



21. Aarg. Nr. 4.

Redigeret af C. M. CHRISTENSEN.

16. Februar 1921.

TIDEN.

Det er en vanskelig Tid, vi lever i. Arbejdsløsheden breder sig, og for hver Dag, der gaar, meldes der om Standsning snart af denne, snart af hin Virksomhed. De Handlende har alle eller saa godt som alle Udsalg og reklamerer med nedsatte Priser, endog betydelig nedsatte Priser for at animere til Køb og for at faa de Varelagre, de ligger inde med, realiserede inden det ventede store Prisfald kommer. — Det gælder om at faa solgt saa meget som muligt for at undgaa Tab og for at faa de nødvendige Penge mellem Hænder.

Statsbanerne har ogsaa begyndt at reklamere, foreløbig med flere Tog, for at animere Lysten til at rejse, for at gøre det bekvemme at komme fra den ene Landsdel til den anden — men endnu er der ikke Tale om nedsatte Priser. Man arbejder med Underskud, og hertil bidrager ikke mindst de dyrt indkøbte Kul, og som Følge heraf bliver der vel ikke foreløbig stillet Forslag om at nedsætte Billetpriserne. — Og det er vel i Grunden det, der skal til for igen at faa Publikum til at benytte Banerne og saa Liv i Forretningerne. Imidlertid har Statsbanerne Kulbeholdninger for en lang Tid, ca. 10 Maaneder, og for saa vidt man ikke skrider til at afskrive en stor Del af det

Beløb, som er betalt for Kullene, som Tab, kommer Banerne sikkert til at køre med Underskud en stor Del af Finansaaret 1921/22. Det er selvfølgelig den rette Vej, Statsbanerne er inde paa, at gøre Befordringen af de Rejsende saa bekvem og saa let som mulig, saaledes at alle de Ubehageligheder, der var en Følge af Kulmanglen, forsvinder og at vi efterhaanden vender tilbage til nogenlunde normale Forhold igen. Vi antager ikke, at Igangsætningen af flere Tog medfører, at Statsbanernes Underskud formindskes, der er muligvis endog Udsigt til, at dette bliver større, men det kan jo ikke være anderledes, naar Hensyn tages til de Priser, Kullene ligger her til. Imidlertid bør der vel i første Række tages Hensyn til Banernes Forpligtelse til at besørge Kommunikationen mellem Landene og i selve Landet og i anden Række kommer Spørgsmaalet om Rentabiliteten. Imidlertid er der vel næppe Tvivl om, at Statsbanerne kan give en god Indtægt, naar Kullene igen ligger i Kulgaardene til fornuftige Priser. — Som sagt vi mener, at Statsbanerne med den sidst foretagne Udvidelse af Køreplanen er inde paa den rette Vej i Modsætning til Postsparekommissionen, der foreslaar betydelige Indskrænkninger i Postbesørgelsen, bl. a. at Udbringelsen af Post ikke mere skal finde Sted om Søndagen og endvidere foreslaar

Forhøjelse af forskellige Takster, samtidig med at man foreslaar at indskrænke Personalets Antal.

For at opnaa dette tager man bl. a. ogsaa Sigte paa at forlænge Tjenestetiden. Imidlertid, dette er Forslag fra Postsparekommissionen, og det er jo ikke sikkert, at det gaar saa galt, som det kunde se ud til.

De arbejdsløses Antal er for Tiden ca. 80 000 med et rundt Tal, og det ser noget mærkeligt ud, at man ogsaa fra en af Eterne vil til at forøge dette Antal, bl. a. ved at forøge Arbejdstiden for de tilbageværende. Raabet om, at det, Tiden kræver, er Produktion og atter Produktion, synes at blive fuldstændig afkræftet af den store Arbejdsløshed, de fyldte Lagre og den manglende Købeevne. Som man stod famlende overfor Pengenes synkende Værdi, saaledes staar man nu famlende overfor Problemet Arbejdsløsheden, og man siger, det eneste der er at gøre er, at Arbejdslønnen maa nedad og Arbejdsydelsen op. først da kan vi atter konkurrere med Udsigt til Held. Det er muligt det er rigtigt, — men det er ogsaa muligt det er forkert, dog en Ting er givet, det er altid Underklasserne, der skal betale Gildet. De kom sidst med, da det gik opad, og nu skal de vise Vejen, naar det gaar nedad.

Ogsaa ved Statsbanerne skal der spares, og den nedsatte „Sparekommission“ slider i det, saa at den, naar Tidens Fylde kommer, kan paavise Steder, hvor der kan spares og anvise Muligheder for at faa Statsbanerne til igen at give Overskud. Vi vil haabe, at denne Kommission, naar den en Gang paa Slutningen af Aaret afgiver sin Betænkning, i Modsætning til Postsparekommissionen ikke finder Anledning til at foreslaa Forøgelse af Tjenestetiden for Statsbanernes Tjenestemænd eller fremsætter andre Forslag, der tager Sigte paa at forringe de Vederlag, de faar for deres udførte Arbejde.

For Lokomotivmændenes Vedkommende ligger det jo saaledes, at vi først fornylig har faaet gennemført tidssvarende Tjenestetidsregler, og ved disse kan der ikke pilles.

Først naar disse er gennemførte i deres fulde Udstrækning, først da arbejder Lokomotivmændene under fuldt betryggende Forhold.

Tiden bringer saa meget med sig, og naar man først er blevet grebet af Sparemanien, saa skal der spares og spares og atter spares, og formentlig er det ogsaa i den Hensigt, at Statsministoren forleden i Rigsdagen bebudede Nedsættelse af en stor Tjenestetidskommission, der skulde behandle Tjenestetidsspørgsmaalet for alle fire Civil-etater. Det er formodentlig Tanken, at der er for mange Tjenestemænd, og for eventuelt at faa Lejlighed til at konstatere dette, skal denne Kommission nedsættes, og den skal altsaa rigtig til Bunds i Spørgsmaalet, og Resultatet bliver vel det, at Tjenestetiden foreslaas forlænget.

Vi kender jo alle, der har været ved Banerne nogle Aar, hvorledes man arbejdede baade Nat og Dag, Hellig og Søgn, og vi følte alle Pysken hængende i Luften parat til Slag, naar nogen mukkede, og til den Slags Forhold vender vi ikke godvillig tilbage. Hvad Organisationerne gennem en Aarrækkes Arbejde har opnaaet, holder vi fast ved, og det saa meget mere, som vi først nu arbejder under fornuftige og forsvarlige Forhold.

Det er en vanskelig Tid, vi lever i, det er vanskeligt at faa bragt *alt* ind i normalt Løje igen, men vor Tro paa, at en stor Tjenestetidskommission skulde formaa at medvirke hertil, er ganske ringe.

Thi der er vist kun lidt eller intet at spare.

c. m.

DET BRÆNDENDE SPØRGSMÅL.

Hr. Redaktør!

