



16. AARGANG NR. 3

REDIGERET AF C. M. CHRISTENSEN

2. FEBRUAR 1916

BAYERSKE LOKOMOTIVER.

Fra Tysk ved Otto Bendixen.

(Fortsat)

Disse Lokomotiver overtog efterhaanden de ældre 2 C Lokomotivers Tjeneste, med hvilke de havde Drivhjulsdiameteren 1870 mm fælles; men da imidlertid den tilladte og paakrævede Hastighed sattes op til 110 km i Timen, var dette ud over deres Evne. For bedre at kunne opfylde de forøgede Krav blev Drivhjulsdiameteren forøget fra 1870 til 2000 mm (en antagelig Størrelse for en 3-koblet Iltogsmaskine, naar man betænker, at vore P Lokomotivers Hjuldiam. er 1984 mm). Gennem denne og andre Ændringer opstod den nyeste bayerske 2 C 1 Iltogslokomotivtype, som vi i det følgende skal beskrive (se Fig. 2).

Kedlen (se Fig. 3) blev ganske den samme som ved de ovennævnte 2 C 1 Iltogslokomotiver med 1870 mm Drivhjul, kun blev den af Hensyn til det indvendige Drivværk lagt tilsvarende højere, nemlig 2950 mm over Skinnetop. Den koblede Hjulstand forlængedes med 140 mm, fra 4020 til 4160 mm, medens Trucken rykkes 125 mm nærmere den forreste Kobbelsakse, saaledes at den samlede Hjulstand kun blev 55 mm større, fra 11365 mm til 11420 mm. Den midterste koblede

Aksel er fælles Drivaksel for alle 4 Cy lindre, som ligger i samme Plan under Røgkammeret. Indvendig ligger Højtryks-cylindrene med deres Gliderkasser støbt som Sadelstykke, udvendig de særligt støbte, enkelt anbragte Lavtryks cylindre. Den tidligere bestaaende Ulighed i Stempel-slaget, 610 mm ved de indvendige Cylindre og 670 mm ved Lavtryks cylindrene, blev udeladt, og begge blev bragt til 670 mm, hvorved der fremkom en ny Type paa Krumtapaksel. Den udvendigt liggende Heusinger Styring virker direkte paa Lavtryksstempelgliderne med dobbelt udvendig Indstrømning og ved Hjælp af en Overføringsarm paa de indvendige Højtryksstempelglidere, der har indvendig Indstrømning. Diameteren er 290 mm for baade Høj- og Lavtryks glidere. Begge Glidere bevæger sig saaledes i samme Retning, fordi Krumtappene paa den ene Maskinside staar 180° for hinanden.

Barreraffnen er fremstillet i 3 Stykker og udmærker sig ved sine store Lysaabninger og derigennem let Tilgængelighed til det indvendige Drivværk. Yderligere er der foran ved Parallelen anbragt et bredt Fodtrin. Fyrkassen er 750 mm dyb ved underste Del af Kedlen og har stærkt skraanende For- og Bagvæg for at gaa fri af Kobbelsjulene og bringe Vægten saa langt fremad som muligt (se Fig. 3). Risten

er omtrent kvadratisk, og Askekassen rækker langt ud over Rammen.

Den indbyggede Røgrørsoverheder er efter Schmidts Model og består af 3 Rækker Røgrør, de to underste med 9 i hver og den øverste med 7, ialt 25 Elementer, der med den store lys Rørlængde af 5255 mm (Litra R 4500 mm) og en

paa 32 m³. For at opnaa den mindst mulige Formvægt er Vandkassen fremstillet som Drager. Begge de forreste Aksler er forenede i en Truck, medens de bagerste er i Forbindelse med Vandkassen og forbundne med en Balance. Tenderen rummer 32 m³ Vand og 8,5 t Kul med en Tjenstvægt af 64 t (Litra R. 48 t) svarende

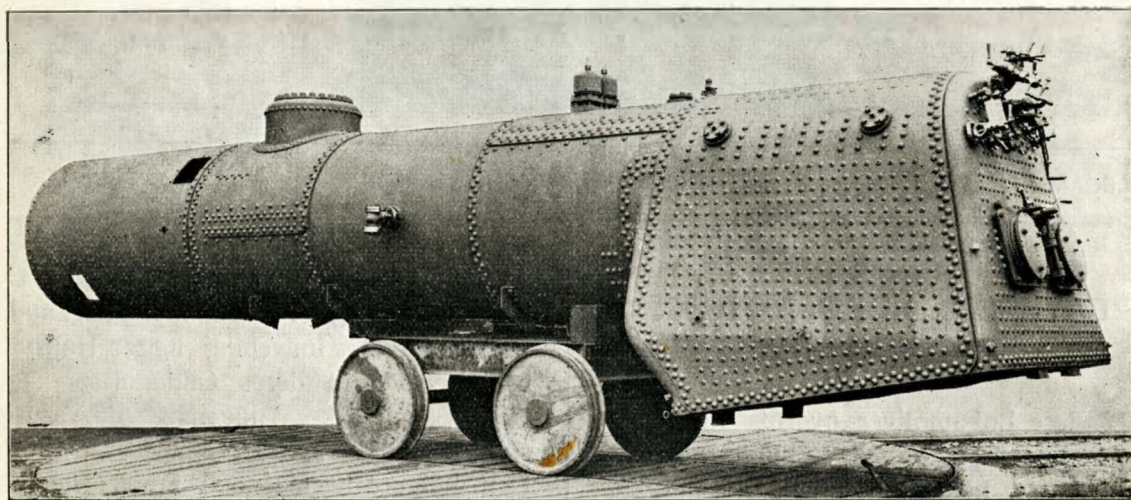


Fig. 3. Kedel til de bayerske Statsbaners Pacifictype.

Bygget af J. A. Maffei i München.

| | |
|---------------------------------|----------------------|
| Hedefladen i Fyrkassen | 14,62 m ² |
| — i Kedelrørene | 204,45 - |
| Fordampningshedeflade | 219,07 - |
| Overheder — | 50 - |
| Samlet — | 269,07 - |
| Risteflade 2112 × 2130 mm | 4,5 - |

| | |
|--------------------------|-----------|
| Antal Kedelrør | 175 Stk. |
| — Røgrør | 25 - |
| Diam. af Kedelrør | 515/56 mm |
| — - Røgrør | 129/138 - |
| Længde af Kedelrør | 5255 - |
| Tom Vægt | 21400 kg. |

Diam. af 129/138 mm er rigeligt udmaalt. Det samme gælder Kedelrørene med 51,5/56 mm Diam.

Samtlige Hjul, indbefattet Truck og Bagløber, bremses af een Bremseklods.

Den 4akslede Tender, der hører til disse Lokomotiver, var ved de første Leveringer kun udført med 26 m³ Vandindhold, hvilket ikke mere strakte til for den 314 km lange Strækning Nürnberg—Halle. Paa Strækningen München—Würzburg var et Vandindhold paa 26 m³ i Begyndelsen tilstrækkeligt; men senere, da Iltogene naede op til en Størrelse af indtil 500 t om Vinteren, blev dette for lidt. De nye Tenderer (se Fig. 6) fik derfor et Vandindhold

til 16 t Akseltryk og med den forholdsvis kun ringe Tomvægt af 23,5 t.

Af disse S³/₆ Lokomotiver var allerede i Sommeren 1912 9 Stk. i Drift, medens der i Foraaret 1913 yderligere kom 9 Stk. til. Af dem der senere kom under Bygning var 10 Stk. bestemt for den bayerske Pfalzbane.

