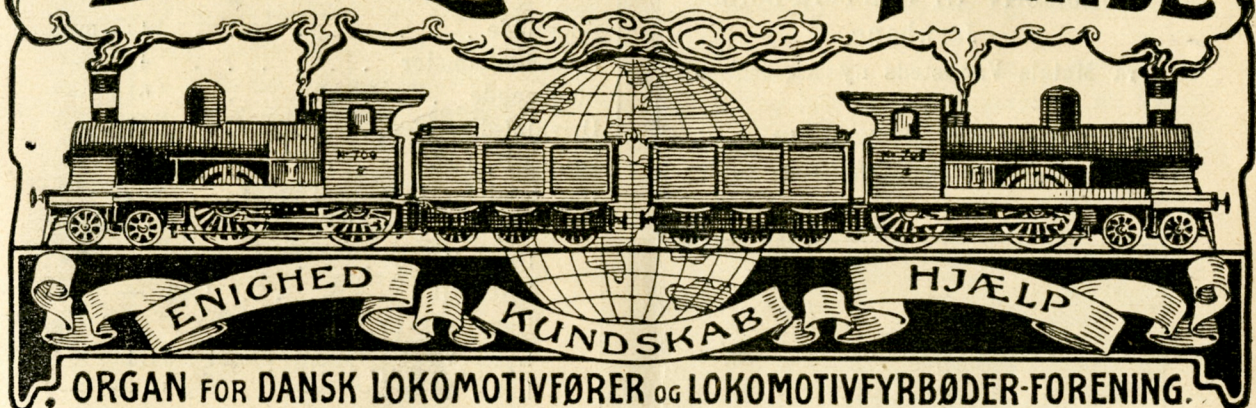


# DANSK LOKOMOTIVTIDENDE



ORGAN FOR DANSK LOKOMOTIVFØRER OG LOKOMOTIVFYRBØDER-FORENING.

Redaktør: Lokomotivfører L. Mauritzen, Fredericia.

Nr. 3.

I. Februar 1907.

7. Aarg.

## Vor Organisation.

(Af G. O. F. Lund).

IX.

(Sluttet).

Naar jeg nu afslutter denne Række Artikler om vor Organisation, da er det min Overbevisning, at de har gjort deres Nytte, ikke fordi jeg tror at have frembragt noget Nyt i Organisationsarbejdet, men at de i alt væsentligt har givet et kort Grundrids af det Arbejde, som i de forløbne Aar har beskæftiget vor Organisation, ligesom jeg ved at fremholde de mange forskellige kritiske Perioder og deres Forløb har søgt saa godt som muligt i ganske korte Bemærkninger og Oplysninger at opfriske disse for om muligt i Fremtiden at søge den rette Maade for Arbejdet ved at undgaa alle disse indre Rivninger, som dog aldrig opnaar andet end at skade og forhale Tiden for at naa noget virkeligt godt for Lokomotivpersonalet.

Der er særlig en Ting, som de fleste af os mange Gange har bemærket i de Aar, vor Forening har bestaaet, en Ting, der maa gøres alt for at faa forandret, det er den — om jeg saa maa sige — usunde Remisekritik, der til enhver Tid høres omkring paa Depotterne. Dette er uheldigt og vil som Regel kun udmunde i rene Personligheder mod de Mænd, der til enhver Tid ofrer saa godt som al deres Fritid paa Foreningsarbejdet. Nok

muligt at der kan være delte Meninger, om Arbejdet er tilstrækkelig godt udført, men saa er det ogsaa Medlemmernes Pligt at paavirke deres Tillidsmænd saaledes, at det kan blive bedre; men dette maa gøres paa Afdelingernes Møder og ikke omkring i Krogene; det maa dog staa alle klart, at skal Foreningsarbejdet føres frem, da er det Medlemmerne, der skal drive paa, og det kan kun ske, naar alle føler det som en Pligt at komme, naar der kaldes til Møde.

Det gælder i første Række om at gøre sig det klart, at det er Medlemmerne, og ikke alene Tillidsmændene, der skal være med i Arbejdet. Foreningen kan man sammenligne med enhver anden Skabning, der skal absolut baade være Krop og Hoved, for at alt kan fungere normalt. Og saaledes er det jo netop, det store Antal Medlemmer er Kroppen, og denne maa nødvendigvis være, for at dirigere Hovedet i den rigtige Retning.

