

# Dansk Lokomotivtidende.

Organ for Dansk Lokomotivfører- og Lokomotivfyrbøder-Forening.

Redaktør: Lokomotivfører L. Mauritzen, Fredericia.

Nr. 2.

15. Januar 1903.

3. Aargang.

## Bevilget Andragende.

Som det vil erindres, indtraf paa Roskilde Station om Aftenen den 30. November f. A. den sørgelige Begivenhed, at Lokomotivfører Hellstern blev overkørt og derved tilsatte Livet. Da Ulykken, som ovenfor nævnt, indtraf paa den sidste Dag i Maaneden, stod Familien ikke alene overfor Tabet af Forsørgeren, men tillige overfor Tabet af den paaregnede Løn for December Maaned. Selv om dette sidste var for intet at regne mod Tabet af Forsørgeren, var det dog tilstrækkeligt til at forøge Virkningerne af Ulykken, hvorfor der indsendtes et af 2 Lokomotivførere (der ikke ønsker deres Navne offentliggjort, hvorfor de ere udeladte af den nedenfor citerede Skrivelse) underskrevet Andragende til Generaldirektoratet, paa hvilket der under 24. December s. A. er indløbet følgende Svar:

Journ.-Nr. 24544.

Generaldirektoratet for Statsbanedriften,  
København B., den 24de December  
1902.

I Anledning af det af Dem og Lokomotivfører N. N. hertil indgivne Andragende om, at den Lønning, der vilde tilkomme afdøde Lokomotivfører Hellstern for December Maaned d. A., maatte blive udbetalt til Enken, meddeles til videre Underretning for hende, at Ministeriet for offentlige Arbejder under 23. ds. har givet Generaldirektoratet Bemyndigelse til — foruden den Enken herfra tilstaaede Begravelseshjælp paa 100 Kr. — at udbetale hende 60 Kr., hvilken Sum omtrent vil svare til Forskellen mellem Mandens Lønning for December og det Beløb, der for samme Maaned vil blive tilstaaet hende i Pension og Børneunderstøttelse.

Da Enken er flyttet til Aarhus, vil

Beløbet blive udbetalt hende gennem det derværende Kassekontor.

P. G. V.;  
Rimestad.

J. Harhoff,  
Fuldm.

Til Lokomotivfører N. N.

Som det af ovenciterede Skrivelse vil ses, har Generaldirektoratet udvist en paaskønnelsesværdig Humanitet i denne Sag, og det er vort Haab, at vi er i fuld Overensstemmelse med samtlige Medlemmer af vor Organisation, naar vi paa Enkens Vegne bringer det høje Generaldirektorat vor dybtføjte Tak for den saa humant trufne Afgørelse. Maa vi tillige (som en personlig Opfattelse) gøre gældende, at saadanne Afgørelser langt bedre end de haardeste Straffe er i Stand til at bringe Lokomotivpersonalet til at gøre sit for ved godt Samarbejde med Administrationen at skabe de bedste Resultater for Institutionen.

## Flydende Brændsel.

Spørgsmaalet om Anvendelsen af »flydende Brændsel«, der hyppig, om end med Urette, betegnes som »Petroleumsfyring«, har i Løbet af det foregaaende Aar oftere været fremme i Dagbladene og er i den seneste Tid rykket os betydeligt nærmere derved, at det Østasiatiske Kompagni har paabegyndt Bygningen af tre mægtige Beholdere i Københavns Frihavn, hvorfra det flydende Brændsel i en ikke fjern Fremtid vil blive bragt i Handelen; det samme Selskab har forøvrigt allerede ladet Kedlerne i flere af deres nyeste Dampskibe indrette til det ny Brændsel.

Et Par af disse Skibe er byggede af Aktieselskabet »Københavns Flydedok«.

Vor Belysningsolie — Petroleum — er som bekendt et Destillat — det vil

sige et Produkt udvunden ved Fordampning — af en Raaolie, som forekommer i Jordens Indre i Aarer eller i Kilder, der findes ved Boringer i Jorden, og som ofte er saa righoldige, at den udstømmende Raaolie staar i Søjle indtil 15—25 Meter over Jordens Overflade.