Som vi tidligere har nævnt er 4 Togforbindelser først rigtig kommen til deres Betydning gennem disse Lokomotiver.

1. D-Tog München—Würzburg, en Strækning paa 277 km Længde, og som uden Ophold tilbagelægges paa 3 Timer 25 Min. svarende til 81,1 km Gennemsnitshastighed i Timen. Strækningen har Stigninger paa

1:100—1:110 og Kurver ned til 500 m Radius, et enkelt Sted endog kun 300 m. Da dette saavel som enkelte større Banegaarde hyppigt bringer Hastigheden ned til 55—70 km i Timen, maa der paa den øvrige Del af Strækningen køres med 100—105 km Hastighed, hvormed Togvægten naar indtil 500 t. I Sommeren 1913 androg Vægten af disse Tog i Reglen 460 t, hyppig 480 t

og undertiden forøget til 500 t. Naar denne Kørsel kun staar noget tilbage for Berlin—Hamburg med Hensyn til Længde og Hastighed, saa maa dog den opnaaede Lokomotivpræstation vurderes langt højere her i det vanskelige Terræn.

(Fortsættes).

Støt vor Organisation i Ord og Gerning.

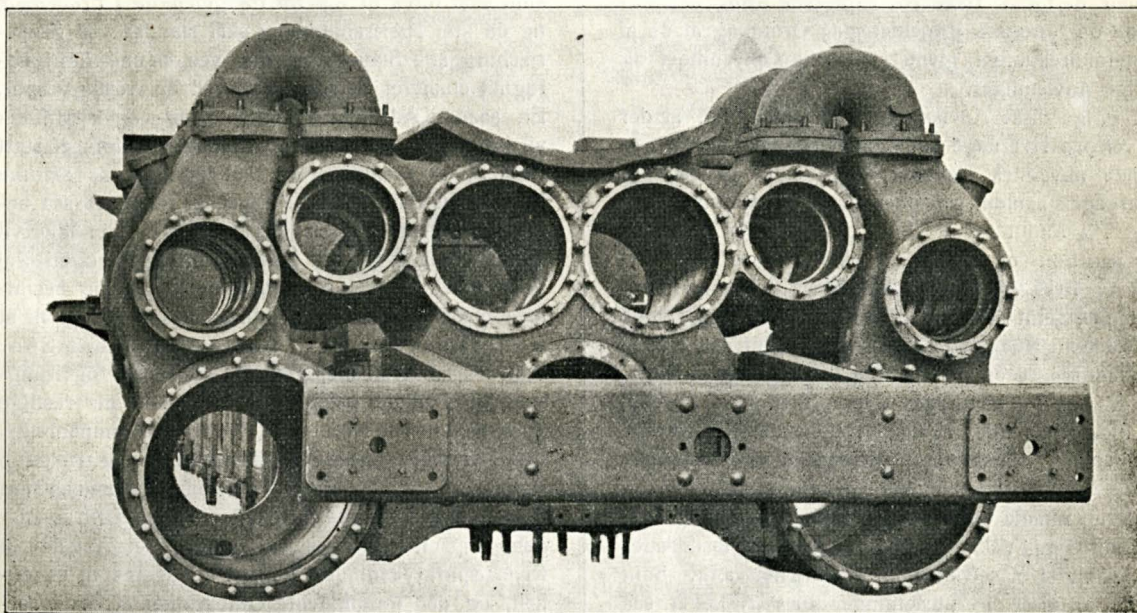


Fig. 4. Cylindersadel med Bufferplanke.

RESULTATERNE

af

Kommissionsundersøgelsen vedrørende
Spørgsmaalet om Elektrifikation af
Boulevardbanen og den københavnske
Nærtrafik.

Foredrag af Formand for Electricitetskommissionen
Ingeniør J. B. BRUUN.

Den første Gang, jeg mødte Spørgsmaalet om Elektrifikation af den københavnske Nærtrafik, var i 1902, da daværende Generaldirektør Tegner anmodede mig om at udarbejde et kalkulatorisk Overlag over Udgifterne ved Indførelse af elektrisk Drift paa den projekterede Ringbane: Personbanegaarden—Østerbro—Hellerup—Klampenborg og tilbage over Hellerup—Nørrebro—Frederiksberg—Valby. Forslaget om Ordningen af de københavnske Jernbaneforhold skulde nemlig den Gang forelægges Rigsdagen, og Tegner ønskede derfor at kunne besvare

forannævnte Spørgsmaal, hvis det skulde blive fremsat.

Dette skete imidlertid ikke — Rigsdagen vedtog tværtimod (i Overensstemmelse med et af Hr. Telefondirektør *Johannsen* fremsat Forslag) at nedlægge Frederiksberg og Nørrebro Stationer som Personstationer og foreløbig skrinlægge Ringbanespørgsmaalet. En af Grundene hertil var, at man mente, at der kunde etableres et Samarbejde mellem Jernbane og Sporvej, og da Sagen derved fik Interesse for Akts. „De københavnske Sporveje“, som den Gang ejede Sporvejslinierne, undersøgte Selskabets tekniske Direktør, Hr. Ingeniør *Faber*, under hvilke Betingelser et saadant Samarbejde lettest kunde etableres. Det er indlysende, at skal Sporvognene bekvemt kunne aftage Trafiken fra Jernbanen, maa de store Damp tog, der medfører 1000 eller endnu flere Rejsende, erstattes med mindre Tog, der kun medfører ca. 300 Rejsende, men som til Gengæld løber saa meget hyppigere, og da en saadan Trafik er særlig egnet for elektrisk Drift, tilstillede Hr. *Faber* i 1904 Statsbanernes Generaldirektion et Forslag

til Elektrifikation af Nærtrafiken til Klampenborg, Holte og Rungsted baseret paa et af A. E. G. udarbejdet Projekt.

Ogsaa fra anden Side blev Sagen taget op; saaledes indsendte Hr. Direktør Ludvig Lund i 1906 til Statsbanerne et Projekt til Indførelse af elektrisk Fremføring af Fjerntogene over Boulevardbanen, men saavel dette Projekt som det af A. E. G. udarbejdede var for saa vidt ganske kalkulatoriske, som intet af dem var baseret paa statistiske Opgørelser over den tilstedeværende Trafik m. v. og for at skaffe større Klarhed i Sagen overdrog Generaldirektionen derfor i 1908 Hr. Professor *Rung* at udarbejde de fornødne Projekter paa Grundlag af de af Generaldirektionen givne statistiske Oplysninger og øvrige Anvisninger.

I Følge disse Anvisninger forudsattes det, at der saavel paa Hverdage som paa Søndage udelukkende skulde anvendes elektrisk Drift, samt at der om Hverdage skulde afsendes Tog til Klampenborg hver $7\frac{1}{2}$ Minut og til Holte hvert Kvarter, medens der paa Søn- og Helligdage skulde afgaa Tog hvert 3die og hver $7\frac{1}{2}$ Minut henholdsvis til Klampenborg og Holte, samt at hvert andet Klampenborgtog skulde fortsætte til Rungsted. Den store Togintensitet vilde nødvendiggøre en fuldstændig Ombygning af Hellerup Station for at undgaa Sporkrydsninger i Niveau, og medførte tillige, at der maatte anlægges særlige Dobbeltspor Klampenborg—Rungsted og Hellerup—Holte, samt at Holtetogene mellem København og Hellerup maatte føres ad den løftede Banelinie over Nørrebro og Valby Stationer. Endelig forudsattes der etableret et selvstændigt Elektricitetsværk. Som Følge af disse Forudsætninger blev Anlægget saa kostbart, at Generaldirektør Amt i en Artikel i „Berlingske Tidende“ d. 19. September 1910 udtalte, „at der ikke i lange Tider vilde være Anledning til at fremkomme med Forslag desangaaende“.

