



23. AARG. N^o 12

REDIGERET AF C. M. CHRISTENSEN

16 JUNI 1923

FORHANDLINGSRET

Vi har gentagne Gange beskæftiget os med Spørgsmaalet, Tjenestemændenes Forhandlingsret, og vi har baade udtalt nogen Tilfredshed med Reglerne men ogsaa nogen Utilfredshed med disse. Disse Regler blev jo givet Tjenestemændene under den første radikale Regering og blev selvfølgelig den Gang modtagne med den største Glæde, et synligt Fremskridt som det var for den Tids Forhandlingsmaade.

Det er bleven sagt saa ofte, baade i Rigsdagen af Regeringens Medlemmer og af mange andre Autoriteter, at Tjenestemændene ikke havde Ret til at strejke, men deraf burde da ogsaa følge, at Tjenestemændenes Forhandlingsret havde en saadan Karakter, at der ingensinde indenfor Tjenestemandskredse kunde fremkomme Røster om en eventuel Benyttelse af Strejkeretten, som er den arbejdende Klasses bedste Vaaben for Opnaaelse af attraaede Goder eller for Bevarelsen af opnaaede Rettigheder. Saadan former Tjenestemændenes Forhandlingsret sig imidlertid ikke, saaledes at det undgaas at Tanken af og til strejfer Muligheden af at gribe til Strejkevaabenet, for at opnaa et eller andet ønsket eller for at bevare en eller anden Rettighed. Forhandlingsrettens Praktisering viser os, at den

ejer en udmærket Tilpasningsevne efter som Parolen lyder fra den siddende Regering.

Det kan ikke nægtes, at de senere Forhandlinger maa have givet Personalet en flov Smag i Munden, naar det har læst Resultaterne, der enten har været negative eller kun har givet saa minimale Resultater, at det store Apparat maatte anses for unødvendigt.

Vi har set, at Resultaterne af Forhandlinger om Spørgsmaal som f. Eks. angaaende $\frac{2}{3}$ Raadighedstjenesten var fuldkomment resultatløs, aldeles ikke bragte nogen Forbedring af det paaankede Spørgsmaal. Heroverfor kan selvfølgelig gøres den Indvending, at der af Organisationen kunde rejses saadanne Sager og begæres Forhandling derpaa, som man paa Forhaand maatte vide intet positivt Resultat kunde bringe. En saadan Indvending har imidlertid ingen Forbindelse med Virkeligheden, thi Praksis er af en saadan Art, at man maa være tilfreds, naar man kan komme lidt fremad med de Spørgsmaal der er af Betydning. Det vilde derfor ogsaa være ganske ødelæggende om Organisationerne kom ind paa at føre frem til Forhandling, Sager der maatte anses for at være dødfødte. Organisationslederne har ogsaa lært i Tidernes Løb at sortere Sagerne, og af den Grund kommer der aldrig Sager frem, uden at Organisa-

tionererne som saadanne føler, at der er noget der maa rettes.

Derfor maa det ogsaa være saaledes, at naar der føres Forhandling om en eller anden Sag, at den bringes til Afslutning under Forhandlingerne og ikke afsluttes paa den Maade, at enten Administrationen eller Ministeren skal resolve, træffe Afgørelsen i Sagen.

Vi vil imidlertid haabe, at den kommende Tid maa bringe vore Forhandlinger med Administrationen ind i det rette Spor, det Spor som det maa have været den Ministers Mening, der i sin Tid udstedte Reglerne for Forhandling, at disse skulde føres i, saaledes at baade Administration og Personale kunde være tilfreds ved at forhandle om Sagen.

LJUNGSTRØMS TURBINE LOKOMOTIV

Ved Otto Bendixen.

Vi har nylig i »Dansk Lokomotiv Tidende«, Nr. 6, 1923, givet vore Læsere Lejlighed til at stifte Bekendtskab med det engelske »Ramsay« elektriske Lokomotiv med Turbine og Kondensator, hvor Kraftoverføringen mellem Turbine og Drivhjul sker ved at frembringe elektrisk Strøm i den turbinedrevne Generator, for derpaa at udnytte den udviklede Strøm i elektriske Motorer, som atter er forbunden med Drivhjulene.

Vi har ogsaa tidligere i »Dansk Lokomotiv Tidende« Nr. 7, 1922 omtalt det i Normaltrafikken i Schweiz anvendte 2 C Turbine-Lokomotiv, hvor der anvendes Tandhjulsoverføring mellem Turbine og Drivhjul og en speciel Turbine til Baglænskørsel.

I begge disse ovennævnte Beskrivelser af Turbine-Lokomotiver er nævnt den Ljungstrømske Turbine-Lokomotiv. I det følgende skal gives en kort Beskrivelse af dette Lokomotiv efter en Artikel i det engelske Tidsskrift »The Locomotive«.