Naar hver Mand gør sig dette klart, da er vi naaet et godt Skridt frem, og Organisationsarbejdet skal nok vise bedre Fremskridt, end det hidtil har været Tilfældet, og da, Organisationsfæller, da er Virkeliggørelsen af vort Motto:

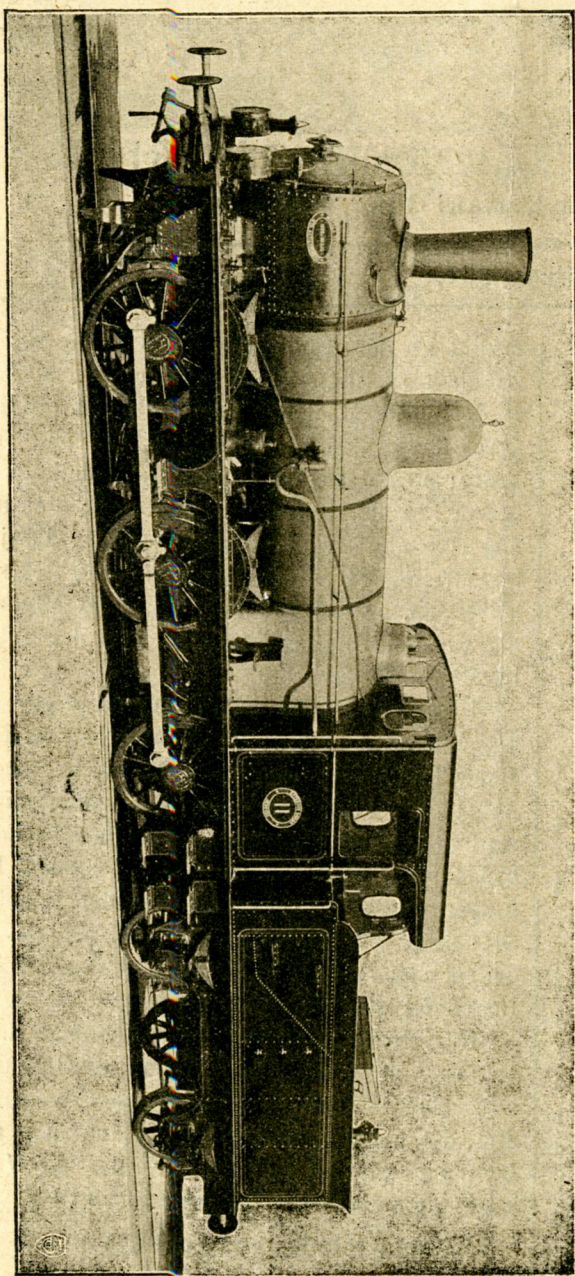
ENIGHED, KUNDSKAB og  
HJÆLP

bleven en Kendsgerning.

## Lokomotiv til Gøteborg-Boraas Jernbane.

(Fra Motala Værkstedes ny Aktieselskab).

Hosstaaende bringer vi en Illustration af  
et svensk Godstogslokomotiv.



Lokomotivet er  $\frac{2}{3}$  koblet med udvendige  
Cylindre og Gliderbevægelse og er konstrueret  
som Højtryksmaskine.

Hoveddimensionerne er følgende:

Sporvidde . . . . .	1435 mm.
Cylinderdiameter . . . . .	432 —
Slaglængde . . . . .	610 —
Drivhjulsdiameter . . . . .	1270 —
Hjulbasis, fast . . . . .	4394 —
Do., total for Lok. og Tender . . . . .	9322 —
Ildpaavirkningsfl. i Fyrk. 7,7 □ Meter	
Do. i Rørene . . . . .	81,4 — —
Ristareal . . . . .	1,46 — —
Damptryk pr. □ cm. . . . .	9 Kg.
Loks Vægt i tjenstf. Stand . . . . .	31,400 —
Loks Adhæensionsvægt . . . . .	31,400 —
Tenderens Vandindhold . . . . .	8960 —
Tenderens Kulbeholdning . . . . .	3000 —
Tenderens Vægt i tjenstf. Stand . . . . .	22,400 —

Lokomotivet er forsynet med Damp-  
bremse og Tenderen med Skruebremse.  
Til Smøring af Glider og Stempler er  
anbragt et Malmros forbedrede Damp-  
smøreapparat (Nathans System), og Ked-  
len er forsynet med to Richardsons  
Sikkerhedsventiler.

