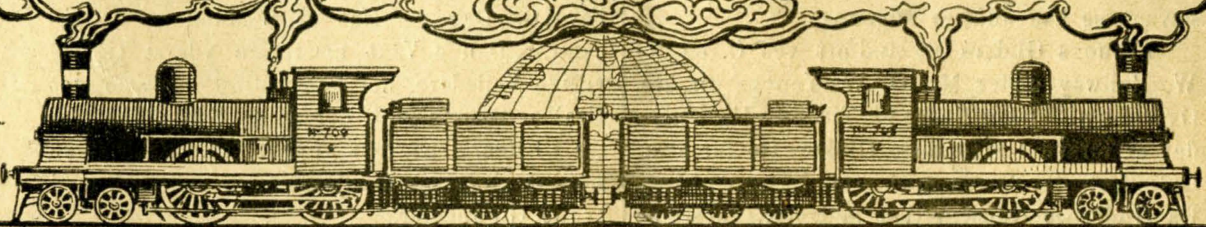


# DANSK LOKOMOTIVTIDENDE



ENIGHED

KUNDSKAB

HJÆLP

ORGAN FOR DANSK LOKOMOTIVFØRER OG LOKOMOTIVFYRBØDER-FORENING.

Redaktør: Lokomotivfører L. Mauritzen, Fredericia.

Nr. 24.

15. December 1905.

5. Aarg.

## Ny Opfindelse paa Lokomotivglidernes Omraade.

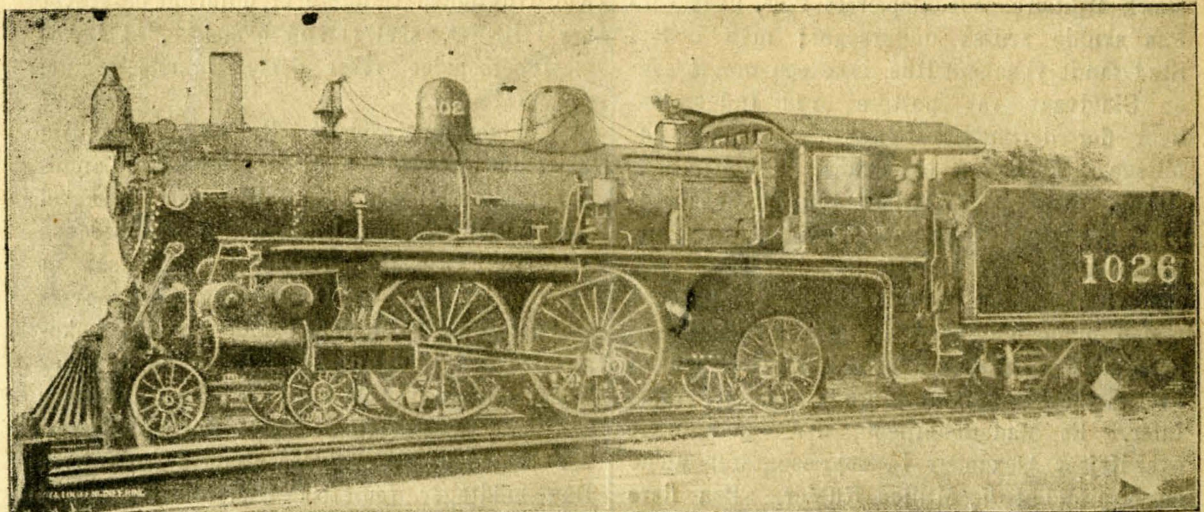
Nedenfor bringer vi en Illustration af et firkoblet Iltogslokomotiv for Chicago og North Western Railway, der er forsynet med saakaldet Yongs Rotationsglidere.

Lokomotivet har  $20 \times 26$  Tommers Cylindere og 81 Tommers Driv- og Kobbelhjul, der er belastet med 45,000 Kg., og dets Vægt i tjenstfærdig Stand er 81,250 Kg. (med Tender 134,025 Kg.) Trækkekraften i Krogen er 11,050 Kg. Gliderbevægelsen (se Fig 2) er indirekte, idet Eksentrikkerne er fastsatte paa Drivhjulsakslen og gennem en Transmissionsstang, der gaar over forreste Kobbelhjulsaksel,

forenet paa sædvanlig Maade med en toarmet vertikal Balances nederste Ende; i dens øverste Ende er anbragt en Forbindelsesstang, hvis forreste Ende er fastgjort til en tvearmet Balance, af hvilke den ene Arm er vertikal og de to andre horisontale.

