

DANSK LOKOMOTIVTIDENDE



Redaktør: Lokomotivfører L. Mauritzen, Fredericia.

Nr. 7.

I. April 1906.

6. Aarg.

Brotons Vandrørs-Lokomotivkedel paa Udstillingen i Liège.

(Sluttet).

Bundringen i Fyrkassen er af Støbestaal og er i fire Parter flanget og boltet sammen. Overfladen af denne har smaa Nav, hvorigen-gennem Rørene er stukket ned og valset koniske. Paa Undersiden af Bundringen, lige under Rørene, er anbragt Dæksler, hvor Rør-valsens føres igennem. Disse Dæksler dækker for flere Rørhuller og er tillige hensigtsmæs-sige, naar Rørene skal renses; man kan da indføre en Rørborste eller Stang. En Del Huller gaar gennem Toppen af Opsamleren, ligeledes til Brug ved Rensning. To store Kobberrør forbinder Bundringen med Bunden af Rundkedlen i højre og venstre Side, som vist i Fig. 1, 4 og 6*). Fyrkassekappen be-staar af Jernplader, For- og Bagpladen er flanget op og 10 mm. tyk, Svøbet er 8 mm. tykt. Disse Plader er boltet sammen ved Vinkeljern og kan, naar det er nødvendigt, hurtigt fjernes; tillige er der, som før omtalt, aftagelige Dæksler. Dørrammen holdes paa Plads ved fire radiale Stropper eller Baand af Jern og er ved en Stang skruet til Bund-ringen. Dette fremgaar af Fronttegningen i Fig. 4*), paa hvilken vil bemærkes, at oven-nævnte Stang er i to Dele, den underste er skruet til Bundringen og den øverste er nittet

til Dørrammen; de forbindes med en Dobbelt-møtrik, hvorved Døren holdes fast til Bund-ringen. Rummet under Døren, der ikke op-tages af Rørene, er udfyldt med ildfaste Sten, tillige under Rørvæggen, medens Rummet mellem Vandrørene og Fyrkassekappen er fyldt med Asbest for at forhindre Varmeudstraling. Normal Vandstand er som Regel ved Opsam-lerens Akse. Afstanden mellem Maksimum og Minimum er 100 mm. Skulde Vandet for en kort Stund synke under Opsamlerens Linie, der er i Berøring med Ilden, vil det ikke være saa farligt et Moment, som i en alminde-elig Lokomotivkedel, hvor Fyrkassens Loft blottes for Vand, fordi Vandet i denne Kon-struktion bestandig vil hæves op gennem Rørene og beskytte Pladen.

En Maskine med denne Kedeltype blev prøvet paa de østrigske Statsbaner i 1901 og gav meget tilfredsstillende Resultater, og i de følgende Aar blev yderligere fire saadanne anskaffede. Disse Kedler havde enkelte Mang-ler ved Fyrkassens Konstruktion, som imidler-tid snart blev afhjulpne. En forbedret Kedel, konstrueret efter de indvundne Erfaringer, byggedes i 1904 til et firekøbet Persontogs-lokomotiv, Klasse 4. Denne Maskine har været benyttet uafbrudt til Hurtigtog mellem Divaca og Pola. Sammenlignet med andre Maskiner af samme Type, men med almin-delig Kedel, har den givet 20 pCt. Kul-besparelse.

*) Se Tegn. i Nr. 6.

De særlige Kedeldetailler er følgende:

Damptryk	12 Atm.
Indv. Diam. af Rundkedlen	1150 mm.
Antal af Kedelrør	205
Vandmængde mellem højeste og laveste Vandstand	3,8 Kbm.
Damprum	1,75 —
Fyrkassens Hedeflade	11,20 □ m.
Rørenes Hedeflade	137,50 —
Total Hedeflade	148,70 —
Ristareal	1,80 —
Fyrkassens Vægt	3600 Kg.
Rundkedlens Vægt	4500 Kg.
Total Vægt	8100 Kg.

Hvad Hedefladen angaar, maa det bemærkes, at Samlerørrets halve Omkreds maa medregnes til Fyrkassens Hedeflade, da den paa virkes af Ilden.