De største Mængder Raaolie produceres i det sydlige Rusland ved Baku og i Nordamerika, hvor de senest opdagede Kilder i Texas og Kalifornien i den nyeste Tid have faaet Betydning; endvidere findes mindre Kilder i Birma, paa Borneo, i Japan m. fl. Steder samt her i Evropa tillige i Rumænien og Galizien.

Den ved Boringer fremkommende Raaolie bestaar hovedsagelig af en Mængde Forbindelser i forskellige Forhold af Kulstof, Ilt og Brint, men Procentindholdet af disse Stoffer er temmelig ens overalt, nemlig ca. 86 Kulstof, 13 Ilt og 1 Brint.

Ved Destillationen udvindes der af Raaolien flere forskellige Produkter, som i det væsentlige kan henføres under en af følgende tre Grupper:

1. Lette Olier (Benzin, Nafta m. fl.), destillerede ved indtil 150 ° C., Vægtfylde 0,65—0,78.
2. Belysningsolier (Petroleum), destill. ved indtil 300 ° C., Vægtf. 0,78—0,86.
3. Affald, Vægtf. 0,86—0,96.

Af disse Produkter har Belysningsolierne oprindeligt haft den største og egentligste Værdi, men de Mængder Petroleum, der udvindes af de forskellige Raaolier, er, trods disses temmelig ensartede kemiske Sammensætning, vidt forskellige, idet der af de nordamerikanske Raaolier faas ca. 70—75 pCt. Belysningsolie og 30—25 pCt. Affald, af russiske Raaolier derimod kun 25—30 pCt. Belysningsolie og endelig af Raaolien fra Texas en saa ringe Mængde Belysningsolie, at det overhovedet ikke betaler sig at destillere den i dette Øjemed.

Den russiske Raaolie afgiver altsaa en ganske betydelig Mængde Affald, og det er dette Stof, som man for ca. 30 Aar siden begyndte at anvende som flydende Brændsel til Dampskibene paa Volgafloeden og i det kaspiske Hav. Paa Grund af Udførselsforbud og vanskelige Transportforhold har dette dog ikke fundet almindeligere Anvendelse udenfor Rusland, skøndt det i de paagældende Egne i mange Tilfælde har vist sig meget fordelagtigt.

Amerika har formodentlig paa Grund af de ringere Mængder, hvori Affaldet oprindelig fremkom, ikke tidligere skænket det flydende Brændsel videre Opmærksomhed, og Benyttelsen heraf har egentlig først efter Opdagelsen af Kilderne i Texas og Kalifornien vundet større Udbredelse. Til Udnyttelsen af disse er der med Hovedsæde i London dannet et Selskab, som har til Formaal at oprette Stationer for flydende Brændsel i de vigtigste Havnestæder i alle 5 Verdensdele og at forsyne disse hovedsagelig med den førnævnte Texasolie, der altsaa er en Raaolie, hvorfra kun Svovlindholdet og de letteste Olier er fjernede.

For bedre at kunne adskille de forskellige Produkter af Petroleumsindustrien fra hinanden, skal her nævnes de Betegnelser, som almindeligst anvendes i Udlandet.

I Rusland kaldes Raaolien »Nafta«, den heraf ved Destillation frembragte Belysningsolie »Kerosin« og Affaldet enten »Massud« eller »Astatki«.

Amerikanerne kalder Raaolien »Crude Petroleum« eller blot »Petroleum«, den udvundne Belysningsolie benævnes »Water white-oil«, »Ordinary lamp-oil« o. l. samt Destillationsresterne »Residium«. Paa Engelsk bruges Betegnelserne »Oil«, »Oil fuel«, »Liquid fuel« og »Residium« i Flæng om Brændselet, og i Tyskland har man ligeledes flere Betegnelser for dette, nemlig »Rückstände«, »Abfalle« og »Blauoel«. Her i Landet bruges »Petroleum« hovedsagelig om Belysningsolier sammen med de mindre benyttede »Stenolie« og maaske »Mineralolie«; for Brændselet høves næppe noget hævdvundet Udtryk, men »Texas-Olie« høres almindelig benyttet.