I D. L. T. Nr 2 og 3 har „Det brændende Spørgsmaal“ været behandlet henholdsvis af c. m. og en Lokomotivfyrbøder, som holder sig anonym. Begge har selvfølgelig Ret.

Olien er jo kostbar for Øjeplikket og Kulene ikke mindre og den Artikel, som Lokomotivfyrbøderen har indsendt, kunde han for

den Sags Skyld godt have været bekendt at lægge Navn til, der er sikkert mange, som vil give ham Ret, ogsaa blandt Lokomotivførerne. Men der er et Forhold, som man først og fremmest maa have sin Opmærksomhed henvendt paa, naar der er tale om Økonomi, det er den sørgelige Forfatning flere af Maskinernes Kedelrør er i, og som de, som Regel, faar Lov til at være i, til de er komplet umulige at køre med. Selv den bedst uddannede Lokomotivfyrbøder og den mest økonomiske Lokomotivfyrbøder kommer uvægerlig til kort med deres økonomiske Bestræbelser, naar de bliver sendt ud med en Maskine, hvor Vandet driver i stride Strømme ned af Rørvæggen. Saa er der ikke Tale om at økonomisere, saa gælder det som bekendt kun om at holde saa stort et Fyr som muligt ved Hjælp af Blæseren, selv om der saa gaar dobbelt saa mangs Kul med som normalt, hvis Arbejdet skal udføres nogenlunde tilfredsstillende. Dette er i højeste Grad uøkonomisk og det kan ogsaa være en Fare for Sikkerheden, naar Personalet skal have uforholdsmæssig stort Arbejde med at passe Fyret, det gælder f. Særdeleshed de enkeltmandsbetjente Rangermaskiner. Alle andre Steder kan man forlange, at det Værktøj hvormed man skal udføre Arbejdet er i brugbar Stand, hvis der skal præsteres ordentlig Arbejde, det maa man ogsaa kunde forlange her paa D. S. B. nærmere betegnet Gb.

Naar Værktøjet er i Orden lad os saatale om Uddannelsen.

.J — — — c.

CAMOUFLAGE.

Flere af de mange nye fremkomne Ordre er maskerede saaledes, at ved den første Gennemlæsning aner man noget dog uden at forstaa dette, har man derimod gennemlæst denne flere Gange, Ja, da kan man nogenlunde forstaa alle de mange Ord der er sat paa Skruer.

I Loven for Tjenestemænd af 1919. lyder Ordre H 226 Pg. 87 angaaende Stedtillæg. Udbetalingen beregnes efter det Sted hvor paagældende Tjenestemænd gør Tjeneste henholdsvis har *Bopæl*. Denne Ordre kan

desvære fortolkes paa to Maader og den er bleven fortolket paa een for Tjenestemanden uheldig Maade, da nemlig Ordre H. 264 der i Henhold til Stedtillæg ser meget uskyldig ud, imellem de mange Linier bryder Staven over de udsendte Rundskrivelser fra Distrikterne og fastslaar, at Betegnelsen Bopæl ikke kommer i Betragtning, kun alene Tjenestestedet den 1. i den paagældende Maaned, saaledes at den Tjenestemand der forflyttes fra Sats c til a og af tjenstlige Grunde tilbageholdes blot en Dag fortaber Retten til Stedtillæg efter Sats a, selv om Resten af Maanedens Dage tilbringes i det efter Sats a beregnede Tjenestested. Denne Betegnelse „af tjenstlige Grunde tilbageholdes“ har ogsaa sine uheldige Sider, hvor let kan der ikke ved Depotet indtræffe noget som kræver Tjenestemandens Nærværelse. netop den 1. i den Maaned han er forflyttet fra den første og straks skal han i denne Maaned fraregne det forhøjede Stedtillæg. Ordre H 264 har andre mindre behagelige Overraskelser, der staar ikke noget om tilbagevirkende Kraft og dog er flere Lokomotivmænd inden Motivering bliver fradraget fra ca. 37 Kr. til 80 Kr. i December og Januar Maaned. Disse omtalte Lokomotivmænd var fra Juli Maaned 1920 forflyttede til København. men af tjenstlige Grunde til Oktober Maaned samme Aar, Familierne boede i København, men alligevel tilkommer Tjenestemanden Stedtillæg efter Københavns Sats, trods det at de gik med Forflyttelsesordren i Lommen, vel og mærke. I Henhold til Distriktes Rundskrivelse af 16. Marts og 26. Maj 1920 tilkommer Tjenestemanden og havde ogsaa faaet dem udbetalte saa kom Ordre H 264 af 12. Oktober 1920 den brød sig Pokker om Rundskrivelse og udbetalte Penge, uden forudgaaende Skrivelse fradroges saa og saa mange Kr. — færdig —

Ja! en Lokomotivmand kom fra 2. Distrikt den 3. Oktober fik udbetalt Stedtillæg efter Københavns Sats den 16. Novbr. og samme Udbetaling fradroges den 1. Januar 1921.

Hvor langt har vi dog ikke igen før denne Tænkemaade —. Vi alene vide — kommer bort fra Administrationen. I saadanne Fortolkninger som her, var det ikke mere end rimeligt, at Tjenestemandso rganitionerne blev taget med paa Raad. Kan være at den Tanke er Administrationen ubehagelig, at den smager for meget af Bedriftsraad. Ja, muligvis.

Det var dog bedst for alle Parter om der var Samarbejde med Forstaaelse af Forholdene saaledes at saadanne Fortolkninger ikke mere fandt Sted.

Fra Tjenestemandens Side kan der kun komme Mistro til Ledelse, det til enhver Tid søger at ramme ham paa de saarbare Steder. I dette Tilfælde Pengepungen.

P. S.

EN KORTFATTET POPULÆR FREMSTILLING AF LOKOMOTIVETS UDVIKLING.

Aar 1804 byggede Englænderen Richard Trevethich det første Lokomotiv, som var bygget til Kørsel paa Skinner (som var af Træ med indvendig Kant). Bevægelsen overførtes til Hjulakslerne gennem Kamhjul, og for at udjævne Dødpunkterne under Gangen, paa Grund af, at det kun havde en Cylinder, som var indbygget i Kedlens forreste Ende ved Siden af Skorstenen, var det forsynet med et stort Svinghjul paa Krumtapslens ene Ende. Det var det første Lokomotiv, hvor Spildedampen blev ledet ud i Skorstenen, hvorved der skabtes det for Lokomotivet saa nødvendige kunstige Træk. Damptrykket i Trevethichs Lokomotiv var kun ca. 3 Atmosfærer. Cylinderdiameteren var 102 mm med 17 70 mm Slag. Lokomotivet vejede 10 Tons.

Englænderen Blenkinsop byggede 1811 et Lokomotiv, som blev fremdrevet ved at et Kamhjul greb ind i en ved siden af Skinnen lagt Kamstang. Det havde to lodretstaaende Cylindre, som var anbragt paa langs af, og midt paa Kedlen, det var altsaa den første Tvillinggangsmaskine, allerede ved denne var Krumtappene fortsat 90° for hinanden.