### Vognenes Tilstand efter Uheldet paa Stationen Hall Road ved den elektriske Bane Liverpool- Southport.

Paa den siden Foraaret 1904 i Gang  
værende med elektrisk Kraft forsynede  
dobbeltsporede Bane fra Liverpool til  
Southport og tilhørende Lancashire og  
Yorkshire Jernbaneselskab skete den 27.  
Juli 1905 et stærkt Sammenstød som  
Følge af et fejltillet Sporskifte og For-  
sømmelse mod vigtige Bestemmelser i  
Tjenestereglementet.

Ved Uheldet dræbtes 20 Passagerer,  
medens 45 Rejsende samt den ene Loko-  
motivfører saaredes mer eller mindre  
haardt.

Begivenheden har selvfølgelig paa  
Grund af sit sørgelige Omfang vakt stor  
Opsigt og til Dels ogsaa fordi at dette  
var det første alvorlige Uheld paa en

elektrisk Bane i England.

Den nævnte Dag var paa Stationen Hall-  
Road, der er beliggende 11,3 Klm. fra Liver-

pool, et tomt Tog hensat paa et Sidespor og hvilket et Iltog fra Liverpool med en Hastighed af 65 til 80 Klm. pr. Time løb imod. Sporskifteren havde stillet Sporskiftet til dette Spor i Stedet for til Hovedsporet, ligesom han ogsaa afgav et urigtigt Haandsignal, hvad han beklagelsesvis ikke havde lagt Mærke til. Banen drives ved en enkelt Strøm paa 650 Volt Spænding, der for hvert Spor ved en 3die og 4de Skinnelængde ledes frem og tilbage gennem Slæder og overføres til Elektromotorerne med en Spænding paa 600 Volt. Herfra ledes den atter gennem Vognens Hjul og Køreskinnerne til en i Midten af Sporet beliggende og ved Kobbertraade med Køreskinnerne forbunden fjerde Skinnelængde, hvorigennem Strømmen atter ledes tilbage til den elektriske Kraftstation. Vognene løber paa to 4-akslede Trucker med 2,44 Meter Hjulstand og 12,35 Meter Afstand mellem Truckerne.

De er konstruerede som Driv- og Bivogne med 1ste og 3die Klasse med Midtergang samt nogle Siddepladser saavel paa tværs som langs med Vognenes Ender. Vognlegemet er let bygget, men hviler paa en stærk Underbygning, hvortil det ved Bolte er forbunden, dog saaledes at der overalt er fri Bevægelse i Sideretning.

Den totale Vognlængde 18,3 Meter, Bredden 3,05 Meter og Højden over Skinnerne 3,86 Meter. Kraftvognene er udrustede med 4 Elektromotorer paa 150 Hestekraft, som gennem en enkelt Udveksling virker paa Drivakslerne. Disse Vogne med 3die Klasse vejer i tom Tilstand 46,7 Tons, en Bivogn med 1ste eller 3die Klasse 26,4 Tons. Kraftvogne med 3die Klasse har Plads til 69 Passagerer, Bivogne med 3die Klasse 80, medens Bivogne med 2den Klasse kun indeholder 66 Siddepladser. Vægge og Gulv i Førerrummet er isoleret mod Ildsvaade ved Hjælp af det uimodtagelige Stof Uralit, ligesom Gulvene over Elektromotorerne i Vognene er beklædte med samme Stof samt tynde Staalplader.

Begge i Uheldet deltagende Tog bestod foruden af en Kraftvogn med 3die Klasse og en Bivogn med 3die Klasse tillige af 2 Bivogne med 1ste Klasse og vejede efter dette i tom Tilstand  $2: 46,7 + 3. 26,4 = 172,6$  Tons. De var forsynede med automatiske

Luftbremser, Bremseklodser paa alle Hjulene og selvvirkende Westinghouse Koblinger. Iltogtet havde 20 1ste Klassen og 56 3die Klassen Rejsende.

Sammenstødet var meget heftigt. Det tomme Tog blev af Iltogtet stødt ca. 50 Meter bort, medens Iltogets forreste Del borede sig ind i det holdende Togs forreste Vogn, hvorved den sidstnævntes Truckert førtes tilbage under det tomme Togs anden Vogn. Vognene i begge Tog var selvfølgelig beskadigede, men forblev mærkværdigvis paa Sporet, naar undtages, at kun Iltogets forreste Truckert afsporede. Ved den stedfundne Undersøgelse af Vognene efter Uheldet bemærkedes efterstaaende Beskadigelser:

#### A. Iltogtet.

Kraftvognen: Vognlegemet knust, Jernstellet stærkt beskadiget i den ene Ende og overalt bøjet. Den elektriske Installation til Førers Betjening stærkt beskadiget. 2 Aksler og Bremsestillingen bøjede. Elektromotorerne kun i mindre Grad molesterede.