De horisontale Arme er atter ved korte Forbindelsesled forenede med Gliderne, der faar en roterende eller rettere vuggende Bevægelse, ved at Eksentrikkerne giver den vertikale Arm en frem- og tilbagegaaende Bevægelse.

Hensigten med Opfindelsen er at frembringe en større Hastighed end Tilfældet er med Anvendelse af de almindelige D- eller Rundglidere.





Af et Brev fra Chefen for Maskinafdelingen, Mr. Robert Quayale, angaaende denne Gliderbevægelse kan anføres følgende:

»Youngs Glidere er indført ved C. og N. W. Railway under Mr. O. W. Youngs direkte Overtilsyn, og der findes for Tiden to Maskiner, der er forsynet med disse Glidere (to for hver Cylinder), der drives med alm. Ekscentrikker. Da Glidernes Konstruktion nødvendiggør sær-

af Sarkofagerne brænder Lys eller Lampe Dag og Nat, Aar ud og Aar ind. Disse Skattebevogtes Dag og Nat af 8 Mand og 2 Officerer. Denne Vagt er tillige yderst tjenstvillige Vejledere, der beredvilligt besvarer det Utal af Spørgsmaal, der af de Besøgende rettes til dem. Kirkens Kuppel er forgyldt, ikke som vi forgylder herhjemme, men belagt med tynde Guldplader.

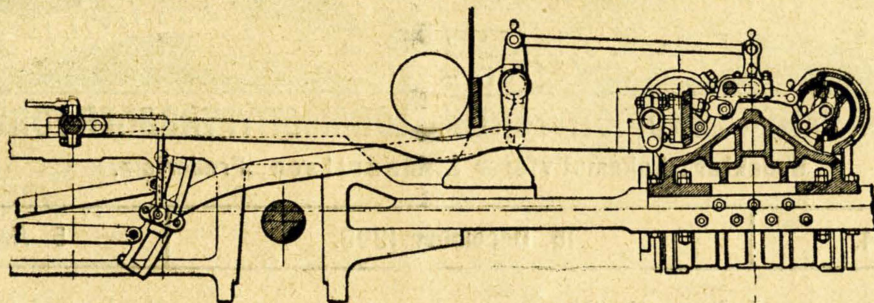


Fig. 2.

skilt for dette Øjemød støbte Cylindere, kunde de ikke anvendes, med mindre Cylindrene ombyttes. De Forbedringer, som Indikator-diagrammet udviser, er endnu ikke fuldstændig undersøgt og prøvet i Praksis, men Prøven, der kun er foretaget med Persontog, vil sikkert give et endnu bedre Resultat, hvad saavel Drift som Økonomi angaar, naar denne overføres paa Godstogskørslen.»

## Lokomotivmandsmødet i Helsingfors.

I strygende Fart gik det mod Peter Paulsfæstningen. Vi havde ventet os en af en stærk Militærkordon afspærret Plet, hvor vore Pas skulde kritisk undersøges; men i dets Sted fandt vi aabent Hus, ikke saa meget som en Skildvagt var posteret ved Indgangen, hvor der derimod var anbragt et Madonnabillede. Vi begav os straks til Fæstningskirken, hvor de kejserlige Sarkofager findes Side om Side i glimrende Pragt. Her var opbobet en Rigdom i Guld, Sølv og Diamanter, som vi ingensinde tidligere har set. Pillerne i den umaadelig høje Kirke var bogstaveligt talt dækkede af Sølv- og Guldkranse, paa og over Sarkofagerne var anbragt kolossale Kapitæler. Et Madonnabillede, der var anbragt over Kejsers Alexander I., repræsenterer alene en Kapital af  $1\frac{1}{2}$  Million Rubler. Paa flere

Grel var Modsætningen, da vi senere kørte op gennem et af Fattigkvartererne.