Først da Englænderen Hedley gennem Forsøg slog fast, at ved behørig Belastning af Lokomotivet er Friktionen mellem Hjul og Skinner tilstrækkeligt til at erholde den nødvendige Trækkraft, og 1813 byggede han det første brugbare Lokomotiv, og tillige det første med Kedel af Smedejern. Cylindrene var lodretstaaende over forreste Hjulsæt en paa hver Side, de var 1 m lang med 230 mm indvendig Diameter og 9 14 mm Slag. Bevægelsen overførtes ved Hjælp af Stænger og Kamhjul til Drivhjulsakslerne.

Det var Aar 1814 Georg Steffensen greb ind i Lokomotivets Udvikling. Denne mær-

kelige Mand fødtes den 9. Juni 1781 i Wylam ved Newcastle-on-Tyne og døde den 12. August 1848. Han levede altsaa længe nok til ogsaa at oplevede Lokomotivets Indtog i det lille Danmark, hvilket skete 27. Juni 1847 da Linien København—Roskilde aabnedes for Drift. Georg Steffensen havde arbejdet sig op fra at være Hestedriver ved en Kulgrube til Maskinpasser ved Grubens Maskinanlæg. Gennem sin Dygtighed gik han videre og blev Opsynsmand eller Maskinmester, stadig arbejdede han paa Forbedringer paa Pumpe-maskiner og hvad der ellers laa for. Særlig ivrigt arbejdede han paa Forbedringer paa Lokomotivet og opfandt, med det sikre og praktiske Blik han var i Besiddelse af, og bistaaet af andre erfarne Mand, den Konstruktion som satte det i Stand til at blive det bedste Redskab for det nittende og tyvende Aarhundredes Kulturudvikling. Den 25. Juli 1814 toges Steffensens første Lokomotiv i Brug paa Killingworthgrubens Jernbane og det løb paa de første Skinner af Støbejern (De saakaldte Fiskebugskinner) ogsaa opfundne af Steffensen. Typen var en Blanding af Hedleys og Blenkinsops Lokomotiv, det udviklede 6—7 HK. og kunde trække en Vognlast paa 30,5 Tons paa en Stigning af 1:450 med en Hastighed af 6 km i Timen. Aaret efter byggede Steffensen sit andet Lokomotiv; paa dette var alle Kamhjul borttagne og Krumtappene paasatte selve Drivhjulene. Koblingerne mellem Akslerne forgik ved Hjælp af Kæder og Kædehjul. Paa dette Lokomotiv indbyggede Steffensen de saakaldte Dampfjedre for at mindske Spektakel og Rystelse. De blev dog snart erstattet af Staal-fjedre. Efter at han 1823 blev Ingeniør ved Jernbanen Stockton—Darlington fik han dennes Bestyrelse til at bestille 3 Lokomotiver; disse byggedes paa den af ham i Aaret 1823 grundlagte, og siden Verdensberømte Lokomotivfabrik i Newcastle-on-Tyne og September 1825 leveredes det første af de tre Lokomotiver. Paa dette var Koblingen mellem Akslerne udført gennem Kobbelstænger udvendig paa Hjulene.

I Aaret 1827 ombyggede Timothy Hachwort, et til Stockton—Darlington Banen Aaret

forud leveret Lokomotiv, idet han flyttede Cyliudrene ud paa hver Side af Kedlen med direkte lodret Træk paa bageste Hjulsæt og Krumtappene fortsat 90° for hinanden. Paa samme Lokomotiv anvendtes for første Gang et i Skorsten en indlagt Blæserrør.

Samme Aar indførtes Wood Bandager af Smedejern, indtil da havde Hjulene været helt eller delvis af Træ, beslaaet med Jernplader, eller helt af Støbejern.

Aaret 1828 overlod Georg Steffensen Ledelsen af Værkstedet til Sønnen Robert Steffensen. Denne optog Hackwortz Cylinderanordning, men lagde Cyliudrene noget paa skraa fremsæter, saa de kom til at trække paa forreste Hjulsæt.

Det var den franske Ingeniør Marc Léguin, der i Aaret 1829 fandt paa at erstatte den hidtil anvendte store Ildkanal med en Mængde smaa Røgrør. Denne Forbedring var Robert Steffensen ikke sen til at optage.

Georg Steffensen blev 1826 antaget som Overingeniør ved Bygningen af en 48 km lang Jernbane mellem Liverpool og Manchester; det var oprindeligt Bestemmelsen at Trækraften til denne Bane skulde leveres fra stationære Dampmaskiner. Men saa fik Steffensen sat igennem, at der udskreves en Konkurrence om Lokomotiver til Brug for Banen. Som Betingelser for at kunde deltage i dette Lokomotivvæddeløb, som skulde afholdes ved Rainhill nær ved Liverpool, den 6. Oktober 1829, hvor Banen var horisontal i flere Kilometers Længde, var at Lokomotivet ikke maatte veje mere end 6 Tons, skulde kunde fremføre sin egen Vægt 3 Gange med 16 km i Timen, samt hvile paa Fjedre og have et Kedeltryk af højst 3½ Atmosfærer. Fabrikationsomkostningerne maatte ikke overstige 10,000 Kr. For det bedste Lokomotiv udsattes en Præmie paa 9,000 Kr. Der var ialt anmeldt 5 Maskiner, hvoraf de 2 udeblev. De 3 Konkurrenter var „Raketten“ af Robert Steffensen i Newcastle, „Uden lige“ af Haccworth i Darlington samt „Nyheden“ af John Ericsson i London. Det blev jo som bekendt „Raketten“ der tog Præmien. Efter denne Prøve ved Rainhill var Lokomotivernes Eksistensberettigelse fastslaaet. Og

da Hackwort 1830 byggede et Lokomotiv, hvor Cyliudrene lagdes helt vandrette og Kedlen var forsynet med Dampdom, havde man i Hovedsagen den Type som har holdt sig igennem Aarene.

Det som har voldt mest Bryderi i Lokomotivets Barndom er vel nok Styringen (Frem og Bakgang). Oprindeligt fik man de ønskede Bevægelser gennem en (for hver Glider) paa Drivakslen løst opsat Eksentrikskive, som fulgte med rundt ved Hjælp af Medbringere, en for Fremadgang og en for Bakgang, det var saaledes noget besværligt. Ca. 1830 fik man to Eksentrikskiver for hver Glider, Eksentriktængernes frie Ender var formede som op- og nedadvendte Gaffler, og en af dem ad Gangen greb om en Bolt, som for det meste umiddelbart stod i Forbindelse med Gliderstokken. Gafflerne kunde hæves og sænkes fra Førerpladsen ved Hjælp af en Styringsstang. Denne Gaffelstyring var allerede en væsentlig Forbedring, selv om den ikke kunde udføre nogen Forandring af Fyldningen i Cyliudrene.