I Betragtning af, at man fuldstændig undgaar Anvendelse af Støttebolte og Nagler i Fyrkassen, er de et saa uvurderligt Gode, foruden de øvrige Fordele, thi i 9 af 10 Tilfælde skyldes Lokomotivkedlers Svagheder Støttebolte og Nagler. Naar tillige den enorme Gevinst i Hedeflade tages i Betragtning, maa vi tilstaa, at Mulighederne for en saadan Kedeltype paa ingen Vis kan agtes ringe, endskøndt vi, som tidligere meddelt, ikke synes om Rørrangementet ved Fyrkassens Bagende, ej heller antager vi, at Dampsamlerens Befæstelse til Rundkedlen ingensinde vil give Anledning til Ulemper.

(Engineering.)

Lønningsregulativet.

Under 27. Februar er udkommen ny Lønningsbestemmelser for 1.—14. Lønningsklasse. Disse Bestemmelser er en Frugt af Fællesudvalgets Virksomhed, og vi lykønsker Fællesudvalget til Resultatet og takker det for det sikkert store Arbejde, det har haft med at faa Sagen bragt til en for Personalet gunstig Løsning, ligesom vi ogsaa takker Generaldirektionen og dens Embedsmænd for deres Imødekommenhed, saavel som Ministeren, der sikkert ogsaa paa forskellig Maade har bidraget til Resultatet.

De ny Bestemmelser om, at hver paabegyndt Time regnes for en fuld Time, har gennemgribende Betydning. Ligeledes er Bestemmelsen om, at Kørsel over kortere Strækninger saavel med Tog som med tomme Maskiner, atter hæves til 22,5 Km., af ikke ringe Betydning for Lokomotivpersonalet, saavel som at der, naar Soverum anvises Personalet, kun afdrages $\frac{1}{4}$ af Dagpengenes Beløb, og endelig har Bestemmelsen om, at der ydes Lokomotivførere, der fungerer som Lokomotivmestre, Lokomotivformænd, eller er Censorer ved Lokomotivførerprøven, en Godtgørelse af indtil 1 Kr. 50 Øre pr. Dag, hvad enten denne Tjeneste forrettes paa Hjemstedet eller paa andre Depoter, ogsaa sin Betydning.

Kravet om at faa den Tid før Afgang og efter Ankomst, hvori Personalet er til Tjeneste med Arbejds- og Prøvetog, saaledes som det beregnedes før Loven af 15. Maj 1903, lykkedes det ikke at gennemføre.

Som Helhed betragtet kan Lokomotivpersonalet være godt tilfreds med de vundne Resultater, og vi haaber, at Fællesudvalget ved Behandling af Sager i Fremtiden maa have en lige saa lykkelig Haand til at gennemføre disse.

PERSONALIA.

Forflyttede er:

2.—3. 06.

Lokomotivfyrbøder Nr. 201 A. J. Tørngren,
København G. til Gedser.

Lokomotivets Oprindelse og Udvikling.

(Fortsat).

Hovedanledningen til Bygningen af Baltimore-Ohio-Jernbanen var Ohiofloden, paa hvilken der fragtedes en Masse Industri- og Landbrugsprodukter fra Sydstaterne, og det var en vidtrækkende Plan at faa disse Varer tilgængelig indenfor det størst mulige Opland gennem en Jernbane.

En Handlende i Baltimore, Peter Cooper — kendt som en stor Filantrop, der arbejdede ivrigt for Statens Udvikling — besluttede at

gøre et Forsøg, og da han var udrustet med mekaniske Anlæg og dertil energisk og formuende, konstruerede han og lod i ovennævnte Øjemed et Lokomotiv bygge (Fig. 9) og gav dette Navnet »Tom Thumb« (3: Tommeliden).

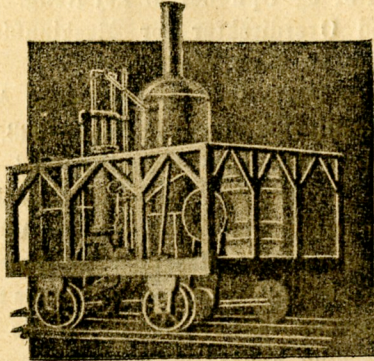


Fig. 9.

