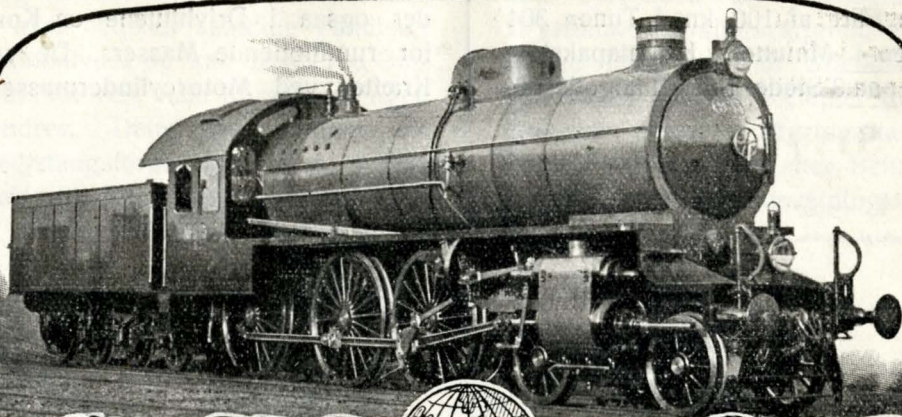


DANSK LOKOMOTIVTIDENDE



ORGAN FOR STATS- OG PRIVATBANERNES LOKOMOTIVPERSONALE (DANSK LOKOMOTIVMANDS FORBUND)

NR. 9

1. MAJ 1914

14. AARGANG

Med nærværende Nr. af »Dansk Lokomotiv-Tidende« er Redaktionen overgaaet til Undertegnede, hvortil alle Meddelelser Bladet vedrørende fremtidig bedes sendt.

C. M. Christensen,
Redaktør og Sekretær.



DET FØRSTE DIESEL-LOKOMOTIV.

Fra Tysk af Otto Bendixen.

(fortsat fra Nr. 8)

En Westinghouse-Lufttrykbremse virker paa den ene Side af Driv- og Truckhjulene. Drivhjulenes Bremse er tillige forsynet med en Haandtrykbremse. Bremseluf ten tages fra Luftpumpens Middeltrykdel og opsamles i en særlig Beholder.

Ved Hjælp af Trykluft kan Sand spredes ud foran Drivhjulene i begge Køreretninger.

Førerhuset er til Beskyttelse af Maskinerne bygget hen over Lokomotivets hele Længde. I Vognkassens 4 Hjørner er indbygget Beholdere, som i den ene Ende tjener til Kølevand og i den anden til Kølevand og Brændselsstof. I Taget over Motoren ligger Udstødningsskaalen, over den ene Førerplads en Bikubekøler og over den anden en Fordampningskøler. 2 Pumper som hver drives af Motoren og Hjælpe maskinen, besørger Kredsløbet af Kølevandet, Bortsugning en af Stempelkølevandet og Transporten af Brændslet fra Beholderen.

Motoren er en omstyrbar 4 Cylinder enkeltvirkende Sulzer-Totakt Motor. De 4 Cylinder ere \surd anbragte, det vil sige, hvert Cylinderpar i en Vinkel af 90° til hverandre og alle under 45° Hældning til Sporplanet (Se Fig. 3). De ere 380 mm i Diameter og har 550 mm Stempel slag. Hver to af de over for hinanden liggende Cylinder ligge i et fælles Plan og virke paa

den samme Krumtap. For at opnaa en fuldstændig symmetrisk Kraftpaavirkning er Drivstangen gaffelformet. Begge Krumtappene er forsat 180° for hinanden, og gør ved en Fart af 100 km i Timen 304 Omdrejninger i Minuttet. Krumtapakslen, der er lagret paa 3 Steder i det Staalgodstel,

Kræfterne hos Cylindrenes frem- og tilbagegaaende Masser og Centrifugalkraften ved Krumtappene, Koppelstængerne og Udligningskontravægtene. Det maa nævnes, at der ogsaa i Drivhjulene er Kontravægte for rundtlobende Masser. De sekundære Kræfter ved Motorcylindermasserne blive