Aar 1841 kom en Maskinarbejder, ved Nance Howe i Steffensens Lokomotivværksteder, paa den Tanke at forene begge Eksentrikkernes Gaffler og erstatte dem med en Kuliss, som var bøjet til samme Radius som Eksentriktængernes Længde. Den af Howe opfundne Kulissestyring toges snart i Brug af Steffensen og er bleven opkaldt efter ham.

Det var Amerikaneren John Jerwis som byggede det første Lokomotiv med Boggi (Truch) i Aaret 1832, og som senere er bleven meget anvendt.

T'endøren havde allerede 1835 faaet den Grundform som haves i vor Tid, idet nemlig Steffensen paa Lokomotiver til Nürnberg-Fürth-Banen havde bygget dem i den Type.

Det som mest har ført Lokomotivbygningen til Fuldkommenhed, er Kampoundsystemet og Anvendelse af overhededt Damp. Allerede 1834 tog Hollænderen Røntgen Patent paa en Kompoundmaskine som han ogsaa mente kunde anvendes paa Lokomotiver. Og i England ombyggede John Nichalson 1848 2 Lokomotiver til Kampoundlokomotiver. Det var dog først Aar 1876 at det

lykkedes Schweizeren Mallet at fremstille en fuldt anvendelig Anordning for Kampound-lokomotiv. Men mere Betydning end Indførelse af Kampoundsystemet, har dog Anvendelsen af overhødet Damp haft. Allerede 1863 finder man Forsøg med at anvende overhødet Damp, og 1870 prøvedes dets Anvendelse paa Lokomotiver, men først Aar 1898 lykkedes det den tyske Ingeniør Wilhelm Schmidt at fremstille en Overhøder brugbar til Lokomotiver.

En meget væsentlig Forbedring af de daværende Lokomotiver var det, da den franske Ingeniør Giffard opfandt Dampstraalepumpen eller Injektoren Aar 1858.

Efterhaanden som Tiden gik og man kom ind i 1830'erne fremkom den ene Lokomotivfabrik efter den anden. I Amerika byggede Baiwin sit første Lokomotiv 1832, samme Aar som John Jervis byggede sit første. I Tyskland byggede Borzig i Berlin sit første Lokomotiv 1841. Egedorf ved Hannover byggede sit første Lokomotiv 1846, og Henschel i Kassel leverede sit første Lokomotiv 1848. I Sverrig, var det Munktells Mekaniske Værksted i Eskilstuna, som byggede det første Lokomotiv (kaldet Førstlingen) 1847. Det havde blot den Fejl, at det ikke kunde køre, fordi Cylinderen som var anbragt midt imellem begge Hjulaksler, havde Stempelstokken forlænget ud igennem begge Cylinderbundene og ved Plejlstænger forbundne til hver sin Krumtap. Det blev dog 1853 ombygget til kun een Plejlstang og der blev anbragt en lang Kobbeltang imellem Hjul-sættene (paa hver Side), de maatte forkrøbles meget for at kunde passere udenom Cylinderne.

Her i Landet byggede Burmeister & Wain for „De sjællandske Baner“ to Lokomotiver, som skulde afleveredes 1870, det første blev imidlertid først færdig 1872, og udstilledes paa Industriudstillingen i København samme Aar.

Georg Steffensens „Raketten“, hvis Præstationer under Vædekampen paa Rainhillsletten med Beundring staar optegnet i Historien, vejede — Tenderen fraregnet — knapt 4½ Tons. Den kunde med Lethed finde

Plads paa Cylinderstykket af et amerikansk Gigant-Lokomotiv. Et saadant 1 D + D 1 Lokomotiv vejer ca. 400 Tons. Dets Kraft er saa stærk, at det vilde sprænge alle Koblinger, hvis det blev spændt foran et almindeligt Godstog. Det anbringes derfor altid midt i Toget.

A. Møllebro.



25 AARS JUBILÆUM.

Den 1. Marts 1921 kan Lokomotivfører H. J. Beck, Dyrhaugesvej 7 a, Korsør fejre 25 Aarsdagen for sin Ansættelse som Lokomotivmand.

Endvidere er Lokomotivfører J. J. Nissens, Aarhus H, den 1. Marts 1921 sammenlagte Tjenestetid som Lokomotivmand 25 Aar.

HOVEDBESTYRELSESMØDET DEN 2. OG 3. FEBRUAR 1921.

Alle var tilstede.

Punkt 1. Meddelelse fra Formanden.

Formanden aabnede Mødet med Ønsket om et godt Arbejde for Org. i Aaret. Havde overbragt Generaldirektøren Org. Hilsen og bragte nu Org. Generaldirektørens Hilsen. Ledsagede derefter det fremlagte Referat fra Forretningsudvalgsmøderne med nogle Bemærkninger, hvorefter Lillelund omtalte en Sag ang. Overarbejde paa de større Højtidsdage, i Tilslutning til en Sag paa Beretningen, hvor den paagældende havde haft under 31 Min. Overarbejde, og mente, at vedkommende havde Ret til Overtid.

Formanden hævdede, at der ikke kunde tilkomme nogen Overtidsgodtgørelse med mindre de havde 31 Min. Overtid. Omtalte derefter de paatænkte Foredrag, hvorom man for Tiden korresponderede.

Der udvikledes derefter Udtalelser ang. Maskinernes Renholdelse, som man var enig i, var under al Kritik og at der maatte sættes noget ind paa, at faa dette Forhold forandret.

1 a. En Skrivelse fra det tyske Lokomotivførerforbund ang. Samarbejde m. m. oplæstes og

toges til Efterretning, idet Forretningsudvalget besvarer denne.

1 b. En Skrivelse fra international Transportarbejderforbund oplæstes og toges til Efterretning.

1 c. En Skrivelse fra Udenrigsministeriet om Penge til Kolleger i Østrig oplæstes, hvorefter en Skrivelse fra Østrig oplæstes.

Skrivelserne toges til Efterretning.

1 d. Fastsættelse af Dagene for Delegeretmøde og Kredsgeneralforsamlingerne.

Formanden meddelte, at man kunde faa Lokale i Teknologisk Institut i Dagene den 25., 26. og 27. April.

Disse Dage fastsattes.

Forskellige til Foreningen fremsendte Skrivelser oplæstes og henvistes til Forretningsudvalget.

Punkt 2. Meddelelser fra Udvalgene og Repræsentanter.

Lillelund redegjorde for Laanesummernes Størrelse og paaviste at Laanenes Størrelse voksede.

Efter forskellige Bemærkninger toges Meddelelserne til Efterretning.

Nordisk Lokomotivmands Forbund.

Formanden omtalte Sekretariatsmødets Afholdelse og redegjorde for et af ham til Sekretariatet fremsendt Forslag, hvortil han ønskede Afdelingens Tilslutning.

Mortensen omtalte Arbejdet i Forbundet og kunde tiltræde de af Formanden fremsatte Forslag.

De fremsatte Forslag tiltraadtes.

Punkt 3. Hovedkassererens Beretning.

Kann gennemgik Regnskabet under Henvisning til de fremlagte Bilag.