Imidlertid var Publikums Interesse for Sagen bleven vakt dels gennem Foredrag i tekniske og kommunale Foreninger og dels gennem en Række Avisartikler om „Trafikmidler i moderne Storbyer“ af Hr. Docent A. R. *Christensen* med en derefter følgende livlig Diskussion i Dagspressen, og Ministeren for offentlige Arbejder nedsatte derfor i Februar 1911 en Kommission, som fik til Opgave at undersøge Spørgsmaalet om elektrisk Drift af Københavns Boulevardbane og af de Banelinier, der besørger den københavnske Nærtrafik, og denne Kommission har under 24. September d. A. afsluttet sit Arbejde og afgivet Betænkning.

Kommissionen — for hvilken jeg har haft den Ære at fungere som Formand — fik Ministerens Bemyndigelse til mod Honorar at engagere A. E. G. som Konsulent ved Udarbejdelse af Projekterne, men selvtølgelig under udtrykkelig Tilkendegivelse af, at der ikke hermed gaves Firmaet nogensomhelst Fortrinsberettigelse med Hensyn til en eventuel senere Udførelse af Anlægget.

Den Kommissionen overdragne Undersøgelse faldt altsaa i to Afsnit, nemlig dels Elektrifikation af Boulevardbanen og dels Indførelse af elektrisk Drift af Nærtrafiken, og disse to Afsnit, der i Realiteten er uafhængige af hinanden, skal her behandles hver for sig.

Det var oprindeligt paatænkt at anvende Boulevardbanens to vestlige Spor udelukkende til „Nærtrafiken“, det vil sige til Klampenborg-, Rungsted- og Holtetogene, og de to østlige Spor til „Fjerntrafiken“, d. v. s. til Helsingørtogene saavel ad Nord- som ad Kystbanen samt til de Vestbaneiltog, som skal føres til og fra Færgelejerne i Frihavnen, og da kun Nærtrafiktogene skal standse ved Frederiksborggade Station, var der ved denne kun paa-regnet etableret Perron m. v. ved de vestlige Spor. En saadan Adskillelse mellem Nær- og Fjerntrafik vil imidlertid paa Hellerup Station medføre et stort Antal Sporkrydsninger, og skal disse foregaa i samme Niveau, vil Banegaardens Kapacitet forringes saa betydeligt, at den paa Dagens trafikrige Tider ikke vil kunne optage nogen nævneværdig Forøgelse af Togantallet. Under Kommissionens Arbejde besluttede Statsbanernes Generaldirektion sig derfor til at ændre Benyttelsen af Boulevardbanens Spor saaledes, at Kystbanetogene til Helsingør og Rungsted føres ad de østlige Spor, medens de vestlige Spor benyttes til Nordbane-, Holte- og Klampenborgtog. Herved forbedres Forholdene paa Hellerup Banegaard nemlig meget betydeligt — uanset om der anvendes Dampdrift eller elektrisk Drift —, og dens Kapacitet forøges væsentligt, idet Antallet af Niveausporkrydsninger herved reduceres til en enkelt, og den forannævnte Ombygning af Banegaarden, der vil koste ca. 2 Millioner Kr., vil da kunne udsættes i længere Tid. Da den ændrede Sporbenyttelse imidlertid vil medføre, at der ogsaa føres Nærtrafiktog ad de østlige Spor, vil det blive nødvendigt, at en eventuel Elektrifikation af Boulevardbanen kommer til at omfatte alle 4 Spor, ligesom der ogsaa for de østlige Spors Vedkommende maa tilvejebringes Perroner m. v. paa Frederiksborggade Station, hvortil det fornødne Beløb paa ca. 300 000 Kr. maatte søges bevilget, og denne Bevilling er allerede givet af Rigsdagen.

Skal nu Boulevardbanen drives elektrisk, vil det kun kunne ske paa fuldtud rationel Maade ved at stationere alle til Driften af de nordgaaende Banelinier fornødne Persontogsmaskiner paa Østerbro Station, hvor de da maatte udveksles med elektriske Lokomotiver, som saa fører Togstammerne frem og tilbage over Boulevardbanerne mellem Personbanegaarden og Østerbro Station. — Uheldigvis kan en saadan Ordning imidlertid ikke gennemføres, idet der til Fremføring af Togene paa de nordgaaende Banelinier i alt vil behøves ca. 38 Persontogsmaskiner, men de paa Østerbro Banegaard tilstedeværende to Lokomotivremisser indeholder til sammen kun 23 Standpladser, hvoraf tilmed for Ti-

den de 7 anvendes til Ranger- og Godstogsmaskiner, saa at der kun vil kunne skaffes Remisseplads til en ringe Del af de paakrævede Lokomotiver. Da Remisserne ligger indeklemt mellem Sporene umiddelbart Nord for Viadukten over Banegaarden, er en Udvidelse af dem ganske udelukket, og det har tværtimod været paa Tale delvis at fjerne dem for skaffe Plads til en tiltrængt Sporudvidelse. Det er derhos heller ikke muligt paa selve den smalle Banegaard at skaffe Plads til Etablering af et Sporanlæg, som kan tillade en hurtig Ombytning af Damp- og elektriske Lokomotiver, saa at Ombygningen af Maskinerne vil komme til at foranledige urimelige lange Togophold paa Østerbro Station.

(Fortsættes)

Kommer Ulykken over Dig, da er det forsent at tænke paa Indmeldelse i Hjælpefondén.

Kæmpemødet i Odd-Fellow-Palæet.

3000 Tjenestemænd demonstrerer.

Tjenestemænd fra hele Landet sender Breve og Telegrammer.

Mandag 24. Januar afholdt Centralorganisationerne Demonstrationsmøde i Odd-Fellow-Palæets store Sal. Allerede længe forinden Mødets Begyndelse var Salen fyldt til sidste Plads. Ikke alene Salen, men ogsaa Gangene, Tribunen, kort sagt alt var optaget, paa ethvert Sted, hvor der kunde anbringes en Tjenestemand, var der optaget. Og desuagtet stod der mange Hundrede Tjenestemænd i Gaarden. Der var Tjenestemænd fra hele Landet. Fra Frederikshavn til Gedser, fra alle Kanter af Landet var de rejst til Kjøbenhavn for at være med til Demonstrationen.

Og saa stod mange af dem udenfor, kunne ikke komme med, fordi Lokalet var overfyldt. Mødets Ledere indsaa, at der maatte gøres noget. Da Kl. var 8 aabnedes Mødet og Dirigenten, Hr. Stationsforstander Henriksen meddelte, at man havde lejet „Harmonien“s store Sal, hvor Talerne vilde blive gentagne. „Sig det til Dem, der staar udenfor“, raabte han. I samme Øjeblik satte de mange Hundrede sig i Bevægelse mod Nørrevold til „Harmonien“.

Inden ret længe meddelte Dirigenten, at det nu ikke kunne nytte at søge til „Harmonien“, thi ogsaa der var der fuldt Hus. Foruden alle dem, som var samlede paa de to Møder, deltog hele Landet med Telegrammer og Breve — der tilsagde ubetinget Støtte til de Beslutninger Mødet maatte tage — i saa stort Tal, at Dirigenten, da Forsamlingen ønskede dem oplæst, maatte svare „Nej, her melder jeg Pas, der er indløbet over 200 Telegrammer og 700 Breve.“ (Dundrende Hurra!) Mødet blev saaledes en storstilet Demonstration for vor Sag, saavel som Mødets hele Forløb var præget af mønsterværdig Ro og Orden, af Bestemthed, af Villie til at slutte op i Rækkerne, til at staa sammen Skulder mod Skulder i den Kamp, der eventuelt maatte komme.