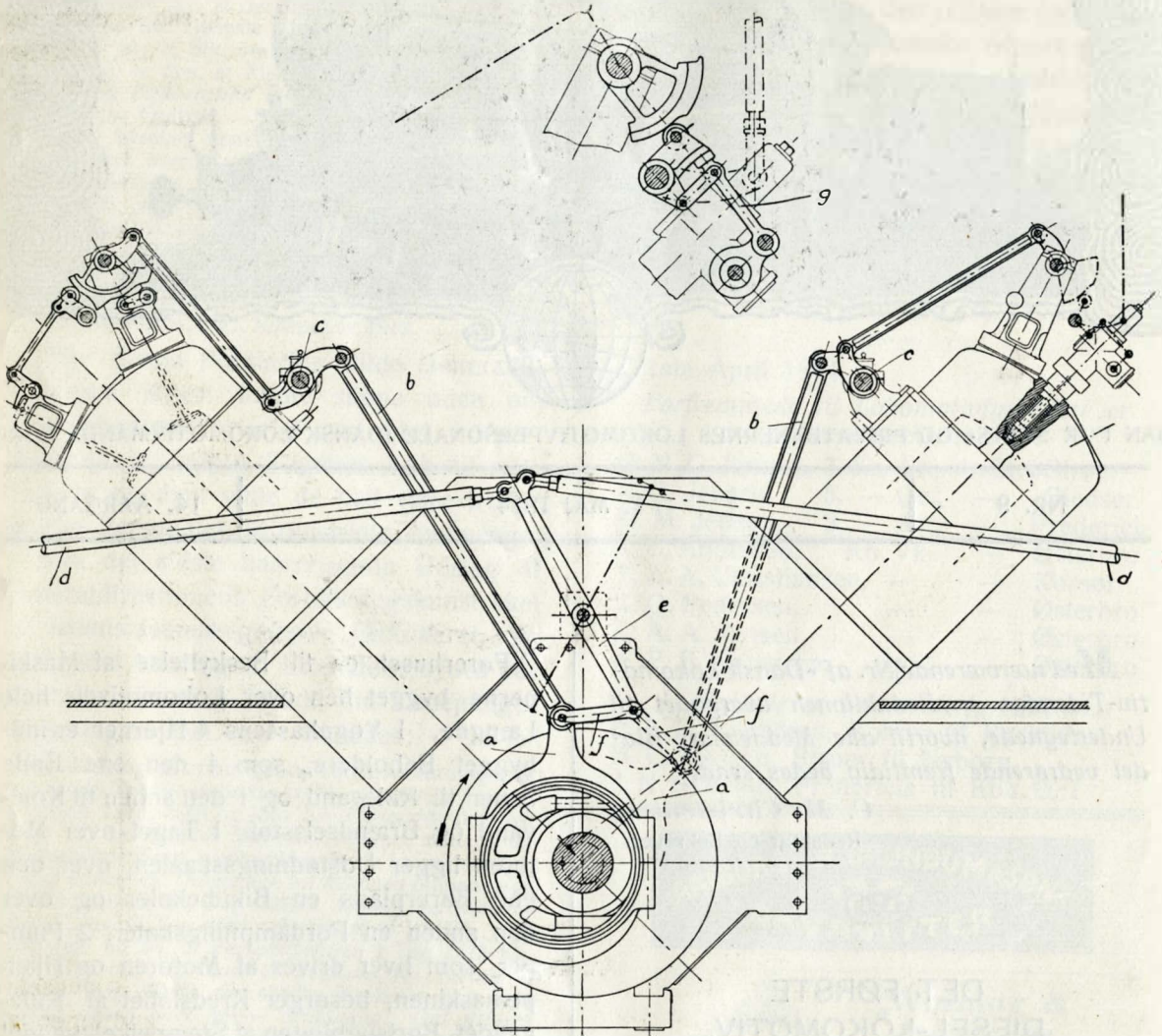


Fig. 6.

som er indpasset mellem Rammepladerne og forbunden med Cylindrene og deres Dæksler ved Søjler, bærer, ved Siden af begge de nævnte Krumtappe, udvendig 2 Krumtapskiver, der er presset paa og forsynet med Udligningskontravægte. Disse overfører gennem Koppelstænger deres Omdrejning til Lokomotivets Drivaksler. Ved denne Anordning (Tysk Rigspatent) holdes der fuldstændig Ligevægt mellem

fri og give en Resultant, der virker paa Krumtapakslens Midterplan og er vandret, hvorved den hverken fremkalder Virkninger, der ere lodrette til Sporplanet, eller slingrende.

Hvert Cylinderdæksel bærer en Ventil til Brændselsstof, en Igangsætningsventil og 2 Køleluftventiler. Indblæsningsluften til Brændselsstoffet har 50—70 Atm. Tryk, Igangsætningsluften 50 og Afkølingsluften

1,4. Udstødningen foregaar gennem Slidse-aabninger i Cylindervæggene, og som aabnes og lukkes af Stemplerne. Mellem Krumtap-skive og Ramme sidder 2 Ekscentriker, af hvilke hver betjener samtlige Ventiler i hver Maskinhalvdel og kan drejes ved Omstyringen af Motoren, naar Kørselsretningen skal forandres. Dette sker gennem en særlig Vægtstangsforbindelse *d*, *e*, *f*, Fig. 8—10. Den optrukne Beliggenhed af Stang-

paavirkes derigennem, at der i Styringsstængerne er indsat et bevægeligt Mellemlid *g*, gennem hvis forandrede Beliggenhed Størrelsen af Brændselsstofventilens virksomme Aabningsvarighed kan indstilles. Begge Pumpjerne til Brændselsstoffet er ikke tegnet. Deres Stempler (ialt 4) bliver ligeledes drevet af Styringsstængerne, og deres Fyldning kan efter Behag indstilles med Haanden. Igangsætningsventilen sty-