Efter at have beset Kirken, udtalte vi Ønsket om at tage selve Fæstningen i Øjesyn, men denne, der huser de politiske Forbrydere — der i Magthavernes Øjne er værre end Rovmordere — er hermetisk tillukket for enhver Fremmed, og frivillig betrædes den ikke af nogen Russer.

Efter et Besøg i Zoologisk Have, der nærmest havde Karakteren af Tivoli in miniatura, og hvis eneste Seværdighed var en stor Flodhest, tog vi til den russiske Jærnbane-station, hvor vi fik Lejlighed til at bese et Ekspres-togs Lokomotiv til flydende Brændsel. Da Konstruktionen tidligere er udførligt beskrevet her i Bladet, skal vi kun bemærke, at Lokomotivpersonalet roser dette Brændselsemne, s. k. »Masut«.

Lokomotivpersonalet i Rusland er væsentlig forskellig fra alle andre os bekendte Landes Lokomotivpersonale med Hensyn til saavel social Stilling som Uddannelse; thi medens man til Fyrbødere antager Folk, der saa at sige kommer ind fra Gaden, lægges der overordentlig stor Vægt paa den russiske Lokomotivførers Uddannelse. I 32 Skoler, der ligger spredt over Ruslands Banenet, uddannes de, der aspirerer til at blive Lokomotivfører, i 4-aarige Kursus, saaledes at de 4 Timer hver Dag modtager teoretisk Undervisning og 4



Timer praktisk Uddannelse paa Statens Bekostning, forinden de ansættes. Deres Løn gaar op til 5000 Kr. om Aaret, og medens Stationsinspektører, Assistenten, Skrivere etc. erholder 3. Kl.s Fripas, erholder Lokomotivførerne Fri-pas til 2. Kl.

Nogen Sammenslutning eller Forening af Lokomotivpersonalet kendes derimod ikke, og paa vor Forespørgsel, om Forholdene i Almindelighed var saa gode, at fælles Optræden var unødvendig, fik vi til Svar, at ethvert rimeligt Ønske, der fremsattes til Trafikministeren, blev saa vidt muligt imødekommet. Vor Forespørgsel om deres politiske Stilling blev kun besvaret undvigende eller mødt med en haardnakket Tavshed.

Imidlertid var Tiden inde til Afrejse, og med en vis Lettelse gik Turen atter mod de tusind Søers Land. Vi agtede os til Finlands mest seværdige Punkt, nemlig Vandfaldet ved Imatra, men da der hertil kun er Dagforbindelse, maatte vi overnatte i Wiborg. Lokomotivpersonalet her havde med Velvilje fra Bane-forvaltningens Side ordnet det saaledes, at der stillede en 2den Klasses Vogn til vor Disposition for Natten, og styrket og ved godt Humør fortsatte de tre norske og tre danske Deltagere mod Vandfaldet, medens de tre svenske Deltagere fortsatte direkte fra St. Petersborg over Helsingfors til Stockholm.

Stadig ledsaget af vor utrættelige Cicerone, Lokf. Nikander, ankom vi i det prægtigste Solskinsvejr til Imatra, hvis storslaaede Natur man ikke kunde blive træt af at iagttage.

Efter at have taget os et solidt Maaltid vandrede vi i flere Timer om paa Klipperne, der omgav Vandfaldet, som maa betegnes som et af Jordens mægtigste og skønneste i sin Slags. Turen gik derpaa tilbage til Wiborg, hvor vi maatte gøre nogle Timers Ophold, som vi benyttede til at besøge Byen og Havnen.

I Byen findes ogsaa et Statsbaneværksted, endnu større end det, vi omtalte i Helsingfors, og drevet paa samme Maade. I Havnen findes et Utal af Skibe af alle Nationaliteter, blandt hvilke saas en Mængde smaa, finske Passagerdampere.

Henad Aften fortsattes Turen over Rihimäki — hvor de tre norske Deltagere tog Afsked for at tage over Hangø til Stockholm

— til Tammerfors, hvor Finlands største Lokomotivfabrikker forefindes.