Vording havde derefter Ordet paa kritisk Udvalgs Vegne og fremsatte forskellige Bemærkninger.

Flere Hovedbestyrelsesmedlemmer havde Ordet til det fremlagte Regnskab, hvorefter Regnskabsoversigten toges til Efterretning.

Punkt 4. Forslag til Budget for Organisationens 1921.

Hovedkassereren fremlagde med forskellige Bemærkninger Budgettet og henstillede til Kredsen at de udtalte sig til Budgettet.

Hviid kunde tiltræde det forelagte Forslag, naar Tilskudet til Hovedkassen fastsættes til 75 Øre, og at Medlemsantallene for Kredsen ændredes.

Rasmussen nærede Betænkeligheder ved at ændre Medlemstallet. Hovedbestyrelsen vilde anbefale Generalforsamlingen kun at benytte Tillægsbilletter den ene Vej, hvad Kredsbestyrelsen ogsaa vilde for sit Vedkommende.

Efter forskellige Bemærkninger satte Formanden Forslaget om den ændrede Regnskabsform

under Afstemning og om at Medlemstallet ansattes til 900, henholdsvis 970.

Dette vedtoges.

Derefter vedtoges Budgetforslaget.

Punkt 5. Forslag til Budget for Bladet.

Redaktøren fremlagde Forslag til Budget for Dansk Lokomotiv Tidende og gennemgik de forskellige Poster.

Vording fremsatte derefter Forslag til Ændringer af forskellige Poster, fordi Kontroludvalget mente, at Indtægtsposten for Annoncerne var sat temmelig højt.

Der udspandt sig derefter en længere Diskussion om Forslaget, hvorefter Mødet hævedes.

Mødet den 3. Februar.

Forhandlingerne om Dansk Lokomotiv Tidendes Budget fortsattes.

Efter at flere Talere havde haft Ordet, vedtoges det, at Forretningsudvalget ændrede de forskellige Poster, der er fremsat Forslag om at ændre og som der er Enighed om.

Punkt 6. Foreningens Stilling til Fællesrepræsentationen.

Formanden redegjorde for Sagen som Hovedbestyrelsens Medlemmer var bekendt med gennem det udsendte Materiale.

Efter en længere Diskussion om denne Sag vedtoges det, at Foreningen vedblivende skulde staa som Medlem af Fællesrepræsentationen, og at Foreningen tilsluttede sig Gruppe II.

Under Eventuelt behandledes derefter forskellige Sager, hvorefter Mødet hævedes.

C. M. C.

LOKOMOTIVFØRERNES KREDSBESTYRELSESMØDE D. 1. FEBRUAR 1921.

Alle var tilstede.

Punkt 1. Meddelelser fra Kredsformanden.

Formanden omtalte Bestræbelserne for at faa de uorganiserede Lokomotivførere ind i Organisationens. Vi har i et Par Artikler omtalt dette Spørgsmaal og har nu sidst bedt om de paagældendes Navne og Biografi. Naar de foreligger kan vi tage Sagen op til Behandling igen.

Efter at forskellige Ting denne Sag vedrørende var behandlet oplæste Formanden en Skrivelse ang. et Anciennitetsforhold i Aarhus som henvistes til Forretningsudvalget.

Punkt 2. Kassererens Kvartalsberetning.

Kredskassereren meddelte at Kassebeholdningen var ca. 5000 Kr., at det beregnede Overskud blev ca. 1900 Kr. Kredsen var saaledes i nøje Overensstemmelse med Budgettet.

Formanden gjorde derefter forskellige Bemærkninger til Regnskabet som viste Overensstemmelse med Budgettet

Regnskabet toges derefter til Efterretning.

Punkt 3. Forslag til Budget for 1921.

Kredsformanden redegjorde for den foreslaaede Forandring i Budgettet og anbefalede denne.

Kredskassereren forelagde derefter Budgetforslaget, som han ledsagede med nogle Bemærkninger.

Budgetforslaget vedtoges derefter og der fremsættes Forslag paa H. B. M. i den af Kredskassereren skitserede Retning.

Punkt 4. Eventuelt.

Lillelund omtalte Sagen ang. Tilkaldelse af Lokomotivførere til Signalkommissionerne, hvilket Forhold han skønnede der burde røres ved.

Efter forskellige Bemærkninger herom, besluttedes det, at Lillelund og Christensen udarbejdede en Skrivelse om Sagen.

C. M. C.

LOKOMOTIVFYRBØDERKREDSSENS BESTYRELSESMØDE DEN 1. FEBRUAR 1921.

Alle var tilstede.

Punkt 1. Meddelelser fra Kredsformanden.

Kredsformanden oplyste, at Lønanciennitetssagen nu var afsluttet, om end ikke alle havde opnaaet hvad mente at tilkomme, maatte man i al Almindelighed betragte Resultatet som tilfredsstillende.

Iøvrigt omtalte Kredsformanden forskellige Sager som var behandlet siden sidste Møde, bl. a. en af Gb. Afd. fremsendt Udtalelse angaaende de uorganiserede Førere. Sagen var oversendt til Behandling i Kreds I.

En Sag angaaende Køretimepenge fra Medlemmer i Sønderborg, var overgivet til Hovedbestyrelsen.

En Anciennitetssag fra Lfb. Simonsen, Næ. mente Kredsformanden, at man maatte afvise, idet de særlige Omstændigheder gjorde det umuligt paany at rejse denne Sag.

Denne Stilling tiltraadtes.

Der forelaa et Forslag til Kredsgeneralforsamlingen ang. Familiefripen til ansatte efter $\frac{1}{4}$ 1912, samt om Ændring af Fripasformularen.

Forslagets Behandling udsattes til senere.

Fra forskellige Medlemmer forelaa Ønsker om, at Tjenesteanciennitetssagen optoges til Behandling.

Det besluttedes at henlægge Sagen til Kredsgeneralforsamlingen.

Punkt 2. Meddelelser fra Kredskassererne.

Kredskassereren fremlagde en foreløbig Regnskabsoversigt pr. 31. Decbr. Denne udviste et Overskud af ca. 500 Kr.

Toges til Efterretning.

Punkt 3. Forslag til Budget for 1921.

Kredskassereren forelagde Forslag til Budget. Der førtes en indgaaende Diskussion, hvorunder Kredskassereren gjorde Rede for de mellem Forretningsudvalget og Kassererne førte Forhandlinger ang. Kredsens Tilskud.

Budgettet godkendtes.

K. J.

PRISTALLET.

Det Tal, hvorefter Dyrtidstillægget fastsættes, vil efter indhentede Oplysninger stige fra 162 til omtrent 165. Der vil saaledes ingen Forandring ske i Dyrtidstillæggets Størrelse.

MEDDELELSER FRA AFDELINGERNE.

Aalborg Lokomotivfører-Afdeling afholdt sin aarlige Generalforsamling Onsdag den 2. Februar. Til Repræsentant for Ferie- og Rekreatioeshjemmet valgtes Lokf. P. N. Wendelboe, Villa „Vagn“, Tycho Brahesvej og til Delegerede C. Feld og V. C. Jensen.