Af væsentlig Betydning for Indførelsen af flydende Brændsel er naturligvis:

1. Den Pris, hvortil Brændselet kan leveres.
2. Brændselets Fordampningsevne.

Angaaende det første Punkt kan oplyses, at Prisen paa en Ton »Texas-Olie« antagelig vil blive omtrent 30 Kroner afleveret ved Beholderen i Københavns Frihavn. Tolden andrager ca. 10 Kr

pr. Ton, og naar hertil kommer Transport etc., synes Prisen paa det flydende Brændsel foreløbig at stille sig ganske betydeligt højere end for det samme Kvantum Kul.

Fordampningsevnen derimod synes at være særlig gunstig for det flydende Brændsel, idet »Massud« og »Texas-Olie« har saa høje Fordampningstal som 16,2 og 20, medens selv de bedste Anthracitekul kun fordamper 12 kg. Vand pr. kg. Kul og almindelige Dampkul væsentlig mindre. Hertil skulde endvidere komme, at der opnaas større Nyttevirkning ved Forbrænding af Massud end ved Kul. Ved sammenlignende Forsøg mellem

Massud med en Fordampningsevne af 16,2 og

Anthracitekul med en Fordampningsevne af 12,2,

afholdte paa den sydrussiske Tzaritzin—Griazi-Bane, fandtes saaledes, at der ved Lokomotiver kun kunde fordampes 7—7,5 kg. Vand pr. kg. Anthracitekul, men derimod 12,25 kg. Vand pr. kg. Massud eller 60 pCt. Nyttevirkning i det ene Tilfælde mod 75 pCt. i det andet.

Ved Sammenligning maa desuden tages Hensyn til de to Brændsellers Vægtfylde, da den Plads, Brændselet optager, særlig om Bord i et Skib, har afgørende Betydning.

Som nedenstaaende Tabel viser, er der ikke væsentlig Forskel paa Vægten og Rumfanget af 1 Kbfd. Massud og henholdsvis Kul i Bunker, men naar alle Forhold tages i Betragtning, kan man i Praxis regne, at

8 Tons Massud svarer til 3 Tons Kul eller  
70 Kbfd. Massud svarer til 108 Kbfd. Kul.

	Vægtfylde	1 Kbfd.	1 Ton
		vejer	fylder
Massud	0,86—0,96 kg.	28 kg.	35 Kbfd.
Kul (teoretisk)	1,4	> 42 >	24 >
Kul (i Bunker)	0,85—0,95	> 27,5 >	36 >

Foretages der paa et forhaanden-værende Skib Ombytning mellem de to Brændseler, vil Skibets Præstationsevne rundt regnet blive forøget 50 pCt. af de paagældende Bunkers Vægt og Rumindhold, men da Bunkerne sjældent kan fyldes til Dæk, vil Forholdet i Almindelighed blive endnu gunstigere for det flydende Brændsel.

Af væsentlig Betydning ved det flydende Brændsel er endnu dets Flamme-

punkt, hvorved forstaas den Temperatur, som Vædsken har (under nærmere vedtagne Forhold), naar dens Dampe antændes af en Flamme. Paa den ene Side er det en Fordel, at Dampene fra Brændselet er let antændelige, paa den anden Side kan det medføre Fare, hvis Dampene er for let antændelige, og med Hensyn til dette Punkt stiller Avtoriteterne sig noget forskelligt. Det britiske Admiralitet har saaledes hidtil forlangt et Flammepunkt ved 132° C., det engelske Lloyd forlanger 90° C., medens tyske Avtoriteter har akcepteret 66° C., og Brændsel med endnu lavere Flammepunkt har i længere Tid været i stadig Brug uden noget Uheld i saavel britiske som hollandske Koffardiskibe. Texas-Olien har sit Flammepunkt ved 80° C. Det flydende Brændsel kan i Udseende hovedsagelig betegnes som en tykflydende, siruplignende, gul eller brunlig Vædske, ikke ulig Cylinderolie —, som ved 4° C. vanskelig lader sig pumpe.

Ved Siden at de nyttige Stoffer kan det undertiden indeholde Svovl og Vand, der er uheldige for Fyret; det førstnævnte er tillige meget skadeligt for Fyrstedet.

Af Apparater, som benyttes til flydende Brændsel, findes flere forskellige Konstruktioner, der dog alle i Principet er omtrent ens, hvad enten de anvendes til Skibskedler, Lokomotivkedler eller stationære Kedelanlæg.

