



Redaktør: Lokomotivfører L. Mauritzen, Fredericia.

Nr. 1.

1. Januar 1904.

4. Aarg.

Glædeligt Nytaar

og vor bedste Tak for det gamle bringes herved samtlige Medlemmer af vor Organisation samt Enhver, der har støttet os i Arbejdet for bedre økonomiske Vilkaar, Højnelse af Standen og i hele Arbejdet for at gøre vort Motto: „Enighed, Kundskab, Hjælp“ til en Kendsgerning indenfor Lokomotivpersonalet, til Gavn for os og vor Familie, til Betyggelse for de Rejsende og til Hjælp for Lederne (vore Foresatte) i disses Arbejde for at skabe de bedste Resultater for den Institution, vi alle tjener.

Naar vi i Dag for første Gang udsender vor Forenings Organ i sin ny Skikkelse, er det i Forvisning om, at denne ny Form vil tiltale Flertallet af Foreningens Medlemmer, og det er vort Haab, at den Interesse og Velvilje, der i de forløbne Aar er bleven Lokomotivtidende til Del, vedblivende maa følge den under de ny Former. Dette vil have sin store Betydning i kommende Aar, idet der ved Udgivelsen i Hesteform er paalagt Redaktionen et saa betydeligt større Arbejde, at dette kun lader sig udføre ved velvillig Assistance af Enhver, der besidder Vilje og Evne dertil.

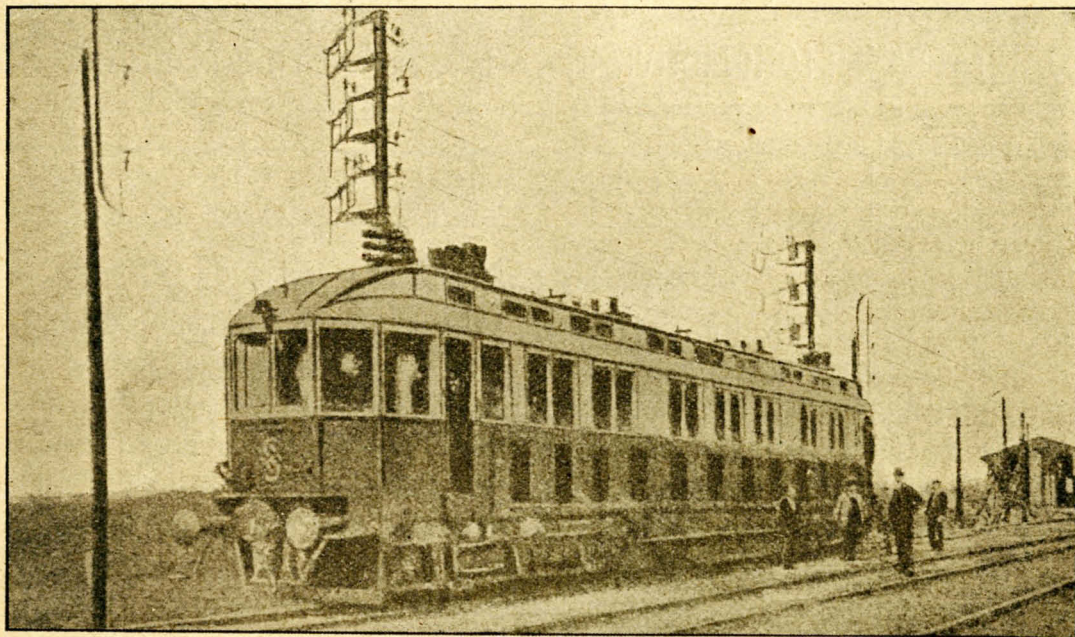
Ligeledes vil det have sin Betydning, at Læserne gør deres Indkøb i de Forretninger, der ved at avertere støtter os, idet dette vil lette Redaktionen ganske betydeligt i Arbejdet for at skaffe det fornødne Antal Annoncer til Besættelse af Bladets Omslag.

To Lokomotiver.

En ny Rekord for Hastigheden ved Jernbanekørsel er fornylig sat paa en Linie mellem en af Berlins Forstæder og Byen Zossen med et elektrisk Lokomotiv, der gaar med den svimlende Hastighed af 27 danske Mil i Timen. Denne Bane er oprindelig bygget af den preussiske Stat med det Formaal for Øje at blive anvendt ved militære Øvelser. I Slut-

Mil i Timen. Dermed maa man have følt sig tilfreds, thi Forsøgene er nu afsluttede, og der vil ikke blive gjort yderligere Forsøg paa at drive Farten højere op; selv om disse ogsaa kunde lykkes, vilde det sandsynligvis ikke have virkelig praktisk Betydning; men den Hastighed, der som Slutningsresultat er opnaaet, maa siges at være i høj Grad sensationsvækkende.

Det er ikke uinteressant at læse, hvad en



Verdens hurtigste Lokomotiv.

ningen af 1901 gik den imidlertid over til et Aktieselskab af elektrotekniske Fabrikker og Ingeniører; de købte den for derpaa at anstille Forsøg, ved Hjælp af hvilke man vilde se at faa konstateret den højst mulige Hastighed, der kunde opnaas med Elektricitet som Drivkraft. Paa den første Prøvetur kørte man med en Hastighed af 37 engelske Mil i Timen (1 engelsk Mil er omtrent lig $\frac{1}{4}$ dansk Mil), paa den næste fik man Farten sat op til 60, og det er stadig lykkedes at bringe Farten højere og højere op; for Tiden er man som sagt naaet op til 110 eng.

Medarbejder ved et Berlinerblad meddelte om sine Indtryk under Farten.

Han skriver:

Man maatte have Nerver af Staaltraad, hvis man skulde føle sig uberørt af sin første Rejse med et Tog, der skyder saa afsindig en Fart. I det Øjeblik, den elektriske Klokke lød til Afgang, havde jeg en Fornemmelse, som om Vejret gik fra mig. Saa hørte jeg Ledningens melodiske Summen, der lød som Toner fra en Æolsharpe, og samtidig en Række smaa Stød hurtig efter hinanden. Men det var kun et Nu. Saa gled alt ud i

en monoton Brusen, der næppe var stærkere end ved en almindelig elektrisk Spørvogn.

Paa samme Tid havde jeg en Fornemmelse, som naar en Skibsskrue skælvende ryster et uhyre Skibslegeme, og som var Gulvet i Waggonen sat i en sagte Bølgebevægelse. Luften i det lukkede Rum begyndte at vibrere og øvede ligesom en underlig prikkende og stikkende Indflydelse paa Huden. Jeg tør ikke paastaa, at jeg syntes, det vilde være behageligt at tilbringe flere Timer i denne Situation, og jeg ved heller ikke, om alle Menneskers Konstitution taaler at tilbagelægge en større Strækning paa denne Maade. Imidlertid kan man naturligvis ikke gøre et saadant momentant Indtryk til almindelig Norm, og vore Forfædre har maaske haft en lignende Følelse, da de første Gang kørte med et Jernbanetog.