1ste Bivogn: Endevæggen knust. Ledningen beskadiget.

2den Bivogn: Bufferplanken bøjet. Bufferne knækkede. Den forreste Platform sammentrykket. Ledningen beskadiget.

3die Bivogn: Bufferplanken bøjet. Platformen forskudt. Trækkeindretningen bøjet.

4de Vogn (bagest i Toget): Bufferplanken bøjet.

#### B. Det tomme Tog.

Kraftvognen: Vognlegemet knust. Jernstellet stærkt bøjet. De elektriske Indretninger samt Hovedledningen ødelagt. Drivakslen stærkt bøjet. Akselkasserne knuste. Bremsestillingen bøjet. En Elektromotor beskadiget.

1ste Bivogn: Den ene Forvæg knust. Vognlegemet fortrykket. En Truck stærkt beskadiget. Den ene Ende af Jernstellet bøjet. Den elektriske Ledning beskadiget.

2den Bivogn: Hovedbæreren og Platformen bøjet. Bufferne knækket.

3die Bivogn: Hovedbærer og Platform bøjet. Jernstellet let bøjet.

4de Bivogn (sidste Vogn): Hovedbærer, Trækkeindretning, Jernstellet let bøjet. Platformen forskudt.

Dette Uheld har i England først og fremmest givet Anledning til en nærmere Undersøgelse af Spørgsmaalet om, hvorvidt de aabne Gennemgangsvogne, efter den Konstruktion, der benyttes i Togene paa den elektriske Bane Liverpool—Southport, ved eventuelle Sammenstød lettere skydes ind i hinanden end de almindelige Afdelingsvogne, og at der som Følge deraf ydes det rejsende Publikum forringet Sikkerhed.

Pressen og Publikum var tilbøjelige til at besvare Spørgsmaalet bejaende, men Fagfolk og tilige den fra Regeringen ansatte Tilsynhavende er kommen til det modsatte Resultat, idet sidstnævnte har udtalt, at da Iltogets første Vogn efter Kraftvognen forholdsvis kun var let beskadiget, maatte han indrømme, at Bygningen af aabne Gennemgangsvogne ikke rummer større Fare end de almindelige Afdelingsvogne. Ødelæggelsen af Materialet ved Uheldet var ikke overdreven stor, naar man tager i Betragtning, at Sammenstødet skete ved en Hastighed paa 60 til 80 Klm. pr. Time. Sandsynligvis har det været af stor Indflydelse, at de forholdsvis lette Vognlegemer hvilede paa en meget stærk Underbygning; thi bevisligt er det, at da for nogle Aar tilbage i Glasgow et Persontog med en Hastighed af kun 20 Klm. pr. Time løb imod en Stoppebom, paafulgte langt større Beskadigelser af de almindelige Afdelingsvogne, og at der samtidig maatte beklages Tabet af et langt større Antal Menneskeliv end i det her beskrevne Uheld.

Med Hensyn til Brandfare, hvilken man hidtil har regnet for stor ved Uheld paa elektriske Baner, er der i Hall-Road gjort følgende Iagttagelser.

Straks efter Sammenstødet mellem Togene paafulgte en Kortslutning mellem Strømskinnen og Køreskinnerne, sandsynligvis som Følge af en nedfalden Stang. Den fremkomne elektriske Forbindelse bragte den avtomatiske Strømbryder i den nærliggende Station Formby i Funktion, men ikke i den længere bortliggende Station Seafort, hvilket havde til Følge, at Strømmen kun delvis blev afbrudt. Ved en saadan Begivenhed burde absolut en fuldstændig Afspærring have fundet Sted. Da den elektriske Kontrollampe paa Strømbryderen i Formby hurtigt slukkedes igen, antog

den vagthavende Bestyrer, at Forstyrrelsen hidrørte fra Overbelastning, og han satte atter Strømmen gennem Ledningen, saaledes at denne først ved Telefonmeddelelse af Stationsforstanderen i Hall Road blev afbrudt 4 Min. efter Sammenstødet. Ved den paafølgende Undersøgelse af Vognene viste det sig, at ingen af disse havde taget nogen væsentlig Skade af Ilden, ligesom Passagererne ikke havde mærket noget til den elektriske Udladning. — Naar man betænker, at der sidste Vinter i England paa en med Damp som Drivkraft indrettet Bane ved et Sammenstød mellem to Tog ødelagdes flere Vogne af Ilden, saa kan der, som det fremgaar i det her foreliggende Tilfælde, ikke tilskrives den elektriske Drift nogen større Brandfarlighed. Uheldet har dernæst paany ført til Behandling af Spørgsmaalet, om der ikke paa Baner med Dampdrift bag Lokomotivet skal anbringes en Beskyttelsesvogn, eller at den første Vogn paa elektriske Baner skal løbe uden Rejsende.