Denne Maskine, der havde $1\frac{1}{2}$ HK., var meget uanselig og klejn, med en opretstaaende Cylinder (82×338 mm.) og Kedel, i hvilken gamle Geværpiber indsattes som Rør. Tilstrækkeligt Træk i Fyret tilvejebragtes ved en roterende Plade. Kort efter Eksperimentet med Peter Coopers Model-Lokomotiv udsatte ovennævnte Selskab en Præmie paa 500 Doll. for et Lokomotiv, der kunde trække 15 Tons Bruttovægt med en Hastighed af 25 Km. pr. Time, og Betingelsen var, at Maskinen helt og holdent skulde tilvirkes i Amerika. Der blev fremstillet 5 Lokomotiver af forskellig Konstruktion, men intet af dem var efter engelsk Mønster. Prisen vandtes af en Maskine, der var bygget af Davis og Gartner fra York Pa. Den havde en vertikal Kedel af en meget ejendommelig Form samt opretstaaende Cylindre. Denne Maskine arbejdede dog ikke særdeles godt, hvorfor man paa den herpaa vundne Erfaring foranledigede Bygningen af »The Atlantic« (Fig. 10). Denne Maskine byggedes i Aaret 1831 af Phineas Davis samt Roos Winans, der var Maskiningeniør ved Baltimore-Ohiobanen. Saavel Kedlen som Cylindrene (der maalte 250×300 mm.) var opretstaaende. Ca. 20 Maskiner af denne saakaldte Græshoppe-type blev byggede og var i Tjeneste indtil Aaret 1890. Den første Maskine Atlantic, anvendtes i en Aarrække som

Rangermaskine ved Mount Clareværkerne. »Atlantic« er det ældste amerikanske Lokomotiv, der endnu eksisterer, og fandtes paa Verdensudstillingen i St. Louis i Aaret 1904.

Amerikanske Ingeniører og Lokomotivkonstruktører frembragte paa egen Haand Dampkedler af en Type, som de ansaa for fordelagtigst, men overordentligt meget unyttigt Arbejde nedlagdes under Forsøget paa at finde den rigtige Model. Paa Grund af Coopers vellykkede Lokomotiv (det i Fig. 9 illustrerede »Tom Thumb«), stod den vertikale Kedel i høj Anseelse hos de amerikanske Opfindere, og mangen dyrekøbt Erfaring maatte til, forinden de gik over til den horisontale, manglede Kedel. De Lokomotiver, der byggedes hos Davis og Gartner, York Pa., har Kedler af den saakaldte »Ost«-Type (Fig. 11).

For at forøge Ildpaavirkningsfladen var denne Kedel forsynet med et i Fyrkassen nedhængende Udspring, der havde Form som en til et Rør fastgjort Ost, hvorefter den siden beholdt Navnet; men paa Grund af sin Form og af Mangel paa Cirkulation af Vandet blev det Udspring snart fyldt med Kedelsten og anden Urenlighed, hvilket forårsagede, at Pladerne paa relativ kort Tid forbrændte. Denne uheldige Omstændighed foranledigede Konstruktionen af den manglede »Ost«-Kedel (Fig. 12), der yderligere forbedredes ved at forhøje »Osten«, saaledes at Rørene blev tilgængelig i begge Ender for Reparation. Denne Type fik Navnet »Atlanttypen« (Fig. 13)

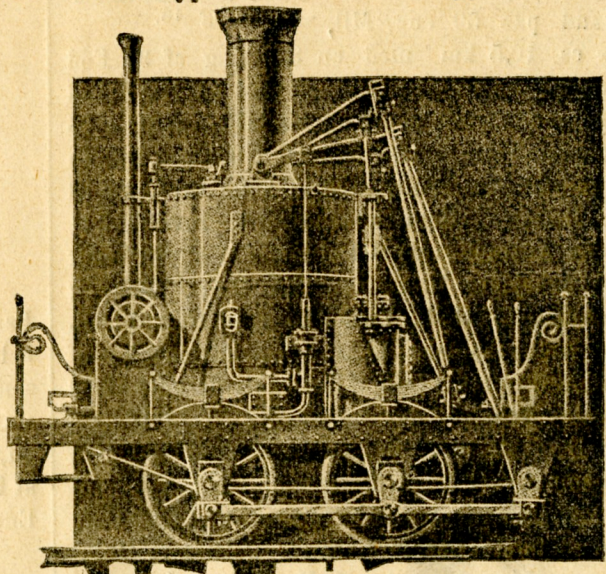


Fig. 10.

og tillod et paa den Tid enestaaende Damptryk af 50 Pd. pr. □ Tomme.

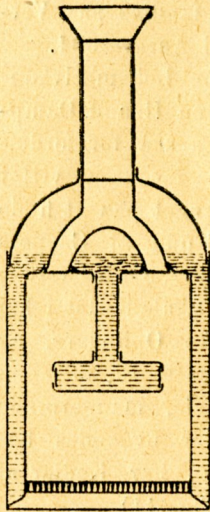


Fig. 11.