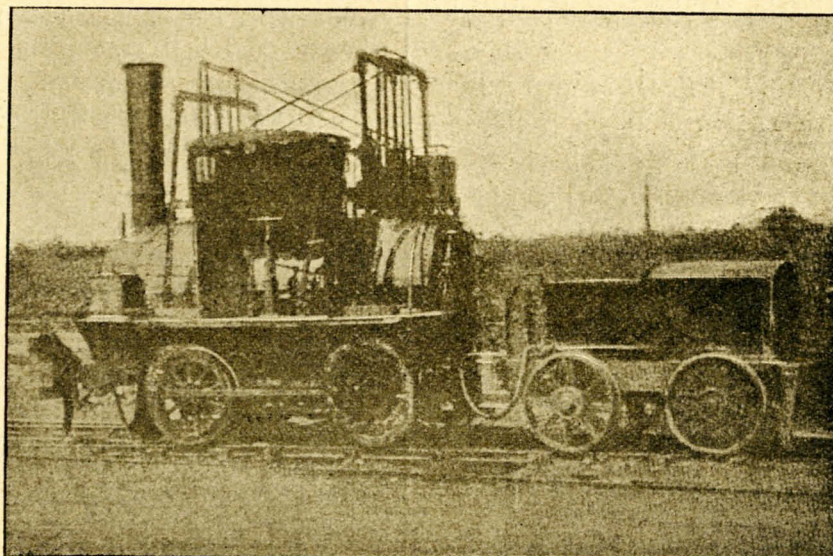
Vil man have et blændende fysisk Begreb om den Fart, hvormed man suser frem, skal man se bagud ad den Skinne-

Man kunde gøre endnu Tusinde Iagttagelser, men før man ret faar begyndt, er det Hele forbi. Man aander lettet, naar man gaar ud af Vognen, men man føler sig tillige stolt over i dette elektriske Hurtigtog ligesom at være ileet forud for sin Tid.

Journalisten tilføjer, at det udmærkede Selskab, der deltog i Turen, alle ligesom han selv følte sig noget beklemt og ikke rigtig fik Kuragen op, før de stod sikkert og trygt paa Perronen igen.

Det hurtigste Tog i Verden er ellers »Empire Express«, der løber mellem New York og Buffalo med en Hastighed af 53,33 eng. Mil i Timen. Nr. 2 er »The flying Scotsman« (Den flyvende Skotte) mellem London og Edinburgh med 50,8 og dets Glasgower-Rival »Caledonian Express« med 50,7, og derefter kommer Syd-Eksprestoget mellem Paris og Bordeaux med ca. 50 miles pr. Time.

En besynderlig Kontrast til det nævnte Lokomotiv danner et Lokomotiv, som er blevet bygget af Stephenson i Aaret



Verdens ældste arbejdende Lokomotiv.

vej, hvorfra man kommer. Det er bogstavelig talt, som fløj man af Sted paa en Kanonkugle.

1822. Dette Lokomotiv er endnu i Arbejde paa et Spor ved Kulgruberne i Hetton (England). Det har gaaet paa

denne Strækning uafbrudt i snart 82 Aar og kan gøre Krav paa at være det ældste arbejdende Lokomotiv i Verden. Man kan ikke forvente, at der er meget tilbage af Stephensons oprindelige Værk, men i Hovedtrækkene er Maskinen dog den Dag i Dag, som han konstruerede den. Det er nu bestemt, at den ikke længere skal gaa i Arbejde; en velfortjent Hvileplads er der udset til denne »historiske« Maskine i Durham College, i hvis Samlinger den vil blive indlæmmet. (Tildels efter »Engineering«.)

STATSBANEDRIFTEN.

De sjællandske og falsterske Statsbaners Embedsmænds og Betjentes Sygekasse.

Ved de i Henhold til § 12 af Statutterne for de sjællandske og falsterske Statsbaners Embedsmænds og Betjentes Sygekasse foretagne Valg af Repræsentanter for Aarene 1904—06 har Optællingen af de afgivne Stemmesedler givet følgende Resultat:

1. For Maskinafdelingens og Togpersonalets Vedkommende.

Valgte af ansatte i Stillinger, som henhører under 1ste—10de Lønningsklasse:

Lokomotivf. Nr. 191, O. H. J. Larsen	138 St.
— » 120, A. F. C. Madsen	11 »
Assistent A. L. Ohmeyer	1 »

Valgte af de øvrige Interessenter:

Depotarbejder Nr. 109, V. Tietze	241 St.
Karetmager Nr. 260, E. S. C. E. Olsen	194 »
Pakmester Nr. 682, P. D. Pedersen	83 »
Lokomotivf. Nr. 191, O. H. J. Larsen	17 »
— » 157, H. P. Madsen	1 »

2. For Baneafdelingens Personales Vedkommende.

Valgte af ansatte i Stillinger, som henhører under 1ste—10de Lønningsklasse:

Assistent C. D. Rasmussen	15 St.
Overbanem. W. A. F. Folkenberg, Dbm.	7 »
— L. J. Fischer	1 »
— C. C. Madsen, Dbm.	1 »
Assistent J. F. N. Petersen	1 »

Valgte af de øvrige Interessenter:

Telegrafarb. Nr. 350, C. F. Willerup	239 St.
Baneformand Nr. 49, J. Andersen	192 »
— » 7, H. Jensen	185 »
Overbanem, W. A. F. Folkenberg, Dbm.	51 »
— H. C. E. Sevaldsen, Dbm.	14 »
— C. P. Olsen	13 »
Assistent C. D. Rasmussen	11 »
Overbanem. O. S. O. Christensen	1 »
Assistent J. F. N. Petersen	1 »

3. For Generaldirektoratets, Stationernes og Søfartsafdelingens Personales Vedkommende.

Valgte af ansatte i Stillinger, som henhører under 1ste—10de Lønningsklasse samt Stationsforstandere af 7de Grad:

Assistent J. F. N. Petersen	213 St.
— C. D. Rasmussen	38 »
— H. F. Nielsen	9 »
Skibsfører A. V. Heise	3 »
Assistent R. P. Madsen	2 »
Stationsforstander V. L. C. C. Sames	1 »

Valgte af de øvrige Interessenter:

Portør Nr. 967, C. O. Petersen	560 St.
Matros Nr. 12, R. Rasmussen	91 »
Assistent J. F. N. Petersen	20 »
— H. F. Nielsen	6 »
— C. D. Rasmussen	3 »
Pakmester Nr. 682, P. D. Pedersen	3 »
Trafikchef R. T. Hansen, R. af Db. og Dbm.	1 »
Skriver, Frk. E. E. O. Pagh	1 »

48 Stemmesedler var ugyldige.

Som Følge af foranstaaende er nedennævnte valgte til Repræsentanter og Suppleanter for Sygekassen for Aarene 1904—1906:

Repræsentant:

Lokomotivfører Nr. 191, O. H. J. Larsen.
Depotarbejder Nr. 109, V. Tietze.
Assistent C. D. Rasmussen.
Telegrafarbejder Nr. 350, C. F. Willerup.
Assistent J. F. N. Petersen.
Portør Nr. 967, C. O. Petersen.

Suppleant:

Lokomotivfører Nr. 120, A. F. C. Madsen.
Karetmager Nr. 260, E. S. C. E. Olsen.
Overbanemester W. A. F. Folkenberg, Dbm.
Baneformand Nr. 49, J. Andersen.
Assistent H. F. Nielsen.
Matros Nr. 12, R. Rasmussen.

København, Decbr. 1903.

Jernbaneorganisationernes Fællesudvalg

afholdt Møde Tirsdag den 15. December
1903 i København med følgende

Dagsorden:

1. Forhandlingsprotokollen.
2. Svarskrivelse fra Generaldirektoratet paa Udvalgets Anmeldelse.
3. Meddelelse om Sygekassesagens Fremsendelse.
4. Drøftelse af Spørgsmaalet om Udvalgets Competence (Skrivelse fra de tre Organisationer).
5. Skrivelse fra D. L. og L. F. med flere Skrivelser.
6. Forslag om Indbetaling af et Administrationsbeløb.
7. Eventuelt.

1. Forhandlingsprotokollen oplæstes og godkendtes ved Udvalgets Underskrift.

2. Svarskrivelsen findes optrykt i Lokomotivtidende Nr. 24, 1903. Udvalget tiltraadte samme.

3. Udvalget tiltraadte Formen for Fremsendelsen. Nogle over Forslaget fremsatte Anker toges ad notam til Behandling under Sagens videre Forhandling. Forslaget og den Forslaget ledsagende Motiverings Ordlyd vil blive bragt til Medlemmernes Kundskab, saasnart Tid- og Pladsforholdene tillader det.