Alle Talerne var enige om, at Statens Tjenestemænd nu havde ventet længe nok paa en Forbedring, var enige om, at dette vort fremsatte Ønske var saa beskedent og vel motiveret, at det maatte gennemføres.

Assistent Schmidt fra Aarhus fandt udelst Tilslutning da han udtalte, „Finansministeren siger, det bliver over 4 Millioner,“ men jeg vil svare ham: „Kære Finansminister, De taler om 4 Millioner, jeg taler om 240 Kr., saa meget er det til hver, at Staten har mange Tjenestemænd er vel fordi, man har Brug for dem. De kan regne med den store Multiplikationstabel, vi Tjenestemænd maa bruge den lille.“

Det blev stærkt fremhævet, den Betydning det har, at Lokomotivpersonalets Organisation har givet Centralorganisationerne sin Tilslutning til Sagens Fremme.

Forretningsfører Ch. Petersen, Dansk Jernbane Forbund, udtalte under bragende Bifald: „Vi har sluttet en Pagt, vi vil staa sammen, lad os give hinanden Haandslag paa, at det er mere end tomt Mundsvejr, at der er ubrødelig Villie til at føre vor Sag igennem.“

Sluttelig udtalte Socialdemokraten, Hr. Folketingsmand *Vald. Olsen*: „Det er med stor Glæde og med stor Interesse, at jeg har overværet denne storstilede Demonstra-

tion for Tjenestemændenes Krav, og jeg kan *tilsige Dem ubetinget Tilslutning fra det Parti jeg tilhører.*“ Folketingsmanden udtalte endvidere: „Jeg tror ikke Finansministerens Ord maa tages altfor højtideligt, thi lad os huske paa, at han en Gang har forelagt et Forslag, som end ikke hans egne Partifæller vilde stemme for, det er derfor forstaaelig om Brandes er bievne forsigtig. Jeg tror imidlertid nok, De skal faa nogen Indrømmelse, selv om det nu ikke bliver netop det De forlanger; thi der skal jo skaffes et Flertal i Rigsdagen, derom drejer det sig.“

Vi vil ikke undlade at gøre Hr. Folketingsmanden opmærksom paa, at det ikke er nok at stille Partierne i Rigsdagen tilfreds; men tillige at stille Tjenestemændene tilfreds, uden dette faar man ikke Ro blandt disse.

Dirigenten satte derefter følgende Resolution under Afstemning der vedtoges enstemmig:

2500 Statstjenestemænd, forsamlede til Møde i Odd-Fellow-Palæet den 24. Januar 1916, giver det af Central-Organisationerne indsendte Andragende om midlertidigt Lønningstillæg sin fulde Tilslutning. Forsamlingen venter, at dette Krav, mod hvis Bæretigelse der ikke kan rejses begrundede Indvendinger, vil blive imødekommet af Lovgivningsmagten, hvorhos den føler sig overbevist om, at enhver Tjenestemand til Sagens Fremme vil yde sin Medvirksomhed paa en hvilken som helst Maade, Forholdene maatte kræve.

Efter Resolutionens Vedtagelse motiverede Dirigenten paa en meget smuk Maade et „Danmark leve“, hvorefter Forsamlingen skiltes.



MØDET I AALBORG.

Paa et i Aalborg med kort Varsel afholdt Møde, i Anledning af det af Centralorganisationerne indsendte Andragende om et midlertidig Lønningstillæg, vedtoges en

Resolution, der tilsiger Centralorganisationerne Støtte til Gennemførelse af dette Andragende, enstemmig.

Mødet, der var besøgt af 3—400 Deltagere fra alle Civiletaterne, var baaret oppe af en Stemning, der varslende det bedste for Sagens lykkelige Gang.



Lokomotivfører AUG. LARSEN.

25 AARS JUBILÆUM.

Den 1ste Februar 1916 fejrede Lokomotivf. Aug. Larsen, Nyborg, sit 25 Aars Jubilæum som Lokomotivmand, idet han den 1/2 1891 ansattes som Lokofyrb. i Fredericia. Jubilaren forfremmedes til Lokomotivfører d. 1. April 1899 i Nyborg, hvor han har været siden. Han har været Medlem af D. L. F. siden Stiftelsen, og vi bringer ham hermed en Tak for godt Kammeratskab.

40 AARS JUBILÆUM.

Den 1. Januar 1916 fejrede Lokomotivfører N. C. Christensen i Fredericia sit 40 Aars Jubilæum som Lokomotivmand ved Statsbanerne. Jubilaren modtog i Dagens Anledning mange Beviser paa sine

Medansattes samt sine Medborgeres Agtelse og Ven-
skab. Fra Kolleger og Medansatte modtog C. et
smukt Sølv-Lommeuhr med Kæde. Paa den ind-
vendige Kapsel var indgraveret et Lokomotiv og
følgende Inscripation: $\frac{1}{2}$ 1876— $\frac{1}{2}$ 1916. Fra D. L. F.
Fa. Jubilaren modtog endvidere en Mængde Tele-
grammer og Gaver, deriblandt fra en Kollega og
Barndomsven en Kasse Cigarer med følgende versi-
ficerede Lykønskning:

Fyrretyve Aar ved Banen,
fyrretyve Aar paa Kanen,
fyrretyve Aar gi'r Vanen
at det altid gaar med Damp.
Derfor jeg dig denne Gave sender,
som kan dampe mellem dine Tænder;
lad du den gaa op i Røg
hvis du ej er syg og sløj.
Mangen selvlig Hilsen jeg dig sender,
til dig selv — og til dine Venner,
ej forglemme til din stolte Mage,
som med dig har delt saa mange Dage,
som du kalder for en sød Kanalie,
som saa ofte Skade tog paa smukke Tallie,
som med dig har delt al Livets Goder,
som har skænket dig 5 stolte Poder.
Bliv nu endelig ej muggen, kære,
jeg tilstaar jeg kan ej mere;
men gid Held og Lykke smykke
Banen som du kører paa.
Jeg af Hjertet si'r: Til Lykke!
Dette kan du stole paa.

X × 39.



REFERAT

af

det ekstraordinære Hovedbestyrelsesmøde

Tirsdag d. 18. Januar 1916.

Alle var tilstede.

DAGSORDEN:

- Punkt 1. Henvendelse fra Centralorganisationerne.
— 2. Meddelelse fra Tjenestetidsudvalget.
— 3. Skrivelse fra Jernbaneorganisationernes
Fællesudvalg.
— 4. Meddelelse fra Forretningsudvalget.
— 5. — - Bladudvalget.
— 6. Eventuelt.

Kredsformændene meddelte ved Mødets Begyn-
delse, at de umiddelbart efter Aarsskiftet havde over-
bragt Maskindirektøren Organisationens Nytaarshil-
sen. — Direktøren takkede for de fremførte Ønsker
og bad Kredsformændene overbringe Personalet sin
Genhilsen med de bedste Ønsker for det kommende
Aar.

Punkt 1. Formanden oplæste en fra Centralorg.
modtaget Skrivelse og Andragende, som han an-
befalede Hovedbestyrelsen at tiltræde.

Det vedtoges enstemmig at støtte An-
dragendet.

Det vedtoges endvidere, at Organisationen
ville lade sig repræsentere i det Udvalg Central-
talog. har udpeget i denne Anledning og at
udpege en Taler til Mødet i Odd-Fellow-Palæet.