V. C. Jensen.

Aarhus Afdelinger afholder sit aarlige Karneval Mandag den 21. Februar fra Kl. 7 Em. til Kl. 1 Fm, hvortil udenbyes Medlemmer venligst indbydes.

Lysprojektører, Knock a bout Numre m. m.

Paa Festudvalgets Vegne

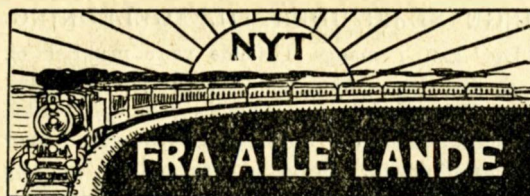
Sophus Jacobsen.

STATSFUNKTIONÆRERNES LAANEFORENING.

Til Underretning for Medlemmerne tiener, at Laaneforeningen har tegnet Postgirokonto Nr. 1155 til Benyttelse ved eventuelle Pengeforsendelser.

Lillelund.





ASKEUDKASTNING MED DAMP.

En ny Maade at fjerne Asken fra Fyrpladser ved stationære Anlæg, er nylig bragt i Anvendelse, og har den Fordel, at der ingen bevægende Dele findes, udover en Strøm af Luft og en Straale af Damp. Foran Kedlernes Front er der en Grav, hvori der løber et langt Rør, som ud for hver Eyrkanal er forsynet med Huller, der kan lukkes med vandtætte Dæksler. Ved Rørets ene Ende indføres en Dampstraale, som frembringer en ejektor lignende Sugning i Røret. — (Rørets Retning maa formodentlig ændres forat tilvejebringe den fornødne Sugning), saaledes at Luften, naar et af de førnævnte Dæksler fjernes farer ind i Røret, og Asken, som styrttes i Hullet, fjernes af Luften henimod Dampstraalen, som fører den opefter og udad mod Tipvognene.

Den store Rørledning er lavet af korte svære Stykker, som samles med brede Flanger, der holdes tæt med Asbest. Naturligvis er Røret udsat for stærkt Slid, af den forbifarende Aske. Det er derfor indrettet til at vende om, saa den øverste Halvdel kommer nedad, ligesom det ogsaa er ekstra udforet hvor Dampstraalen arbejder.

En af de vigtigste Fordele ved dette System er at Fyrrummet kan holdes renere, hvad der jo ogsaa har noget at sige ved Antagelse af Personalet.

* * *

REPARATION AF ET BØJET SKIB.

Et engelsk Staalskib var sunket ved den store Olie-Ekspllosion i Halifax.

Overbygningen var bortsprængt og Skroget bøjet saa meget midtskibs, at da Skibet blev taget op, var dets Dybgaaende 7 Fod for og 9 Fod og 8 Agter, medens Bøjningen stak 16 Fod.

I denne Forfatning tætnedes Skibet og bragtes til New York, vel at mærke for egen Damp, hvad der i sig selv er en bemærkelsesværdig Præstation, men Spørgsmaalet om at rette Skibet viste sig langt vanskeligere. Endelig fandt Værftets Direktør den Maade, som anvendtes, og som i Korthed gik ud paa følgende:

Skibet sattes i Tørdok, med 36 Kølblokke i Midten beregnet til at bære Bøjningen, medens Blokkene for og agter sattes i den til Forskel-

len i Dybgaaende svarende Højde. Skibet anbragtes over Blokkene, og rettedes nøjagtig op og afstivedes særlig godt med Wire Trosser og Stivere, saaledes at For- og Agterpartiet ikke kunde vælte.

Nu sattes Dokkens Pumper i Gang, og i det Øjeblik Skibets krympede Flade traadte paa Blokkene, stoppedes Udpumpningen, og man forvissede sig om, at Skibet stod i nøjagtig oprejst Stilling, hvorefter man gradvis begyndte at gennemsikre Skibssiden i Sammenbøjningen af Pladerne, fra Dækket til Vandlinien. Ved Samarbejde mellem Pumpning og Gennemsikring seks Tommer ad Gangen skulde saa Skibets Ender langsomt synke ned i Niveau med Midterpartiet.

Dette viste sig ogsaa at være Tilfældet; Enderne sank ganske langsomt til de traadte paa Blokkene, og da Vandet var ude af Dokken laa Skibet med hele sin Køllængde paa Klodserne. Dette Arbejde udførtes fra Kl. 7 $\frac{1}{2}$ Form. til 3 Efterm. At der senere viste sig en betydelig Bundbeskadigelse hidrørende fra Sprængningen, er en anden Side af Sagen. Den ejendommelige Udretning af det bøjede Skib har sin egen Interesse.

Tids. f. M.

* * *

NY MØTTRIKLAAS.

En Amerikaner har ifl. Sc. Am. konstrueret en ny Møttriklaas og har efter Sigende helliget omtrent 20 Aar af sit Liv paa denne Opfindelse.

Underlagsskiven er forsynet med en Not, der passer i en Notgang i Bolten, samt med to stive Fjedre, der ender i en Tand, som passer ned i tilsvarende radielle Udskæringer paa Møttrikens Underside.

Naar Møttriken atter skal opgaas, maa der tages kraftigt fat indtil Laasens Spænding er ophørt.

Alle disse Møttriklaase synes iøvrigt ikke, undtagen i ganske enkelte Tilfælde, at finde større Anvendelse i det praktiske Liv. At anvende tyve Aar paa Konstruktion af en saadan Detalje — lyder utroligt.

Tids. f. M.

* * *

PRØVNING AF NEDPAKKEDE ELEKTRISKE GLØDELAMPER.

En af de større Fabrikanten af elektriske Glødelamper har indført en ny Indpakkingsmaade, som gør, at man kan prøve alle Lamperne, uden at pakke dem ud.

Lamperne er pakket i en praktisk stærk Æske, der er fremstillet af et uforbrændeligt Materiale. Æskens Laag er gennemsigtigt, saaledes at Lyset fra Lamperne kan trænge gennem dette.

I Æskens Bund, der er fremstillet af Plade, er alle Lamperne indskruet, saaledes at Lampe-niplerne rager udenfor.

Ved at fastgøre den ene Ledning fra et strømførende Kabel til Pladen og med den anden berøre Lampens anden Pol, kan man let og hurtigt prøve alle Lamperne. Tids. f. M.

* * *

LYNAFLEDER TIL ELEKTRISKE ANLÆG.

Der gives enkelte Metalilte, som f. Eks. Blyilte, der ved almindelig Temperatur er gode Ledere, men som under Indflydelse af høje Temperaturer bliver fuldstændig uledende.