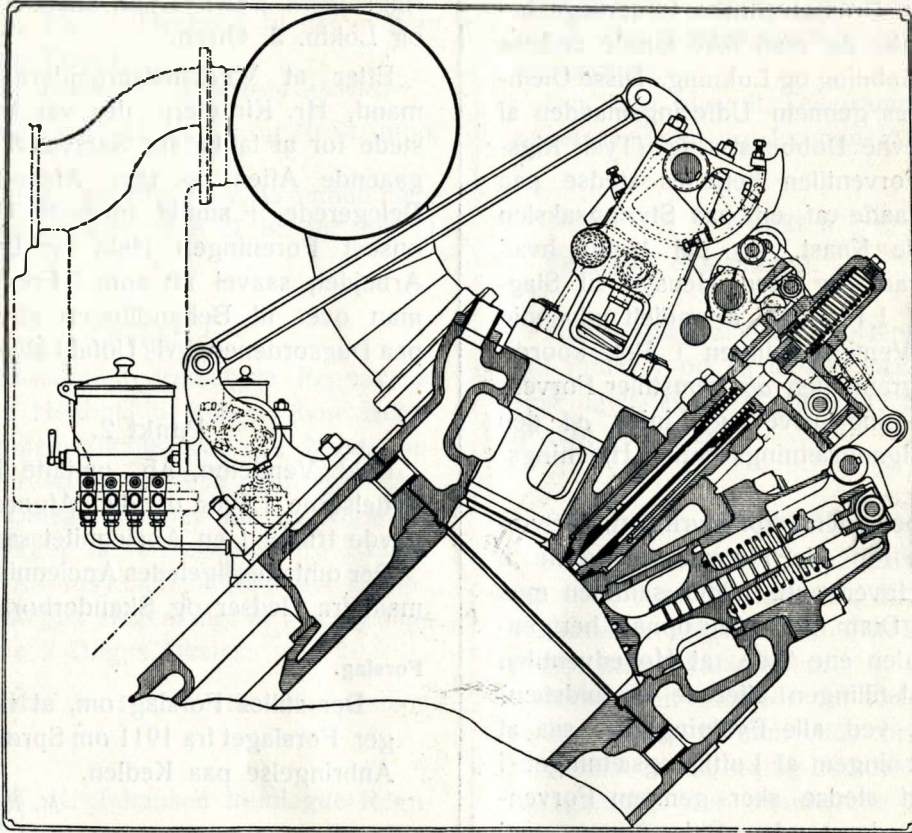


Fig. 7.

en *e* svarer til Maskinens Fremadgang, den punkterede til Tilbagegangen. Begge Ekscentrikerne *a* Bevægelse overføres gennem Stangen *b* til Vægtstangsakslen *c*, fra hvilken atter Cylinderdækslernes Ventiler betjenes. Paa den tilhøjre synlige Cylinder er Brændselsstofventilens Styring tegnet, medens der paa den venstre Cylinder (den anden Side af Lokomotivet) er anskueliggjort Køleventilens Styring. Brændselsstofventilens Styring er saaledes fremstillet, at der dermed kan opnaas forskellige Fyldningsgrader. Fyldningens Størrelse

res, paa lignende Maade som Brændselsstofventilen (Fig. 12, 13). Forandringen af Igangsætningsventilens Aabningsvarighed, der ganske naturlig maa være større end Forandringen ved Brændselsstofventilen, sker ved Drejning af Akslen *h*, paa hvilken det Mellemlid *o*, der bevirker Bevægelsen mellem Styring og Igangsætningsventil er lagret udenfor Akslen. Til Igangsætningsventilen *i* er der i Igangsætningsledningen *k* indskudt et yderligere Organ *l*, Forventil (Fig. 13), der gennem *r* ligeledes er styret og betjenes af Kobbelstangen *m*.

Anordningen af 2 styrede Organer i Igangsætningsluftledningen tilsigter Muligheden af at kunne indstille en konstant Forindstrømning og Formindskelse af Drosslingstabs (Haardtrækning). Med kun 1 Igangsætningsventil vilde det være vanskeligt at konstruere Styringen saaledes, at Forindstrømningen var konstant ved alle Fyldningsgrader fra 0—68 %, indenfor hvilke Grænser de her forekomme. Ligeledes vilde ogsaa Drosselventilen foraarsage betydelige Tab, da man ikke kunde undgaa snigende Aabning og Lukning. Disse Ulemper ophæves gennem Udføringsmaaden af den beskrevne Dobbeltstyring (Tysk Rigs-patent). Forventilen betjenes stedse paa ensartet Maade af en paa Styringsakslen fastsiddende Knast, og det baade hvad Tiden angaar og med Hensyn til Slagstørrelsen. I Figur 14 er radielt udvendigt optrukket Ventilhævningen i Polarkoordinater, Diagramlinien *ab* fremstiller Forventilens Hævningskurve og Linien *cd* den egentlige Igangsætningsventils Hævningskurve.