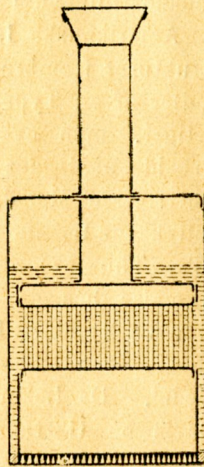


Fig. 12.

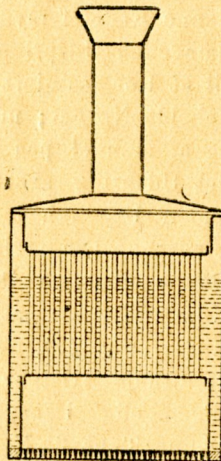


Fig. 13.

Det kunde vel være af særlig Interesse at kende lidt til Datidens Driftsudgifter, hvorfor vi her gengiver nogle Tal af en Rapport, som Overingeniøren ved Baltimore-Ohio Jernbanen Jonathan Knight afgav i Aaret 1832, og i hvilket omtales, at Maskinen fragtede en Last af 50 Brutton tons fra Baltimore til Parris Rigde — en Afstand paa 50 eng. Mil, = ca. 10,5 km. med en Stigning af 37 Fod pr. Mil, = ca. 1 : 150, og med en Hastighed varierende mellem 12 og 15 Mil, = 20 a 25 km. pr. Time. De daglige Udgifter for en Rundtur paa 80 Mil (128,76 km.) beløb sig til 16 Dollars. Heraf anvendtes til Brændsel (1 Tons Antracitkul) 8 Dollars, Fører, Fyrbøder og Arbejdere tilsammen 3,5 Doll., Olie og Pakning 0,5 Doll., Vandstationsudgifter 1 Doll. og Vedligeholdelsesudgifter og Forrentning af Anlægskapital 3 Doll. Lokomotivet udførte 32 Hestes Arbejde, der beregnedes til 33 Dollars pr. Dag, altsaa en Besparelse af over 100 pCt. Lokomotivets Anskaffelsessum staar ikke angivet, men antages at have været ca. 4500 Doll. De to første Lokomotiver for Baltimore-Ohio-Banen blev bygget af Davis og Gartner i

York Pa., men i Aaret 1633 blev Værkstederne ved Mount Clare færdige, og alle Selskabets Lokomotiver blev da byggede der. Overopsynet over disse Værksteder underlagdes Phineas Davis, der i enhver Hensende var en Konstruktor og Opfinder af høj Rang. Under ham stod Overdirektør for Maskinafdelingen Gillingham og Roos Winans.

Phineas Davis døde i sine bedste Aar ved et Ulykkestilfælde den 27. Sept. 1833. Han havde den Dag kørt Prøvetur med en ny Maskine og i den Anledning givet en Lysttur til Washington for sine talrige Arbejdere. Paa Hjemturen løb Maskinen af Sporet paa Grund af et Skinebrud, hvorved Davis mistede Livet, medens ikke en eneste af de talrige Arbejdere eller andre tog den ringeste Skade. Efter Davis' Død overlodes Overbefalingen af Værkstederne til Gillingham og Winans, der i Aarene indtil 1837 byggede 20 Lokomotiver af »Græshoppetypen«, deraf et Par Stykker til fremmede Baner.

Tid efter anden gjorde det upraktiske ved vertikale Cylindre og Kedler sig mere og mere gældende paa Grund af den store Overtyngde og ujevne Gang, hvorfor man gik over til den saakaldte »Krabbetype« (Fig. 14).

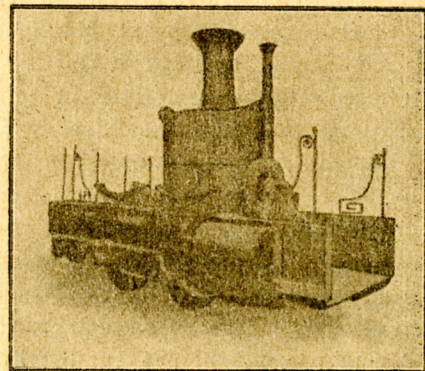


Fig. 14.

Paa denne Type var den vertikale Kedel bibeholdt, medens Cylindrene placeredes horisontalt paa Rammeverket. Benævnelsen »Krabbe« fik denne Type, fordi Maskinen saa ud, som om den løb baglæns, begrundet paa, at Fyrpladsen var anbragt i Maskinens forreste Ende.