4. Det vedtoges, at Formanden med Assistance af Sekretæren udarbejder et Udkast til Forretningsorden for Udvalget paa Grundlag af, at enhver Sag for at være vedtaget fordrer en kvalificeret Majoritet af 2 af hver Organisations 3 Stemmer indenfor Udvalget.

5. Til Behandling forelaa følgende Skrivelse fra D. L. og L. F.:

Esbjerg, 5. Decbr. 1903.

I Anledning af, at der af enkelte udenfor Dansk Lokomotivfører- og Lokomotivfyrbøder-Forening staaende Lokomotivførere drives en ihærdig

Agitation for at formaa de i vor Organisation staaende Lokomotivførere til at svigte denne og indmelde sig i Jernbaneforeningen, tillader man sig at fremsende følgende Forslag til velvillig Overvejelse og eventuel Vedtagelse i Jernbaneorganisationernes Fællesudvalg:

»For at en Ansat kan optages som eller være Medlem af en af de under Jernbaneorganisationernes Fællesudvalg sorterende Foreninger, skal Bemeldte tillige staa som Medlem af den faglige Organisation, han naturligt tilhører, nemlig for Guldsnorenes Vedkommende — med Undtagelse af Lokomotivførerne — »Jernbaneforeningen« og for Sølvsnorenes Vedkommende — med Undtagelse af Lokomotivfyrbøderne — »Dansk Jernbaneforbund« samt for Lokf. og Lokfrb. Vedkommende »Dansk Lokomotivfører- og Lokomotivfyrbøder-Forening.«

Da Motivet til disse stadige Forsøg paa Splittelse udelukkende maa henføres til personligt Nag mod enkelte Medlemmer og mod Organisationens Ledelse, er det vort Haab, at det ærede Udvalg kan give os Medhold i, at det rummer en Fare for stabile Organisationsforhold indenfor Etaten, saafremt dette Forhold uhindret faar Lov at brede sig.

I Forvisning om det ærede Udvalgs velvillige Forstaaelse tegner man højagtelsesfuldt

Chr. Christensen,
Hovedbestyrelsens Formand.

L. Mauritzen,
Sekretær.

Til
Jernbaneorganisationernes
Fællesudvalg.

Udvalget tiltraadte, at de i Fællesudvalget sammensluttede Organisationer fuldtud respekterer hinandens Arbejdsfelt

for de til de respektive Organisationer henhørende Medlemmer og henviste Sagen til videre Forhandling mellem Jernbane-foreningen og D. L. og L. F.

6. Det vedtoges, at hver Organisation indbetalte et Beløb af 50 Kr. til løbende Administrationsudgifter.

7 a. Der fremsattes den Tanke, at hver i Fællesudvalget repræsenteret Organisation valgte sig et Mærke som Symbol for Organisationen, og at disse Mærker sammensat dannede Symbolet for de sammensluttede Organisationer.

Udvalgets Medlemmer lovede at tage Sagen under Overvejelse.

7 b. Det vedtoges, at de tre Organisationers Blade udveksledes.

Adskillelsen!

Naar jeg i min Artikel i Lokomotivtidende for 15. Decbr. skulde have talt for det samlede Lokomotivpersonale her ved Nordjyllands forenede Privatbaner, som Redaktøren i sin Bemærkning skriver, da er dette for saa vidt rigtigt. Det samlede Personale misbilliger meget Adskillelsesmaaden og Hovedbestyrelsens Handlemaade for Øjeblikket. Men selve Stykkets Ordlyd, det enestaaende Sneversyn og alt det meget daarlige, De mener, der er at fremhæve eller forevise, beder jeg Dem, Hr. M., samt enhver Læser af Lokomotivtidende ikke at lægge det samlede Personale til Last, men Undertegnede alene. Jeg priser den Mand, som ser stort paa enhver foreliggende Sag, men jeg priser ham ikke, naar han, hvis der fra et Medlem eller en hel Afdeling fremkommer en som det synes berettiget Kritik, selv om det er over Hovedbestyrelsens Arbejde, da i Stedet for saglig at imødegaa denne Kritik begynder at slaa ned og næsten saa grov, som det er muligt, søger at sværte ikke alene Indsenderen af Artiklen, men en

hel Afdeling, selv med meget fejlagtige Argumenter; lad ham da end være saa dygtig, som han være vil, i dette Tilfælde vil jeg og vistnok flere dadle og ikke prise ham, det skader i Stedet for at gavne, splitter i Stedet for at samle. Og vid det, Hr. M., at jeg i denne Sag har forholdt mig fuldstændig passiv, uden saa meget som med et Ord at tale for eller imod, indtil Afdelingen, som jeg tilhører, enstemmigt udtalte sin Kritik, sin Dom over Sagen (se Lokomotivtidende Nr. 24, Fh. Afd.). Denne Afdeling tæller ca. $\frac{4}{5}$ blandt Statsbanernes Personale; det omtalte Sneversyn m. m. vil jo i dette Tilfælde falde lige saa tungt paa dem som paa mig; vi faar jo trøste os med, at fælles Skade er fælles Trøst, og lad os haabe, at vi med Tiden maaske kan komme til baade at se og tænke stort.

Saavidt jeg endnu har faaet Øjnene aabnet, har jeg i min foregaaende Artikel holdt mig til det foreliggende Fakta. De vil, Hr. M., i Deres Bemærkning bortforklare eller helt ud benægte, at Hovedbestyrelsen har handlet enevældigt, men naar H. B. paa nærværende Tidspunkt forbyder Optagelse af Privatbanernes Lokomotivmænd, maa jeg spørge: »Er dette i Overensstemmelse med Lovenes Formaal eller Afdelingslovenes § 1?«, for saa vil jeg indrømme, at mit Syn har svigtet mig en Del. At H. B. samler Materiale til klart formulerede Forslag, glæder mig saavel som Enhver, der vil Foreningens Vel, men fra at samle Materiale og til en Eksklusion af Privatbanernes Personale er en himmelvid Forskel. At De ofrer de Faa for det store Hele er jo efter Skriftens Ord og kan vel ikke rokkes ved, saafremt der skal ofres, og — lad mig indskyde det her — det er heller ikke selve denne Ofring, hverken jeg eller de mange saavel Stats- som Privatbanelokomotivfolk kritiserer og vil til Livs, men Ofringsmaaden. De staar uforstaaende overfor, hvad jeg

mener, Organisationen skulde kunne udrette, saafremt vi blev staaende sammen. Lad os tænke, at der ved Foreningens Startning var bleven nedlagt et Forbud derimod, mon Tanken da var blæst bort med det samme, eller hvad skulde vi have gjort, saafremt Anerkendelsen var afslaaet i en hvilken som helst Form, skulde Foreningen da mon være røgen i Lyset eller gaaet over til at være en festlig Forening, som De i Slutningen omtaler; det skulde man jo efter Deres Mening være mest tilbøjelig til at tro. Min Lignelse om et større og et mindre Værkstedes Arbejdere, som jeg er sluppen saa uheldig fra, mon ikke den er mest træffende, eftersom De tager saa haardt paa den og i Stedet for at modbevise den søger at faa Forholdet til at passe paa Lokomotivpersonalet her, eller har vi to staaet og set paa det fra hver sin Side, og Indtrykket er derfor bleven saa forskelligt. Det er et helt forkert Signal, De er kørt ind paa, og som Følge deraf er De paa et forkert Spor. Hele disse to efterfølgende Stykker, Deres Optrævelen og Forevisen af Personalets Forhold her, vor Maade at være og handle paa som Kammerater og Foreningsmedlemmer, er fuldstændig misvisende. Lokomotivpersonalet her har ikke i første Instans indledet Underhaandsforhandlinger med Direktionen, langt mindre handlet bag H. B.s Ryg. Da Lønspørgsmaalet var rejst her, pointeredes det stærkt, at for at vi kunde gaa med, maatte vi først være klar over og have Rede paa, om et saadant Arbejde kunde influere paa H. B.s Arbejde. Der blev tilskrevet Hovedbestyrelsesmedlem Christiansen, Aarhus. Svaret kan jeg ikke huske ordret, men Meningen var: »Kan I faa noget, saa jo mere des bedre«, og før dette Svar forelaa, blev der ikke foretaget noget i Sagen af os.