Lokomotivfører M. Mortensen valgtes til
disse Hverv.

Endvidere vedtoges følgende Resolution,
der udsendtes gennem Ritzaus Bureau:

„Hovedbestyrelsen for „Dansk Lokomotiv-
mands Forening“ der omfatter Statsbanernes
Lokomotivpersonale, men staar udenfor Cen-
tralorganisationerne, har i Dag været samlet
til et ekstraordinært Møde i Anledning af det
af Centralorganisationerne til Regeringen ind-
sendte Andragende om midlertidig Lønnings-
tillæg og har enstemmig vedtaget at give An-
dragendet sin Tilslutning samt besluttet at
meddele Centralorganisationerne, at man til-
siger dem den kraftigste Støtte for at opnaa
det ansøgte Lønningstillæg.“

Punkt 2. Efter en meget lang Redegørelse fra d'Hrr.
M. Mortensen og Rich. Lillie, om den Stilling
Tjenestetidssagen nu stod paa, vedtog Hoved-
bestyrelsen at rette en Tak til d'Hrr. for
det Arbejde de havde udført.

Punkt 3. Formanden oplæste en Skrivelse fra
Jernbaneorganisationernes Fællesudvalg an-
gaaende Repræsentation i Fællesudvalget.

Hovedbestyrelsen vedtog det fremsatte For-
slag om en saadan Sammenslutning, og valgte
derefter Kredsformændene til at repræsentere
Organisationen.

Punkt 4. Sekretæren gennemgik derefter de 13
Sager der var behandlet og fremmet paa sidst
afholdte Forretningsudvalgsmøde.

Toges til Efterretning.

Punkt 5. Bladudvalgets Formand oplæste en Skri-
velse fra Bogtrykkeren ang. en ønsket Pris-
forhøjelse.

Efter en kort Diskussion vedtoges det, at For-
retningsudvalget skulde meddele Bogtrykkeren,
at man ikke kunde gaa med til den ønskede
Prisforhøjelse.

Punkt 6. Herunder behandlede forskellige Sager,
blandt andet meddeltes det, at Kredsformændene
agtede at afholde Møde sammen med Afdelings-
formændene.

C. M. C.



FRA DET DAGLIGE LIV.

Hr. Redaktør!

Tillad mig at henlede Deres Opmærksomhed paa et Opslag fra Maskinbestyreren i 1ste Kreds, udsendt i Anledning af min lille Artikel i Blad Nr. 1 under ovenstaaende Overskrift.

Af Opslaget fremgaar det at man ønsker, at det Personale, der eventuelt har noget at klage over med Hensyn til Tjenestens Fordeling paa Gb., skal melde sig til Maskinbestyreren.

Da jeg saa dette, tænkte jeg som saa: „Nej, Hr. Maskinbestyrer, der kommer saamænd ikke en eneste, de Mennesker maatte da ogsaa være dumme, hvis de kom, thi det vilde jo være ensbetydende med at udlevere sig selv. Hvorfor skulde de ogsaa det? — Det kan til Tider være behageligt nok paa Gb., endsige man skulde gøre sig det endnu behageligere.“

Saa er der endvidere det at bemærke, at ikke alt det der klages over er lige haandgribeligt. — Det er saa nemt at sige, kom med Bevis, og Du skal faa din Ret! — Det der for mig og mange andre er Hovedsagen, er, at Forholdene bør bedres, og sker det, kommer der saavist heller ingen Klager. — Nu er det jeg gerne vil stille et Spørgsmaal: „Tror De, Hr. Redaktør, der kommer nogen efter det Opslag?“

Deres ærbødige
Caspar Røgbrænder.

Vi tror, som den ærede Indsender, ikke meget paa at der melder sig nogen. Hvis De havde ønsket at gaa den Vej, havde De sikkert for længe siden betraadt den.

Red.



TANKER.

Man maa absolut give Redaktøren Ret i sin Bemærkning til „Caspar Røgbrænder“s Artikel i dette Blads Nr. 1 om, at Generaldirektørens Julegave, uanset Størrelsen, maa betragtes som en Opmærksomhed imod Personalet, en Opmærksomhed som paa det Tidspunkt den fremkom, nemlig lige til Juleaften, havde alle Betingelser for at blive modtaget med den største Sympati.

Hvem af os Lokomotivmænd har ikke prøvet at maatte forlade Hjemmet lige op til Juleaften for at forrette Tjeneste, og alle maa vist sande, at man har gjort det i en trykket Stemning. Hvor virker det da ikke velgørende og lettende paa Sindet, at man — som i det foreliggende Tilfælde — mødes med Velvillie, Sympati og Forstaaelse.

Men uvilkaarlig kommer Tankerne til at arbejde og man spørger sig selv: — om nu ogsaa denne Velvillie og Forstaaelse gaar igennem det hele, om vore

nærmeste Overordnede ogsaa er besjælede af den, — men Svaret maa desværre blive benægtende.

Den, der kører i fast Tur, og derfor véd længe iforvejen, at han er fri Juleaften, véd ogsaa hvorledes man glæder sig hertil, for Hustru og Børns Vedkommende er det den største Julegave de faar, det, at Fa'r er hjemme Juleaften.

Men man gør klogt i at regne med, at man er ansat ved Jernbanen; thi det hænder jo ikke saa sjældent, paa Grund af forskellige Trafikforstyrrelser, at man først naar hjem langt ud paa Aftenen eller maaske først næste Dag.

For én selv er det en Skuffelse, som man søger at tage imod med den størst mulige Sindsro; men for dem derhjemme er det en Skuffelse uden Lige, og man kan i bogstavelig Forstand godt sige, at deres Juleaften er ødelagt.

Thi ogsaa hos dem der hjemme arbejder Tankerne, og de drejer sig selvsagt kun om ham derude: — om det nu ogsaa blot er en almindelig Togforsinkelse, eller han paa en eller anden Maade er kommen galt afsted? — og disse Tanker er tilgivelige, fordi de ingen som helst Oplysninger faar, før Manden, efter halve eller hele Døgns Forsinkelse naar sit Hjem.

Med Hensyn til dette mener jeg, at vore nærmeste Overordnede meget godt kunne møde Personalet med en Del mere Velvillie og Forstaaelse end Tilfældet er, og ikke alene Juleaften, men til enhver Tid, underrette Hjemmene naar Manden bliver usædvanlig meget forsinket. Saavel Personalet som Hustruer og Børn vilde være taknemlige herfor, og Arbejdet derved vil sikkert ikke være uoverkommeligt.

Til Oplysning tjener, at det er sket, at Personalet har sendt Telegram til Depotet om at underrette Hjemmene, og endda har man undladt dette.

Hvor hensynsløst!

Det Depot der tales om er Aarhus H., men jeg tror ogsaa at turde sige, at vor Maskinbestyrer er uvidende om dette Forhold, fordi hans Sympati og Forstaaelse af Personalets Forhold er saaledes, at han ikke vilde finde sig i, at Personalet behandles paa den Maade. Jeg skal derfor bede om, at der maa ske en Ændring i dette Forhold.

Da jeg er kommen til at omtale Generaldirektørens Venlighed, kunde jeg dog ønske at sige, at Vejrguderne udviste endnu større Venlighed i Julen — og jeg skal forklare hvorfor.