I England findes i dette Øjemed ingen bindende Love, hvori Baneforvaltningerne er tvungne til at anvende Beskyttelsesvogne eller at lade det halve af Vognen nærmest Maskinen forblive ubesat af Rejsende. Som Regel gør de fleste Selskaber dette efter eget Initiativ, navnlig naar der findes en Rejsegodsvogn i Toget; denne anbringes da som Beskyttelsesvogn.

I Dagspressen er Opmærksomheden bleven henledet paa, at ved de elektriske Tog er en Beskyttelsesvogn af stor Betydning, i Særlighed da Lokomotivet mangler. Hvor et saadant findes, vil dette ved eventuelle Sammenstød virke som en Buffer. Til Trods herfor holder de kontrollerende Myndigheder det dog ikke for nødvendigt at skride til Udstedelse af tvungne Bestemmelser om Indførelsen af Beskyttelsesvogne, tværtimod, de staar paa det Standpunkt, at der lige saa hyppigt sker Kollisioner i Togenes bageste Ende som i den forreste Togende. Vil man derfor overhovedet anvende Beskyttelsesvogne, da bør i Tog, hvor Damp eller Elektricitet anvendes som Drivkraft, den første og sidste Vogn forblive ubesat af Rejsende; men et saadant Paabud vil til Gengæld bringe utaalelige Forhold for Jernbaneselskaberne. Paa Grundlag af disse Anskuelser kan man derfor

ikke paaregne en tvungen Indførelse af Beskyttelsesvogne fra Myndighedernes Side paa de engelske Baner.

Efter det her nedskrevne fra Uheldet i Hall Road maa følgende to Punkter iagttages:

1. De ødelagte Vogne er ikke kommen i Brand, medens man tidligere har anset den elektriske Drift for særdeles brandfarlig ved Uheld.
2. Med Undtagelse af Kraftvognen i begge Tog var de øvrige Vogne ikke overmaade beskadigede, hvad der maa tilskrives Anvendelsen af den svære og stærke Underbygning.

---

## Fredericia Afdelings Julefest.

Fredag den 11. Januar afholdt D. L. og L. F.s Fredericia Afdeling sin Julefest med følgende Program:

1. Indgangen aabnes Kl. 6 $\frac{1}{2}$ , Em.
2. Indmarsch til Juletræet præcis Kl. 7 Em.
3. Julemanden.
4. Chokoladebord for Børnene.
5. Børnetoget passerer Led Nr. 3 forbi Blokpost Nr. 1 (Dobbeltsporet Fredericia—Tavlov) til —
6. Uddeling af Godter til Børnene ved den ny Holdeplads »Houlykke« pr. Snoghøjvej.
7. Trækning af Gevinstnumre ved Billetsalgsstedet »Fortuna«.
8. Uddeling af Gaver ved Trinbrædderne Nr. 1 og 2 (henholdsvis for Piger og Dreng).
9. Børnebal fra Kl. 8 til 10.
10. Derefter Bal for Voksne til Kl. 2.

Da Dørene til det af 150 Lys belyste Juletræ blev aabnede, stod 86 festklædte, forventningsfulde Børn klar til Indmarsch.

96 Voksne, blandt hvilke Ingeniørassistent Schmidt og Lokomotivformand Nissen med Fruer befandt sig som særlig indbudne — Lokomotivformand Quistgaard, Vamdrup, var ogsaa indbudt, men var forhindret —, havde indfundet sig til Festen.

Efter Indmarschen slog Børnene Kreds om

Træet og sang Salmen »Julen har bragt vel-signet Bud«. Da Sangens sidste Toner lød, kom en veritabel Julemand ind, og samtidig straalede 30 mellem Grenene skjulte røde, blaa og grønne elektriske Lamper om Kap med de 150 Julelys paa Træet. Julemanden fortalte — efter at have mindet om Anledningen til det lysende Træ — et lille Eventyr om de tre artige Børn, der vilde have Juletræ og gik til Skovs for at hente et Træ med hjem til Julefest; men da Børnene var smaa, kunde de kun bære smaa, tynde Træer, som den store, uartige Dreng knækkede, efterhaanden som de hver for sig bragte dem hjem. Skovfogden raadede da de tre artige Børn til at slaa sig sammen om et stort Træ. Dette kunde selv Børnene forstaa, og i skøn Enighed slæbte de saa et stort Træ hjem; dette kunde den uartige Dreng ikke knække, og han skyndte sig skamfuld bort og lod sig aldrig mere se, medens de tre artige Børn i Forstaaelsen af, at Enighed gør stærk, fik sig en dejlig Julefest.