Ljungstrøms Turbine-Lokomotiv (se Fig. 1), hvormed der eksperimenteres i Sverrig paa Stockholm—Upsala Linien, bestaar af et Kedelanlæg, som danner den forreste Halvdel af Lokomotivet og hviler paa 5 Hjulpar med en Diam. af 970 mm, hvoraf de 3 er anordnede i

fast Pladeramme, medens de 2 i Lokomotivets Forende under Røgkammeret er samlet til en 4-hjulet Truck af den Standard Type, som nu anvendes af svenske Statsbaner paa alle deres nyere Lokomotivtyper. Den bageste Halvdel af Turbine Lokomotivet (se Fig. 2) bestaar af et Turbine- og Kondensationsanlæg, som kører paa 3 Par Drivhjul forefter og et Par Løbehjul anordnede i en Bidseltruck bagtil. Lokomotivet er 21915 mm langt over Bufferne og vejer i Tjenestevægt 126 Tons.

Kedlen er en almindelig Lokomotivkedel, hvis Centerlinie er beliggende 2900 mm over Skinnetop; men den afviger dog ved sin forholdsvis ringe Længde mellem Rørvæggene fra de svenske Statsbaners Standard Kedeltype. Den indeholder 160 Kedelrør af ens Størrelse, og som alle rummer Elementer fra den Schmidt-ske Overheder. Kedlen er dannet af 3 Ringe, hvoraf den forreste bærer Domen, som har to Sikkerhedsventiler monteret paa den forreste Side og tillige rummer den Regulatoren, som er af Differensventil Typen. Fyrkassen er i alle Retninger af almindelig Type og med Murbue og Vipperister. Askekassen er tæt tillukket med to Klapper, som viser henholdsvis for- og bagud, beregnet for Udtømmning af Aske og Slagger.

Inden vi gaar over til at beskrive Principet i Tilførslen af den til Fyrets Forbrænding nødvendige Luft ved Hjælp af kunstig Træk, vil det være nødvendigt at beskrive Røgkammeret og den under dette liggende Luftforvarmer. — Røgkammeret er ret langt, men ved et Skot delt i to Dele. I den forreste Del findes Skorstenen. Denne er forneden formet paa en særlig Maade (se Fig. 2), idet den nederste Ende er ringformet og vender fremefter inde i Røgkammeret. Her passer den ringformede Aabning til en Centrifugalblæser. Endvidere findes en tragtformet, tæt tillukket Aabning til Udtømmning af Røgkammerets Sod og Aske. I den bageste Del af Røgkammeret findes kun Wilh. Schmidts Overheder med Samlerkasse og Tilbehør. Begge disse Røgkammerafdelinger er imidlertid aabne i Bunden, og Aabningerne fører ned til Luftforvarmeren. Denne bestaar af en Kasse, hvis For- og Bagende er Rørplader, mellem hvilke er valset et Antal Rør, hvis forreste Ender er aabne til den fri Luft, medens de bageste Ender munder ud i to Kanaler, som føre til Askekassen. Det er indlysende, at Forbrændingsgassen, som kommer fra Fyret gennem Kedelrørene ud i det bageste Røgkammer, kun kan gaa videre ved at søge ned gennem ovennævnte Bundaabning, til Luftforvarmeren. Her svøber den hede Forbrændingsgas sig udenom Rørene, inden den atter søger til Vejrs gennem det forreste Røgkammers Bundaabning for der-

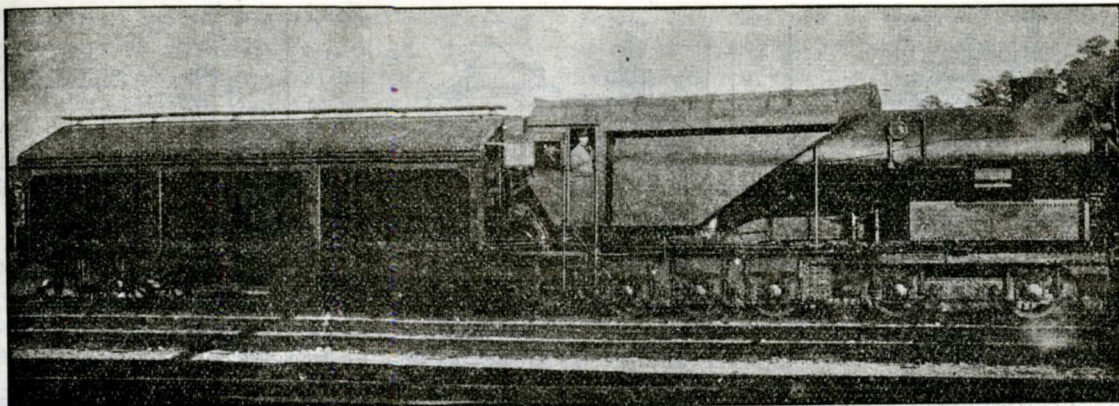


Fig. 1. Ljungströms Turbine Lokomotiv.

paa at gribes af Blæseren og kastes ud gennem Skorstenen.

Der anvendes altsaa kunstigt Træk, frembragt af Centrifugalblæseren i det forreste Røgkammer, medens dog Turbinen, som driver den, er anbragt udenfor dette.