Brændselet ledes i Reglen fra Beholdere til Rensningsapparater, hvor det befries for Urenheder og ofte forvarmes, inden det gennem Brænderne under Tryk eller ved Hjælp af en Dampstraale findeles til Draabeform eller overføres i Dampform og blæses ind paa Fyrstedet.

Brænderen er det vigtigste af disse Apparater og forekommer væsentligst i følgende tre Hovedformer:

1. Mekaniske Brændere, i hvilke Brændselet under Tryk tvinges gennem Aabninger af en saadan Form eller paa en saadan Maade, at det kan opløses i en fin Støvregn
2. Dampstraalebrændere, hvori Brændselet findeles ved Hjælp af højspændt Damp og sammen med atmosfærisk Luft føres ind i Fyrstedet.
3. Fordampningsbrændere, ved hvilke Brændselet fordampes, inden det ledes ind i Fyrstedet.

De til Lokomotivbrug benyttede Brændere er konstruerede af en russisk Ingeniør Urquhart, Overingeniør ved Tzaritzin—Griazi-Banen i Borisoglebst, Syd-Rusland, der oprindelig har indført

det flydende Brændsel paa Lokomotiverne i Syd-Rusland, samt af Mr. Holden, Superintendent ved den engelske Great-Eastern-Bane.

Begge disse Konstruktører anvender Dampstraalebrændere, men Urquhart indretter sine Lokomotiver udelukkende til flydende Brændsel og har til dette Brug lukket Fyrkassen forneden med en Bund af ildfaste Sten samt udforet alle Væggene med samme Materiale; Holden derimod har bibeholdt Risten og benytter det flydende Brændsel i Forbindelse med lettere Indfyringer af Kul, saaledes at det sidstnævnte Brændsel naar som helst kan benyttes alene. Ved Holdens System er Rørvæggen under Murbuen som Regel dækket af ildfast Materiale.

I Rusland har det flydende Brændsel fundet sin største Udbredelse, idet det nu anvendes paa ialt ca. 4500 Lokomotiver, der hovedsagelig er indrettede efter Urquharts System. Forsøgene paabegyndtes paa den 745 km. lange Tzaritzin—Griazi-Bane omkring 1883, og omtrent 15 Aar senere var 150 Stkr. 3- og 4-koblede 48 Tons Lokomotiver indrettede til Massudfyring.

De rumænske Baner har af 500 Lokomotiver før Tiden ca. 300 indrettede enten til ren Massudfyring efter Urquharts System eller til blandet Fyring af Massud og Brunkul efter Holdens Princip.

For at undgaa Røgulemper i Tunneler har de østrigske og preussiske Statsbaner rent undtagelsesvis indrettet enkelte Lokomotiver til flydende Brændsel. I Østrig findes Holdens System saaledes anvendt paa nogle Godstogslokomotiver, der befarer den 11 km. lange Arlberg-tunnel, og de preussiske Statsbaner anvender samme System paa 16 Lokomotiver, der befarer Moselbanen, saaledes at der kun benyttes flydende Brændsel gennem Cochem-Tunnelen mellem Koblenz og Trier, udenfor denne derimod alene Kul.

Til Søs synes det flydende Brændsel jo foreløbig at kunne optage Konkurrencen med Kullene, hovedsagelig fordi det formindsker Fyrbødernes Antal til et rent Minimum, og fordi det lader sig stuve i Rum, som ellers var ubenyttelige; om Konkurrencen paa Landjorden bliver lige saa let, turde dog være mere end tvivlsomt; eksempelvis skal her anføres, at den førnævnte Tzaritzin—Griazi-Bane i 1887 betalte en Pris af 27 Mark pr. Ton Massud, hvorimod de preussiske Statsbaner samme Aar købte Kul til 9,88 Mark pr. Ton. Med en lignende Prisforskel er Konkurrence selvfølgelig udelukket ogsaa i vore Dage.

Skulde det flydende Brændsel imidlertid en Gang blive almindelig indført, vil Fyrbøderens Arbejde i Hovedsagen

blive indskrænket til at regulere et Haandtag, hvilket kunde synes meget tiltalende, naar blot man saa ikke finder Fyrbødereren overflødig ogsaa paa Lokomotivet.