Dersom man nu udfylder Mellemlummet mellem to Metalplader med Blyilte og sender en kraftig Strøm derigennem, vil Blyiltelagets Temperatur vokse til omkring 150° C. og der danner sig paa Overfladen en tynd Skal af et Blyiltstof, der i høj Grad forøger Modstanden mod Strømmens Gennemgang, tilmed naar Metalpladerne i Forvejen er overtrukket med et tyndt, daarligt ledende Stof som Lak eller et andet Isoleringsmateriale.

Paa dette grunder sig en ny Lynafleder for elektriske Anlæg.

Paa Ledningen bliver der indsat to Metalplader med et aabent Mellemlum af 12,5 mm Bredde. Disse er overtrukket med et tyndt Laklag og Mellemlummet er fyldt med et Pulver, der bestaar af Blyilte. Den ene Pol er ledet til Jorden, den anden forbundet til den strømførende Ledning.

Saa længe Spændingen ikke overstiger 300 Volt, kan der ikke finde nogen Overgang Sted mellem disse Plader; men ved højere Spændinger som f. Eks. ved Lynnedslag i Ledningen vil der finde et Gennemslag af Isolationslaget og Blyiltepulveret Sted, saaledes at Udladningen bliver ledet til Jorden.

Ved den herved tilvejebragte Afledning følger naturligvis at ogsaa noget af den i den beskyttede Ledning løbende Strøm afledes, men denne Afledning ophører straks, idet Blyiltpulveret paa Gennemslagsstedet, ved den stærke Opvarmning, forvandles til et ikke ledende Stof.

Er Ledningsspændingen over 300 Volt forøges Antallet af Pladerne og Blyiltelagene saaledes at der ikke, under normale Forhold finder Over-springninger Sted.

Denne nye Lynafleder behøver, i Modætning til andre, intet Tilsyn og besidder den Egenskab, at den afspærrer fuldstændig for Ledningsstrømmen, hvad f. Eks. den elektrolytiske Aluminiumslynaflader ikke gør, idet en Del af Strømmængden udlades naar Ledningsspændingen stiger; dette er ikke Tilfælde med Blyilteafladeren.

Tids. f. M.

RINGEANLÆG UDEN TILBAGELEDNING.

Det kan i mange Tilfælde være praktisk og besparende om man ved Hus-Ringeanlæg kan spare Tilbageledningen, saaledes som det f. Eks. anvendes ombord i Skibe, hvor Skroget danner Tilbageledningen. Dette opnaas ved at benytte Husets Gasledning som Tilbageledning, idet Batteriets negative Pol forbindes til denne, medens een Ledning fra den positive Pol gaar over Klokken til Nummertavlens Klemmeskrueskinne. Fra denne udgaar da det til Kontaktstederne svarende Antal Enkeltledninger til hver sin Trykknaps ene Kontaktskinne da ved et kort Stykke Ledning er forbundet til nærmeste Gasrør og gennem Gasledningen altsaa som ovenfor nævnt, med Batteriets negative Pol.

I de fleste Huse og Hoteller med elektrisk Belysning findes endnu paa Trappegangene, og hyppigt tillige i Værelserne, de tidligere benyttede Gasrør, saa at den ovenfor beskrevne Forbindelse nemt kan etableres. Det er klart, at eventuelle Vandledninger kan benyttes paa samme Maade. Tids. f. M.

* * *

BOLIGOPVARMNING MED ELEKTRICITET

Som bekendt har der i Lande, hvor der i Vandfaldselektricitetsværker produceres billig Elektricitet, været Planer fremme om at opvarme Distriktets Boliger ved Elektricitet. Der har været foretaget indgaaende Maalinger og Undersøgelser vedrørende Forbruget i nogle Forsøgsinstallationer af denne Art, og snart er man kommet til det Resultat, at det i visse Tilfælde kan betale sig, medens man andre Steder er kommen til det stik modsatte Resultat.

I Idaho i Amerika blev der paa Foranledning af politiske Diskussioner nedsat en Kommission til at studere Spørgsmaalet, og her saa man paa Sagen paa den Maade, at man betragtede det Kulkvantum, der kunde spares, og kom til det Resultat, at saalænge man kunde anvende Elektricitet til Drivkraft, bør denne Anvendelse fortrinsvis forsøges, f. Eks. regnede man ud, at hvis man i 15000 Hjem indenfor Idaho Power Co. Distrikt gik over til Boligopvarmning ved Elektricitet, vilde der derved kunne spares ca. 100 000 Tons Kul aarlig, hvis man derimod anvendte knap saa stor en Mængde Elektricitet til at drive Jærnbannerne i Distriktets sydlige Del, vilde der herved kunne spares ca. 10 000 000 Tons Kul om Aaret.

Saa længe der altsaa er Opgaver af denne Art at løse, forstaar man, at Udsigterne for Anvendelse af Vandfaldselektriciteten til Boligopvarmning i Almindelighed ikke er store, selv om det i enkelte Tilfælde kan betale sig at sælge overflødig Elektricitet i Nattimerne til Vandopvarmning. Tids. f. M.

BEDRIFTSRAAD.

De tyske Lokomotivmænds Fagorgan „Voraus“ skriver herom.

Om det, allerede forrige Vinter, i Indenrigsministeriet udarbejdede Forslag til Lov om Tjenestemandsraad, har der i det forløbne Aar været ført forskellige Forhandlinger mellem Rigsregeringen og de enkelte Lande. Forhandlingerne drejede sig dels om enkelte Punkter i Lovforslaget, hvorom der ikke kunde opnaas Enighed med Tjenestemandsorganisationerne; dels om hele Lovens Grundprincip:

Om der skal oprettes „Tjenestemandsraad“, altsaa Tjenestemænds Repræsentation ved de enkelte Antoritetsinstitutioner;

eller om der skal oprettes „Tjenestemandsting“
a) Tjenestemandsforsamlinger, hvorved forstaaes et organisatorisk opbygget Forum for et større Landomraade.

Sidstnævnte „Raad“ maatte da forudsættes at have samme Myndighed som andre statsøkonomiske „Raad“, bl. a. Ret til selvstændig at fremlægge Lovforslag for Rigsdagen.

Denne Form for Tjenestemandsraad har særlig vundet Tilslutning i Bayern; men ogsaa andre Lande, deriblandt Prøjsen, har deltaget i Forarbejderne for et Lovforslag i omtalte Retning. Imidlertid er Rigsregeringen imod saadanne „Tjenestemandsting“ og staar ligesom den overvejende Del af Tjenestemændene paa det Standpunkt at det bør være „Tjenestemandsraad“.

Det maa haabes, at den af visse Lande, af Hensyn til deres Forslag, tilstræbte Udsættelse ikke opnaar Rigsregeringens Billigelse, saaledes at hele Lovforslaget om Tjenestemandsraad snarest naar frem til Rigsraadet og Rigsdagen.

E. K.

LOKOMOTIVFØREREN.