Naar man i Almindelighed taler om kunstigt Træk, frembragt ved Hjælp af roterende Blæser, saa gaaar man ud fra, at Luften i Blæseren trykkes op gennem Fyret.

Ved det Ljungströmske Princip har man imidlertid fundet det formaalstjenligt at holde sig til den gamle Metode (som ved andre Lokomotiver, hvor man gennem et beregnet konisk Udgangsrør lader Dampen strømme op gennem en ligeledes beregnet konisk Skorsten, hvor Spildedampen frembringer en ejektorlignende Luftstrøm, som suger Luft ud af Røgkammeret), og man lader derfor Blæseren, som vender sin Trykside mod Skorstenen og sin aabne Sugeseide mod det forreste Røgkammer, suge Luften ud af dette, ganske som ved almindelige Lokomotiver.

Det ved Blæserens Arbejde dannede Vakuum udstrækker sig naturligvis fra forreste Røgkammer gennem Luftforvarmeren og uden om dennes Rør til bageste Røgkammer, suge Luften ud af dette, ganske som ved almindelige Lokomotiver.

Det ved Blæserens Arbejde dannede Vakuum udstrækker sig naturligvis fra forreste Røgkammer gennem Luftforvarmeren og uden om dennes Rør til bageste Røgkammer, Kedelrør, Fyrkassen over Fyret, medens der under dette er atmosfærisk Lufttryk i Askekassen, samt i de to Luftkanaler og inden i Luftforvarrens Rør, som jo er aabne ud til Atmosfæren. Det er da let forstaaeligt, at det af Blæseren i forreste Røgkammer oparbejdede større eller mindre Vakuum vil bevirke, at Luften suges ind gennem Luftforvarmerens Rør (hvor den opvarmes af den udvendigt strømmende hede

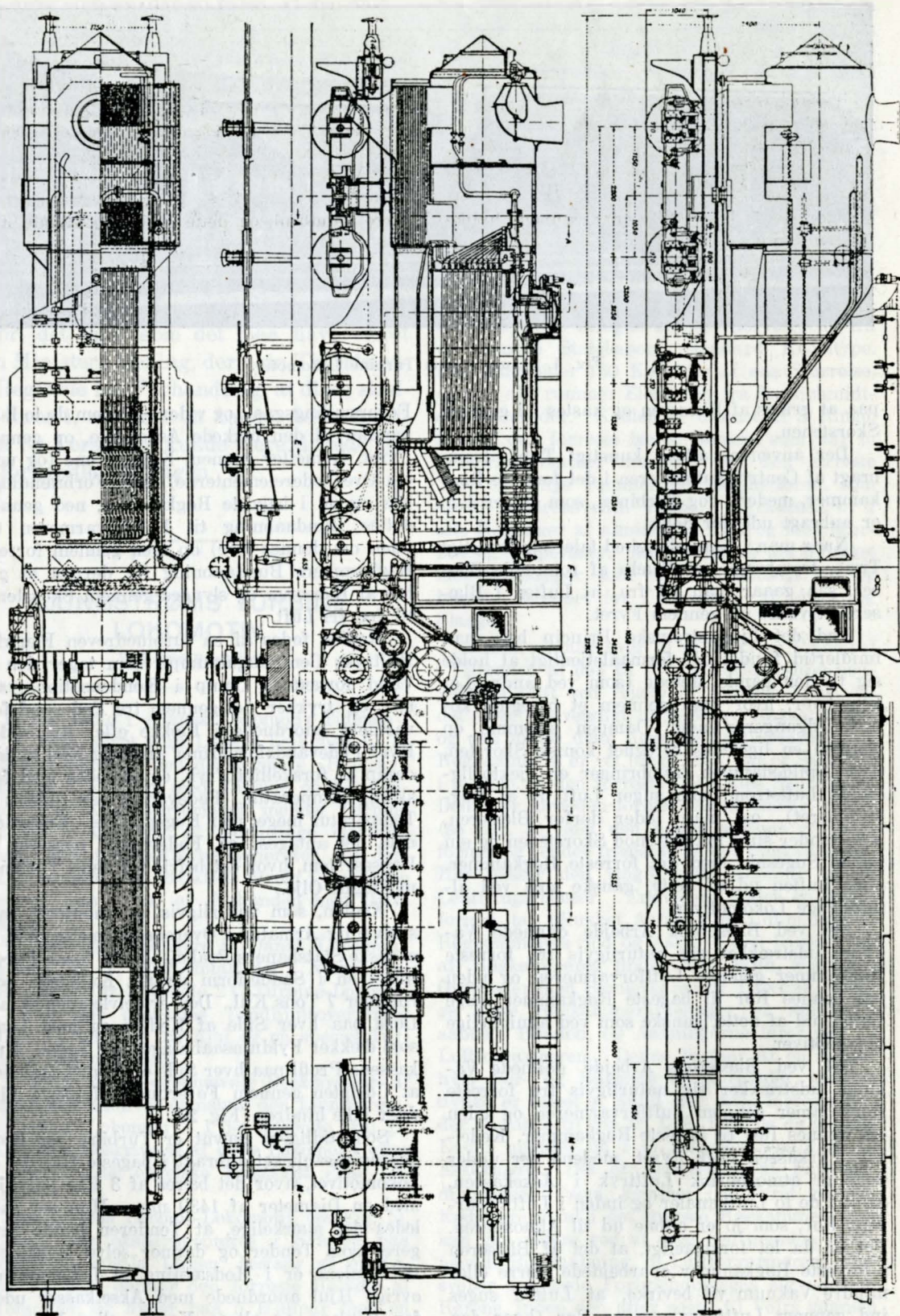
Forbrændingsgas), og videre gennem de to Luftkanaler til den lukkede Askekasse, op gennem Fyret, fremefter gennem Kedelrørene (og uden om Overhederelementerne), som Forbrændingsgas og ud i bageste Røgkammer, ned gennem dets Bundaabning til Luftforvarmeren (og uden om dennes Rør) op igen gennem forreste Røgkammers Bundaabning for derpaa at gribes af Blæseren og slynges gennem Skorstenen til den fri Luft.

