kvällens timmar svunnit
uti döden djupt insomna.

Den, som göms i jordens sköte,
hvilas trygg från lifvets stormar
och från hatets hugg, som svider
i ett vekt och känsligt sinne.
Derför ej vi dig må sörja
såsom den, som går och glömmas;
Brodersringen må vi sluta samman
och med friska krafter
bryta vägen fram mot bättre tider,
så vi bröder hedra skall ditt minne.

A. Ringdahl.

* * *

Omstaaende bringer vi Billedet af vor
sympatetiske Kollega, der, som meddelt, for-
ulykkede den 18. April d. A.

I den Afdøde har vi mistet en udpræget
Organisationsmand og god Kammerat. Han
var med fra Foreningens Stiftelse som en af
de første og mest støtte Forkæmpere for vor
Sag; han havde nogen Vanskelighed ved at
forstaa Betydningen af Organisationens Om-
ordning, men da Flertallet havde givet denne
ny Ordning sin Tilslutning, meldte Georg
Jensen sig loyalt til Arbejdet og satte sig der-
ved et Minde i Organisationens Historie, som
aldrig, saa længe Lokomotivfolkernes Sammen-
slutning bestaar, vil blegne; man vil savne
ham ved Fremtidens Møder, Generalforsam-
linger og Kongresser — aldrig svigtede han —,
hans stolte Skikkelse ligesom lysnede op
iblandt os, naar han paa sin værdige Maade
med Begejstring forsvarede eller forelagde en
Sag, han fandt god. Ikke alene indenfor vort
 eget Lands Grænser har han ved sit Arbejde
i Organisationen skabt sig mange Venner,
men ogsaa i Sverrig, Norge og Finland har
han efterladt sig et dybt Savn som Ven og
Forbundsfælle.

Georg Jensens Jordfæstelse fandt Sted den
26. April — fra Frihavnskirken — paa Assi-
stens Kirkegaard i København. Ingensinde
tidligere har en Lokomotivførers Begravelse
samlet en saa talrig og alvorsstemt Skare som
her, idet ca. 400 Mennesker var forsamlede
for at bringe Georg Jensen et sidste Farvel.
Foruden Repræsentanter for alle Kategorier
indenfor Statsbanerne bemærkede man Repræ-
sentanter for flere Privatbaner, ligesom Nor-
disk Lokomotivmandsforbund var repræsenteret
ved Lokomotivførerne A. Ringdahl og Lind-

quist fra Engelholm, Hilton fra Malmø og Forsberg fra Helsingborg.

Hovedbestyrelsesmedlem Lokf. Axel Madsen udtalte over Graven nogle gribende Mindeord og et Ære være Georg Jensens Minde, ligesom Lokf. Axel Ringdahl, Engelholm, foredrog omstaaende Prolog. Forinden havde Sangforeningen »Hejmdahl« sunget et stemningsfuldt Farvel.

Lyse Tider.

Man kan ej mer nu finde
en liden Revle Sne.
Selv Bakkens spidse Tinde
er saa yndig at se.

Nu blomstre Anemoner
og grønnes vil hvert Blad.
Stolt Livet det sig troner
i Solens varme Bad.

Ja, Fuglene de kvadre
nu til Foraarets Pris,
og flyve da saa videre
igennem Skyernes Dis.

Og lysere bliver Sindet
ved den Foraars-Melodi,
der bryder Vinterspindet
— giver Livet Harmoni. —

Martin Lennø.

Avtomobil-Jernbanevogne med Benzin-Drift.

Ved Ing. W. Pfitzner af Dresden.
(Fortsat).

Som vi i sidste Numer sluttede med at fremhæve, synes det økonomiske Spørgsmaal ikke at stille sig ugunstigt for disse Vogne, Omend Prisen ved Anskaffelsen ikke er meget billigere end et til en saadant Kørsel nødvendigt Lokomotiv med en Vogn (den varierer mellem 20 og 30,000 Mrk.) — Vognene beregnet til 50 Personer. De nødvendige Driftsomkostninger, Brændselkraft, Olie og Betjening — 1 Fører og 1 Togbetjent — be-

løber sig til 15 Pf. pr. Vognklm, en Pris, som ved Sammenligning med Serpolletvognen dog er billigere.