(Fortsættes.)

## Nye Lokomotiver paa Syd-Pacifik-Banen.

Til Syd-Pacifik-Banen er der paa Schenectays Fabrik bygget fire nye Lokomotiver af forskellig Type.

Paa disse Maskiner anvendes Olie som Brændselsemne, idet Teksas og Kaliforniens Oliemarkeder er saa nær beliggende. Ved at benytte Olie kan Forholdet mellem Kraft og Brændselsforbruget bedre reguleres end ved Kulfyring, særlig ved Ranging.

De vigtigste Dimensioner ere:

	Concordia-	Pacifik	Atlantik	Ranger-
Vægt i tjenstfærdig Stand	Kg. 92,310	97,070	84,603	Loko. 66,680
Hjultryk	82,100	60,330	44,230	—
Tenderens Vægt i tjenstf. Stand	153,590	157,670	215,890	102,990
Cylindrenes Diameter	559	559	508	508
Stempelslag	785	732	732	680
Drivhulsdiameter	1,448	1,966	2,057	1,448
Damptryk	14	14	14	13,2
Trækraft	19,640	13,560	10,660	12,660
Kedelrørens Længde	4,572	6,096	4,877	3,505
Kedelrørens indvendige Diameter	51	57	57	51
Kedelrørens Antal	413	245	297	276
Total Ildparvirkningsflade	316,82	283,72	246,59	167,78
Do. i Fyrkassen	17,15	16,69	16,65	14,50
Risareal	4,60	4,60	4,60	2,1
Vandbeholdning	26,500	26,500	26,500	15,140
Oliebeholdning	11,130	—	11,130	3,860
Kulbeholdning	—	14,920	—	—





### Sverrigs Lokomotivfører- og Fyrbøder-Forening.

Hosstaaende bringer vi et Billede af de Delegerede ved Sverrigs Lokomotivfører- og Fyrbøder-Forenings Aarsmøde i Stadshuset i Eksjö d. A. Som man vil se, findes der flere ogsaa herfra kendte og dygtige svenske Organisationsmænd paa Billedet.



## Jernbanefunktionærernes Fællesudvalg.

Fællesudvalget afholdt Møde den 4. ds. i Jernbaneforeningens Lokaler.

Fra Dansk Jernbane-Forbund forelaa Meddelelse om, at Pakmester P. D. Pedersen og Ledvogter N. Christensen ved stedefundet Valg i Forbundet var erstattede af Pakmester N. P. Christensen, Kh., og Depotarbejder J. Hansen, Fa. Formanden bød de to nye Medlemmer Velkommen.

Derefter aflagde Formanden (Friis-Skotte) paa de Delegeredes Vegne Beretning om de den 24. Oktober førte Forhandlinger med Generaldirektøren angaaende Ændringer i Lønningsregulativet, Sygekasseordningen m. v.

Heraf gengives følgende:

### 1. Ændringer i Lønningsregulativet.

Af de Forandringer i Ordre D 1018 (Ministeriets Lønningsbestemmelser af 7. April 1904), hvorom Fællesudvalget havde ansøgt Ministeriet, var der ved denne og tidligere Forhandlinger opnaaet Enighed med Generaldirektøren om følgende:

Time- og Natpenge beregnes for hver p a a b e g y n d t Time (Tidsgrænsen  $\frac{1}{2}$  Time bortfalder). Natpenge kan beregnes for Nat-tjeneste, naar denne er udf. ifl. den fungerende Stationsbestyrers Ordre. (Tjenesten behøver ikke som nu at være godkendt af Trafikbestyreren, for at Beregning kan finde Sted). Afstandsgrænsen for Tjenstrejser, 3 Km. (§ 12), nedsættes til 2 Km. Afstandsgrænsen ved Beregning af Timepenge i Stedet for Kørepenge (§ 11, 3. Stk.) forhøjes fra 20 Km. til 22,5 Km. (svarende til det tidligere Regulativs 3 Mil). Ved Kørsel med Arbejdstog (§ 11, 2. Stk.) kan beregnes Timepenge fra det Tidspunkt, Toget afaar fra Udgangsstationen, og indtil Ankomsten til den Station, hvor Arbejdet ophører (ikke som nu for hvert Tog fra dets Afgang til dets virkelige Ankomst). Ved kombineret Tog- og Kedelpassertjeneste kan beregnes Timepenge for hele den Tid af Fraværelsen, hvor der ikke beregnes Kørepenge (der maa nu kun beregnes Timepenge for selve den Tid, Kedelpasningen varer).