Kedlen fødes af en turbinedreven Flertrins Højtryks Centrifugalpumpe, som tager den til Vand fortættede Damp i Kondensationssystemet og trykker det gennem tre Fødevandsforvarmere anordnede i Række efter hverandre. Hver Fødevandsforvarmer arbejder med Spildedamp af forskelligt Tryk, og saaledes med forskellig Temperatur. Fødevandet kan tildeles en Temperatur meget nær Kogepunktet. Endvidere maa det antages, at Fødevandet passerer et Rensesystem, hvor det befris for den i Turbinen modtagne Olje.

Kedlen, som naturligvis er monteret med sædvanlig Armatur i Overensstemmelse med de svenske Statsbaners Praksis, bærer foran Førerhuset en i Saddelform dannede Kulkasse, som rummer 7 Tons Kul. Den er selvløpende med Døre paa hver Side af Kedlen og med Laag, som dækker Fyldningsaabningerne i Taget. Kulkassens Profil paa hver Side er formet saaledes, at Udsigten gennem Førerhusets forreste Vinduer ikke hindres (Fig. 2).

Som tidligere nævnt er Turbine- og Kondensationsanlægget anbragt i bageste Halvdel af Lokomotivet, hvor det bæres af 3 Par Drivhjul med en Diameter af 1430 mm. Man ser saaledes det mærkelige, at Tenderen baade fungerer som Tender og danner selve Maskinen. Drivhjulene er i Modsætning til Lokomotivets øvrige Hjul anordnede med Akselkasser uden for Hjulene og altsaa Krum- eller Driv- og Kobbeltappe uden for Akselkasserne (se Fig. 3).

Fig. 2. Siderids og Snit gennem Ljngstrøms Turbine Lokomotiv.



Endvidere løber Turbine- og Kondensationsanlægget paa et Løbehjulspaar med en Diam. af 1098 mm og anordnet i en Bidseltruck.

Turbinea er en Ljungströms Turbine, som ved 9200 Omdr. pr. Minut vil udvikle 1800 H.K., hvad der, naar Lokomotivet fremfører et passende Tog, vil svare til 68,3 km. pr. Time. Dampen ledes fra Overhederne til et staaletøbt Kammer, som boltet til selve Turbinehuset indeholder de 5 Dampstraalerør gennem hvilke Dampen strømmer ind paa Turbinehertet eller Rotoren. Hvert Dampstraalerør har sin selvstændige Ventil til Regulering af Dampstraalens Styrke, og disse Ventiler kan uafhængig af hverandre indstilles ved Oljetryk. Turbinens Rotor er med Henblik paa den med den høje Hastighed følgende Centrifugalkraft bygget af det fineste Materiale. Dampen strømmer fra Straale-

rørene først ind paa to Rækker Dampskovle, som hver er bygget paa sin selvstændige Flange, og først efter at disse er passerede møder Dampen skiftevis de i Turbinehuset indbyggede Reaktionskovle og Dampskovlene paa Rotoren. Turbinens Spildedampsaabning er direkte boltet til Kondensationssystemet.

Turbinen lærer paa sin venstre Akselende et mindre Tandhjul, som er i Indgreb med et større Tandhjul, og dette er ved fjedrende Kobling paa same Aksel som et andet mindre Tandhjul forbundet med dette, og dette mindre Tandhjul er atter i Indgreb med et stort Tandhjul paa en diagonal Blindaksel, som monteret i solide Lejer paa Enderne bærer afbalancerede Krumtappe forsat 90° for hinanden, og fra hvilke Kobbelstænger overføre Bevægelsen til Drivhjulene.