---

## Et kendt Herresædes Bestand.

---

Paa et større Herresæde, hvis Besiddelser forgrenede sig over det ganske Land, var der ansat et uforholdsmæssigt talrigt Personale til Opsyn, Overopsyn og Overoveropsyn for den meget ofte alt for talrige Bestand. Nu skulde man synes, at Bestanden med et saadant tre—fireradet Opsyn maatte blive mønsterværdig og saa planmæssig sammenarbejdet, at det paa Forhaand var givet, at Bedriften gav et klækkeligt Overskud. Men Nej! Underskud paa Underskud, større fra Aar til Aar, Misfornøjelse paa Misfornøjelse, onde Ord og Knubs fra Herresædets Indehavere og ned til det usleste Kræ af Bestanden blev Dagens Løsning. Bestanden knurrede og spejdede opad efter bedre hygiejniske Livsvilkaar, mere og bedre Æde, mindre Arbejde og mere Fritid og frem for alt at blive behandlet, om end ikke som Mennesker, saa dog som levende Skabninger, af hvilke der fordredes en Ydelse som Betaling for Tilladelsen til at være delagtig i Herresædets Goder, der kunde sammensættes i de faa Ord: »Æde og Drikke, Søvn og Arbejde«. Det tre—fireradede var misfornøjet, skumlede opadtil, rasede nedadtil, slagtede en hist, en her, uddelte Knubs til højre og venstre, nogle fik en Næve, andre et Spark, nogle blev beskaaret for den bestemte Ration Æde og Drikkelse, medens andre sorgløst sludskede sig igennem, favoriserede og bestandig beskinne af Naadens Sol, hvis Straaler tilsidst udøvede sin tilsigtede Virkning, saaledes at disse af Naadenssolen beskinne Skabningers Pels blev ganske sveden til ubodelig Skade for den øvrige Bestand, af hvilke den svedne Lugt Tid efter anden trak nogle med sig, for at ogsaa de kunde komme til at høre til de faa (som de troede) »udvalgte«.

Blandt de øvrige mere dagligdags Kreaturer af Bestanden var der ogsaa nogle Smaakreaturer, der ikke blev regnet for ret meget, men som dog var uundværlig for Herresædets Drift. Forholdet var imidlertid saaledes, at disse, om man saa maa sige »Miskendte«, aldrig havde forstaaet at indsmigre sig og gøre sig gældende, der blev aldrig lagt Mærke til deres Arbejde eller Ydelse til den fælles Husholdning, ingen kendte dem, uden naar der skulde stilles til

Klø, eller naar de bestemte Rationer midlertidig eller permanent skulde forringes, da var denne Flok al Tid sikker paa at faa Broderparten. Skulde der derimod uddeles Belønninger, som Forøgelse af de i Forvejen smaa Rationer, Stjerner, Baand og funklende Stene til Pynt og Nytte, da kendte ingen dem, de 3—4 radede vendte sig bort, hverken saa eller hørte og havde nok med at pusle om sig selv, og dette til Trods for, at de »Miskendte« havde den mindst varme Pels og de mest udsatte Poster, saa det gamle Ord: »Den ene Lønnen, den anden Arbejdet«, kan udmærket anvendes her. Havde den øvrige Bestand Lyst til Løjer, var der altid frit Slag her, om Tilladelse til at slaa igen blev der sjælden Tale, og skete det, at en eller anden vaagnede af den saa skadelige, men tilvante Sløvhed og bed fra sig, var den 3—4-radede der straks med Svøben for at forsøge at kvæle ethvert Udtryk af Selvtændighed indenfor de Miskendtes Flok.

Selvtændighed er netop, hvad der mangler navnlig indenfor de Miskendtes lille Flok, om man vil, en Forædling af Racen. Der er ogsaa begyndt, men som sædvanlig fra den forkerte Ende. Man forsøger at forædle den udvoksne Bestand i Stedet for som det naturlige at forædle Fostret, stille Fordringer til dets Ydeevne, forinden det indrulleres i Bestanden, og ikke forsøge at lappe paa Skavanker, der aldrig helt kan udryddes, da de fra Fødselen ligger mer eller mindre i Blodet. Enhver Husmand nu til Dags ved, at den gamle Teori om billig Avl og Fodring kun tjener til at give ringe eller intet Udbytte, hvorimod den ædleste Bestand, om end betydelig dyrere at anskaffe, giver langt det største Udbytte, naar den underkastes rationel og rigelig Fodring og omhyggelig Pleje. Af Husmanden kan Herresædets Indehavere og Opsyn lære, at om man end tror at være nok i sig selv og tilstrækkelig mægtig, da løfter man dog altid sikrere og betydelig lettere, naar en Sag skal frem, naar man løfter i Flok; et eneste Blik paa vore smaa som store Landbrug vil overbevise selv de største Tvivlere.