Julemanden uddelte derpaa Appelsiner og inviterede Børnene ind paa Chokolade — efter at Sangen »Højt fra Træets grønne Top« var sunget.

Hermed var den højtidelige Del af Festen forbi. Da Børnene havde drukket Chokoladen, ordnedes de to og to paa Verandaen, hvor de blev forsynede med blomstersmykkede Granbuer og Guirlander, og Børnetoget satte sig — efter at der var foretaget reglementerede Opringninger for Toget med veritable Klokker — i Bevægelse gennem Led Nr. 3 til Blokposten, hvor hvert Barn blev paaheftet en med Baand og Grønt smykket Rose. Turen gik derefter forbi en moderne Semafor til Holdepladsen »Houlykke«, hvor den kvindelige Stationsmester uddelte Godterne; derfra til Billetsalgsstedet »Fortuna«, hvor hvert Barn fik et Nummer, der gav Gevinst ved Trinbrædderne.

Forinden Afhentningen af Gevinsterne gik Børnetoget en Runde gennem den store og lille Sal, nu ført af en i ny Sommeruniform klædt Miniatur-Ledvogter, der bar en Lygte med Inskription »Børnetoget kommer« og »Enighed, Kundskab, Hjælp«.

Foruden denne Inskription fandtes saadanne overalt, hvor de kunde anbringes (det vilde

føre for vidt at optrykke dem her). Inskriptionerne var velvilligt malede af Togbetjent Holst.

Dansen gik med Liv og Lyst for Børnene til Kl. 10, hvorefter de Voksne tog fat til Kl. 2.

Alle var enige om, at det var den mest fornøjelige Fest, Afdelingen endnu havde arrangeret. — Under Børneballet blev en Dukke og en Nisse bortloddet.

Efter Ballets Ophør samledes nogle og tredive af Deltagerne til en vellykket Fællesspisning.

Maa vi her gennem vort Blad bringe vore Foresatte Festkomiteens varme Tak for den store Imødekommenhed, der blev vist Festdeltagerne ved Tjenestens Omlægning, hvilket gjorde det muligt, at alle, der vilde, kunde deltage.

Ligeledes en hjertelig Tak til vore Hustruer (særlig Fru Jespersen) for det store Arbejde og til Hr. og Fru Soele samt Fru Reitzel Nielsen for værdifuld Assistance.

Til Slut en Tak til alle tro Organisationsfæller for deres varme Interesse og store Deltagelse, uden hvilken selv vor bedste Villie intet havde formaaet.

Hjertelig Tak Alle og paa Gensyn næste Aar.

I Festudvalget:

E. Jespersen. A. Schmidt.

L. Mauritzen.

---

## Nyborg Afdelings Julefest.

Den 26. Januar afholdt D. L. og L. F.s Nyborg Afdeling sin aarlige Julefest med Bal paa Industrihotellet.

Som sædvanlig blev der fra vore Foresattes Side vist stor Opmærksomhed med Hensyn til Tjenestens Fordeling.

Kl. 7 aabnedes Dørene til Salen, som var festlig smykket, og i Midten stod opstillet et prægtigt Juletræ, der naaede fra Gulv til Loft.

Lokf. Bøkel bød paa Festkomiteens Vegne Selskabet Velkommen, hvorefter Børnene marscherede med smaa Flag omkring Træet og

sang en Julesalme, hvorefter de blev trakteret med Godter og Appelsiner samt fik en Svingom til Kl. 9 $\frac{1}{2}$ .

Derefter tog de Voksne fat, og alle deltog lystig i Dansen til Kl. 3, hvorefter Selskabet skiltes, og alle var enige om at have tilbragt en fornøjelig Aften.

J. A. Mortensen.

---

## Hovedbestyrelsesmøde

afholdtes den 18. Januar 1907 i København med følgende

Dagsorden:

Punkt 1. Lønsagen.

Det vedtoges at tilstille Jernbaneforeningen og Dansk Jernbaneforbund en paa Mødet affattet Besvarelse af 2 fra ovennævnte Foreninger modtagne fortrolige Skrivelser angaaende Lønsagen.