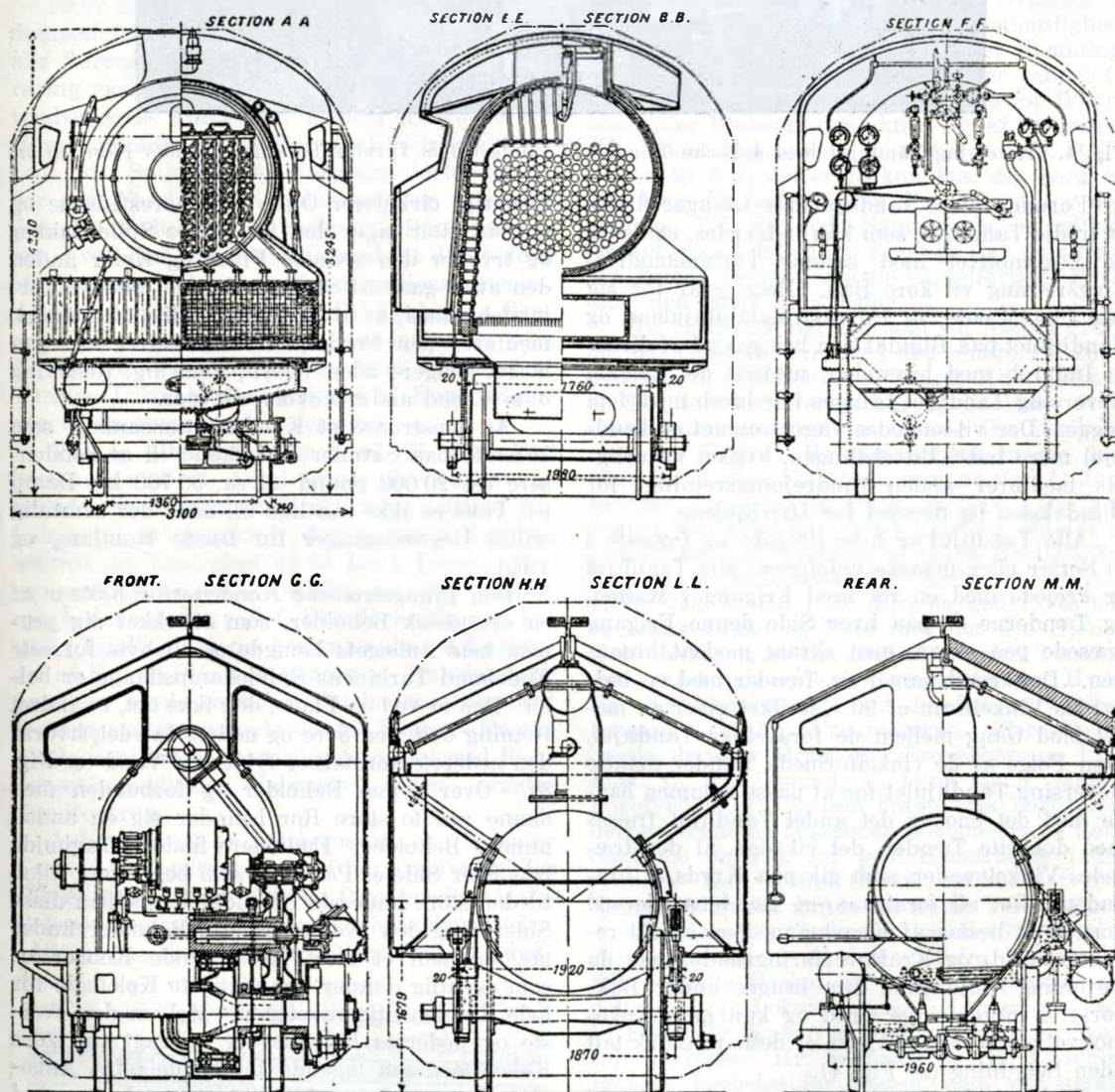


Fig. 3. Tværnsnit af Ljungströms Turbine Lokomotiv.

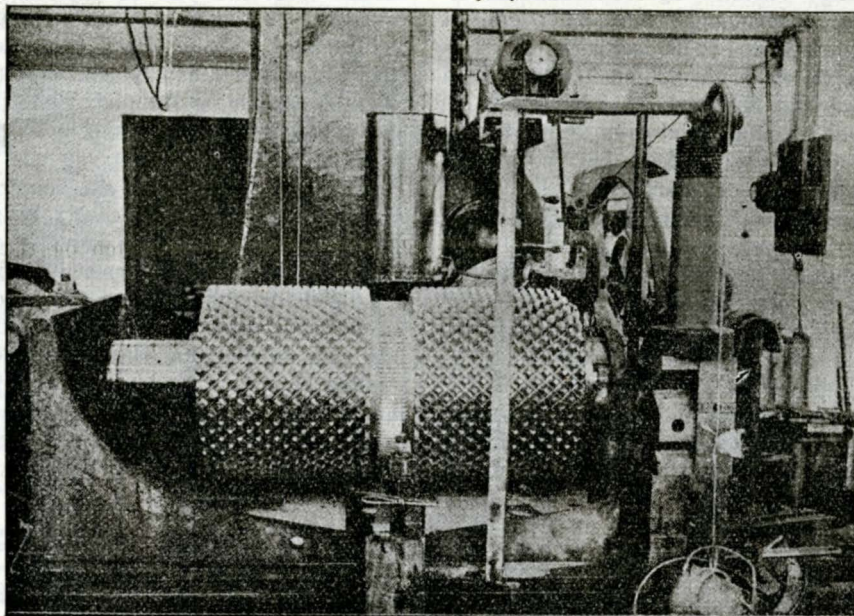


Fig. 4. Reversing Tandhjul med dobbelte Tænder til Ljungströms Turbine Lokomotiv under Fabrikation.