Driftssikkerheden og Udholdenheden er tilfredsstillende, Reparationerne er sjældne og ubetydelige, dertil kommer saa Tiden, som medgaar til Udvaskning af Kedlen, Rensning og Fornyelsen af Rør paa Damplokomotiver, hvilket bortfalder ved Motordriften.

Den udvendige Profil af saadanne Vogne afviger kun ubetydelig fra almindelige Jernbanevogne. Konstruktionerne er stadig gaaet i Retning af at holde Vognens Indre for Publikum alene, saa at dette forbliver saavidt muligt uberørt af de maskinnelle Indretninger. Paa den Maade er den største Udnyttelse af Plads opnaaet.

Motoren samt Hjulpeindretningerne er anbragt paa Vognrammen under Vognkassen, i Nærheden af Drivakslen, som den skal virke paa. En Drivaksel er i Reglen fuldkommen tilstrækkelig, saalænge der ikke skal anvendes Paahængsvogn. Opstillingen af Motoren paa den Maade har uden Tvivl den Ulempe, at man vanskelig er i Stand til at overskue hele Mekanismen; dens Højde er ved Anbringelse under Vognkassen ogsaa upraktisk. Hyppigst anvendes opretstaaende flercylindrede Motorer, der er anerkendte som de bedste Typer for Avtomobilkørsel.

Vognene maa kunne køre i begge Retninger uden at drejes, men derved bliver det nødvendigt at anbringe Førerplads og samtlige Betjeningsmekanismer i begge Ender af Vognen, naar man da ikke — og dette er vistnok det hensigtsmæssigste ved mindre Køretøjer og tidligere anvendt — vil foretrække en Førerplads med en foroven eller paa Siden af Vognen anbragt Glas-Udbygning, hvorfra Føreren har Udsigt over Strækningen i hver Retning. Den dobbelte Førerplads er altfor upraktisk for de mekaniske Omstillingsapparaters Betjening.

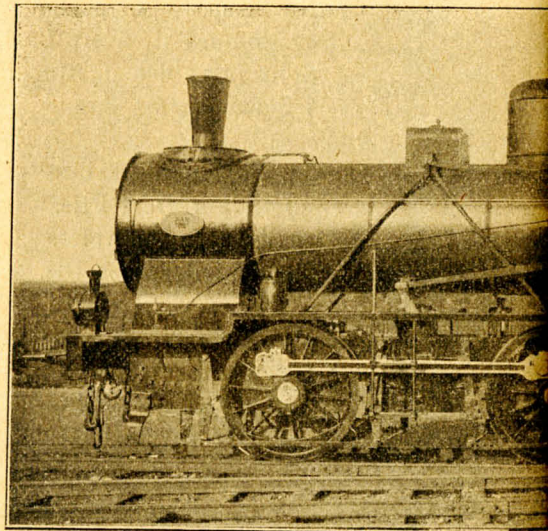
De hovedsageligste Vanskeligheder ved Vognens mekaniske Indretninger ligger først og fremmest i Eksplosionsmotorens Egenskaber, for det andet i Nødvendigheden af at skaffe den fritløbende Aksel en passende Kraftoverføringsmekanisme. Eksplosionsmotoren taaler ingen Overbelastning, og dens gunstigste Kraft ligger i et bestemt Antal Omdrejninger, som i Forhold til Vægten er meget højt; i fore-

liggende Tilfælde udgør de ca. 600 til 800. Driften af Jernbanekøretøjer fordrer derimod en stærk vekslende Kraft, som for Stigningernes Vedkommende maa være meget stærk, medens den paa horisontale Strækninger kan være ringere. Løbehjulenes Omdrejningsantal er meget ringere end Motorens, af hvilken Grund det er nødvendigt at anbringe en reducerende men samtidig en omstilbar Overføring imellem Motor og Drivaksel. Motorens Bevægelsesretning er endnu ikke omstilbar, hvorfor der tillige maa anbringes et Apparat, som kan bevirke Omskiftningen. Som omtalt kan Motoren ikke, naar Vognen momentan holdes an, bringes til Standsning, da den ikke af sig selv gaar i Gang igen; det er af den Grund nødvendigt, at denne er til at afsondre fra de øvrige bevægelige Maskindele ved Hjælp af en Friktionskobling, der ogsaa kan beskytte Maskinen for Overlast ved Igangsætningen. At dømme efter alle disse Hjælperedskaber, som en Motor fordrer, maa man med Rette paastaa, at den er højest upraktisk for Jernbanedrift.