Roos Winans var den, der hovedsagelig henledte Opmærksomheden paa det fordelag-

tige ved tauge Maskiner og var den første Konstruktor, der fra »Krabbetypen« gik over til 8-koblede Lokomotiver, der af Jernbanemændene fik Ogenavnet »Mud Diggers« (Dyndgravere). Denne Type foranledigedes af den lette Overbygning og de skarpe Kurver (60 Meters Radie) og var i selve Værket en dobbelt Boggiemaskine (Fig. 15); den gik betydelig mere jevn end en firehjulet Maskine,

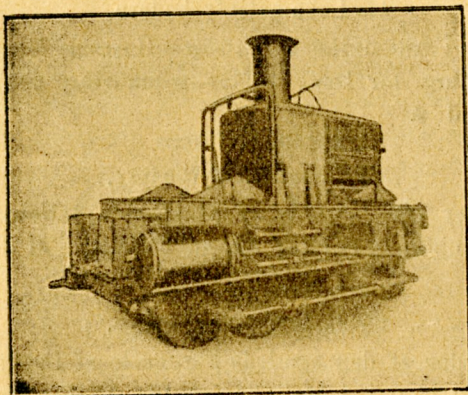


Fig. 15.

men da den var i høj Grad upopulær blandt Personalet, blev der kun bygget to Lokomotiver af denne Type.

Ihvorvel ovennævnte Jernbane var den første, der drev rationel og økonomisk fordelagtig Jernbanedrift i Amerika, ventede man dog ikke andre Steder paa Resultatet af denne Banes Drift, men Beboerne i Charleston og South Carolina arbejdede ivrigt paa at faa anlagt en Bane gennem de sumpige Egne, der omgav Højlandet, for at kunne beherske Handelen paa de mægtige Bomuldsplantager, der fandtes her. (Fortsættes).

Lokomotivmandsmødet i Helsingfors.

(Sluttet).

Efter at have overnattet i Aabo, fortsatte vi Hjemrejsen, der — af Hensyn til vore Returbilletter til Damperen — skulde foregaa over Hangø.

Ankommen hertil havde vi nogle Timer til Raadighed, som vi benyttede til atter at bese Byens Mærkværdigheder. Blandt andet besaa vi et saakaldt Udvandrerrhotel, der var indstalleret i et Baghus, hvor hver Plet var ud-

nyttet, uden at dette gav tilstrækkelig Plads, hvorfor Sengene blev stablede ovenpaa hinanden, og Emigranterne levede sammen som i en stor Familie. I denne Bygning samledes nemlig Emigranterne fra hele Finland for at vente paa Skibsløjighed til det forjettede Land Amerika. — Ved 6-Tiden gik vi om Bord paa Damperen »Tornea«, der planmæssig skulde afgaa Kl. 6, men blev en Del forsinket, da der — som bekendt gennem Dagbladene — nogle Dage forinden var kastet en Bombe i Helsingfors, uden at man fik fat i Bombekasteren, hvorfor man ved russiske Gendarmers gennemsøgte hver Krog af Skibet, før det med ca. 2 Timers Forsinkelse fik Lov til at afgaa. Vi havde ved den tidligere omtalte Ingeniør F. v. Christiersons Hjælp sikret os gode Køjepladser, medens en stor Del Passagerer med Returbillet, der gav Ret til Køjepladser, maatte overnatte paa Dækket.

Turen gik hjem over Stockholm, Malmø, København, og det maa siges at have været en i enhver Henseende vellykket, lærerig og fornøjelig Tur, som vi ad Aare og med forhaabentlig endnu større Udbytte kunde ønske at gentage.

To Dusører.

To Lokomotivførere i Jylland blev for kort Tid siden af Generaldirektionen tildelt en Dusør af 30 Kr. hver for ved god Konduite at have afværget en Togulykke ved Holsted Station.

Sagens Historie var i Korthed denne, at Holsted Station ledede et Persontog, der skulde krydse i Holsted, ind paa samme Spor, som det paa Stationen holdende Tog, men ved Hurtighed og Aandsnærværelse lykkedes det Persontogets Lokomotivfører at bringe sit Tog til Standsning saa betids, at et Sammenstød blev undgaaet, hyortil det paa Stationen holdende Togs Lokomotivfører ogsaa bidrog sin Del ved resolut at sætte sit Tog i tilbagegaaende Bevægelse.