Foruden disse Tandhjulsudvekslinger findes et tredje Tandhjul, som kan indskydes, saaledes at Lokomotivet med samme Turbineomdrejningsretning vil køre Bak. Dette gaar for sig paa den Maade, at Udvekslingstænderhjulene og Tandhjulet paa Blindakslen bringes ud af direkte Indgreb med hinanden, medens det nævnte Reversing Tandhjul bringes i Indgreb med dem begge. Der vil saaledes være kommet et Tandhjul mere ind i Udvekslingen, hvilket naturligvis medfører anden Omdrejningsretning for Blindakslen og dermed for Drivhjulene.

Alle Tandhjul er hver drejede og fræsede i to Serier eller maaske tydeligere, alle Tandhjul er drejede med en ret bred Frigang i Midten, og Tænderne er paa hver Side denne Frigang fræsede paa skraa, men skraat modsat hinanden. Der fremkommer da Tænder med en indhyrdes Vinkelform af 90° , hvilket giver en meget blød Gang mellem de forskellige Tandhjul. Som Følge af de vinkelformede Tænder maatte Reversing Tandhjulet for at passe sammen baade med det ene og det andet Tandhjul fræses med dobbelte Tænder, det vil sige, at der fræses Vinkeltænder, som gik paa Kryds af hinanden. Det vil forstaaas, at Tænderne derved kom til at bestaa af Knaster med en stærkt reduceret Slid- og Kraftoverføringsflade, men da Reversing Tandhjulet kun bruges under Bakførsel i meget ringe Grad og kun naar Lokomotivet alene rangerer, saa er dette praktisk talt uden Betydning (se Fig. 4).

Turbinen driver selv en Oljepumpe, som ved Tryk presser Oljen ud til alle Smøresteder, og

forøvrigt cirkulerer Oljen til Smørestederne og derpaa atter tager den fra disses Spildebakker og trykker den gennem Filter og Køler, inden den atter gaar til Smørestederne. Dette i Forbindelse med, at alt er fuldstændigt indkapslet, medfører den Fordel, at Lokomotivet kan gaa meget længere uden Tilsyn, Smøring, Rensning o. s. v. end andre Lokomotivtyper.

At konstruere et Kondensationsanlæg, som kørende paa Skinner er i Stand til at kondensere ca. 20 000 pound = ca. 90 700 kg. Damp pr. Time er ikke saa lige til, naar der samtidig stilles Begrænsninger for baade Rumfang og Vægt.

Den Ljungströmske Kondensator bestaar af en cylindrisk Beholder, som strækker sig gennem hele Anlæggets Længde og til hvis forreste Endebund Turbinens Spildedampsflange er boltet. Den er ved en Plade, dog ikke tæt, i vandret Retning delt i en øvre og nedre Halvdel, hvoraf den nederste normalt er fyldt med Vand (se Fig. 3). Over denne Beholder og forbunden med denne ved to store Rør befinder sig en anden mindre Beholder. Endvidere findes i Taghøjde paa hver Side et Par Rør, som begge har Afløb til den store underste Beholder og mellem disse Siderør og den øverste mindre Beholder findes tæt sammen et stort Antal tynde Kobherrør, som egentlig danner den vigtigste Køleflade for hele Kondensationssystemet. Mellem den øverste og nederste Beholder er anbragt tre store Kølevifter, som tagende Luften dels fra Anlæggets For- og Bagende tillige tager Luften ind gennem Anlæggets Tremmesider, hvis Aabninger

vender fremefter, og kaster den op mellem de mange tætsiddende og tyndvæggede Kobberrør.

Disse tre Kølevifter drives af Hovedturbinen gennem Aksler, Friktionskoblinger og koniske Tandhjul. Derimod arbejder en turbinedrevet Centrifugalpumpe, der virker som Luftpumpe, selvstændigt. Den tager Luft og Vand fra en Aabning omtrent midt paa den store Beholder, saaledes at Vandstanden i denne alle Tider er den samme, og hvad Luftpumpen ikke kan tage, er altsaa hvad der svarer til en Tenders Vandbeholdning. Denne Beholdning kan enten tages af Luftpumpen gennem en Spædehane for derpaa at befordres til Fødebrønden, hvorpaa Centrifugalfødepumpen tager det og bringer det videre til Kedlen gennem Fødevandsrenser og Forvarmer, eller en Injektor i Førerhuset kan tage af denne Vandbeholdning og sætte det paa Kedlen.