Den anden større Vanskelighed er Overføringen af Kraften til Vognakslerne, der lader sig udføre, naar man giver Afkald paa Udvekslinger og direkte tilkobler Motoren. Hvor det ikke drejer sig om altfor store Hastigheder, er denne Fremgangsmaade anvendelig.

Vil man derimod undgaa den direkte Kobleling, bliver der kun den Udvej tilbage, at overføre Motorens Kraft gennem Kæde eller Ekspansionskobling til Hjulakslerne. Begge disse Hjælpe midler er dog meget upraktiske og ikke anbefalelsesværdige for større Kraftudviklinger. De mange Krav, som en saadan Udveksling skal svare til, er vanskelige at opnaa ad mekanisk Vej; i Særdeleshed er de forstilbare Udvekslinger svære at fremstille, da man maa give Afkald paa en jevn Gang af Maskinen og være tilfreds med en hyppig vekslende Stigning af Drivkraften. Man tager i Reglen tre til fire Par Tandhjul, som er tilpasset hinanden, og overlader Motoren til ved sin ikke helt manglende Elasticitet at udligne dens uregelmæssige Bevægelser. En tilfredsstillende Løsning er det naturligvis ikke, saa Ønskerne om en jevn vedvarende Kraft bliver ogsaa bibeholdt og vil neppe paa det nuværende Stadium skænke Konstruktorerne Ro.

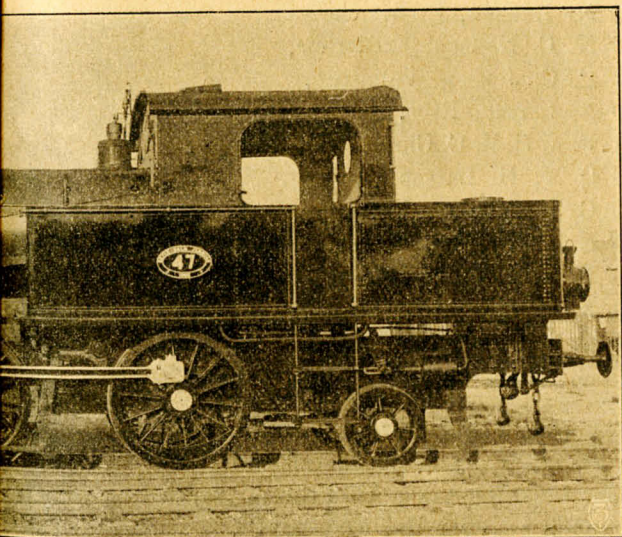
Den eneste Udsigt til at løse denne Opgave, er Anvendelsen af elektrisk Kraft imellem Motor og Drivaksel, hvilket først er udført ved det bekendte »Heilmannschen Lokomotiv«. Fordelene derved kan i dette Tilfælde anbefales. Anvendelsen af den elektriske Kraft forener alle de Fordringer, som er stillede. Den maa selvfølgelig benyttes efter de forhaandenværende særlige Forhold, den maa fremstilles paa Basis af den konstante Kraft, ikke som ellers brugelig med konstant Spænding eller konstant Strømstyrke. Eksplosionsmotorens Kraft er konstant, og dens Omdrejningsantal ligeledes. Systemets Regulering maa finde Sted samtidig med, at Reguleringen af Spændingen og Strømstyrken forekommer. Finder der af en eller anden Grund et større



Strømforbrug af Motoren Sted, saa maa Spændingen straks sættes ned, saa at Produktet, Strømstyrken \times Spændingen, bliver ens. Paa den Maade arbejder Motoren med vekslende Kraft, uden at den primære Maskine bliver overlastet. Ved Vognens Stilstand maa Hovedmaskinens Bevægelse afbrydes, og til Igangsætningen er kun en jevn Tilførsel af Strøm nødvendig, saaledes at der ikke opstaar for stor Strømspænding. Arbejdstab i Modstandene finder ikke Sted, men Benzinmotorens fulde Kraft forbruges til at forcere Vognens Hastighed med. Det vilde maaske være muligt kun at benytte en enkelt Motor, naar den nødvendige Kraft da ikke i altfor høj

Grad vekslede. Reguleringen kunde uden Besværlighed gøres selvvirkende.