Dette er, hvad De kalder mindre noble Planer (der er ikke sparet paa Udtale). Skulde disse Forhandlinger

have ført til, at vi havde faaet en mere passende Løn, ja, lad os endog tænke mere, end der for Tiden bydes Statens Lokomotivpersonale, skulde det mon have haft en skadelig Indflydelse paa Kollegaer ved mindre Baner med en mindre Løn; det er der vist ingen, der tror. At Direktionen her paa det givne Tidspunkt (August—September—Oktober) ikke ønskede at forhandle baade med Personalet og Foreningen paa en Gang, ligger jo i Sagens Natur. At vi atter tilskrev H. B., denne Gang vor ærede Formand, Hr. Christensen, om ikke paa det givne Tidspunkt direkte at søge Underhandling med Direktionen, mener jeg godt gør, at vi ikke har søgt eller villet noget Muldvarpearbejde, men at det hele Tiden har kunnet staa for Dagens Lys, og at det helt kunde stoppe Hovedbestyrelsens Arbejde for de andre Privatbaner synes noget utroligt. Deres Bemærkning om at staa overfor en Administration, der principielt nægter enhver Forhandling, kan jeg ikke andet end tilbagevise, da den ærede Formand for Direktionen her udtalte, at saafremt vor Forhandling glippede, da var han villig til at forhandle med Foreningen. At Personalet her skulde have handlet som De mener saa egoistisk, saa ukolle-gialt, saa lavt og alle disse haarde og stærke Udtryk, De bruger, er der vist ingen med et fuldstændig troværdigt Kendskab til Sagen, der tror.

Det som det synes helt personlige, De fremkommer med, naar De skriver, at jeg »har gennemgaaet alle Stadier af albuen sig til Fadet« osv., skal der en temmelig rolig Natur til at staa for, men vær forvissat om, at jeg er den samme som forhen; Kuglen har ikke efterladt nogen mærkbar Virkning, og som Medicin har den ikke kunnet kurere mig for en Sygdom, jeg ikke lider af; jeg skal ganske rolig lade den ligge, ikke i Erkendelse af at have fortjent den, men i Bevidstheden om, at De aldeles ikke

kan bevise det, De der skriver. Naar De til Slut mener, at jeg er kommen for højt til Vejrs, da skal jeg kun sige, at det ikke er fra nogen Luftballon, jeg har gjort mine Iagttagelser. Min Lignelse om Kongeborgen har De helt misforstaaet; der har ikke fra min Side i dette Tilfælde været tænkt paa selve Foreningen. At D. L. og L. F. skulde være forbi, fordi Privatbanernes Personale blev udelukket, er en Tanke, som min Hjerne aldrig har rummet; jeg saavel som mine Kollegaer vil ønske den al Held og Lykke, og at den maa vedblive at gaa sin Sejrs-gang til Gavn for vore ærede Kollegaer, som vi i de svundne Aar har arbejdet Haand i Haand med, men som det ser ud til, at en Skæbnens Tilskikkelse skiller os fra. Det gode Forhold eller Sammenhold mellem de to Faktorer, De skrev om i Nr. 22, er hvad jeg har lignet ved Kongeborgen, og ikke selve Foreningen. Dette Sammenhold har jeg selv til for ganske kort Tid siden haabet og troet paa, men at det er sunket om ikke helt i Grus, vil vist ikke en Gang De benægte.

Den samme Vildfarelse, som De mener, jeg svæver i, vil De jo kunne se efter Referatet fra Fh. Afd. (Lokomotivtidende Nr. 24) er raadende der ogsaa, og jeg antager i Aalborg Afd. med. Det undrer mig en Del, at De ikke har søgt at raade Bod paa deres Sneversyn osv.; det kommer maaske senere, eller skal de maaske tage for sig af Retterne, som er sat paa Bordet til mig. Skulde det kunne tænkes at være en særlig Forkærlighed, De nærer for mig, da er jeg Dem selvfølgelig efter min ringe Evne meget forbunden.

J. Jensen.

* * *

Da en Imødegaaelse her i Bladet af ovenstaaende sikkert ikke vil føre til en ønskelig Forstaaelse, skal vi undlade en saadan og i dens Sted aflægge den ærede Indsenders Afdeling et Besøg. Dog skal

vi pointere, at saafremt Hr. Jensens Paastand om, at Medlem af H. B. Hr. H. Christiansen har modtaget Meddelelse som anført og besvaret samme, er rigtig, hvad vi med vort Kendskab til Indsenderens Sanddruhed ikke tør betvivle, da maa Misforstaaelsen tilskrives Hr. Christiansens Konto, da vor ærede Formand intet har hørt om Sagen, forinden den i vor Redaktionsbemærkning citerede Protest blev tilstillet ham.

Red.

En Æresstøtte.

Et Forlydende, for hvis Rigtighed der dog ikke tør indestaas, vil vide, at Hr. Ingeniørassistent Hunderup er forflyttet til Maskinchefens Kontor. I den Anledning skal Lokomotivpersonalet i fjerde Sektion have paatænkt i Remissen i København at rejse Hr. Hunderup en Æresstøtte, paa hvilken hans Initialer i drevet Guld vil blive anbragt. Paa Sökkelen tænkes anbragt, ligeledes i Guld, en Inskription saalydende: »Elsket og savnet«. Tillige tænkes ved Fodstykket anbragt en Aarvaagenhedens Genius, nemlig en Mandsskikkelse med en Lygte i Haanden, vidtopspilede Øjne og søgende Blik, for muligvis at »opdage« noget. — Denne smukke Tankes Gennemførelse skal allerede være sikret, da Midlerne hertil tænkes skaffet til Veje af det Guld, Lokomotivpersonalet har faaet mindre i Kørepenge ved Omlægning af Kørselsfordelingerne.

Vov—vov.

* * *

Vov—Vov kommer vistnok til at vente paa Realisationen af den fremsatte Tanke, da den omhandlede Forflyttelse — i hvert Tilfælde paa det Tidspunkt, nærværende sættes — er opgivet.

Hvorvidt den satiriske Straale er berettiget, skal vi ikke indlade os paa at

afgøre, men det er uheldigt, naar en Foresat opfatter sin Stilling saaledes, at han anser det for sin Pligt at agere Spion og Hævner for eventuelle Tjenesteforseelser, og optræde som »Bømand«, der for at skabe Resultater iværksætter et systematisk Forfølgelsesapparat.

Vor Opfattelse af en Foresats Pligt er, at han i første Række virker opdragende og vejledende for de ham undergivne, og kun hvor denne Vej til Forbedring af Individet viser sig ufremkommelig, tør den humane Foresatte optræde som Anklager. Red.

Bedre sent end aldrig.