Naar Luftpumpen er i Gang, saa vil Spildedampen fra Turbinen af sig selv spredes ud i alle Rørene. Her kommer den imidlertid i Berøring med de luftkølede Overflader paa alle de tyndvæggede Kobberrør, mellem hvilke de tre store roterende Kølevifter stadig driver frisk Luft ud. Spildedampen fortættes derfor og løber som Vand ned til Siderørene og videre til den store Beholder, fra hvilken Luftpumpen tager, hvad den kan samtidig med, at den holder et passende Vakuum i Kondensationssystemet. Af dette er for en væsentlig Del Turbinens Økonomi afhængig, paa samme Maade som et godt Resultat af en hvilken som helst Form af et Turbine Lokomotiv er betinget af Konstruktionen af en passende Kondensator.

Ved en Prøvekørsel med et 475 Tons Tog bestaaende af et Antal svære Sovevogne opnaaedes, med Jernbanedirektionens særlige Tilladelse til at overskride den normale Kørehastighed, en Hastighed af 96 km i Timen. Hovedmaskineriet løb saa blødt, saa det faktisk mærkedes mindre end f. Eks. Kølevifternes koniske Tandhjul, og det konstateredes, at Forbruget af Kul og Olje kun androg ca. Halvdelen af, hvad en af de svenske Statsbaners Standard Maskiner af nogenlunde samme Ydelse vilde anvende, rent bortset naturligvis fra det med Kondensationssystemet følgende meget mindre Vandforbrug.

Lokomotivet er konstrueret af Ingeniør *Fredrik Ljungström* samt af hans ældre Broder *Birger Ljungström*, søn er Direktør for Aktiebolaget Ljungströms Damp Turbine Værksteder, Lidingö paa Galhaga Öen i Nærheden af Stockholm.



AFSKEDSFEST

Torsdag den 17. Maj afholdt de Korsørske Afdelinger Afskedsfest for de i det sidste Aar afgaaede Lokf. og Lokomotivmestre. Hr. Lokm. Knoop, Hr. Lokf. Saalbach og Hr. Lokm. Endersen. Lokf. Pagh Rasmussen, som ogsaa er afgaaet i samme Tid, kunde desværre ikke deltage grundet paa Sygdom, men da Hr. Pagh Rasmussen er i Bedring, haaber man, at han kan deltage i en senere Fest. Kl. 7 Em. samledes man i Klubhotellets hyggelige Selskabslokaler, hvor Formanden for Festudvalget, Hr. Lokf. K. F. Kristiansen bød Velkommen til alle, særlig til de tre Æresgæster med Fruer. Man begav sig derpaa til Hr. Jensens veldækkede Bord og lod dette vederfares fuld Retfærdighed. Ved Bordet herskede der en munter Stemning. Hr. Kristiansen udtalte: Naar vi er samlet til Fest her i Aften, saa er det til Ære for D'hr., som nu er fratraadt den aktive Del af Tjenesten, Hr. Lokm. Knoop har jo virket ved D. S. B. i over 45 Aar, det er jo kun faa, der naar en saa lang Tid, vilde takke Hr. Knoop for den svundne Tid, det gode Samarbejde, og udtalte Ønsket om, at det endnu i mange Aar maa blive Hr. Knoop forundt at nyde en velfortjent Hvile efter den lange Arbejdsdag.

Hr. Saalbach, der har søgt sin Afsked grundet paa Sygdom, var dog i den senere Tid kommet lidt til Kræfter igen, bragte Hr. Saalbach en Tak for de forløbne Aar og haabede, at vi ogsaa endnu i mange Aar maa se Hr. Saalbach ved vore Fester. Hr. Kristiansen bragte derefter Hr. Lokm. Endersen, som nu den 1. Juni forlader Tjenesten og Byen, en Tak. Hr. Endersen, der altid har været agtet og afholdt af Personalet, har forstaaet at skabe Ro indenfor Rammerne, vilde ønske Hr. Endersen, der har virket ved Staten i 39 Aar, en god Livsaften, og ønske Lykke og Held med det nye Hjem i København, og at Hr. Endersen endnu i mange Aar maa kunde nyde en Ro og velfortjent Hvile. Hr. Kristiansen udbragte derefter et kraftigt besvaret Leve for Æresgæsterne. Flere Talere havde derefter Ordet til Æresgæsternes Pris. Lokf. C. A. Lillelund, V. Lund og A. Møller. Lokofyrb. N. P. Nielsen bragte paa Lokofyrbødernes Vegne de afgaaende Lokomestre og Lokf. Saalbach en Tak for godt Samarbejde i den svundne Tid, udtalte Ønsket om, at det gode Samarbejde maa kunde fortsættes i Fremtiden.

Hr. Knoop takkede for den Hyldest og den Ære, som var blevet dem vist fra Personalets Side, udtalte Ønsket om ogsaa i Fremtiden at deltage, naar Lokomændene i Korsør stævnedes til Fest. Hr. Knoop udbragte derefter en Skaal for Selskabet. Hr. Saalbach og Hr. Endersen takkede ligeledes for Festen, som var arrangeret for dem. Kl. 9 bød Formanden for Fest-

udvalget Velbekomme, og kort derefter tog man fat paa Dansen.