Punkt 2. Opfordring fra Laaneforeningen for fast- og månedslønnede Funktionærer om Samarbejde.

Det vedtoges at nægte Tilslutning.

Punkt 3. Det vedtoges at afholde Hovedgeneralforsamling Torsdag den 14. Marts i København.

Samtlige Hovedbestyrelsesmedlemmer var mødt.

L. Mauritzen,  
Sekretær.

---

## Meddelelser fra Afdelingerne.

### Viborg Afdeling.

Til Afdelingsbestyrelse for 1907—08 blev valgt følgende:

Formand: Lokf. Engelhardt, Viborg.

Kasserer: Lokf. Larsen, Viborg.

Repræsentant for Lg.: Fyrb. Bech, Langaa.

Repræsentant for Gy.: Lokf. Nielsen, Glyngøre.

Revisorer: Lokf. Schmidt, Viborg, og Fyrb. Jensen, Viborg.

Suppleant: Lokf. Schmidt, Viborg.

Afdelings-Generalforsamling afholdes den 2. Februar Kl. 5 Em. i Haandværkerforeningens Sal i Viborg.

I Forbindelse med Generalforsamlingen af-

holdes Fællesmaaltid og Bal for D. L. og L. F.s Medlemmer med Familie, hvortil alle indbydes.  
T h. H e n s e l.

### København Ø. Afdeling

afholdt Generalforsamling den 22. Januar 1907. Regnskabet godkendtes. Til Afdelingsbestyrelse valgtes:

Formand og Delegeret: Lokf. Østerberg.

Kasserer: Fyrb. 427 Jensen.

Suppleant: Lokf. Johansen.

Revisorer: Fyrb. Sjerning og 223 Christensen.

Det vedtoges at afholde et Gaasegilde den 2. Februar.

Afdelingen tæller for Tiden 19 Medl.

Københ. Ø., d. 23. Jan. 1907.

A. Østerberg.

### Struer Afdeling

afholdt Generalforsamling Lørdagen den 26. Januar 1907.

Formanden for Afdelingen, Lokf. Nr. 312 Andersen aabnede Generalforsamlingen Kl. 8,30 Em. og ønskede de Mødte Velkommen, hvorefter han oplæste Dagsordenen, som godkendes enstemmigt, samt anmodede Medlemmerne om at vælge en Dirigent. Valgt blev Lokf. 312 Andersen.

Punkt 1. Regnskabet fremlagdes og godkendes enstemmigt.

Punkt 2. Til Afdelingsformand valgtes Lokf. Nr. 11 Nielsen.

Punkt 3. Til Revisorer valgtes Fyrb. 457 Lorentzen og Fyrb. 172 Christensen.

Punkt 4. Til Sekretær valgtes Fyrb. 181 Rasmussen.

Punkt 5. Til Annonceudvalget valgtes Fyrb. 369 Schophaus og 473 Sloth.

Punkt 6. Til Delegerede valgtes Lokf. 11 Nielsen og Fyrb. 464 Løgstrup.

Punkt 7. Til Repræsentant valgtes Fyrb. 452 Drojdal.

Punkt 8. Eventuelt.

Fyrb. 242 Sørensen foreslog at bevilge 50 Kr. af Afdelingens Kasse til en festlig Sammenkomst for Medlemmerne af D. L. og L. F.s Struer Afdeling.

Fyrb. 369 Schophaus foreslog, at Hustruerne skulde med og at Afdelingsbestyrelsen arrangerede Sammenkomsten.

Flere Talere havde Ordet for og imod at tage Penge af Kassen til dette Øjemed, men begge Forslag vedtoges.

Fyrb. 181 Rasmussen ankede over, at Referatet fra Generalforsamlingen den 17. September 1906 i D. L. T. ikke var korrekt. Der staar nemlig i D. L. T. Nr. 20 af 15. Oktober 1906 under Struer Afdeling, Punkt 7: Et af Lokfrb. 181 Rasmussen indleveret Forslag behandlede, men kunde ikke nyde Fremme, da dets Vedtagelse vilde komme i Strid med et tidligere af samme indleveret Forslag.

Forhandlingsprotokollen udviste, at Referatet var forkert, hvorfor Generalforsamlingen tillader Sekretæren at berigtige samme i D. L. T.

Fyrb. 6 Johansen havde indleveret et Forslag, som behandlede og toges til Følge til næste Møde, eventuelt overgives det til Hovedbestyrelsen, hvis Fyrb. Johansen ikke selv kan faa sin Ret.