Nu er det ganske vist, at en Lokomotivførers Løn ikke er større, end at et Tillæg af 30 Kr. i en Maaned virkelig føles som et Plus til Gagen, men man kan ikke undlade at sætte

en Tankestreg ved disse 30 Kr., thi det skyldes dog alene Lokomotivførerens Aandsnærværelse og Konduite, at den Ulykke afværgedes, som en Medansats Fejlgreb nær havde forvoldt. Nærværende Tilfælde viser tydeligt, at Lokomotivførerne ikke fuldt ud tør stole paa Signalerne, men at deres aarvaagne Øjne i faa Sekunder skal overse Situationen ved Indkørselen til Stationerne, og er der af Stationsbestyreren eller en Underordnet begaaet en Fejl — og hvem er fejlfri? — afhænger Uheldets Omfang i mange Tilfælde af den Hurtighed, hvormed Lokomotivføreren bringer sit Tog til Standsning, ja, man tør maaske endda sige, at Lokomotivføreren i de fleste Tilfælde — som nu her ved Holsted — er i Stand til helt at afværge et Uheld.

Vi har fornylig i et hamburgsk Blad set en Artikel, hvori Forfatteren (Hr. E. Engel) hævder, »at det ensformige Arbejde i Jernbanetjenesten kan fremtvinge saadanne abnorme Tilfælde, hvor selv den mest pligttopfyldende Funktionær kan opfatte en aldeles korrekt Meddelelse forkert og derfor foretage sig lige det modsatte af, hvad han burde, uden bagfter at kunne forklare sig Grunden til Fejltagelsen.«

Saa meget mere grelt virker det Faktum, at de samme Lokomotivførere, som her har faaet 30 Kr. hver i Dusør for at have reddet maaske mange Mennesker fra Tabet af Liv og Førlighed, i Morgen kan risikere at blive degraderede til Lokomotivfyrbødere, fordi de er kørt forbi Stopsignal paa et Sted, hvor der paa det paagældende Tidspunkt aldeles ikke var Fare for nogen Ulykke — en Straf, der betyder økonomisk Ruin for hvem den overgaar.

Heldigvis er Uheld paa vore Baner yderst sjældne, og det skal endda være statistisk bevist, at Publikum f. Eks. har meget større Chancer for at miste Liv og Førlighed paa Hovedstadens Gader, end ved at foretage en Jernbanerejse. Alligevel var det dog ønskeligt, om der i paakommende Tilfælde blev maalt med samme Alen, hvad enten det drejer sig om en Mulkt eller en Dusør, og dette har hidtil næppe været Tilfældet, saa længe man paa den ene Side har straffet med økonomisk Ruin for at have forvoldt en tvivlsom Udsigt til et Uheld, og paa den anden Side

tildelt 30 Kr. i Dusør for faktisk at have afværget et Togsammenstød. O.

Finansloven 1906-1907.

Foruden det paa Finansloven alt optagne Forslag om Forøgelse af Lokomotivpersonalet med

6 Lokomotivførere,

15 Lokomotivfyrbødere,

samt i Anledning af Viborg—Herning Banens Aabning for Drift antagelig omkring den 1. Juli d. A.

2 Lokomotivførere,

3 Lokomotivfyrbødere,

er der yderligere ved Finanslovens 3. Behandling optaget Forslag om en Forøgelse af

7 Lokomotivførere,

25 Lokomotivfyrbødere,

saaledes at den samlede Forøgelse af Lokomotivpersonalet i det kommende Driftsaar vil andrage 15 Lokomotivførere og 43 Lokomotivfyrbødere.

Endvidere er der stillet Forslag om Bevilling af 5,200 Kr. til Ansættelse af en retskyndig Avditør ved Statsbanerne.

Meddelelser fra Afdelingerne.

Roskilde Afdeling.

Afdelingens Bestyrelse for 1906 bestaar af: Lokf. Alfred Petersen (Formand), Lokfrb. Chr. Jensen (Kasserer), Lokfrb. C. Olsen (Repræsentant), Lokf. Arnold Petersen og Lokfrb. R. Rasmussen (Revisorer).