Ved Juletider er der altid Trafikforstyrrelser, saa det ikke er saa sjældent at Personalet maa blive ude mange, mange Timer over planmæssig Tid, og derfor maa købe al sin Mad ude. Naar man saa kommer hjem og forsøger at faa nogen Godtgørelse for Forsinkelsen saa begynder Besværlighederne; thi det skal først oplyses, om det har været Snevejr, Stormvejr, Taage eller lignende, og har det tilfældigvis været godt Vejr — næh! saa kan man ikke faa en Skilling, til Trods for at Udgifterne er lige store, enten Vejret har været saadan eller saadan. Man

skulde virkelig ogsaa synes, det kunde være Jernbanen ligegyldig, Realiteten er, at Personalet paa Grund af Trafikforstørrelser, har haft forlænget Udeblivelse fra Hjemmet.

I Julen 1914 var der megen Togforsinkelse, men da det tilfældigvis var godt Vejr kunde der ingen Godtgørelse ydes, selv for at blive f. Eks. 10 Timer ude over planmæssig Tid.

Jul 1915 undgik man selvfølgelig heller ikke de sædvanlige Forsinkelser, men da det tilfældigvis var Snevejr, var der ikke Spor i Vejen for at man kunde faa Godtgørelse f. Eks. for 4 Timer.

Ja, saaledes er Løbestemmelserne nu en Gang, de er ret ubegribelige, er der en Smule Sne, Storm eller andre Vejrhindringer, da ligger Pengene rede til Udbetaling; men er Forsinkelserne større, selv ti-fold større — under nogenlunde sædvanlige Vejrforhold — og Personalets Udgifter som Følge deraf ogsaa er større, saa er Skuffen lukket, og ingen Magt kan lukke den op og det hedder: betal selv!

Hvor vidunderligt — —

Blix.



LØNKRAVET.

Hr. Redaktør! Ja, De faar undskyldte mig, at jeg begynder med lidt Politik; men jeg kunde godt lide at faa at vide, om der ikke er flere, der havde samme Tanke som jeg havde, da vi fik den nuværende Regering. Jeg tænkte da omtrent saaledes: „Heldigvis, nu gik Socialdemokratiet og de Radikale af med Sejren, nu vil der sikkert komme en Tid, hvor Sol og Vind vil blive skiftet nogenlunde lige, og hvor vore berettigede Krav vil finde Forstaaelse.“ Men ak, det var kun en Sæbeboble, i den Tid Solen skinnede var den smuk, men da Regnen kom bristede den, og vi fik ret at se, med hvilket Maal vi blev maalt. Da vi skulde have Dyrtidshjælpen forrige Aar, tror jeg ikke der var nogen, der havde ventet et saa tarveligt Resultat som den Lov, der blev ført ud i Livet. Nu har vi jo henvendt os til Regeringen for at faa et Lønningstillæg, som vistnok ingen, der vil være ærlige over for sig selv, vil sige andet om end at det er højst nødvendigt. Men denne Gang lader det til, i Følge „Social-Demokraten“, at man ikke skal gøre sig falske Forhaabninger; thi efter Finansministerens Udsagn bliver der ikke Tale om noget Løntillæg. Og da er det, Hr. Redaktør, at jeg spørger: „Hvad saa? Har vi ikke et eneste Middel hvormed vi kan føre vore Fordringer igennem, saa det ikke kan misforstaaes, eller skal vi se til og taale alt. — Hvad tror De saa at Følgen bliver, tror De ikke at det vil ende med, at Personalet bliver ligegyldig med alt, sløvet; thi naar vi hver Dag arbejder langt over Evne, og vi alligevel ikke ser os i Stand til at holde Gælden fra

Døren, da tror jeg ikke mange af os vil være i Stand til vedblivende at udvise den Interesse for Tjenestens Udførelse, som vi hidtil har vist. Man kan da heller ikke sige, at Trafikken er bleven mindre. Vi har her i den sidste Tid haft flere Tilfælde, hvor Personalet er bleven sygemeldt grundet paa Overanstrengelse. En medvirkende Aarsag til dette er sikkert ogsaa den, at det er umuligt, som Forholdene efterhaanden er blevet, at faa saa kraftig Føde som nødvendig for at udholde det Arbejde, der bliver forlangt af os i denne Tid. Naar saa først Sygdommen kommer til, gaar det rask ned ad Bakke; thi saa mister vi vore Kørepenge, og kun en Maaned er nok, fordi det Hul der fremkommer, er det ganske umuligt at faa udfyldt. Som jeg begyndte vil jeg slutte, det Parti som vi har troet var vort eget, og som vi havde ventet mest Støtte af, det viser sig nu fra den rette Side, det vil kun sætte Foden paa Nakken af Jernbanepersonalet.

L.

Vi skal allerførst bemærke til Hr. L., at vi vil anse det for meget uheldigt, om vi gav os til at diskutere Politik i vort Fagblad, det hører nu en Gang ikke hjemme der, og derfor svarer vi ikke paa den Del af Artiklen, der omhandler et Par politiske Partier.

Den ærede Indsenders Opfattelse af Personalets Stilling, efter et eventuelt Afslag paa det nu indsendte Andragende om Lønningstillæg, deles af alle Tjenestemænd, thi det er jo klart, at man ikke kan vedligeholde *den* Interesse for Arbejdet, der er nødvendig, for at alt kan gaa rundt paa nogenlunde planmæssig Maade. Det er jo saa indlysende at Mødet — Arbejdsmodet — sløves, at Tjenestemanden *maa* blive ligegyldig — ligeglad — med hvordan det gaar, hvis han ser, at kun Ord — kun Paa-skønnelse — haves til overs for ham.

Og hvordan vil det gaa om Lysten — om Arbejdsmodet svigter Tjenestemændene? Det vil da gaa paa samme Maade — som en Taler udtrykte paa Mødet i Koncertpalæet — som Murerne paa Christiansborg, der havde tabt Arbejdsmodet, saa at Arbejdet faktisk var gaaet istaa.

Netop fordi vi ingen Midler har til at føre vore Krav igennem, netop af den Grund sløves Tjenestemanden, saa at den raske, paapasselige og arbejdslystne Tjenestemand ganske stille forvandles til det stik modsatte — til den Arbejdsmod manglende Tjenestemand.

Som Sagen nu stiller sig maa Lovgivningsmagten træde til og opfylde det beskedne Krav Tjenestemændene stiller. *Det kan simpelthen ikke afvises mere, det maa imødekommes — der er ingen Vej uden om.*

Iøvrigt skal vi henvise Hr. L. til omstaaende Artikel omhandlende Mødet i Koncertpalæet.

Red.



JERNBANEUHELDET VED FORLEV.

Et meget alvorligt Uheld indtraf Lørdag 22. Januar, Kl. ca. 4 om Morgenen, idet Tog 2047 løb op i nogle, fra Tog 4000, væltede Vogne. — Togene skulde samtidig passere Forlev Station, og der var Gennemkørsel for begge Tog.

Uheldet forklares paa følgende Maade:

Da Tog 4000 passerede Forlev væltede pludselig 8 à 9 Vogne over i nordre Spor, dette foraarsagedes ved at Lasten, der bestod af Jernrør, paa en af Vognene havde forskubbet sig, saa et af Rørene, der var af meget store Dimensioner, gled ned mellem Vognene og, ved et Sporskifte, løftede en Vogn ud af Spor, hvad der havde til Følge at de øvrige Vogne ogsaa løb af og væltede.

I samme Øjeblik kom Tog 2047 fra Kjøbenhavn og løb op i de væltede Vogne, hvilket foraarsagede at Uheldets Omfang blev mangedoblet, saa at ialt ca. 30 Vogne og Tog 2047 Maskine blev delvis ødelagte.