Det er betegnende for Styringen, at Symmetrilinien for alle Hævningskurverne til Dækslets Hovedventil falder sammen med den fælles Diam. *PP*. Man opnaar herigen-nem paa den ene Side, at Hovedventilen i Dødpunktstillingen allerede er fuldstændig hævet ved alle Fyldningerne, saa at altsaa Aabningen af Luftigangsætningen i Dødpunktet stedse sker gennem Forventilen. Paa den anden Side opnaas ved Anvendelsen af denne Styring, at en Omstyring af Hovedventilen er overflødig. Kun ved Omstyring af Forventilen forandres Motorens Omdrejningsretning og med ensblivende Reguleringsevne hos Igangsætningsstyringen. I Diagrammet Fig. 14 er indtegnet 3 Hævningskurver *cd* til Igangsætningsventilen, og som svarer til omtrent den største, middel og mindste Fyldningsgrad.

(fortsættes).

RESUME FRA DELEGERETMØDET

D. 25. APRIL 1914.

Mødet aabnedes af Hovedbestyrelsens Formand Kl. 10³⁰ Fm. Tilstede var 59 Delegerede. 3 var udeblevne.

Til Dirigenter valgtes d'Hrr. Lokf. V. Hansen og Lokfb. S. Kjær, til Sekretærer d'Hrr. Herm. Ohlsen og Lokfb. S. Jensen, til Justeringsmænd d'Hrr. Lokf. Michael Sørensen og Lokfb. J. Olsen.

Efter at Værkstedsarbejdernes Tillidsmand, Hr. Kirketerp, der var kommet til stede for at takke for Samværet den foregaaende Aften og tage Afsked med de Delegerede, i smukt formede Ord havde ønsket Foreningen Held og Lykke med Arbejdet, saavel nu som i Fremtiden, gik man over til Behandlingen af Punkterne paa Dagsordenen, hvis Udfald blev følgende:

Punkt 2.

Lokf. Vendelbo, Ab., omtalte Tvangsforflyttelserne i Fjor og den Afgørelse H. B. havde truffet i en Anciennitetssag.

Der omtaltes ligeledes Anciennitetsspørgsmaal fra Gedser og Skanderborg.

Forslag.

Der stilles Forslag om, at H. B. optager Forslaget fra 1911 om Sprøjteslangers Anbringelse paa Kedlen.

M. Rasmussen.
Kh. H.

Forkastedes.


Beretningen om Organisationens Virksomhed godkendtes enstemmigt.

Punkt 2a.

Lokf. P. Hansen, Kh., aflagde Beretning om Bladets Virksomhed og kom her ind paa en Omtale af de Uoverensstemmelser, der havde været i den senere Tid mellem ham paa den ene Side og Bogtrykker og Bladudvalg paa den anden Side, saaledes at Forholdene var blevet ret utaalelige.

Lokf. Vording, Hg., forsvarede de Dispositioner, Bladudvalget havde truffet.

48
46
34
31
159



Forslag 1.

Det foreslaas, at Annoncerne fuldstændig bortfalder.

Fa. Afd.

Toges tilbage.

Forslag 2.

Undertegnede foreslaar at afbryde Forbindelsen med Bogtrykker Backhausen, naar den nugældende Overenskomst er udløbet. Derefter engageres Bogtrykker Ottosen, Fa., i Henhold til det af ham indgivne Tilbud.

Aarhus Afdelinger. Fredericia Afdelinger.

Forkastedes med 12 St. for og 30 St. imod.

Beretningen om Bladets Virksomhed nægtedes Godkendelse med 9 St. for og 11 St. imod.

Punkt 3.

Hovedkassereren fremlagde Regnskabet for 1913 i Henhold til den udgivne Beretning. Medlemsantallet var ved Aarets Begyndelse 1046 og sluttede med 1103. Anmodede Delegeretmødet om en Afgørelse af, hvormeget de Delegerede fra København og Aarhus kunde tilkomme i Diæter.

Det vedtoges enstemmigt at give stedlige Delegerede 2 Døgn's Diæter.

Regnskabet for 1912 godkendtes enstemmigt.

Lokfb. K. K. Johansen fremlagde Regnskabet for 1912, der enstemmigt godkendtes.

Lokf. Chr. Christensen ønskede Delegeretmødets Sanktion til, at 2 Regninger, som var fremkommen ved Delegeretmødets Afholdelse i Aarhus, blev betalt af Hovedkassen.

Vedtoges enstemmigt.

Punkt 3a.

Hovedkassereren fremlagde Budgettet for 1914, der godkendtes.