Disse Ord, der i daglig Tale staar i Befolkningens Bevidsthed som en Kendsgerning, maa vi farende Svende behandle med en vis Forsigtighed, navnlig naar det gælder Ordre og Bestemmelser, thi ihvorvel vi ikke er forvænt med at erholde vore Ordre, Køreplaner, Kørselsfordelinger etc. i altfor god Tid, tør man vel haabe, at Rekorden er naaet, naar man den 18. modtager Henvisning paa, at Andragender om Frikort til skole-søgende Børn maa indgives 2 Dage før, nemlig den 16. s. M.

Meddelelser fra Afdelingerne.

Aarhus Afdeling

afholdt Møde Tirsdagen den 15. December 1903.

Dagsorden:

1. At der ved forestaaende Selvangivelse af sin Indtægt til Skattevæsenet afgives ensartet Indtægt.
2. At ingen Fyrbøder kører med én Lokomotivfører længere end 1 Aar ad Gangen.

3. Skal Foreningskassen yde et Bidrag til de Fattiges Jul.

4. Opfordring fra Jernbaneforbundets Ar. Afd. om Tilslutning til at oprette en Diskussionsklub.

1. Frans Nielsen, Forslagsstiller, motiverede samme og ønskede Oplysning om Sportlerne skulde opgives paa Selvangivelsen; ønskede i hvert Fald, at det blev ensartet opgivet.

Lokfrb. Pedersen (197) forment, at Sportlerne er fast Indtægt og ifølge det angives paa Selvangivelsen.

Formanden mente ikke, at vi skulde opgive andet end vor faste Løn; hvis dette ikke var tilstrækkeligt, vilde Skattekommissionen nok melde sig, og da kunde vi protestere imod det urigtige deri.

Dermed sluttede dette Punkt.

2. Frans Nielsen anbefalede at støtte dette Forslag, da det kunde have sin store Betydning, at Fyrbøderne skiftede Fører noget oftere end det nu var Tilfældet; det er jo dog den Tid, man skal se og lære noget, og det kan kun ske ved at skifte Fører; de er nemlig ikke alle lige dygtige til at uddanne Fyrbødere.

Formanden sanktionerede ikke Forslaget, da han forment, at vore Foresatte ikke yndede den Skiften.

Lokf. Lysholm var overensstemmende med Formandens Udtalelse.

Formanden stillede Forslag om, at det gik til Afstemning blandt alle Fyrbøderne i Afdelingen.

Blev vedtaget.

3. Frans Nielsen anbefalede, at vi i Aar bevilgede 50 Kr. af Kassen til de Fattiges Jul.

Formanden henviste til Bevillingen i Fjor, der var paa 25 Kr. Taleren indrømmede, at det var lidt tarveligt, men syntes heller ikke, at Kassen kunde taale store Indhug. Foreslog, at der blev indsamlet et lignende Beløb blandt Personalet.

Lokf. Jacobsen anbefalede at ordne det paa den Maade, og vilde godt lægge sig i Selen for Indsamlingen.

Lokfrb. V. P. Hansen kunde ikke gaa med til, at vi henvendte os til Ikke-Medlemmer; vi er nok saa mandsstærke, at vi kan udrede det Be'øb; i det Hele taget bør vi ved saadanne Lejligheder tage Afstand fra dem.

Formandens Forslag vedtoges.

4. Formanden oplæste en Skrivelse fra Jernbaneforbundets Ar. Afdeling om Samarbejde med os om Oprettelse af en Diskussionsklub, men kunde ikke anbefale den Tanke, da der ikke kunde være nogle særlig fælles Interesser.

Lokfrb. Frans Nielsen anbefalede at støtte den Tanke, og at der blev nedsat et Udvalg til at undersøge Sagen noget nærmere og da at bringe Resultatet paa første Generalforsamling.

Lokfrb. Pedersen (197) kunde kun anbefale en saadan Klub, da han i Esbjerg havde erfaret, hvad Resultat en saadan kunde opnaa.

Det vedtoges at nedsætte et Udvalg paa 2 Mand. Valgt blev Lokf. Jacobsen og Lokfrb. Frans Nielsen.

Under Eventuelt bragte Frans Nielsen en Hilsen fra Skanderborg Afdl, da han havde været til Stede ved deres festlige Sammenkomst den 9. December, og kunde ikke noksom berømme deres Gæstfrihed.

Formanden beklagede, at Indbydelsen var kommen saa sent, da den ellers nok havde faaet Tilslutning.

Juleballet blev fastslaaet til den 15. Januar 1904.

Dermed sluttede Formanden Mødet.
V. P. Hansen.

Nafta som Brændsel for Dampkedler.

(Efter Dinglers »Polytechnisches Journal«.)

Nedenfor skal man gengive nogle Oplysninger om Nafta som Brændsels-

materiale, om dets Anvendelse, Forekomst og Fremtid.

Til en Begyndelse skal anføres nogle Dampkedler, hvor det turde være fordelagtigt at anvende Nafta. Til de vanskeligste men ogsaa vigtigste Dampkedelfyr maa man henregne dem paa Lokomotiver og Dampskibe. Fyringen af Dampkedler er i og for sig intet let Arbejde, men i nævnte Tilfælde besværliggøres dette ved, at Arbejdspladsen er i Bevægelse og er yderst indskrænket i Rum.

Trods disse ugunstige Betingelser, stilles der stadig voksende Fordringer til det Arbejde, der skal udføres. Tænker vi os ca. 20—30 Aar tilbage i Tiden, havde Lokomotivene en Hastighed paa 40 til 50 Km. pr. Time, og for Persontogs Vedkommende en Vægt af 36 til 45 Tons. Nu til Dags forlanger man en Hastighed af 60 til 90 Km., og Maskinerne maa, for at kunne trække Tog, bestaaende af de store Boggievogne, have en Vægt af 70 til 100 Tons. For Dampskibene i Krigs- og Handelsflaaden var paa hin Tid Hastigheden fra 12 til 14 Knob pr. Time (1 Knob = $\frac{1}{4}$ dansk Mil), og Skibe med 6000 Tons Deplacement var ganske respektable Ydelser, og da man byggede de første Torpedobaade med 16 til 18 Knobs Hastighed, troede man i Fagkredse at have naaet det mest mulige. Nu til Dags forlanger man selv for store Skibe en Hastighed af 18 til 24 Knob og et Deplacement paa 10,000 til 20,000 Tons, og for Torpedobaade og Divisionsskibe har man naaet Hastigheder paa 33 Knob og haaber at naa endnu videre.

I nævnte Tidsrum er altsaa Ydelserne med Hensyn til Hastigheden og Vægten for Lokomotiver og Skibe lige blevet fordoblet, og ingen vil vel paastaa, at man nu har opnaaet tilstrækkeligt, tværtimod stilles der stadig større Fordringer; men man ved ogsaa, at disse større Ydelser er afhængige af den udviklede Dampkraft og Dampmængde, som atter paa sin Side

staar i ligefremt Forhold til det anvendte Brændselsmateriale, her Kul.

Det vilde jo ikke være nogen stor Vanskelighed at bygge Maskiner og Kedelanlæg for enhver nok saa stor Ydelse, men hvad Lokomotiver og ogsaa Maskinindretningen paa Skibe angaar, har Konstruktøren af Hensyn til Pladsbesparelsen ikke ganske frie Hænder. For det første er der som bekendt et Normalprofil, d. v. s. et over Skinnerne tænkt Rum af ganske bestemt Bredde, som en nok saa lille Del af Lokomotivet ikke maa rage ud over. I denne Ramme skal Maskinen indkonstrueres, medens man kun i Længden har en vis Frihed. I Skibe kan der ogsaa kun stilles et indskrænket Rum til Raadighed for Maskinanlægget, Kedler og Brændselsrum, da Skibet ogsaa har anden Bestemmelse, hvad enten det skal tjene til Person- eller Varebefordring eller som Krigsskib.