Følgende yderligere af Fællesudvalget øn-

skede Forandringer i Lønningsbestemmelserne var endnu under Overvejelse, og Resultatet heraf vilde først foreligge ved en følgende, forhaabentlig nærforestaaende Forhandling:

Beregning af Godtgørelse for en vis Tid før og en vis Tid efter henholdsvis Afgang og Ankomst af de i § 11, 3. Stk., omhandlede Tog, for hvilke Timepenge beregnes i Stedet for Kørepenge, samt Optagelse af en Bestemmelse samme Sted om, at »tom Maskine« henregnes til disse Tog (herom er der i Øjeblikket forskellig Opfattelse i Maskin- og Trafikafdelingen).

Bestemmelse om, at faste Kedelpasserpørtører med 6 Aars Anciennitet oppebærer 0,6 Øre pr. Kilometer i Kørepenge, naar de forretter almindelig Togtjeneste (ligesom Togbetjenten). En mindre Afkortning for Levering af Soverum, end den, der nu er foreskrevet i §§ 17 og 18 for Lokomotiv-, Tog- og Skibspersonale, samt endelig en Ændring i § 11, sidste Stykke, saaledes at den Erstatning for Tab af Emulomenter, der ydes Lokomotivførere, som midlertidig forretter Tjeneste som Lokomotivformænd, ikke som hidtil knyttes til »det anviste Op-holdssted«.

### 2. Sygekassernes Ordning.

Generaldirektionen havde i Foraaret vedtaget et foreløbigt »Forslag til Vedtægter for Statsbanepersonalets Sygekasse«, som anerkendte Personalets Ret til Selvstyre af Kassen. Angaaende dette Forslag var der af Fællesudvalget for 9 Punkters Vedkommende ønsket Forhandling med Generaldirektionen, og ved den nu stedefundne Forhandling den 24. Oktober havde Generaldirektøren meddelt Fællesudvalget, paa hvilke af disse Punkter (6) han kunde anbefale Generaldirektionen at imødekomme Udvalgets Ønsker. Samtidig havde dog Generaldirektøren udtalt, at det var med al Reservation han forelagde Sagen, og at det var muligt, at det hidtidige Standpunkt (overfor Spørgsmaalet om Selvstyre) vilde blive ændret under Sagens videre Behandling, idet der ved en fornyet Overvejelse af denne Sag var kommen to nye og væsentlige Punkter frem, efter hvilket det økonomiske Grundlag blev forrykket. Det ene var, at Normalregnskabet var bleven langt ugunstigere



end beregnet, og det andet, at Jernbanelægerne i Jylland og Fyn ved deres Forenings Formand havde udtalt, at de ikke overfor en ny Sygekasse vilde kunne slutte Overenskomst om Betaling som hidtil beregnet til respektive 4 og 8 Kr. pr. ugift og gift Interessent, men i Henhold til en mellem samtlige Læger truffet Overenskomst maatte kræve Betaling for hvert Sygebesøg m. m., eventuelt mod en vis Rabat. Hele Forslaget vilde imidlertid nu blive drøftet i Generaldirektionen og derefter sendt til Sygekassernes Repræsentanter.