Punkt 4.

Godkendt.

Punkt 4a.

Lokf. Vording, Hg., fremlagde Bladet Budget for 1914. Foreslog at forhøje Medarbejderhonoraret med 200 Kr., saaledes at dette blev 600 Kr.

Lokf. Vordings Forslag vedtoges, hvorefter Budgettet for Bladet godkendtes.

Punkt 5.

Forslaget, der var færdigbehandlet paa de 2 Hovedgeneralforsamlinger, vedtoges enstemmigt.

Der blev afsendt Telegrammer til Jernbaneforeningen og Jernbaneforbundet.

Punkt 6.

Vedtoges enstemmigt.

Paa Forslag af Lokf. Mortensen, Es., udgik Punkt 7 og 8a af Dagsordenen. Foreslog ligeledes nu at gaa over til Punkt 16, hvilket vedtoges.

Punkt 16.

Som Formand for Hovedbestyrelsen valgtes Lokf. Chr. Christensen, Es., som Hovedkasserer valgtes Lokf. Chr. Larsen, Kh., begge med Akklamation.

Redaktøren ønskede at vide, hvorledes H. B.s Stilling til ham vilde forme sig. Der førtes nu en ret kraftig Diskussion om dette Spørgsmaal, der resulterede i følgende Forslag.

Forslag 1.

Undertegnede foreslaar, at Redaktøren leder Bladets tekniske Artikler, og H. B. leder og har Ansvar for alle Meddelelser, der vedrører Foreningen.

Korsør Afd.

Forslag 2.

Det overdrages H. B. at ordne Redaktionen af Bladet.

M. Mortensen.

Rich. Lillie.

Ved Afstemning fik Forslag 1 25 Stem., Forslag 2 38 Stem.

Da begge Forslag var at betragte som Lovændringer, var de dermed forkastede.

Derefter skredes til Valg af Redaktør, og hertil vælges Lokf. C. M. Christensen, København, med 39 Stemmer.

Punkt 9.

Forslag.

Ved Forslag om Turomlægninger, hvor Omlægningen vil berøre forskellige Depoter, plejes Forhandling imellem paagældende Depoter før Maskinbestyreren gives noget Svar.

Kan Overenskomst ikke opnaas, tilkaldes Hovedbestyrelsen som Mægler. Resultatet af denne Forhandling tilstilles saavel Lokomotivførere som Lokomotivfyrbødere i de paagældende Ture til Afstemning. Opnaas Flertal for Forslaget er det vedtaget.

L. Christiansen.

orkastedes.

Derefter vedtoges Punkt 9 med 25 St.

Forslag.

Hovedbestyrelsen søger udvirket, at Forhandling om Kørselsfordeling sker gennem Hovedbestyrelsen.

M. Mortensen.

Vedtoges.

Punkt 10.

Efter længere Debat forkastedes Punkt 10 med 2 St. for og 25 St. imod.

Punkt 11.

Forslaget, der motiveredes af Lokfb. Christiansen, Ng., forkastedes med 7 St. for og 13 St. imod.

Punkt 12.

Lokf. Chr. Christensen, Es., anbefalede Forslagsstillerne at tage dette Forslag tilbage. Forslaget toges tilbage med den Motivering, at Hovedbestyrelsen tog det til Efterretning.

Punkt 13.

Henvistes til Hovedbestyrelsen.

Punkt 14.

Toges tilbage.

Punkt 15.

Toges tilbage.

Punkt 17.

Genvalgt Lokf. Vo:ding, Lokf. Kann, Lokfb. Olsen, Søndergaard, Jensen, Ar.

Punkt 18.

Lokf. Hammershøj og Lokfb. Frederiksen.

Efter at Dagsordenen var udtømt, og Hovedbestyrelsens Formand havde haft Ordet for at takke for den gode Ro og Tilfredshed, der havde hersket i de to Dage, ligesom han haabede, at det kommende Aars Arbejde vilde bære gode Frugter, afsluttedes Mødet Kl. 11¹⁵ Em.

Herm. Olsen. Soph. Jensen.
Sekretærer.



RESUME FRA LOKOMOTIVFØRERNES HOVEDGENERALFORSAMLING DEN 24. APRIL 1914.

Generalforsamlingen aabnedes af Formanden, med et Velkommen til de tilstedeværende Delegerede. Foreslog straks at foretage Valget af Mødets Tillidsmænd. Valgte blev Lokf. V. Hansen som Dirigent og Herm. Ohlsen som Sekretær. Efter Mandaternes Prøvelse viste det sig, at der var 28 Delegerede tilstede.

Man skred derefter til Behandling af Punkt 2, hvor Formanden gav en Oversigt over Afdelingens Arbejde. Efter en derpaa følgende Diskussion, hvori flere Talere deltog, godkendtes Virksomheden.