Skanderborg Afdeling

afholdt Onsdagen den 7. Marts en særdeles vellykket Fællesspisning med efterfølgende Bal paa Forsamlingsbygningen. Der havde meldt sig 17 Medlemmer til Deltagelse, og ved velvillig Imødekommenhed fra vedkommende Foresatte blev der sendt Afløsning til samtlige Deltagere, som ikke i Forvejen havde Tjenestefrihed. Hr. Lokomotivformand Grosen med Familie deltog efter Indbydelse i Festen. Hr. Ingeniørassistent Smith, Fredericia, var

ligeledes indbudt, men var paa Grund af Tjeneste forhindret i at være til Stede. Under Fælles-pisningen herskede en munter og fornøjelig Stemning, og Taler holdtes af forskellige af de Tilstedeværende. Den stedlige Formand for Afdelingen, Hr. Lokfrb. H. Petersen, bød Deltagerne Velkommen og ønskede, at alle som en vilde bidrage til at vedligeholde den fornøjelige Stemning til Festens Slutning, og at alle maatte forlade denne Fest med Ønsket om, at den maatte gentage sig ad Aare. Hr. Lokomotivformand Grosen holdt derefter en for Personalet særdeles smigrende Tale, i hvilken han udtalte Ønsket om, at det ved mulige Omskiftninger at Personale altid maatte være ham forundt at faa Folk, som de nuværende, der i lige høj Grad forstod at passe deres Tjeneste som at more sig. Hr. Lokomotivfører V. Møller takkede i valgte Ord Hr. Lokomotivformanden for de smukke Tanker, han nærede om sit Personale. Hr. Lokomotivfører Emig talte for Damerne som dem, der maatte bære sin store Del af Byrderne ved den daglige Gerning, hvorefter man rejste sig fra Bordet og til Musikkens Toner marscherede ind i Salen med Hr. Lokomotivfører C. A. Petersen — som det ældste Medlem — i Spidsen, og Dansen tog sin Begyndelse under Deltagelse af forskellige af de ældre Medlemmers voksne Børn. — Efter et Par Timers Dans, inviterede Hr. Lokomotivformand Grosen de Tilstedeværende paa en Punschebolle, og ved denne udbragte Hr. Lokomotivfører M. Hansen en Skaal for Lokomotivformanden som den tilstedeværende Æresgæst og som den Mand, vi alle kunde se op til med Agtelse og Tillid, hvortil Forsamlingen sluttede sig med stor Begejstring. Dansen fortsattes derefter med friskt Mod til Kl. 5 Morgen, og der herskede kun en Mening, at det var en i allé Maader vellykket Fest, og at den maatte gentage sig til næste Aar.

Til Bestyrelse for Skanderborg Afdeling er valgt:

Formand Lokfrb. H. Petersen, Kasserer Lokfrb. Rosenvold (begge genv.), Repræsentant Lokf. V. Møller, Revisorer Lokf. Frikke og Lokfrb. J. Nielsen. H. Petersen.

Nykøbing F. Afdeling

afholdt ordinær Generalforsamling den 18. Februar 1906 med følgende Dagsorden:

1. Forhandlingsprotokollen.
2. Regnskabets Fremlæggelse.
3. Valg af Bestyrelse, Suppleant, Revisorer og Delegeret.
4. Eventuelt.

Punkt 1. Sekretæren oplæste Forhandlingsprotokollen, som enstemmigt godkendes.

Punkt 2. Det fremlagte Regnskab godkendes enstemmigt.

Punkt 3. Forsamlingen forment, at det var upraktisk, at de faa tilstedeværende Medlemmer valgte den ny Bestyrelse, hvorfor det vedtoges at udsende Stemmelisten med de af Forsamlingen foreslaaede Medlemmer til Bestyrelse.

Ved den senere Optælling af disse Stemmelisten blev følgende valgt:

Formand: Lokf. Nr. 378 N. Jørgensen.

Kasserer: Lokfrb. Nr. 173 Rud. Storregaard.

Repræsentant: Lokf. Nr. 106 P. Christensen.

Suppleant: Lokfrb. Nr. 432 Jul. Jensen, Ge.

Revisorer: Lokfrb. Nr. 388 Chr. Hansen, Or, og Nr. 361 Jul. Jensen, Nf.

Delegeret: Lokf. Nr. 378 N. Jørgensen, Nf.

Punkt 4. Lokf. Vilh. Larsen fremkom med følgende Forslag:

»Undertegnede foreslaar Generalforsamlingen at bevilge 25 a 35 Kr. af Afdelingens Kasse til de Fattige.«

Forslaget forkastedes. Derimod vedtoges det at yde Bidrag til forskellige Julefester efter Bestyrelsens Skøn.

Formanden hævede herefter Mødet og takkede for god Ro og Orden.