Formanden meddelte i Forbindelse hermed, at der efter Forhandlingen havde fundet en Brevveksling Sted imellem Fællesudvalget og Jernbanelægerne, og at det ifølge denne ikke kunde betragtes som absolut givet, at der fra Lægernes Side skulde vise sig Vanskeligheder overfor den ny Ordning, naar de ellers ikke blev ringere stillede ved denne, hvad der jo intet forelaa om, ligesom der jo ikke her forelaa Oprettelse af en ny Sygekasse, men kun en af Administrationen længe paatænkt Sammenslutning af de to gamle Kasser. Men dette vilde naturligvis i væsentlig Grad afhænge af, hvorledes Forhandlingerne med Lægerne førtes. Og med Hensyn til Sygekassernes økonomiske Grundlag, da laa dette efter Formandens Mening kun et Sted, nemlig i Spørgsmaalet, hvorvidt Sygekasserne fremtidig i alle Tilfælde skulde have et fast Statstilskud, saaledes som hidtil hævdet af Generaldirektionen, eller om der mulig kunde være Tale om, at Statsbanerne for at sikre sig den hidtidige Indflydelse paa Ledelsen vilde gaa ind paa ogsaa i Fremtiden at dække Sygekassernes mulige Underskud. I førstnævnte Tilfælde maatte det absolut være det økonomisk fordelagtigste for Personalet selv at styre Kassen.

### 3. Pengehjælp under Sygdom til Dag- og Timelønnede.

Sammen med Spørgsmaalet om Sygekassernes Ordning var der ved Forhandlingerne den 24. Oktober ligeledes bleven behandlet et Udkast til Regler for Udbetaling af Sygeunderstøttelse til Dag- og Timelønnede, hvilken Understøttelse nu for Jylland-Fyns Vedkommende betales af Sygekassen, men ved den fremtidige Ordning tænkes overtaget af

Statsbanerne (ligesom nu i Sjælland-Falster). — Pengehjælpen under almindelig Sygdom er for Tiden  $\frac{3}{4}$  af Dag- eller Timelønnen, højst 1 Kr. 50 Ø. pr. Dag. Foranlediget ved den i sin Tid skete Henvendelse fra Fællesudvalget og Sygekassebestyrelserne om en Forhøjelse heraf samtidig med den ny Sygekasseordning, var Generaldirektionen i sit Udkast gaaet med til at forhøje Maximum til 2 Kr. pr. Dag, hvorimod Fællesudvalget ønskede Maximalbestemmelsen strøget og i Stedet for indført en Minimumsunderstøttelse af 1 Kr. 50 Øre pr. Dag. Hertil kunde Generaldirektøren ikke gaa med, hvorimod det, foranlediget af Forhandlingerne, skulde tages under Overvejelse om muligt at forhøje Maximum fra 2 Kr. til  $2\frac{1}{4}$  Kr.

Generaldirektionens Udkast gik tillige ud paa, at Pengehjælpen fremtidig kun ved mere alvorlige Tilskadekomster i Tjenesten ansattes til fuld Dagløn, for mindre alvorlige Tilskadekomster derimod kun til  $\frac{3}{4}$ . For Tiden ydes som Regel fuld Dagløn. Et Forslag fra Fællesudvalget om at beholde de nuværende Regler kunde Generaldirektøren ikke gaa med til, men skulde overveje, om Udkastets Redaktion kunde ændres noget, saaledes at det klart fremgik, at den mindre Pengehjælp kun skulde finde Anvendelse ved lettere Tilskadekomster.

Generaldirektøren havde som Afslutning paa Forhandlingerne udtalt, at han haabede, at de Delegerede vilde forklare Organisationens Medlemmer, at der ikke fra hans Side forelaa noget om, at han ikke vilde forhandle med dem. Han troede netop, at Forhandling kunde bære gode Frugter og satte ogsaa for sit Vedkommende Pris paa den.

\* \* \*

Efter at den afgaaede Sekretær, Pakmester P. D. Pedersen havde afleveret Regnskab, Kassebeholdning og Arkiv, valgtes Pakmester N. P. Christensen til Udvalgets Sekretær. Til Delegeret ved de videre Forhandlinger angaaende Lønningsbestemmelserne og Sygekasseordningen valgtes ligeledes Pakmester Christensen.