2. Forslag, angaaende Depotarbejdernes Anvendelse som Lokomotivfyrb., vedtoges.

Punkt 3: Regnskabet for 1913 og 1914 godkendtes; ligeledes Punkt 4. Et Forslag til Punkt 3 gaaende ud paa, at Kb, saafremt ingen Sammenslutning med J.-F. finder Sted, arbejder hen til, at Kontingentet afdrages paa Lønningslisterne, vedtoges enstemmigt.

Punkt 5: Forslaget om Sammenslutning med Jernbaneforeningen vedtoges uden Diskussion.

Punkt 6. Efter Meddelelse fra Formanden at man vilde anvende en mere praktisk Form i Fremtiden, fandt Vedtagelsen Sted.

Punkt 7: Da Forslaget var stillet under den Forudsætning, at der ingen Sammenslutning kom i Stand med J. F. fik Hb. Fuldmagt. Forslaget vedtoges.

Punkt 8: Lok. Mortensen genvalgte ved Akklamation, hvilket ogsaa var Tilfældet med de øvrige under Punkt 9.

Punkt 10: Til Revisor valgtes: Lokf. Hammershøj og Lokf. Høyer, begge Kh.

Generalforsamlingen sluttet Kl. 3 Em.



RESUME FRA LOKOMOTIV- FYRBØDERNES HOVEDGENERAL- FORSAMLING

DEN 24. APRIL 1914.

- Punkt 1. Valg af Mødets Tillidsmænd.
- 2. Beretning om Hovedafdeling.s Virksomhed.
 - 3. Fremlæggelse af Regnskabet.
 - 4. Fremlæggelse af Budget for 1914.
 - 5. Forslag om Sammenslutning med Jernbaneforeningen.
 - 6. Forslag fra Aarhus og Østerbro om Anciennitetsregler.
 - 6a. Forslag fra Korsør om Lønningsanciennitet.
 - 7. Forslag til ændret Beregning af Tillægsbilletter.

Punkt 8. Forslag om Anvendelse af et fast aarligt Beløb til Udsmykning af Opholdsværelserne.

- 9. Hjælpefonden.
- 10. Forslag fra Struer om daglig Rapportførelse for Lokomotivfyrbøderne.
- 11. Valg af Formand.
- 12. Valg af Hovedafdelingsbestyrelse.
- 13. Valg af Revisorer.

Formanden aabnede Generalforsamlingen med at byde d'Hrr. Delegerede Velkommen.

Tilstede var 30 Delegerede og samtidige Hovedbestyrelsesmedlemmer.

Punkt 1. Til Dirigent valgtes d' Hr. Kjær, og Voldby, Frh. Sekretær S. Jensen. Ar., K. Johansen, Gb. Justeringsmand Christensen og Gravesen, Ng.

Dagsordenen godkendtes og Generalforsamlingen erklæredes for lovlig indvarslet.

Punkt 2. Formanden Hr. Lillie aflagde Beretning om Hovedafdelingsbestyrelsens Virksomhed siden sidste Generalforsamling i December 1912.

Beretningen godkendtes.

Punkt 3. Kassereren fremlagde Regnskabet, der *godkendtes*. Udenfor Dagsordenen afgav Hr. Oluf Olsen, Hg. Beretning om de af Lokofbr. som Førere kørte Kilometer i 1913.

Punkt 4. Budgettet godkendtes.

Punkt 5. Vedtaget enstemmigt.

Punkt 6. Følgende Ændringsforslag vedtoges: „Den Tur som Depotet anser for den bedste, besættes af de ældste i Anciennitet, og iøvrigt skal Ancienniteten gøres gældende i alle Tilfælde.

Forslaget vedtoges med Østerbros Forslag som Grundlag.

Punkt 6a vedtoges.

Punkt 7. Vedtoges med den Ændring at Thisted Afdeling altid skal have Tillægsbillet.

Punkt 8. Vedtoges med den Ændring, at den skal kun gælde for et Aar ad Gangen.

Punkt 9. Det vedtoges at nedsætte et Udvalg paa 5 Medlemmer til at gennemgaa alle Lovforslag og fremkomme med et samlet Forslag næste Dag Kl. 9 Fm., valgte

blev d'Hrr. Johansen, Gb., Christiansen Ng. Larsen, Esbjerg, Rasmussen, Ki., Olsen, Hg.

Punkt 10. Forslaget taget tilbage.

Punkt 11. Hr. Lillie valgtes med Akklamation.

Punkt 12. Det vedtoges at udsætte Valg af Hovedafdelingsbestyrelsesmedlemmerne til efter Delegeretmødet d. 25. April.

Punkt 13. Valgtes K. Frederiksen, Gb. M. Rasmussen, Ki.

Generalforsamlingen fortsattes Lørdag den 25. April, Kl. 9 Fm. Formanden Hr. Lillie, ønskede en bestemt Udtalelse fra Generalforsamlingen angaaende Mellemstilling for de Lokomotivfyrb. der rangerer i fast Tur.