Gedser, den 8. Marts 1906.

O. P. Olsen,
Sekretær.

Danske Privatbauers Lokomotivfører- og Lokomotivfyrbøder- Forening.

Den 11. Marts afholdtes Bestyrelsesmøde i Aarhus med følgende Dagsorden:

1. Beretning angaaende Sammenslutnings-sagen.
2. Arbejdstiden.
3. Organisationsarbejdet.

4. Fastsættelse af Tid og Sted for Generalforsamlingen.
5. Meddelelse fra Formanden.

Punkt 1. Formanden aflagde Beretning angaaende denne Sag, samt refererede Sagens Gang paa D. P. J.s Generalforsamling i København og udtalte, at der i Øjeblikket ingen Sandsynlighed var for at faa et Samarbejde i Stand mellem Foreningerne. Som Eksempel paa, hvor stærk Uvillie — eller Misundelse — der er overfor de fagførte Folk (Maskinpersonalet), oplæste Formanden nogle Citater af en Artikel, der var optaget i D. P. J.s Foreningsblad, hvori Artiklens Forfatter i de groveste og mest haanende Udtryk giver sin Harme Luft saavel imod Organisationens som imod Formanden. — Der var paa Opfordring af D. P. J.s Kasserer, Hr. Assistent Melander, givet Tilsagn om Forhandling, naar man ansaa Tidspunktet egnet dertil.

Punkt 2. Det blev paa sidste Generalforsamling vedtaget at indsamle Materiale til Belysning af Arbejdstidens Længde ved de private Baners Maskindepoter, men der er til Dato kun indløbet 2 Opgivelser, saa foreløbig ser vi os nødsaget til at udsætte Sagen.

Punkt 3. Det vedtoges enstemmigt at indsende følgende Skrivelse til Fællesrepræsentationen for danske Privatbaner:

»I Anledning af, at vi har bragt i Erfaring, at der til Fællesrepræsentationen for danske Privatbaner fra Privatbaneforeningerne er indsendt et Andragende, som i det væsentligste gaar ud paa at faa en Forhandling bragt i Stand angaaende et fælles Lønningssystem m. m., saa tillader Under tegnede sig paa »Danske Privatbaners Lokomotivfører- og Lokomotivfyrbøder-Forening«s Vegne ærbødigst at forespørge den ærede Fællesrepræsentation, om der er nogen Udsigt til, at en saadan Forhandling vil blive indledet, samt i bskræftende Fald, om ovennævnte Forening vil kunne gøre sig Haab

om ved et Medlem at blive repræsenteret i et eventuelt Udvalg.

Ærbødigst

H. Christiansen,
Lokomotivfører,

f. T. Formand for D. P. L. og L. F.

Punkt 4. Det vedtoges at afholde Generalforsamling den 12. Juni paa Hotel »Danmark«, Rymsgade i Aarhus. Generalforsamlingen begynder Kl. 9 Fm. Bestyrelsesmøde Kl. 8¹/₂.

Punkt 5. Formanden meddelte, at han paa Grund af sin knapt tilmaalte Tid ikke saa sig i Stand til at varetage Foreningens Tarv, som han burde og skulde, hvorfor han saa sig nødsaget til at nedlægge det ham betroede Hverv som Foreningens Formand. — Toges til Efterretning.

Da dermed Dagsordenen var udtømt, sluttede Formanden Mødet. Sekretæren.

Afskedigelse. Lokomotivfører Nr. 7 S. C. Sørensen, Aarhus H., er fra 30.—6. 06 afskediget paa Grund af Svagelighed.

Medlemslisten.

København H. Afdeling: Indmeldt fra 1. Marts 1906: Lokomotivfyrbøder 421 Petersen.

Meddelelser til Afdelingerne.

I Henhold til Generalforamlingsbeslutning af 14. Marts d. A. er der ved nærværende Blad ansat en Ekspeditor, til hvem al Korrespondance angaaende Bladets Distribution og Annoncer bedes adresseret til Lokomotivfyrbøder M. F. Møller, Fynsgade 36¹, Fredericia.

Cigaren „Funktionæren“ kan faas i alle Statsfunktionærernes Brugforeninger.
Se Annoncen paa Forsiden.

Udgaar 2 Gange maanedlig. Abonnementsprisen er 1 Kr. halvaarlig. Avertissementsprisen er paa Omslaget 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.

Ekspedition: Lokomotivfyrbøder M. F. Møller, Fynsgade 36¹, Fredericia.