Da Lokomotivfører Chr. Larsen, Roskilde, der fremførte Tog 2047, bemærkede Uheldet, gjorde han hvad der stod i hans Magt for at standse, men til liden Nytte, Afstanden var for kort, Banelegemet har tillige Fald, og et Øjeblik efter skete Sammenstødet. Førerhuset og Skorstenen flaaedes af Maskinen og Vognene i Toget trykkedes op i hverandre, saa at adskillige af disse blev fuldstændig knuste. Lokomotivfører og Lokomotivfyrbøder forblev paa Plads paa Maskinen. Det er et Vidunder at intet Menneskeliv gik tabt.

Lokomotivfører Chr. Larsen og Lokomotivfyrb. A. Andersen, begge fra Roskilde, kom en Del til Skade. Lokomotivfører Larsen har paadraget sig et Nervechoch, saa at han er sygemeldt de første 14 Dage. Lokomotivfyrbøderen fik skoldet begge Arme og Hovedet meget alvorligt, saa at han maatte tages under øjeblikkelig Lægebehandling. Forhaabentlig faar Lok.fyrb. Andersen ikke Mén heraf i Fremtiden.

Efter hvad der er oplyst, kan der ikke lægges nogen Statsbanetjenestemand noget til Last. Alle har gjort deres Pligt, hvad vi med Glæde noterer.



H. I. JENSEN MORER SIG!

„Samvirket“s Formand er ude med en længere Artikel i „D. J. B.“, paa Grund af det af Centralorganisationerne indsendte Andragende til Regeringen. Det har altid været H. I. Jensens Opgave at lave Mudder i Geledderne, og det gør han ogsaa af Hjertens Lyst, for selvfølgelig er det Andragende C. O. har indsendt, noget elendig Tøjeri mod hvad H. I. Jensen tilbyder at skaffe, naar man vil henvende sig i Johnstrupsallé.

Vi vil gerne citere et lille Stykke, der specielt angaar D. L. F.:

„Det er derimod nærmest latterligt, naar Hovedbestyrelsen for Lokomotivmands-Foreningen nu i Dagspressen proklamerer sin Tilslutning til C. O.s Forslag. De er jo forud bundne af deres Repræsentanter i Fællesudvalget og Centralorganisationen.“

Saa mange er Ordene. — —

Vi maa vel nok le med, Hr. Jensen, af den Viden, De er i Besiddelse af?

Os bekendt har D. L. F. endnu ingen Repræsentant hverken i C. O. eller i Fællesudvalget!

Som det citerede Stykke er hele Artiklen, elendigste Kvalitet!

Den, der ønsker at styrke Sammenslutningen mellem Lokomotivmændene, er Medlem af Hjælpefonden. —

Korsør Afdelinger.

Torsdag den 6. Januar afholdt D. L. F. Korsør Afdelinger Julefest paa „Landmandshotellet“. Kl. 7½ marcherede Børnene, fulgt af de Voksne, ind i den festlig smykkede Sal til Tonerne af Lokomotivfolkenes March. Efter at Børnene havde danset om Juletræet holdt Hr. Lokf. Kristensen en Tale til Børnene. Derefter uddeltes Gaverne, et Stk. Legetøj til hvert Barn. Lidt senere overraskedes Børnene af en Nisse, der kom ridende ind i Salen paa en stor Gaas, som var forspændt en pyntet Vogn, hvori der var en Pose Godter til hvert Barn. Denne Overraskelse vakte stor Jubel hos Børnene. Derefter var der Bal for Børnene. Kl. ca. 10½ tog de Voksne fat, og ogsaa for dem var der beredt en Overraskelse, idet en „Mand“, tilhørende K. R., kom ind med en Tønde i Salen; under et fingeret Skænderi mellem „Manden“ og Festkomiteen gik Bunden ud paa Tønden, og Indholdet, Appelsiner til Damerne, trillede under Rædselsskrig ud over Gulvet.

Kl. 12 samledes Medlemmerne med Damer til et fælles Kaffebord. Heller ikke her var der sparet paa Overraskelser, idet der ved hver Kuvert var anbragt en Knallert, der indeholdt en glimrende Sang af V. J. Efterat den første Kop Kaffe var nydt, indløb et Telegram om, at en Anarkist havde anbragt en Bombe under en af Stolene. Hele Selskabet fik nu travlt med at vende Stolene, og under Sædet fandtes „Bomben“, der bestod af en gemytlig Sang. Efter at flere Talere havde haft Ordet og Sangene var afsungne tog man atter fat paa Dansen. I Aftenens Løb fandt der Bortlodning Sted af en Kasse med hemmeligt Indhold, og af et Maleri udført af et af Foreningens Medlemmer. I Festen deltog Hr. Lokomotivmester Endersens Frue, Datter og Søn samt Hr. Lokomotivformand Knoop med Familie. Da Festen sluttedes Kl. 4 Fmd. var alle enige om, at have tilbragt en ualmindelig vellykket Festaften.

Der var, saavel fra Hr. cst. Maskinbestyrer Hersoms som fra Hr. Lokomotivmester Endersens Side, gjort alt hvad der kunde gøres for at skaffe den nødvendige Frihed, saa alle der ønskede det kunde deltage, hvorfor vi bringer vore Foresatte vor bedste Tak Ligeledes Tak til Festudvalget og alle medvirkende for det store og smukke Arrangement.

V. Thomsen,
Afd. Sekretær.

Roskilde Afdelinger.

Søndag den 9. Januar 1916 afholdt D. L. F. Roskilde Afdelinger 9 og 10 fælles Juletræsfest med Bal paa Hotel „Prinsen“, hvortil Venner og Bekendte var indbudt. Kl. 6 $\frac{1}{2}$ marcherede Børnene ind i Salen til det smukt pyntede Juletræ; efter at være moret paa forskellig Vis af d'Hrr. Lokf. Knudsen og Nielsen samledes de til fælles Chokoladebord. En mystisk Kasse, hvortil der blev solgt Lodsedler, og som ved Bortlodning tilfaldt Lokfb. H. Petersen, viste sig at indeholde et godt Stykke Maximalflæsk med Rødkaalshoveder og Kartoffler. Kl. 10 begyndte Festen for de Voksne, der kulminerede ved Kaffen hvor en Sang, forfattet af Lokfb. N. Hammer, gjorde stormende Lykke, heri blev der nemlig givet mange velmente „Hip“ til flere af Deltagerne. Efter et lille Panchesold Kl. 2 $\frac{1}{2}$ sluttedes Festen Kl. 4 Fmd. Alt i alt en vellykket Fest, hvorom der fra alle Sider kun hørtes Tilfredshed.

En Tak bringes herved alle, som overværede og bidrog til at Festen blev saa vellykket, som den i alle Maader var. En særlig Tak til vore Overordnede, som sendte Afløsning til alle dem der ønskede det.

J. F. Madsen.

Viborg Afdeling.

Søndagen den 9. Januar afholdt Viborg Lokomotivfører Afd. sin aarlige Generalforsamling i Arbejderforeningens Lokaler med følgende Dagsorden:

- Punkt 1. Bestyrelsesvalg.
- 2. Forhandlingsprotokollen.
- 3. Regnskabet.
- 4. Kransekassen.
- 5. Eventuelt.

Den ny Bestyrelse blev saaledes:

J. R. Larsen Formand, P. M. Jørgensen Kasserer.
J. A. Markussen Suppleant, P. Graver og G. Søby, Revisorer, J. Vilki, Suppleant.