Det vedtoges at man ikke ønskede nogen Mellemstilling, men opfordre Hovedafdelingsbestyrelsen til at arbejde videre paa at faa Lokomotivførere paa alle Rangermaskiner.

Lov-Udvalget som var nedsat til at gennemgaa alle Forslag og Ændringsforslag til Hjælpefondet forelagde et samlet Forslag til Love for Hjælpefondet, der med nogle faa Ændringer vedtoges.

Til Medlemmer af Hovedafdelingsbestyrelsen valgtes senere paa Dagen d'Hrr. Lokf. S. Jensen 27 Stemmer, J. Søndergaard 21 Alfr. Olsen 31 Stemmer, derefter havde K. Johansen, Gb. 16 Stemmer, samtidig valgtes følgende ved Haandsoprækning til Bestyrelsesmedlemmer for Hjælpefondet: K. Johansen, Gb., C. Christiansen, Ng. og R. Hvid, Esbjerg.

Aarhus, den 24. April 1914.

Alfr. Olsen.



VANLØSE EKSPRESSEN.

Fra 1ste April har den lille Provinsby Frederiksberg (ca. 90000 Indbyggere) med store Anstrengelser og økonomiske Ofre atter faaet Jernbaneforbindelse med Omverdenen, idet der er sat Forbindelsestog

i Gang mellem Frederiksberg og Vanløse i Tilslutning til Frederikssundsbanens Tog. I den Anledning er der udstedt følgende Cirkulære:

Til Lokomotivpersonalet i 1. Kreds.

Ministeriet for offentlige Arbejder har under 19. Januar d. A. tilskrevet Generaldirektionen, at det, uanset Bestemmelserne i § 31 3. Stk. i Politireglementet for Statsbanerne, tillades, at Tog mellem Frederiksberg og Vanløse bag Maskinen medfører 8 belæssede eller ubelæssede Aksler uden Skruebremse, naar samtlige Aksler er vacuumbremsede.

Hvilket herved meddeles til Efterretning. Betjeningen til Togene bliver Føreren af Lokomotivet og en Portør, der under Kørselen tager Plads paa Maskinen til Hjælp ved Udkig og Bremsning.

Ved den praktiske Gennemførelse af denne Ordre er det ikke godt at sige hvad man mest skal falde i Forundring over. Enten den udprægede Sparsomhedstendens, eller det — ganske vist „radikale“ og ministerielle Pennestrøg der fuldstændig dispenserer fra det man hidtil af almindelig Sikkerhedshensyn har anset for at være Banernes Grundlov, nemlig Politi- og Togreglementet.

Den „Kørsel“ der her skal præsteres forekommer os at være uden Sidestykke, idet der ses igennem Fingre med de mest elementære Sikkerhedsforanstaltninger.

Det er Tvivl underkastet om man ved de ministerielle Overvejelser over den nye Togart er naaet saa langt i Politireglementet som til § 51 der siger:

Standsnings paa den frie Bane.

Naar Tog, som Følge af Uheld eller andre Aarsager, mod Bestemmelse bliver nødsagede til at standse paa den frie Bane, skal der uopholdeligt i begge Retninger udstilles Signaler, som viser, hvor Banen er spærret.

Hvorledes man (Lokomotivføreren og Portøren) i Henhold til ovenstaaende § skal udstille Spærringssignaler og samtidig i Henhold til Togreglementets § 52 drage Om-sorg for de Rejsende og evt. tilkalde Hjælp vil være enhver praktisk Jernbanemand en Gaade.

Lad os under disse Omstændigheder forudsætte det mest uheldige Tilfælde der kunde ske, at Lokomotivføreren bliver syg, og at

Toget ikke kan føres frem; men kun tilbage. Portøren skal da sætte Toget i Bevægelse; men samtidig skal han gaa med Signaler orud for Toget, og Toget følger efter i en Afstand af 1000 Skridt under hyppig Anvendelse af Dampfløjten!!!

Her er vi vist inde paa det umulige — for ikke at sige latterlige.

Hvis denne „Jernbaneforbindelse“ ikke skal være en Parodi paa Jernbanetrafik maa der medgives disse Tog det samme Personale som selv de mindst trafikerede Baner anser for at være nødvendigt, nemlig Togpersonale og Fyrbøder.

H.



FRA ALLE LANDE

Som Læserne vil erindre, meddelte vi forrige Aar, at den tyske Jernbaneadministration havde under Overvejelse, at gennemføre en mere retfærdig Ordning af Personalets Emolumenter.

Efter hvad det sidst udkomne Nr. af Lokomotivpersonalets Fagskrift oplyser, har det bragt i Erfaring, at Grundlaget vil blive, at der i Stedet for de nuværende Kilometer-, Time- og Natpenge saavel som Materialbesparelserne, skal indføres:

1. En fast Opholdsgodtgørelse.
2. Godtgørelse efter de forskellige Kørselsarters Beskaffenhed
3. Timepenge for den tjenstlige Fraværelse fra Hjemstedsdepotet ved Natte-tid.