### Berigtigelse.

Fyrb. 181 Rasmussen har ikke i de omhandlede Forslag til Generalforsamlingen d. 17. September 1906 stillet Forslag, som kunde komme i Strid med noget tidligere stillet Forslag af samme.

Sekretæren.

### Medlemslisten.

Frederikshavn Afdeling. Indmeldt fra 1. Januar 1907: Lokfrb. Nr. 138 I. M. Lydersen.

København Ø. Afdeling. Udmeldt fra 1. December 1906: Lokomotivførerne Nr. 201 Toft, Nr. 154 Bundgaard, Nr. 264 Skjoldager, Nr. 29 Christensen og Nr. 329 Clemensen.

København Afdeling I. Slettede for Restance: Lokomotivførerne Nr. 14 Henriksen, Nr. 128 A. Nielsen og Nr. 150 Andersen Højen. — Udmeldt: Lokomotivfører Nr. 251 Wendelboe.

Kalundborg Afdeling. Udmeldte: Lokomotivførerne Nr. 123 Rasmussen og 170 Bruun. Fredericia Afdeling. Udmeldt fra 1. Oktober

1906: Lokomotivførerne Nr. 104 Mikkelsen og 261 Th. Nielsen.  
Viborg Afdeling. Udmeldt fra 1. Nov. 1906: Lokomotivførerne Nielsen, Jensen og Saxkær, alle af Langaa; fra 1. Januar 1907: Lokf. Jørgensen, Glyngøre.

## Dyrtiden.

Paa Grund af den almindelige Dyrtid ogsaa i Tyskland, har det tyske Ministerium for offentlige Arbejder anordnet, at der fra den 1. Januar d. A. finder en Forhøjelse Sted af Lokomotiv- og Togpersonalets Timepenge.

For Togtjeneste og Rangeringstjeneste paa fremmed Station erhoder Lokomotivførere, Togførere og Pakmestre nu 12 Pfg. imod tidligere 10 Pfg., Fyrbødere 9 Pfg. imod 8 og Togbetjente og Bremsere 8 Pfg. imod 7 Pfg.

Det er altsaa en Forhøjelse af 12 $\frac{1}{2}$  til 20 pCt.

## PERSONALIA.

1.—2. 07.

Forfremmede er:

Lokomotivfyrbøder Nr. 166 A. F. Marhauer, København H., til Lokomotivfører med Tj. Nr. 10 i Struer.

Haandværker i Gjedser Nr. 1593 H. P. F. Petersen til Lokomotivfyrbøder Nr. 166 i København G.

Haandværker i Nyborg Nr. 181 S. O. Mortensen til Lokomotivfyrbøder Nr. 350 i Masnedund.

Forflyttede er:

Lokomotivfører Nr. 397 J. A. Jensen, Struer, til Langaa.

Lokomotivfyrbøder Nr. 278 J. Jørgensen, Struer, til Langaa.

Afskødiget er:

Lokomotivfører Nr. 30 C. W. Borum, København G., efter Ansøgning paa Grund af Svagelighed og med Pension fra Udgangen af Marts 1907.

Navneforandring:

Lokomotivfører Nr. 111 E. E. Sørensen, København H., hedder fremtidig E. E. Bielefeldt.

Lokomotivfyrbøder Nr. 147 N. C. Nielsen, København G., hedder fremtidig N. C. N. Ahrensberg.

Død:

Lokomotivfører Nr. 10 E. Bonnez, Struer, er den 21. December 1906 bleven dræbt under Udførelsen af sin Tjeneste ved et Toguheld i Skive.

## Spørgsmaal og Svar.

Spørgsmaal: Naar en Lokomotivfyrbøder søger Maskindirektøren om ved eventuel Forfremmelse til Lokomotivfører at maatte blive forflyttet til et bestemt Depot, og dette bevilges, spørges: Kan nævnte Fyrbøder da i Henhold til Ordre 732 § 23 erholde den i samme Ordre § 20 omhandlede Huslejegottgørelse? M.

Svar: Nej — der tilstaas kun Fribefordring paa Banen. Red.

## Meddelelse til Afdelingerne.

De Afdelinger, der endnu ikke har tilstillet Sekretæren, Lokomotivfører L. Mauritzen Fredericia, »Uddrag af Afdelingernes Kassebøger«, bedes snarest gøre dette.

Hovedkassereren.

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

Ekspedition: Lokomotivfyrbøder M. F. Møller, Fynsgade 36<sup>1</sup>, Fredericia.