Til Delegerede valgtes:

J. R. Larsen og P. V. Mortensen, Vg.

Efter Generalforsamlingen samledes Medlemmerne med Damer tillige med en Del af Lok.fyrb. med Damer til et Festmaaltid i Salen. Man havde i Aar, paa Grund af Dyrtiden, slettet Ballet, men da Festmaaltidet var tilende og Lokf. P. Gravers Datter begyndte at spille op til Dans saa kunde de gamle Dansere, baade Herrer og Damer, ikke styre sig og Dansen gik lystig til langt ud paa Natten.

Vi takker Frk. Graver for den gode Musik, ligeledes en Tak til Hr. Lokomotivformanden, der paa elskværdig Maade havde ordnet Tjenesten saaledes, at alle, der ville deltage, kunne komme med. Der kunne nemlig ikke sendes nogen Afløsning iaar fra Struer paa Grund af megen Sygdom. Fra Glyngøre og Aalestrup var i Aar ikke mødt nogen Deltager.

Viborg, i Januar 1916.

J. R. Larsen,
p. l. Formand.

Aarhus Afdelinger.

Den 17. Januar afholdt Aarhus Afdelinger sit aarlige Juletræ. Festen var besøgt af ca. 200 Børn og et meget stort Antal Medlemmer med Damer.

Aarhus Afdelinger bringer d'Hrr. Lokomotivmester Qvist og Lokomotivformand Schou vor bedste Tak for den udstrakte Tjenestefrihed. Ligeledes en Tak til de Medlemmer, der i deres Fritid udførte Tjeneste for Fsteddeltagerne.

Efter afholdt Generalforsamling den 25. Januar, bestaar Bestyrelsen af følgende Medlemmer: Formand: Mich. Sørensen, Repræsentanter Aarhus H.: A. Strand og J. Petersen, Repræsentant Aarhus Ø.: S. K. Sørensen, Kasserer: R. Grosen, Sekretær: R. Larsen.

Bestyrelsen.

HJÆLPEFONDEN.

D'Hrr. Afdelingskasserere bedes senest den 1ste Marts d. A. tilstille Hjælpefondens Kasserer, Hr. Lokf. R. Hviid, Dusebergvej Nr. 13, Struer, en Fortegnelse indeholdende Navn og Tj. Nr. paa de Lokomotivførere og Lokomotivfyrbødere, der den 31. Decbr. 1915 var Medlemmer af Hjælpefondens.

Forslag der ønskes behandlet paa Hjælpefondens Generalforsamling i Aarhus, maa være Undertegnede i Hænde senest den 1. Marts d. A.

Paa Repræsentantskabets Vegne

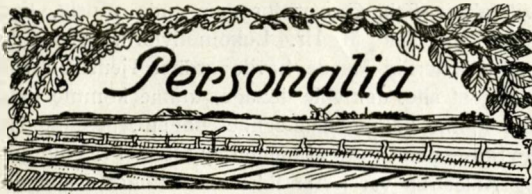
K. Johansen,

Dybbølsgade 43 II, Kjøbh. B.

Bemærk!

For at undgaa Standsning i Forsendelsen af Bladet, henledes Medlemmernes Opmærksomhed paa Nødvendigheden af, at Meddelelse angaaende Forflyttelse og den nye Adresse tilsendes Redaktionen snarest.

Paa Grund af Pladsmangel kan et udførligt Referat af et Møde i Aalborg ikke optages, ligesom et Referat af Talerne paa Mødet i Odd Fellow Palæet ikke er optaget, idet at Red. gaar ud fra, at Medlemmerne er bekendt med disse fra Dagspressen.



1/2 16

**Forfremmet til Lokomotivførere er
Lokomotivfyrbøderne:**

J. F. K. Søndergaard, Kh. G. 1 i Kbhvn. G. 1
C. N. Bigum, Hi. i Struer.
H. Hansen, Hg. i Esbjerg.

**Forfremmede til Lokomotivfyrbødere er
Haandværkerne:**

S. A. Andersen, Fa. i Fredericia.
M. K. R. Dich, Vk. Ng. i Nyborg.
N. P. V. Madsen, Fa. i Fredericia.
F. Petersen, Fa. i Struer.
H. P. Hansen, Es. i Struer.
C. C. Christoffersen, Kh. G. 1 i Kbhvn. G. 5.
A. C. Hansen, Kh. G. 1 i Kbhvn. G. 5.
T. H. Petersen, Kh. G. 1 i Korsør.

**Ansæt som Lokomotivfyrbødere er
Ekstrahaandværkerne:**

S. A. M. H. Schow, Vk. Ng. i Thisted.
H. Nielsen, Fa. i Aalestrup.
E. H. Sørensen, Es. i Struer.
V. Jensen, Vk. Ng. i Gjedser.

Forflyttede er:

15/1 16

Lokomotivfyrbøderne:

P. K. Christensen, Viborg, til Struer.
H. A. E. Johansen, Struer, - Viborg.

1/2 16

Lokomotivførere:

C. J. Kalsbøll, Esbjerg, til Aarhus H.

Lokomotivfyrbøderne:

C. A. Christensen, Thisted, til Hillerød.
H. C. Ries, Struer, - Esbjerg.
V. Bøttern, Struer, - Esbjerg.
H. A. Hansen, Struer, - Fredericia.
A. C. Jørgensen, Aalestrup, - Fredericia.
J. T. Olsen, Gjedser, - Kbhvn. G. 1.
C. V. B. Petersen, Korsør, - Helsingør.

Navneforandring.

Lokfyrb. L. M. Jensen, Frederikshavn, hedder fremtidigt L. M. J. Skagen.

Afskediget er:

30/4 16

Lokf. S. C. Poulsen, Kbhvn. G. 1, efter Ansøgning p. G. af Svagelighed.

TIL MEDLEMSLISTEN.

Overgaaet fra D. S. og M. F. fra 1. Jan. 16.
Lokfyrb. aspirant M. K. R. Dick, Nyborg.

Bladet afleveret til Postvæsenet den 2. Februar.



Godt økonomisk Nyt!

Klingry Sæbespaaner.

Den mest økonomiske og letteste Maade at bruge Husholdningssæbe paa. Faas overalt!

Brobergs kolossale Udsalg fortsætt. til 4. Marts

Trods Krigen og de dyre Tider er det dog lykkedes os at frem-

skaffe store Partier Varer til meget rimelige Priser, hvoraf særlig fremhæves

Hjemmевævede

danske Drejler

meget smuk Kvalitet
250 Stk., sribet, 72 Ø. pr. m
255 Stk., sribet, 79 Ø. pr. m
Værdi 1.00—1.10 pr. m

**Et Parti jernstærkt
ublg. Lagenstout**

200 Stk. sælges for 1.28 m
Værdi 1.65.

Denne Vare bliver blændende
hvid ved Vask og ligner fuld-
stændig Lærred.

**200 Stk. danske 125 cm bred
Lagendowlas**

smuk, svær Kvalitet,
Værdi 1.50 pr. m
sælges for 1.15 pr. m =
72 Øre pr. Alen

Husk Adrs. Amagertorv 16.

Leverandør til Vare- og Landbrugslotteriet.



Haslund & Larsen. Vinhandlere
Nørrevoldgade 92. Arbejderforeningen.
Prima vellagr. Vine og Spirituosa.

Støt de Averterende!

Udgaar 2 Gange maanedlig. Redaktion og Ekspedition: Vesterbrogade 98 a². Kjøbenhavn B. Tlf. Vester 2895 v.
Abonnementspris: 2 Kr. 50 Øre aarlig. Tegnes paa alle Postkontorer i Skandinavien.

Annonce-Ekspeditioner: { For Kjøbenhavn: C. Hansen, Sommerstedgade 22², Telefon Vester 4011.
For Provinsen: L. Rasmussen, Hans Tausensgade 14, Odense. Telefon 2288.