Driften af et saadant Køretøj vil da være det mest enkelte. Føreren har ikke andet at foretage sig, end at paase Igangsætningen, — det øvrige sker automatisk. Forekommer der under Kørslen større Stigninger, da synker Motorens Omdrejningsantal, Strømstyrken stiger. Regulatoren, der kan bevæges elektrisk eller mekanisk, trykker Spændingen ned, medens den i omvendt Tilfælde sørger for en Forøgelse af Spændingen, naar Stigningsmodstandene formindskes, og vedbliver dermed, indtil Benzinmotorens højeste Kraft igen er udnyttet. Den dobbelte Førerplads vil, til Trods for Anbringelsen af de elektriske Strømdvækslingsapparater, uden Vanskelighed kunne finde Anven-



delse. Desværre har alle elektriske Indretninger den Ulempe ved sig, at de er forholdsvis svære og dyre. Ved Kørsel paa Skinner bør Vægten først regnes i anden Linie, og ved passende Konstruktion kan der endnu spares derpaa, men Prisen er i alle Henseender den væsentligste Faktor, og af den Grund bliver Systemet umuligt.

Vi maa ikke glemme at bemærke, at Resultatet af denne Kraftoverføring ikke kan naa samme Højde som de mekaniske; det drejer sig mest om mindre Præstationer (c. 40 HK.), hvor de elektriske Apparater ikke giver den Nyttevirkning, som man i Reglen tror. Det vil ikke kunne undgaas at anbringe endnu en

Tandhjulsudveksling imellem Elektromotoren og Drivakselen, da man vanskelig af Hensyn til Vægten m. m. kan fremstille saa langsomtgaaende Motorer. (Fortsættes).

Gefle—Dala Jernbanes Lokomotiv Nr. 47.

Hosstaaende bringer vi Billedet af et 8-hjulet 6-koblet Tenderlokomotiv, der er fabrikeret af Maskinfabrikken i Falun (A./S.) og bestemt til Hjælpemaskine over de stærke Stigninger Storvik—Hofors og Rygga—Kasnäs. Lokomotivet er forsynet med alle de bedste Apparater, den moderne Teknik kan opvise, og som man vil se af Illustrationen, er Sandkassen ogsaa her anbragt ovenpaa Kedlen, hvor 2 Rør forgrener sig til Benyttelse ved Sanding for saavel Frem- som Tilbagegang.

Hoveddimensionerne er følgende:

Cylinderdiameter 470 mm.

Slagets Længde 610 mm.

Trækkraft 7500 kg.

Kedlens Diameter 1300 mm.

Afstand mellem Rørpladerne 4000 mm.

Antal Rør 164 Stk.

Rørenes Diameter 54 mm.

Ristareal 1,73 M.².

Total Ildpaavirkningsflade 120,2 M.².

Effektiv Kedeltryk 12 kg.

Drivhjulenes Diameter 1400 mm.

Løbehjulenes Diameter 800 mm.

Hjulbasis, total 6,75 Meter.

Hjulbasis, fast 2,65 Meter.

Egen Vægt 45,000 kg.

Vægt i tjenstfærdig Stand 57,000 kg.

Adhensionsvægt 47,000 kg.

Lokomotivets hele Længde 11,75 Meter.

Lokomotivet er forsynet med saavel Skruesom Dampbremse.

Lokomotivførerprøven.

I Dagene fra den 4. til den 14. f. M. er der i 2., 3. og 4. Maskinkreds afholdt Prøve for Lokomotivførere efter de nye Betingelser for Ansættelse og Forfremmelse i Lokomotivpersonalet.