Kl. 10 var Kaffebordet dækket, og igen faldt Talerne Slag i Slag, særlig bør nævnes den utrættelige Lokf. V. Lund, som altid forstaar at sætte Humøret op, ligeledes bør nævnes vor Solosanger Hr. A. Møller, som foredrog flere gode Numre, akkompagneret af Hr. V. Lund, hvilket gjorde stor Lykke. Efter Kaffebordet begyndte Dansen igen, til Kl. 1, da blev der holdt Pavse, og man samledes ved et Glas Vin. Ved denne Lejlighed bragte Afd. Fmd. Hr. Lokof. V. Hansen Æresgæsterne een Tak for den svundne Tid, og ligeledes bragte Hr. Hansen Festkommittéen en Tak for det smukke Arrangement af Festen. Hr. Lokofyrb. P. K. Larsen takkes for de smukke Blomster, som prydede Bordet, og Tak til vore Foresatte, som sørgede for Tjenestefrihed til de Medlemmer, som ønskede at deltage i Festen. Kl. 2 brød man op, alle enige om at have tilbragt en god Aften sammen.

En Deltager.

JYSK-FYNSKE STATSBANEPERSONALES BIBLIOTEK

Lørdag den 9. Juni 1923 Kl. 4 $\frac{1}{2}$ afholdtes ordinær Generalforsamling i Bibliotekslokalet. Regnskabet fremlagdes og godkendtes.

Phv. Maskiningeniør Duseberg og Kassekontrolør Petersen genvalgte til Medlemmer af Bestyrelsen.

Assistent V. Møller valgtes til Revisor i Stedet for Fuldmægtig Davidsen, der ikke ønskede Genvalg. Assistent A. H. Jensen genvalgtes som Revisorsuppleant. Kontorist, Frk. M. Agger valgtes til Revisorsuppleant i Stedet for Assistent V. Møller.

Regnskabsførerens Løn fastsattes til 75 Kr. maanedlig.

TAKSIGELSER

Hjertelig Tak for udvist Opmærksomhed ved mit 25 Aars Jubilæum.

Vognpasser I. P. Pedersen, Langaa.

For al venlig Opmærksomhed ved mit Jubilæum takkes.

C. O. Jørgensen, Roskilde.

Maa jeg herigennem bringe Dem alle min bedste Tak for Deres smukke Tanke, at De mindedes min kære afdøde Mands Jubilæumsdag ved at nedlægge den smukke Krans. En særlig Tak til Hr. Lokomotivfører Schmidt for hans varmtføjte Ord ved Graven.

Paa Børnenes og egne Vegne
Emma Hogholt.

Dansk Lokomotivmands Forening bedes hermed modtage min hjerteligste Tak for udvist

Deltagelse ved min kære Mands, Peter Daniel Gerds Begravelse.

Paa Børns og egne Vegne
Jorgine Gerd.

For al venlig Opmærksomhed den 1. Juni takkes hjerteligst.

Herm. Unschuld.

BYTNING

En Lokomotivfører i Kalundborg ønsker at bytte Opholdssted og Lejlighed med en Kollega i København til Oktober, dog ønskes Bytningen ordnet snarest.

Nærmere Oplysninger gives paa Bladets Kontor.

TIL MEDLEMSLISTEN

Overført fra D. S. & M. F. til D. L. F.:

Fra Juni 1923:

Lokfb. Aspr. E. A. Nielsen, Korsør.

Lokfb. H. C. Petersen, Tønder.

Lokfb. Aspr. K. J. A. Holm, Viborg.

Optaget 1—6—23:

Lokfb. P. J. Petersen, Aarhus.

Perso nalia

Forflyttelse:

Lokomotivmester I J. W. Quistgaard, Vamdrup, efter Ansøgning ifølge Opslag til Korsør fra 1—6—23.

Lokomotivfører P. C. C. L. Olsen, Tinglev, efter Ansøgning til Assens fra 1—6—23.

Lokomotivfører C. E. L. Rasmussen, Vamdrup, efter Ansøgning til Assens fra 1—6—23.

Lokomotivfører N. P. Jørgensen, Vamdrup, til Tinglev fra 1—6—23.

Lokomotivfyrbøder L. V. Christensen, Vamdrup, efter Ansøgning til Assens fra 1—6—23.

Lokomotivfyrbøder R. H. J. Winckler, Korsør, efter Ansøgning til Assens fra 1—6—23.

Lokomotivfyrbøder J. M. Nejland, Vojens, til Sønderborg under 6—6—23.

Ansættelse:

Lokomotivfyrbøder paa Prøve M. Carstensen, Tønder, som Lokomotivfyrbøder i Tønder fra 1—6—23.

Dødsfald:

Lokomotivfører P. D. Gerdt, Aalborg, den 29—5—23.

*Nærværende Nummer er afleveret
paa Avispostkontoret den 20. Juni.*