Lad os derfor løfte i Flok, og vi vil, kan og maa naa frem ad!

---

## Hovedbestyrelsesmøde

---

Fredag den 23. Januar d. A., Kl. 10 Form. pr., afholdes Hovedbestyrelsesmøde i »Columbus«, København, med følgende Dagsorden:

1. Forslag til Lovændringer.
2. Bestemmelse af Dagen for Generalforsamlingen.
3. Bestemmelse om, hvilke af Hovedbestyrelsens Medlemmer der skal afgaa.
4. Organisationens Anerkendelse.
5. Hovedbestyrelsens Stilling til Forbundssagen.
6. Hovedbestyrelsens Stilling til Olie-mulktssystemet.
7. Hovedbestyrelsens Stilling til Stationsviseren.
8. Hovedbestyrelsens Stilling til Røgkammer- og Askekasse-Rensningen i 1ste Sektion.
9. Lønsagen.
10. Eventuelt.

Esbjerg, den 13. Januar 1903.

Med Højagtelse:

**Chr. Christensen,**

Formand for Hovedbestyrelsen.

## Meddelelser fra Afdelingerne.

### København G. Afdeling.

Bestyrelsesvalget gav følgende Resultat:

- Formand: Lokf. 326 Petersen, 48 St. (Nyvalg).  
 Kasserer: Lokf. 290 A. Christensen, 51 St. (Nyvalg).  
 Repræsentant: Lokf. 19 Rasmussen, 33 St. (Nyvalg), og Lokfb. 196 Klein, 51 St. (Nyvalg).  
 Delegerede: Lokfb. 107 Lund, 44 St. (Genvalg), Lokfb. 345 Hansen, 46 St. (Nyvalg), Lokf. 304 Petersen, 29 St. (Nyvalg), og Lokf. 348 Busch, 21 St. (Genvalg).  
 Revisorer: Lokf. 19 Rasmussen, 34 St. (Nyvalg), og Lokfb. 327 Thinesen, 32 St. (Nyvalg).

Der blev afgivet 53 St. af 76.

\* \* \*

### København H. Afdeling.

Ved et af Afdelingen foretaget Bestyrelsesvalg blev Resultatet følgende:

- Formand: Lokf. 97 L. Mortensen, 39 St. (Genvalg).  
 Kasserer: Lokf. 322 Lauritzen, 16 St. (Genvalg).  
 Repræsentant: Lokfb. 69 Ohlson, 22 St. (Genvalg).  
 Revisorer: Lokf. 120 A. Madsen, 27 St., og Lokfb. 413 V. Thomsen, 32 St.

Fredagen d. 23. Januar afholder Afdelingen sin aarlige Generalforsamling

Kl. 7 Efterm. paa »Columbus« med følgende Dagsorden:

1. Fremlæggelse af det reviderede Aarsregnskab.
2. Godkendelse af Bestyrelsesvalget for 1903.
3. Valg af Delegerede til Generalforsamlingen i Marts.
4. Eventuelt.

Kl. 9,30 afholdes samlet Møde for de københavnske Afdelinger.

\* \* \*

### Frederikshavns Afdeling

afholdt den 30. December ekstraordinær Generalforsamling, paa hvilken der blev valgt følgende ny Tillidsmænd:

Formand: Lokf. H. Jørgensen.  
 Kasserer: Lokf. S. Andersen.  
 Repræsentant: Lokf. M. Sørensen.  
 Revisorer: Lokf. V. Mogensen og Lokfb. C. Andersen.  
 Delegerede: Lokf. E. Byrum, Lokf. K. Jensen og Lokfb. R. Rasmussen.