„Neue Tondernsche Zeitung“ skriver: „En træffende Værdsættelse af Lokomotivførerstillingen giver Karl Scheffler i „Vossische Zeitung“. Han skriver bl. a.:

Ser jeg en Lokomotivfører paa sin Maskine, saa maa jeg gribe til Hatten. Det virker godt, naar han mandig selvsikkert staar der med Haanden paa Styringen og roligt ser ned paa de Rejsendes hastende Vrimmel. Og da at tænke sig, at alle disse Mennesker, der intet Blik har for Manden paa Maskinen, dog betror sig til hans Troskab og Dygtighed, fast overbeviste om, uden at gruble derover, at han med rolig Saglighed retfærdiggør denne Tillid. I olieplettede Klæder staar han der, i det Ydre ikke til at

skelne fra Fyrbøderen, Folkene paa Reparationsværkstederne og andre Jernbanemænd; men i hans Kreds indtager han en begunstiget Stilling, hvor meget der endog prædikes Lighed, og hvert Arbejde bliver bedømt efter Lønnen. Han virker gennem sin Karakter. Men den overlegne Karakter præger Ansaret, der stadig hviler paa ham; det gør ham stærk. — — —

Jernbanetoget er tæt besat, alle Kupeer er fulde af talende, læsende og tænkende Mennesker. Deres Tanker dvæle der, hvorfra de kommer eller der hvortil de rejser. En Rigdom af Ønsker og Kræfter bærer Toget paa sin susende Fart af Sted. Men paa den Mand, som styrer Maskinen, tænker ingen. En forkert Manøvre, en gal Tanke og alle vilde kunne blive knust. De mange Mennesker i Toget stoler paa den ubekendte Mand paa Lokomotivet, som metodisk gør sin Pligt. Gør han det for Læserens Skyld? Er han opmærksom, fordi ogsaa hans Liv staar paa Spil? Sikkert tænker han vel ogsaa paa sig selv, dog gaar gaar hans Pligtfølelse derudover. Hans Sind er, uden at han ved det, i det inderste forbunden med hin mægtige Pligtlov, som bevæger og opretholder Verden og lader Jorden kredse om Solen og Stjernerne drage deres evige Baner. Hans Troskab er en ubetydelig lille Del af hin Livets guddommelige Tro, hvorpaa vi alle troende forlader os, naar vi stoler paa, at Solen til sin Tid staar op og gaar ned, at Aarstiderne følger efter hinanden, og at vort Hjerte slaar roligt videre i Takt.

O. B.

SJÆLLAND-FALSTERSKE BIBLIOTEK.

Ordinær Generalforsamling afholdes Lørdag den 19. Marts Kl. 8 Aften i Bibliotekslokalerne Istedgade 3.

Dagsordenen er:

- I. Aflæggelse af Beretning.
- II. Fremlæggelse af Regnskab.
- III. Eventuelt.

TIL MEDLEMSLISTEN.

Overført fra D. S. og M. F.

Lokomotivfyrbøder H. C. Petersen fra 1. Januar 1921 i Vamdrup.

RETTELSE TIL ADRESSEFORTEGNELSEN.

Lokomotivfører-Afdelingerne.

Thisted. Kassererens Navn rettes til E. Aa. Steen.

Aarhus. Kassererens Navn og Adr. rettes til Onsted Nielsen, Odensegade 3³.

Vamdrup. Formandens Navn rettes til A. Rosenkilde Laursen. Kassererens Navn rettes til L. P. Bramsen.

Lokomotivfyrbøder-Afdelingerne.

Esbjerg. Formandens Navn og Adr. rettes til H. Andersen, Englandsgade 28. Kassererens Navn og Adr. rettes til C. M. Nicolajsen, Nørrebrogade 17, pr. Bollesager.

Struer. Formandens Navn og Adr. rettes til C. Honoré, Kirkegade 19 c.

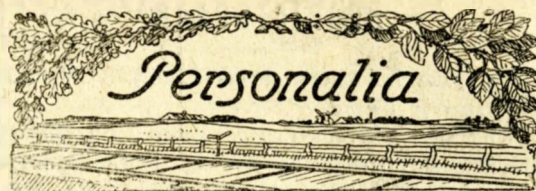
Slagelse. Formandens Navn og Adr. rettes til M. Sørensen, Løvegade 74, St.

Skanderborg. Formandens Navn og Adr. rettes til V. Nielsen, Vestergade. Kassererens Navn og Adr. rettes til J. Jacobsen, Nørregade.

Langaa. Formandens Navn og Adr. rettes til H. R. Jensen, Bredgade. Kassererens Navn og Adr. rettes til J. Søndergaard, „Solbakken“.

Sønderborg. Kassererens Navn og Adr. rettes til K. G. Madsen, Dybbølsgade 42.

Tønder. Formandens Navn og Adr. rettes til L. A. Nielsen, Struks Allé 7.



Min. Afsked p. G. af Svagel. m. Pens. med Udgangen af Marts Md. d. A.:

Lokomotivfører A. P. Slot, Fredericia.

Min. Afsked e. Ans. p. G. af Alder m. Pens. med Udgangen af Februar Md. d. A.:

Lokomotivfører R. P. Jensen, Aarhus H.

Forflyttelse efter Ansøgning under 9. Februar 1921:

Lokomotivfører K. C. Frederiksen, Lunderskov, til Fredericia,

Lokomotivfører H. P. C. Jensen, Lunderskov, til Fredericia og

Lokomotivfører A. C. J. Nielsen, Lunderskov, til Fredericia.

Forflyttelse e. Ansøgning fra 1. Februar 1921:

Lokomotivfyrbøder A. E. K. F. Z. Givskov, Kbhavns Godsbgd, til Orehoved.



Nærværende Nummer er afleveret
paa Avisposten den 17. Februar

Stort Udvalg i

Smede- og Maskinværktøj.

Udsalg af: Tekno Værkets anerkendte Fabrikat.

L. ULRICH, SLAGELSE

Herrernes Magasin

Istedgade 64. Telf. Vester 220 x.
Største Udvalg i **Hatte, Huer og Manchetskjorter.**
5 pCt. til Jernbanefunktionærer.
Største Udvalg paa Vesterbro i alle
Slags **Strækhatte.**

P. Rasmussens

(fh. Luise E. Jensen)
Blomsterforretning
Istedgade 124
Telefon Vester 827
Alt i moderne Blomsterbinderi.

Vesterbro Skotøjshus

15, Absalonsgade 15,

bør være Deres **FODTØJ**
Leverandør i

Forretningen grundlagt 1879.

Rentefrit Laan

til Indkøb af Herre- og Damegarderobe
ydes af Tjenestemændenes Indkøbs-Bureau,
Østerfarimagsgade 14², Telefon
Øbro 973 y.

Støt vore Annonceører

Announce-Expedition:

K. Johansen, Sommerstedgade 22³, København B.

Træffes i Reglen daglig Kl. 1—2.

Telefon: Vester 4011.

Udgaar 2 Gange maanedlig.

Redaktion: Vesterbrogade 98 a², København B.
Tlf. Vester 2895 v. eller Vester 8113.

Abonnementspris: 6 Kr. aarlig.
Tegnes paa alle Postkontorer i Skandinavien.