I begge Tilfælde maa Konstruktøren opbyde al sin Skarpsindighed for i et givet Rum at indbygge en til den for-drede Kraftydelse svarende Maskine. Paa de nuværende Lokomotiver ser vi, hvorledes Konstruktøren har maattet hjælpe sig ved at indskrænke Skorstenen til en lille Studs, der neppe lader en ane dens Øjemed, for at opnaa den nødvendige Plads til Kedlen. Endvidere er det Rum, hvor Mennesker skal arbejde, saavel Fyrbødere som Maskinpersonalet, det samme som tidligere, og dog er det Arbejde, der her skal præsteres, som angivet, nu dobbelt saa stort som tidligere.

Det samme gælder i endnu større Udstrækning i Skibe. Udnyttelsen af det Rum, der er til Raadighed til Anbringelse af Maskiner, Kedler og Kulbunker, er drevet til det yderste. Paa det mindst mulige Rum sammentrænges det samlede Dampanlæg, som skal drive disse svømmende Paladser, Varetransporter og Fæstninger gennem Havet med Hastigheder paa snart 40 Km. pr. Time.

Men heller ikke her kan Konstruktøren skaffe tilstrækkelig Plads til Udførelsen af Fyrbøderarbejdet med dets uundgaaelige Hede. Den nødvendige Udvidelse af Fyrrummet har ikke holdt Skridt med Forøgelsen af det forlangte Arbejde.

Selv om man ogsaa endnu har kunnet holde Driften vedlige, sker det kun med de største Anstrængelser; men ved en Forøgelse af Kraften for at opnaa endnu større Hastighed vil man snart naa til Mulighedernes Grænse. For de Skibe i Handelsmarinen, som besejler de varme Zoner, er det tilstrækkelig bekendt, at man ikke længere til Kedelfyringen kan benytte europæiske Arbejdere, men maa benytte sydligere Racer, som bedre modstaar Indflydelsen af den stærke Varme. Det er oplyst, at man ved forrige Aars Sømanøvrer med den franske Marine har maattet ombygge et helt nyt Krigsskib, fordi Temperaturen paa Fyrpladsen ved Fyringen af kun 24 af de for Haanden værende 36 Kedler steg til 62 Gr. Celcius. I dette Tilfælde var Mulighedernes Grænse overskredet. Ved Kunst kan man vel nok skaffe Raad for dette, men Dampdriften og Sjælen i denne, Fyringen, bliver kunstig og vil kun daarlig komme i Samklang med den Simpelhed og Sikkerhed i Driften, som er nødvendig for Krigsskibet.

For at faa et Billede af dette Fyrbøderarbejde, der skal præsteres paa et Skib, skal eksempelvis nævnes nogle Fakta for Damperen »Kronprinz Wilhelm« i Norddeutsche Lloyd. Skibet fører for sine Maskiner paa tilsammen 35,000 Hestes Kraft 16 store Kedler, hvoraf 12 er dobbelte og 4 enkelte. Kulkasserne rummer 4450 Tons, og det daglige Forbrug er 500 Tons. Mandskabet er over 500 Mand. Efter disse Tal er saaledes det daglige Brændselsforbrug et Jernbanetog paa 50 Vogne Kul, og for hver Time maa over to Vognladninger Kul skaffes ud af Kulkasserne til Kedlerne og herfra skuffevis kastes paa Risterne. Betænker

man, at man under dette Arbejde skal udholde Skibets Bevægelser og Kedlernes og Fyrenes Straalevarme, kan man forestille sig, hvilket vældigt Arbejde der maa ydes og hvilken stor Arbejdskraft der er nødvendig.

For Jernbanernes Vedkommende foreligger der allerede Projekter for betydelige Hastighedsforøgelser, som vel ogsaa vil kunne naas ved at tage Elektriciteten til Hjælp. For Skibsfarten med sin fri Bevægelse lige overfor Jernbanernes tvungne har man endnu ikke fundet Udvej for en saadan radikal Omvæltning. Blicher der ogsaa her fordret en betydelig Hastigheds- og dermed ogsaa Kraftforøgelse, vil man i alt Fald med den nuværende Kuldrift snart naa Mulighedernes Grænse, saa at man maa søge et bedre Brændselmateriale, med hvilket man opnaar større Virkning, og et saadant er til Stede, nemlig Nafta.

Nafta eller Petroleum, ogsaa kaldet Jordolie, Stenolie og Bjærgolie, er som bekendt et Naturprodukt, der forekommer saavel i luftformig som i flydende Tilstand i Jordens Indre, og i Storbedriften udvindes ved Dybdeboringen. Den bestaar af en kemisk Forbindelse af Kulstof og Brint, er altsaa en Kulbrint, der alt efter Udvindingsstedet og den geologiske Alder er af forskellig Beskaffenhed. Raanaftaen, som udvindes af Jordens Indre, bestaar saaledes af en Blanding af forskellige sværere og lettere flygtige Olier og danner som samlet Produkt en tyk, flydende Olie af mørkebrun Farve med en Vægtfylde af omtrent 0,81 til 0,88 og et Antændelsepunkt paa ca. 24 til 35 Grader Celsius. Raanafta kan derfor ikke efter dens Konsistens direkte anvendes som Lampeolie, og paa Grund af dens lette Antændelsestemperatur heller ikke direkte som Brændselmateriale, undtagen maaske paa selve Udvindingsstedet. Den maa behandles efter den Anvendelse, man vil gøre af den.

Ved Destillation bliver Raaproduktet skilt i forskellige Olier med forskellig Vægtfylde og Antændelsestemperatur for derefter ved videre Behandling at omdannes til en til forskellige Øjemed brugelig Handelsvare.

Saaledes bliver eksempelvis den amerikanske Raaolie (Pensylvanien) omdannet til:

- 8—10 % Gasolin, Vægtfylde 0,645, Kogepunkt 18° C.
- 8—10 % Benzin, Vægtfylde 0,73, Kogepunkt 70° C.
- 70—80 % Lampepetroleum, Vægtfylde 0,796, Antændelsepunkt 22° C.
- 70—80 % Lampepetroleum, Vægtfylde 0,788, Antændelsepunkt 38° C.
- 70—80 % Lampepetroleum, Vægtfylde 0,825, Antændelsepunkt 121° C.
- 5—9 % Rester, der kan anvendes til Tilberedning af Oliegas eller til Smøreolie og Parafin.

Den kavkasiske Raaolie omdannes til:

- 2—10 % Benzin, Vægtfylde 0,75, Kogepunkt 60—80° C.
- 25—35 % Lampepetroleum eller Kerosin, Vægtfylde 0,825, Antændelsepunkt 29° C.
- 4 % Solarolie, Vægtfylde 0,875, Antændelsepunkt 105° C, til Tilberedning af Oliegas, og
- 50—70 % Rester, Vægtfylde 0,900—0,915, Antændelsepunkt 80—170° C, som delvis forarbejdes til Smøreolier, men hovedsagelig anvendes som Brændsel.

Denne Sammenstilling, i hvilken kun er optaget de vigtigste Destillater af Raanafta, viser paa den ene Side Forskelligartetheden af de udvundne Produkter, og paa den anden Side Forskellen mellem Nafta af ældre og yngre geologisk Alder, idet de pensylvanske Olier hidrører fra en tidligere Periode end den kavkasiske. Den første giver

90 % lettere Olier og ringe parafinholdige Rester, medens den sidstnævnte kun giver 30 - 50 % lettere Olier og 50—70 % Rester, der kun har Værdi som Brændselsmateriale.

Her skal indskydes en Bemærkning vedrørende de hidtil og endnu benyttede Benævnelser paa det omhandlede Naturprodukt.