\* \* \*

### Viborg Afdeling

afholdt Bestyrelsesvalg med følgende Resultat:

Til Formand valgtes Lokfyrb. Johansen, Viborg.  
 Kasserer: Lokf. H. Larsen, Viborg.  
 Delegerede: Lokfb. Rasmussen, Viborg, og Lokfb. Petersen, Langaa.  
 Repræsentant: Lokfb. Sivertsen, Langaa.  
 Revisorer: Lokfb. Baick, Viborg, og Lokfb. Larsen, Viborg.

Th. Hensel,  
 afg. Formand.

## København H. Afdeling

afholder

# == Julefest ==

paa

„St. Thomas“

den 16de Januar 1903.

### PROGRAM.

- Kl. 5<sup>1</sup>/<sub>2</sub>: Juletræet tændes.  
 Kl. 6<sup>1</sup>/<sub>2</sub>: Chokolade og Godter serveres for Børnene.  
 Kl. 7: Optræden af Negerklownerne \* \* \*  
 Derefter Bal for Børnene til Kl. 9<sup>1</sup>/<sub>2</sub>.  
 Fra Kl. 10—4 Bal for Voksne.

Billetter a 25 Øre pr. Barn, 75 Øre pr. Medlem og 100 Øre for indførte Deltagere faas hos de respektive Bestyrelser.

**NB.** For Ledsagere af Børnene betales ingen Entre.

## Personalia.

Afskediget under 16.—12.—02:

Fyrbøder II 387 J. V. Iversen, Nyborg.

Død:

Lokomotivfører IV 312 A. E. Hellstern, København, den 30.—11.—02.

## RETTELSER.

Opmærksomheden henledes paa, at Lokomotivfyrbøder Thygesen paa Aarhus Afdelings Generalforsamling d. 9. Decbr. f. A. ikke har udtalt sig som refereret, nemlig: »Lokfb. Thygesen vilde bestemt fraraade at stemme paa Lokomotivfører Larsen«. Der skulde have staaet: »Lokomotivfører Cornelius Larsen har overfor mig (Thygesen) udtalt, at han ikke ønskede at blive valgt til Formand«.

Samtidig tillader vi os at henlede vore ærede Læseres Opmærksomhed paa, at da Sætternissen kom for at ønske Redaktionen »Glædeligt Nytaar!«, saa Skælmen Lejlighed til at pille ved Satsen til Nr. 1 og bytte et 2-Tal om med et 1-Tal i »Spørgsmaal og Svar«, saaledes at der kom til at staa Signal Nr. 15 i Stedet for Nr. 25. Vi har i den Anledning strængt forbudt ham Adgang til Trykkeriet, men maa tilstaa, at vi ikke selv tror, at han respekterer Forbudet.

Red.

## Følgebladet.

Naar vedlagte Følgeblad først kommer med dette i Stedet for med forrige Numer, saa skyldes dette, at Clicheen til det ene af Jubilarernes Fotografier først kom Redaktionen i Hænde den 6. ds., hvorfor Redaktionen er uden Skyld i Forsinkelsen.

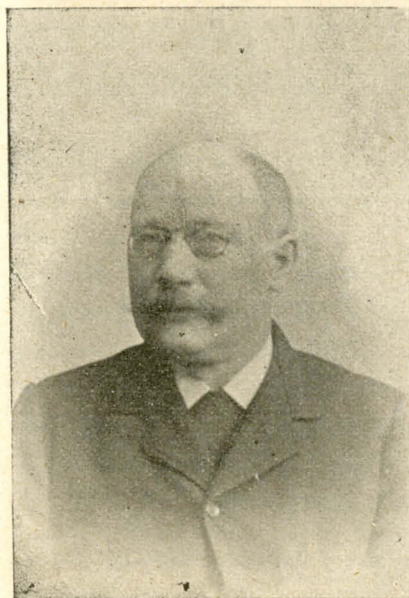
Red.