Den faste Opholdsgodtgørelse vil komme til at beløbe sig til 360 Mark, for Lokomotivfyrbøderne 200 Mark aarlig, som skal udbetales maanedlig.

Forhaabentlig vil vor ærede Administration ogsaa inden alt for lang Tid tage Emolumentspørgsmaalet op til Revision, og søge den nuværende uretfærdige Ordning bragt ind under mere nutidssvarende Former.

Loko.



PERSONALIA.

Afskediget er:

³¹/₇ 1914.

Lokomotivfører S. Knudsen, Nyborg, paa Grund af Svagelighed.

Navneforandring:

Lokomotivfyrbøder G. Løffgrenn, Glyngøre, hedder ifølge forevist Daabsattest G. Løfgreen.

Bytning.

En Lokomotivfyrbøder i Aarhus kunde ønske at bytte Opholdssted med en Kollega i et sjællandsk eventuelt fynsk Depot. Billet mrkt. „Aarhus“ modtager Redaktøren.

Rangerførerplads!

Jyllands Vestkyst, 2 Mand, let Tjeneste, ingen Nattjeneste. Bytning ønskes med en Lokfb. til København Ø.

Billet mrkt. „Bytning“ modtager Red.

Det sjælland-falsterske Statsbanepers.

Bibliotek.

Generalforsamling afholdtes den 28. Marts i Bibliotekslokalerne under Ledelse af Bestyrelsens Formand, Trafikinspektør Harboe, der aflagde Beretning om Bibliotekets Virksomhed i det forløbne Aar. Det fremlagte Regnskab godkendtes enstemmigt. Vedtagelsen af de foreslaaede Ændringer i Vedtægterne blev udskudt til næste Generalforsamling, da der kun var mødt 13 Medlemmer. De fratrædende Bestyrelsesmedlemmer og Suppleanterne samt den fratrædende Revisor genvalgtes. Til Revisorsuppleant valgtes Assistent Heurlin.

Bestyrelsen.

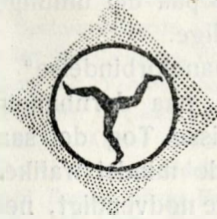


Adressefortegnelse:*Formanden:*

Lokf. Chr. Christensen, Finsensgade 40, Esbjerg

*Hovedkassereren:*Lokf. C. Larsen, Vesterbrogade 128^a, Kjøbenhavn*Hovedbestyrelsens Sekretær:*Lokf. C. M. Christensen, Vesterbrogade 98 a²,
Kjøbenhavn B.*Formanden for Lokomotivførernes Hovedafdeling:*

Lokf. M. Mortensen, Rosenvængets Allé, Esbjerg

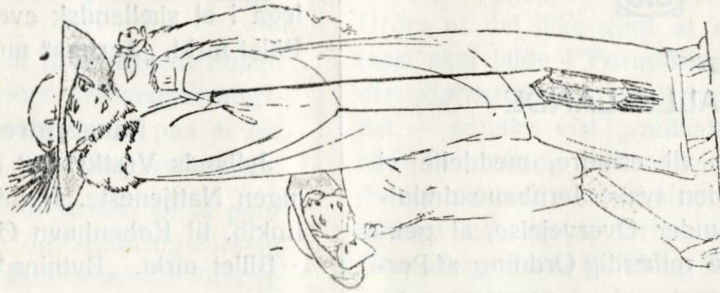
*Formanden for Lokomotivfyrbødernes Hovedafdeling:*Lokfb. Rich. Lillie, Middelfartgade 4¹, Kjøbenhavn Ø.*Bladudvalgets Formand:*Lokf. C. A. Vording, N. Christensensvej, Villa „Dan“,
Helsingør.

**Worning &
Petersens**
Xeroformsøbe

er kun ægte, naar
dette Mærke findes
paa Emballagen.

m

Dame- og
Børne-konfektion.



Waldemar Larsen,
Vesterbrogade 56,
vis à vis Den kgl. Skydebane.

Jernbanemænd
8 % Rabat.

Laurits Jensen, Falkonerallé 36.
1ste Kl.s Skræderforretning,
anbefaler sig til d'Hrr. Lokomotivmænd. m
Grundlagt 1887. Telf. Nora 1298 x.

Jernbanemænds Hustruer og Døtre
8 pCt. Rabat paa Damehatte. m
Modeforretningen, Istedgade 49.



Herm. N. Petersen & Søn

Pianoer fra 750 Kr. — Flygler fra 1300 Kr.

Udenlandske Pianoer fra 500 Kr.

kontant Salg og billigste Afbetaling

Bredgade 23 * København

Kgl. Hof Pianofabrik
Lev. til det spanske Hof

Filialer i alle større
:: Provinsbyer ::