Formanden meddelte dernæst, at der fra de faglige Organisationer indenfor Statsbaner-



nes Værksteder forelaa en Anmodning om at maatte indtræde i Fællesudvalget. — Det vedtoges at henvise Spørgsmaalet herom til de 3 Organisationer, der nu danner Fællesudvalget (J.-F., D.-J.-F. og D. L. og L. F.) med Henstilling, at den aabner de omhandlede Værkstedsorganisationer, hvis Medlemmer ikke kan optages i nogen af de 3 Organisationer, Adgang til at tiltræde Fællesudvalget, dog kun i saadanne Sager, der er af fælles Interesse saavel for de 3 Organisationer, hvoraf Fællesudvalget bestaar, som for Værkstedsarbejderne.

Endelig forelaa til Behandling Enkepensionssagen.

Forslaget om Oprettelse af en fælles privat Enkepensionskasse til Supplering af den almindelige Enkepension og til Afløsning af de mange herhen hørende Smaakasser henvistes i Januar 1904 af Jernbaneforeningen til Fremme gennem Fællesudvalget og tiltraadtes af de to andre Organisationer. Forarbejderne ved Kassens Oprettelse, Udarbejdelse af Vedtægter og Præmiatabeller (med Assistance fra Statsanstaltens Beregnere) var færdige, da den fra 1. Januar 1904 gældende »Lov om Livsforsikringsvirksomhed af 29. Marts 1904« foreløbig standsede Sagen. Betingelsen for Kassens Oprettelse maatte herefter være, at den ikke faldt ind under denne Lov og de for Forsikringselskaber givne Regler om Garantikapital (mindst 100,000 Kr.), Sikkerhedsfond m. v., og den 24. Marts d. A. indsendtes til Indenrigsministeriet en Forespørgsel herom, ledsaget af Vedtægter, Præmiatabeller m. v. Herpaa var under 7. November d. A. modtaget Svar fra Ministeriet om, at Enkepensionskassen i den Form, den var paatænkt, vilde falde ind under Forsikringsloven.

Fællesudvalget vedtog under Hensyn til de foreliggende Omstændigheder at stille Sagen i Bero indtil videre og foreløbig afvente, hvilken Ordning Ministeriet vilde træffe angaaende saadanne allerede eksisterende større Enkepensionskasser ved Banker, private Aktieselskaber o. lign., som hidtil har arbejdet uden Forbindelse med noget Forsikringselskab, og hvis Forhold nu maa ordnes efter Loven.

Formanden sluttede Mødet ved med Til-

slutning fra Udvalgets Medlemmer at rette en hjertelig Tak til Pakmester P. D. Pedersen for hans store og trofaste Arbejde i Fællesudvalget, hvorefter Hr. Pedersen udtalte Haabet om en stadig dybere Forstaaelse hos Personalet af, at det kun var gennem Fællesudvalget, de store, fælles Spørgsmaal kunde løses paa tilfredsstillende Maade.

Fællesudvalget.

---

## Penge.

For Penge kan man faa alt, hedder det, men det er ikke sandt. Arne Garborg skriver, at man kan købe —

Mad, men ikke Appetit.

Draaber, men ikke Helbred.

Sengeklæder, men ikke Søvn.

Lærdom, men ikke Snille.

Fornøjelse, men ikke Glæde.

Kammerater, men ikke Venskab.

Tjenere, men ikke Troskab.

Graa Haar, men ikke Ære.

Gode Dage, men ikke Fred.

Skallen af alt kan man købe sig, men ikke Kærnen.

— — —

Og dog regerer Pengene Verden.

---

## „Georg Stage“-Sagen for Retten.

Som det vil være vore Læsere bekendt, lød Dommen over Kaptejn Mitchell paa Frifindelse, og der kan iøvrigt kun blive Tale om en Erstatning, som »Anconas Rhederi antagelig betaler.

Vi siger ligesom et bekendt københavnsk Dagblad: »Vi sympatiserer med Dommen« og »mener, at Kaptejnen er sluppen billigt« — i Forhold til os under lignende Forhold.

---

## Uddeling af styrkende Næringsmidler til Lokomotivpersonalet i Tyskland.

Ifølge »Rhein Westf. Zeitung« er de kgl. tyske Jernbanedirektioner bemyndiget til, under usædvanlig stærk Kulde, at lade uddele styrkende Næringsmidler til Lokomotiv- og



Togpersonalet, og naturligvis paa Statskassens Regning.