Trykt i

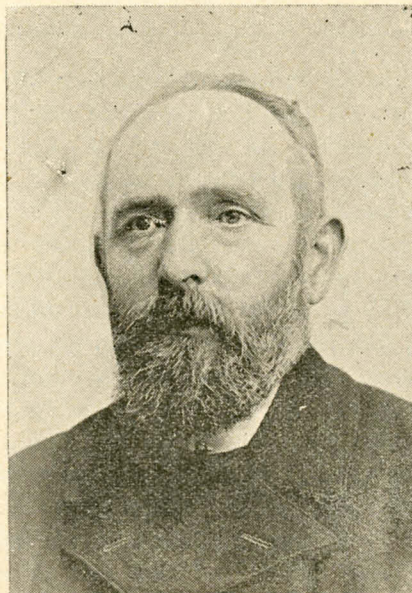
»Fredericia Dagblad«s Bogtrykkeri i Fredericia.

# Nytaarshilsen

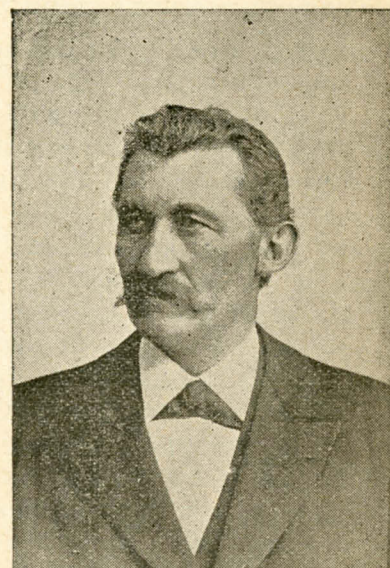
til de Medlemmer af „Dansk Lokomotivfører- og Lokomotivfyrbøder-  
Forening“, der i Aaret 1902 fejrede 25 Aars Jubilæum  
som Lokomotivmænd.



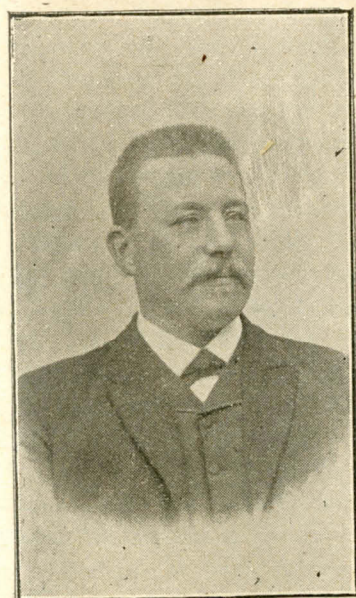
Lokf. A. V. E. Breuning.  
 $\frac{7}{1}$  1877— $\frac{7}{1}$  1902.



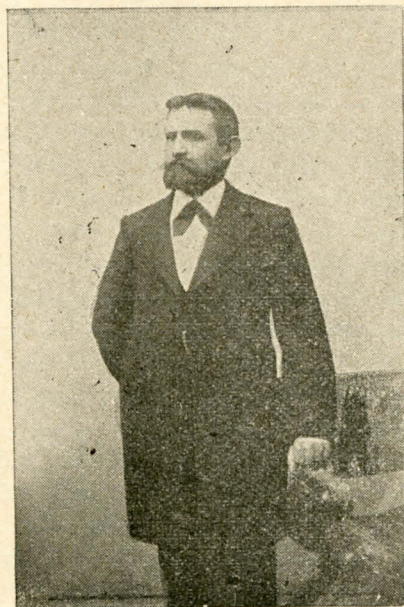
Lokf. S. A. Jørgensen.  
 $\frac{28}{8}$  1877— $\frac{28}{8}$  1902.



Lokf. J. Petersen.  
 $\frac{1}{5}$  1877— $\frac{1}{5}$  1902.



Lokf. C. Jørgensen.  
 $\frac{1}{6}$  1877— $\frac{1}{6}$  1902.



Lokf. Th. Lauersen.  
 $\frac{5}{8}$  1877— $\frac{5}{8}$  1902.



Lokf. J. J. F. Rasmussen.  
 $\frac{14}{1}$  1877— $\frac{14}{1}$  1902.

De Unge gaar dristig fremad, sig fylker i samlet Flok,  
de Gamle med en større Erfaring dog danner den faste Stok.  
Naar vor Nytaarshilsen vi sender disse »Et kvart Aarhundredes Mænd«,  
da er det vort Haab, at Hjælpen, de gav os, dem hjælper igen,  
saa smukt deres Livsaften svinder, støttet af Broderskabs Haand,  
saa smukt deres Livsaften svinder, støttet af Broderskabs Haand,