Til Prøven indstillede sig ialt 85 Lokomotivfyrbødere, og af disse erholdt nedennævnte Karakteren »Bestaaet«:

- Nr. 38 J. K. Wagner, Struer,
 — 473 N. C. P. Sloth, Struer,
 — 483 G. Ankerstjerne, Struer,
 — 481 H. P. Johansen, Holstebro,
 — 488 J. Langesen, Aalestrup,
 — 461 L. Andersen, Langaa,
 — 81 A. C. V. Olsen, Struer,
 — 489 S. M. Jensen, Struer,
 — 493 S. P. Sørensen, Struer,
 — 492 C. Jensen, Roskilde,
 — 475 S. P. S. Kjær, Thisted,
 — 214 K. A. Kristensen, Thisted,
 — 84 O. Kragh, Glyngøre,
 — 451 D. F. C. Møllerup, Langaa,
 — 198 J. K. Jensen, Struer,
 — 162 N. Andersen, Viborg,
 — 221 H. E. Bech, Langaa,
 — 242 J. H. Sørensen, Struer,
 — 418 J. P. Iversen, Aarhus,
 — 142 F. C. C. Spøer, Aarhus,
 — 230 A. C. V. M. Steffensen, Aarhus,
 — 75 C. I. Kalsbøll, Aarhus,
 — 264 C. V. Jensen, Aalborg,
 — 398 P. Overgaard, Frederikshavn,
 — 210 H. S. Jensen, Aarhus,
 — 101 N. L. Jensen, Aarhus,
 — 430 H. C. Hansen, Aarhus,
 — 265 N. L. Stilling, Aarhus,
 — 88 I. M. Henriksen, Aalborg,
 — 491 H. C. Rasmussen, Frederikshavn,
 — 450 P. L. P. Møllerup, Aarhus,
 — 429 N. I. Nielsen, Aarhus,
 — 485 C. M. Rasmussen, Aarhus,
 — 216 A. P. H. Andersen, Aalborg,
 — 219 C. F. Mouritzen, Frederikshavn,
 — 237 H. C. Glerup, Korsør,
 — 467 S. M. Sørensen, Aarhus,
 — 446 V. C. Jensen, Aarhus,
 — 266 J. A. Nielsen, Frederikshavn,
 — 222 K. E. Nielsen, Aarhus,
 — 460 N. Nielsen, Aarhus,
 — 484 L. K. Pedersen, Aarhus,
 — 235 H. K. Kristensen, Aarhus,
 — 470 I. I. Jensen, Aarhus,
 — 459 S. A. Sørensen, Frederikshavn,
 — 186 C. F. Gummer, Assens,
 — 449 F. T. H. Skovbjerg, Nyborg,

- Nr. 454 H. P. Rasmussen, Nyborg,
 — 28 E. H. J. Møller, Nyborg,
 — 19 A. Graversen, Nyborg,
 — 251 H. Johansen, Nyborg,
 — 249 N. C. Kirstein, Nyborg,
 — 15 A. K. Knudsen, Nyborg,
 — 3 C. A. E. Larsen, Nyborg,
 — 23 C. M. Jensen, Skanderborg,
 — 59 A. P. Andersen, Skanderborg,
 — 225 J. H. Jensen, Skanderborg,
 — 246 H. A. M. J. Lind, Skanderborg,
 — 247 N. P. Nielsen, Skanderborg,
 — 390 J. Nielsen, Skanderborg,
 — 153 J. K. Nielsen, Skanderborg,
 — 39 K. F. Rosenvold, Skanderborg,
 — 148 S. J. Simonsen, Fredericia,
 — 205 J. F. A. Jensen, Fredericia,
 — 345 H. C. Soele, Fredericia,
 — 248 M. Hansen, Fredericia,
 — 468 N. C. Nielsen, Fredericia,
 — 32 P. C. Jensen, Vamdrup,
 — 360 A. Larsen, Ribe,
 — 201 F. A. H. M. C. Christensen, Esbjerg,
 — 73 O. F. H. Larsen, Esbjerg,
 — 82 C. H. Hansen, Esbjerg,
 — 165 N. P. Nielsen, Esbjerg,
 — 233 N. P. Nielsen, Esbjerg,
 — 234 N. C. Mogensen, Esbjerg,
 — 471 T. J. Ohms, Esbjerg,
 — 490 M. Thomsen, Esbjerg.