Efter en Anordning af den tyske Jernbaneminister kan saadanne styrkende Næringsmidler under samme Forudsætning ogsaa uddeles til Rangeringspersonalet, naar vedvarende raat og koldt Vejr gør Udførelsen af Tjenesten særlig besværlig, selv om der ikke netop hersker stærk Kulde.

## Meddelelser fra Afdelingerne.

### Aarhus Afdeling.

Aarhus Afdeling afholdt ekstraordinær Generalforsamling Torsdag den 9. November med følgende Dagsorden:

1. Valg af en Afdelingsformand.
2. Eventuelt.

Formanden aabnede Mødet og bød Forsamlingen Velkommen samt bad den vælge en Dirigent.

Lokomotivfrb. Nr. 320 Petersen valgtes.

Punkt 1. Formanden, Lokf. Frederiksen, nedlagde sit Mandat som Afdelingsformand, og i hans Sted valgtes Lokf. V. Hansen.

Punkt 2. Der førtes en livlig Diskussion om Ordre Nr. 721' Betydning.

Det vedtoges at afholde et Andespil i December Maaned.

C. Nielsen,  
Sekretær.

\*

\*

\*

Fredag den 1. December afholdt Aarhus Afdeling i Forbindelse med Maanedsmødet Andespil og Bal, hvori deltog ca. 100 Personer.

Mødet aabnedes Kl. 8 $\frac{1}{4}$ , i den store Sal, og samtidig gik Damerne til sluttet Kaffe bord i den lille Sal.

Formanden, Lokf. V. Hansen, aabnede Mødet og bød Forsamlingen Velkommen og takkede samtidig for den gode Tilslutning. Taleren takkede derefter for den Tillid, Medlemmerne havde vist ham ved at vælge ham til Formand, og han skulde gøre alt for at bibeholde den.

Derefter gav Formanden Beretning om Resultaterne af 2 for Hr. Maskininspektøren forelagte Sager.

Efter at flere Talere havde haft Ordet til forskelligt, vedtoges det at afholde et Juletræ med Bal. Dertil blev nedsat et Udvalg.

Formanden sluttede Mødet Kl. 9 $\frac{1}{4}$ , hvorefter hele Selskabet, Damer og Herrer, gik til Andespillebordene. Der blev bortspillet 12 dejlige Ænder, rene jydsk Eksemplarer. Kl. 12 sluttede Spillet — særlig til de Vindendes fulde Tilfredshed. Derefter begyndte Dansen, som gik lystig til Kl. 3. Alle var enige om, at det var en af de behageligste Aftener, Afdelingen længe havde haft, den ny Formand til Ære og Medlemmerne til Glæde.

V. P. H.

## PERSONALIA.

1.—12. 05.

Lokomotivfyrbøder Nr. 99 J. J. Nissen, Aarhus, forfremmes til Lokomotivfører Nr. 67 i Aarhus.

Lokomotivfører Nr. 67 M. Knudsen, Struer, degraderes til Lokomotivfyrbøder Nr. 280 i Struer.

## Meddelelse til Afdelingerne.

Lokomotivpersonalet i Fredericia har oprettet en Kransekasse, der giver Kranse til samtlige Lokomotivførere og Lokomotivfyrbødere ved Statsbanerne, naar Meddelelse om Dødsfaldet med Opgivelse af Begravelsens Tid og Sted med 48 Timers Varsel sendes til Undertegnede.

Fredericia, den 4. December 1905.

C. Breum,  
p. T. Formand.

## Annonceudvalgene

bedes indsamle og snarest indsende Annoncer til Ekspeditionen:  
„Gjeddesborg“ (mod Jyllandsgade)  
Fredericia.

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

Spaltebredden er 58 mm.

Samtlige paa Omslaget tegnede Annoncer ere staaende mindst  $\frac{1}{2}$  Aar.

I Slutningen af Teksten optages Annoncer til en Pris af 10 Øre pr. Petitlinie eller dens Plads, med Fradrag af 20 pCt. for staaende Annoncer.

Telefon 123.

Ekspedition: „Gjeddesborg“ 2. S. mod Jyllandsgade, Fredericia.

Telefon 123.