Petroleum har allerede været kendt fra gammel Tid, men en Petroleumsindustri har kun bestaaet i omtrent 40 Aar, d. v. s. siden det i Amerika lykkedes ved Destillation af Naturproduktet at fremstille en brugelig, lysende Olje til Lamper. Da denne Industri er forholdsvis ung og hovedsagelig koncentrerer sig til Amerika og Rusland, har der ikke udviklet sig nogen fast Benævnelse for Produktet i de to Lande. Her betegnes den til Lamper benyttede Mineralolie med Petroleum, i Amerika forstaas ved »petroleum« og »crude petroleum« Raaolien, hvorimod førstnævnte gaar under Navnet »ordinary lampoil«, »water-white oil«, »high test oil« osv. I Rusland betegnes Raaolien med Nafta, den deraf destillerede Olie med »Kerosin« og Resterne med »Masut« eller »Ostatki«. Med disse Benævnelser, »Nafta«, »Kerosin« og »Masut«, har man nu egentlig tre meget skarpt udprægede Betegnelser, der ikke kan forveksles, og af hvilke de to første ogsaa allerede har fundet Indgang i Stedet for de engelske Benævnelser, hvorimod Benævnelsen »Masut« ikke har fæstet rigtig Rod, saa at f. Eks. Fyring med Masut almindelig kaldes Naftafyring. Af Hensyn til en lettere Forstaelse bibeholdes denne Betegnelse derfor her, ligesom det anvendte Brændselsmateriale benævnes Nafta i Stedet for Naftarester og Raaproduktet »Raa-nafta«. Naftarester og Raanafta adskiller sig iøvrigt meget lidt fra hinanden i Udseende; de er begge tyktflydende og af mørk Farve, saa at de kun kan skel-

nes fra hinanden ved Vægtfylden og Antændelsepunktet.

Nafta, der anvendes til Dampkedler, har som ovenfor omtalt en Vægtfylde af 0,9—0,15, et Antændelsepunkt paa 80—170 ° C., en Varmeværdi af 10,000—11,000 Varmeenheder og en 12—13dobbel Fordampningsevne.

Ved disse Tal er Naftaens Værdi slaaet fast. Stenkul har en Middelværdi paa 6000 Varmeenheder og en 6dobbel Fordampningsevne.

Nafta har saaledes, naar man tager Fordampningsevnen, der i Praksis er den vigtigste Faktor, i Betragtning, dobbelt saa stor Varmeværdi som Stenkul, saa at man kun behøver halvt saa stor en Vægtmængde Nafta som Stenkul for at udvikle en vis Mængde Damp. Anvendt paa Dampskibe betyder dette, at man for en bestemt Fart kun behøver at medtage halvt saa meget Nafta som Stenkul, eller Skibet kan, hvis man medtager den samme Vægtmængde som nu om Bord, tilbagelægge den dobbelte Vej.

Foruden denne vigtige Egenskab maa man endvidere tage i Betragtning, at Nafta er en Vædske; den kan derfor som enhver anden Vædske bevæges bort i Rør ved Hjælp af Pumper.

Selve Fyringen er baseret paa at bringe Naftaen til Forbrænding i en saa fint fordelt Tilstand som muligt. Den bliver med dette Formaal ved dertil egnede Apparater ført ind i Forbrændingsrummet i fint fordelt Tilstand, antændes her, hvorefter Flammerne gaar ind i Kedlen. Findelingen sker ved Damp- eller Pumpetryk.

Fyringen sker da paa følgende simple Maade: Fra en paa Fyrstedet passende anbragt Naftabeholder strømmer Naftaen ved eget Tryk ind i Rør til Findelingsapparatet, til hvilket der ved et andet Rør tilføres Damp. Begge Rør er forsynede med Ventiler, og hele Findelingsapparatet er saaledes bevægeligt om Hængsler, der sidder paa Kedlens For-

side, at det kan drejes ind og ud af Fyrstedet. Naar Naftaen ved Igangsættelsen er antændt, behøver man kun ringe Betjening, bortset fra en Regulering af Nafta-, Damp- og Lufttilstrømningen i Begyndelsen, indtil man har opnaaet en ikke lysende, gulrød Flamme. Sker Findelingen ved Pumpetryk paa 3—5 Atmosfærer, bortfalder ogsaa Damptilførslen, saa at kun Nafta- og Lufttilførslen skal reguleres.

Det ses saaledes, at Naftafyring ikke alene er yderst simpel, men ogsaa omtrent sker automatisk, og ikke saa anstrængende for Fyrbøderen, der derimod maa have hele sin Opmærksomhed henvendt paa Fyret.

En anden væsentlig Fordel ved denne Fyring er, at Fyret stadig er lukket, saa at enhver ukontrolleret Lufttilførsel er udelukket, ligesom denne bliver mere jævn. Sammenvirningen af disse for en rationel Forbrænding gunstige Betingelser viser klart det hensigtsmæssige i at fyre med Nafta.

For Fuldstændigheds Skyld skal endnu tilføjes, at man ogsaa — foruden den anførte Fyring ved Findeling af Nafta ved Damp- eller Pumpetryk, af hvilke det første er det almindeligste — har gjort indgaaende Forsøg med at bringe Nafta til Forbrænding paa risteagtige Indretninger, kun ved Skorstenstræk, og paa den anden Side at findele Naftaen ved Trykluft. Den førstnævnte Indretning fordrer en meget vanskelig Luftregulering og giver ligesom sidstnævnte Indretning en alt for varm Flamme, som hverken Dampkedlen eller Indmuringsmaterialet i Længden kan modstaa. Begge Indretninger kan derimod med Fordel anvendes i den metallurgiske Industri, f. Eks. ved Puddelovne, Svejsovne, Digelsmelteovne, til Smelteild og lignende.

(Fortsættes.)

20 Aar efter.

Nytaarsnat 18 . . sneg en forkommen Skikkelse sig langs Husrækken; det var Smedesvend Laub. Maalet for hans Vandring var den rige Smedemester Dahls Pengekasse. Laub var arbejdsløs eller rettere arbejdssky. Den oprindelig saa lovende og dygtige Svend havde faaet Smag for Alkoholen. Begyndelsen var gjort, medens han aftjente sin Værnepligt. Da han permitteredes og ikke straks kunde faa Arbejde, gjorde daarligt Kammeratskab sin uheldige Indflydelse gældende, og det gik stadig ned ad Bakke. Nu træffer vi ham — der for sine sidste sammentiggede Penge havde købt Brændevin for at faa Mod — paa det første Skridt paa Forbryderbanen. For ham, der havde arbejdet paa Dahls Værksted og derfor var huskendt, var det en let Sag at aabne Kontordøren, og med febrilsk Iver gav han sig i Lag med den solide Pengekasse, i hvilken Dahl gemte et ikke ringe Beløb.

Midt under Arbejdet blev han imidlertid overrasket af Dahl og dennes Søn. Den Gamle var rasende og truede med Politi, men paa Sønnens indtrængende Forbøn blev Laub ikke meldt til Politiet og fik ydermere atter Arbejde paa Dahls Værksted. Senere hjalp Dahl ham til at faa Ansættelse ved en Jernbane, og da han var et godt Hoved, lykkedes det ham hurtigt at avancere.