Der gives kun 2 Karakterer: »Bestaaet« eller »Ikke bestaaet«, og af de 85 Lokomotivfyrbødere, der indstillede sig til Prøven, var der altsaa kun 8 — eller lidt over 9 pCt. — der erholdt Karakteren »Ikke bestaaet«.

PERSONALIA.

1.—5. 05.

Forfremmede ere:

Lokomotivfyrbøder Nr. 258 A. C. Schulz, Helsingør, forfremmes til Lokomotivfører Nr. 63 i Thisted.

Haandværker i Aarhus Værksted, Nr. 146 J. Hansen, forfremmes til Lokomotivfyrbøder Nr. 258 i Thisted.

Haandværker i Aarhus Værksted, Nr. 134 J. Pedersen, forfremmes til Lokomotivfyrbøder Nr. 301 i København G.

Forflyttede ere:

- Lokomotivfører Nr. 55 V. Hansen, Thisted, til Aarhus.
 Lokomotivfyrbøder Nr. 250 O. C. Olsen, Thisted, til Helsingør.
 Lokomotivfører Nr. 1 C. A. Petersen, København G., til Helsingør.
 Lokomotivfyrbøder Nr. 361 P. I. Jensen, Gedser, til Nykøbing F.
 Lokomotivfyrbøder Nr. 58 C. A. F. Lundgren, Nykøbing F., til Helsingør.
 Lokomotivfyrbøder Nr. 432 I. S. Jensen, København H., til Gedser.
 Lokomotivfyrbøder Nr. 224 S. Larsen, Esbjerg, til Horsens.
 Lokomotivfyrbøder Nr. 297 S. P. Sørensen, Horsens, til Esbjerg.
 Lokomotivfyrbøderne:
 Nr. 255 I. F. K. Søndergaard,
 Nr. 261 A. F. E. Schærting,
 Nr. 410 N. P. C. Nielsen,
 Nr. 495 S. I. Hansen,
 Nr. 499 I. N. C. Børgesen,
 alle fra København H. til København Ø.

Navneforandring:

- Lokomotivfører Nr. 5 J. P. S. Petersen, Fredericia, hedder fremtidig J. P. S. Bang.

Døde:

- Lokomotivfører Nr. 109 G. Jensen, København Ø., afgik ved Døden den 18. April d. A. efter et Ulykkestilfælde under Udførelsen af sin Tjeneste.

Fællesudvalget.

Skattespørgsmaalet.

Under 18. ds. har Fællesudvalget modtaget følgende Svar fra Indenrigsministeriet:

Efter Modtagelsen af dette Svar, vil Fællesudvalget sikkert atter gøre Forestillinger i Indenrigsministeriet, thi man maa erindre, at Statsbanefunktionærernes Pensionsberettigelse ikke kan stilles i Klasse med den almindelige Embedspension, der faktisk er et reelt Plus til Lønningen, medens Statsbanefunktionærerne selv maa lide en Afkortning til Pensionering, ligesom disses Arbejdsfelt er et saadant, at Risikoen ved Fortabelse af den Pensionsberet-

tigelse, man vil beskatte en væsentlig Del af, er saa overvældende i Forhold til andre Embeds- eller Bestillingsmænds Gerning, at man synes, der i den trufne Afgørelse maa ligge en Uretfærdighed mod Statsbanernes i Forvejen stedmoderligt behandlede Funktionærer.

Under Henvisning til, at der i Henhold til Bestemmelserne i § 34 b i Lov Nr. 81 af 15. Maj 1903 om Statsbanernes Ordning foretages en Afkortning til Pensionering af 5 pCt. i de ved Statsbanerne i 1. til 14. Lønningsklasse ansatte Funktionærers Lønningsindtægter, har det ærede Fællesudvalg i et til Skattedepartementet indkommet og af samme hertil oversendt Andragende forespurgt, hvorvidt den i § 7, 2. Stk., i Lov Nr. 85 af 15. Maj 1903 om Ændringer i og Tillæg til de gældende Regler for den kommunale Beskatning m. v. indeholdte Bestemmelser om Forhøjelse med indtil 15 pCt. af »pensionsberettiget Indkomst« for at udfinde en Persons Skatteindtægt kan finde Anvendelse med Hensyn til Statsbanefunktionærer, til hvis Pensionering der foretages Afkortning i de paagældendes Lønningsindtægt.

I denne Anledning skulde man efter stedsfunden Brevveksling med Finansministeriet og Ministeriet for offentlige Arbejder til Underretning tjenstlig melde, at under Hensyn til de fremkomne Oplysninger om, i hvilket Omfang Udgiften til Pensionering af Statsbanefunktionærer udredes af de ved Lønningsafkortning indvundne Beløb, maa Indenrigsministeriet holde for, at den ommeldte Forhøjelse af »pensionsberettiget Indkomst« ved Paaligning af personlig Kommuneskat for Statsbanefunktionærernes Vedkommende kun bør bringes i Anvendelse for saa vidt angaar $\frac{1}{3}$ af de paagældende Funktionærers Lønningsindtægt.

Sigurd Berg.

Schou.

Medlemslisten.

Nyborg Afdeling: Lokfyrb. 281 Engelhardt og 287 Olsen, Odense, er forfremmede til Lokomotivførere og forflyttede til Struer. — Tilgaaet Afdelingen er følgende: Lokfyrb. 387 Christensen, fra Glyngøre, Lokfyrb. 3 Larsen, fra Roskilde, Lokfyrb. 163 Rasmus-

sen, fra Frederikshavn, Lokfyrb. 218 Jensen,
fra Struer til Odense, Lokfyrb. 396 Hansen,
fra Esbjerg til Odense.

Esbjerg Afdeling: Følgende Medl. er fra 1.
April 1905 fraflyttet Afdl.: Lokf. 271 Han-
sen og Lokfyrb. 396 Hansen. — Tilflyttet:
Lokf. 373 Petersen.

Finsen-Mindesmærket.

Ved den paa Foranledning af Bestyrelserne
for Statsbanernes to Sygekasser foretagne Ind-
samling blandt Kassernes Interessenter til et
Mindesmærke for Professor Niels R. Finsen
er der indkommet 1407 Kr. 50 Øre
Indvundne Renter. 8 — 86 —

Ialt 1416 Kr. 36 Øre,

hvilket Beløb er indbetalt til Kasserekontoret
for Finsen-Mindesmærket.

Regnskab og Bidragslister foreligger til
Eftersyn paa Sygekassernes Kontor, Gammel
Kongevej Nr. 1 E, 2. Sal, hver Søndag fra
Kl. 9—4.

København, April 1905.

J. Harhoff,
Bestyrelsernes Formand.

Annonceudvalg.

I Henhold til Generalforsamlings-
beslutning af 15. Marts d. A, anmodes de respektive Afdelings-
bestyrelser om at lade foretage
Valg af Annonceudvalg og tilstille
Redaktøren Meddelelse om Udfal-
det snarest. Det bemærket, at
Udvalgets Medlemmer erhoder 15
pCt. af Annonceindtægten, og at

de nytegnede Annoncer maa være
Redaktionen i Hænde senest den
15. Juni d. A.

Til Medlemmerne.

Paa Grund af et Uheld med Mann-
skriptet, er Bladet for 1. ds. først
udsendt den 6. Maj. R e d.

Etablissement „National“, Fredericia.

Ny Artister hver 14. Dag. Billetter for
Organisationens Medlemmer erholdes hos Lokf.
L. Mauritzen, Fredericia.

BEKENDTGØRELSER.

— ∞ —

Vor dybtføjte Tak

bringes enhver, der fulgte og bar Lokomotiv-
fører Georg Jensen til hans sidste Hvilested.
Særlig takkes Hr. Lokomotivfører Johannes
Christensen og Hustru for den store Hjælp og
Støtte, de var mig i de tunge Dage.

Lokf. Jensens Hustru og Barn.

København, Maj 1905.

Jernbaneetatens Fællesindkøbsforening København, Helgolandsgade 12.

Paa Grund af Forandring af Lokalerne er
Forretningen lukket Mandag den 8. Maj.

Rangering.

En Fyrbøder paa Landet, som har en fast
Rangeringstur, ønsker at bytte paa Grund af
daarlig Skolegang for Børnene.

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.