Aarene gik, og for Smedemester Dahl, der var af den gamle Skole, gik det tilbage, og i 18 . . døde han uden at efterlade sig noget af Betydning. Unge Dahl rejste til Udlandet i nogle Aar, giftede sig der, og fik efter at være vendt tilbage Ansættelse ved samme Bane, hvor forhenværende Smedesvend Laub allerede var gammel i Gaarde. Dahl passede sin Tjeneste, og da han ofte havde faaet at mærke, at Laub, der var hans Overordnede, ikke vilde kendes ved ham, undgik han denne saa meget som

muligt. Atter gik nogle Aar, og Nytaarsnat 19 . . oprandt med en isnende Rimtaage. Dahl, der var avanceret til Lokomotivfører, skulde tilbringe Begyndelsen til det ny Aar paa sin Maskine for et Godstog. Dahl var imidlertid kommen temmelig sent til Tjeneste og fik ikke taget Kul, men i Fortrøstning til at have nok paabegyndtes Rejsen. Toget blev større end beregnet, og Vejret blev haardt, hvorfor Kullene slap op, da der var endnu ca. 1 Mil til Endestationen. En Vogn, belastet med Kul, der var koblet op til Maskinen, hjalp imidlertid Dahl over Vanskeligheden, og for saa vidt var alt gaaet godt, hvis ikke Dahls Overordnede, Laub, ved en Øjentjeners Sladder havde faaet Nys om Sagen. Dahl kaldtes til Forklaring og trakteredes med de groveste Sigtelser i en saadan Grad, at kun Hensynet til sin store Familie afholdt ham fra at minde sin strænge Dommer om Nytaarsnat 20 Aar tidligere.

FORSKELLIGE MEDDELELSER.

Jernbaneetatens Fællesindkøbsforening, København, afholdt Generalforsamling Onsdag den 16. ds.

Der valgtes et Repræsentantskab bestaaende af:

Konduktør G. Sklander, Kasserer.
 Pakhusformand Larsen.
 Overportør Lemming.
 Lokomotivfyrbøder H. Ohlsen.
 Overportør N. Nielsen.
 Matros S. Weng.
 Portør Bøyesen.
 Assistent H. Berg.
 Assistent C. Kragh.

Repræsentantskabet konstituerede sig og valgte Assistent C. Kragh til Formand og Forretningsbestyrer, Lokomotivfyrbøder H. Ohlsen til Viceformand og Assistent H. Berg til Sekretær, samt et Forretningsudvalg, bestaaende af Formanden, Kassereren og Overportør Lemming.

Navneforandring. Følgende ved Nordjyllands forenede Privatbaner har erholdt Navneforandring saaledes:

Lokomotivfører S. Petersen hedder fremtidig Lundbo.

Lokomotivfyrb. O. Johansen hedder fremtidig Helvind.

Lokomotivfyrb. A. Christensen hedder fremtidig Hernø.

Lokomotivfyrb. Martin Larsen hedder fremtidig Lennø.

Danske Privatbaners Lokomotivfører- og Lokomotivfyrbøder-Forening. Den 9de December 1903 blev der paa et Møde, der afholdtes i Aarhus, stiftet en Forening, hvis Medlemmer udelukkende bestaar af Lokomotivførere og Lokomotivfyrbødere ved de danske Privatbaner, og derfor ganske naturligt fik Navn af Danske Privatbaners Lokomotivfører- og Lokomotivfyrbøder-Forening.

Foreningens Formaal er at samle alle ved Privatbanerne ansatte Lokomotivmænd til fælles Arbejde for at ophjælpe og højne Standen i Intelligens og Anseelse samt søge ved rolig og besindig Forhandling at faa Lønnen reguleret saaledes, at den kommer i passende Forhold til det Arbejde og Ansvar, der fordres.

Paa ovennævnte Møde var følgende Baner repræsenterede: Nordjydske forenede Privatbaner, Odderbanen, Hammelbanen, Vejle—Give og Vejle—Vandel Banerne, Kolding—Egtved og bornholmske Jernbaner samt skriftligt Personalet ved Frihavnen, ialt 70 Medlemmer.

Foreningens Love, der i det væsentlige er de samme, som gælder for D. L. og L. F., vil i den nærmeste Fremtid blive tilstillet samtlige Privatbaners Lokomotivpersonale. Samtidig vil der blive sendt Opfordring om Indmeldelse i Foreningen, og det var at haabe, at alle Kolleger ved Privatbanerne kan og vil slutte sig til den paa det Grundlag, den er bleven startet paa.

Foreningen begynder sin Virksomhed den 1ste April 1904.

Fredericia Afdeling. Slettet for Resistance: Lokf. 274 S. Berg og Lokf. 261 Th. Nielsen.

Kontraster. Under denne Overskrift har vi kort forinden Redaktionens Slutning modtaget et Indlæg i Anledning af vort Svar til Hr. J. Jensen; da dette ikke indeholder noget nyt udover, hvad der indeholdes i det andet Steds i Bladet optrykte Indlæg, vil sidstnævnte Indlæg ikke blive optaget, hvorimod det i Indlægget udtalte Ønske om at aflægge Aalborg Afdeling et Besøg forinden Generalforsamlingen med Glæde skal blive efterkommet. R e d

BEKENDTGØRELSE.

Tak!

Efter nærmere Undersøgelse maa jeg paa Hustrus, Børns og egne Vegne paa det hjerteligste takke Hr. Lokomotivformand Thomsen og d'Hr. Lokomotivførere paa Østerbro Depot for Postanvisningen fra Hr. Sørensen til Julen.

J. Johansen, Fyrb. 158.

Danske Jernbanefunktionærers Livsforsikrings- samt Laane- og Understøttelsesforening

tegner alle Arter af Forsikringer ved sine Inspektører og Tillidsmænd.

Overskudet uddeles ved Jule- og Paaske-tid som Laan eller Understøttelser til Medlemmer i Henh. til Lovenes § 8.

Anmodning om Blanket til Laanebegæring, vedlagt Svarporto, tilstilles Formanden,

N. V. Jacobsen, Konduktør,
Lyøvej 3, 4, Købhvn. F.

D. L. L. F.

PROGRAM

for

Stiftelsesfesten

i Forbindelse med

Jule- og Nytaarsfest

Fredag den 15. Januar 1904 i Gimles
Festlokaler (Grundtvigsvej 14).

- Kl. 5,30: Deltagerne samles.
- 6,00: Sang og Dans om Juletræet.
- 6,15: Prolog, fremsiges af »Det nye Aar«.
- 6,45: »Mester Jakel« i sine bedste Numre.
- 7,15: Komiske Numre udføres af * * *
- 7,45: Servering af Chokolade til Børnene.
- 8,30: Juletræet plyndres.
- 9,30: Dansen slutter for Børnene.
- 10,00: Begynder Dansen kun for Voksne.
- 12,00: Fællesspisning a 2 Kr. pr. Kuvert: en varm Ret med koldt Bord, iberegnet Øl og Snaps.

Efter Fællesspisningen Bal til Kl. 4.

Listen til Fællesspisningen er fremlagt paa Opholdsstuerne, og Tegningen sluttet den 10. Januar.

BILLETPRISERNE ere: Medlemmer 75 Øre. Medlemmers Damer 75 Øre. Indførte Deltagere 1 Kr. Børnebilletter 35 Øre.

Billetter faas hos Festkomiteen:

Mortensen,	Ohlsen,	Mottlau,
Kh.	Gb.	Gb.
Mathiesen,	Kassinger,	
Kh.	Gb.	

Udgaar 2 Gange maanedlig. Abonnementsprisen er 1 Kr. halvaaarlig. Avertissementsprisen er paa Omslagets 1ste Side 15 Ø. og paa Omslagets andre Sider 12 Ø. pr. mm. Plads i Spaltebredde halvaaarlig. Spaltebredden er 58 mm

Samtlige paa Omslaget tegnede Annoncer ere staaende mindst 1/2 Aar.
I Slutningen af Teksten optages Annoncer til en Pris af 10 Øre pr. Petitolinie eller dens Plads, med Fradrag af 20 pCt. for staaende Annoncer.

Telefon 123.

Ekspedition: Gothersgade Nr. 29, 1. S., Fredericia.

Telefon 123.