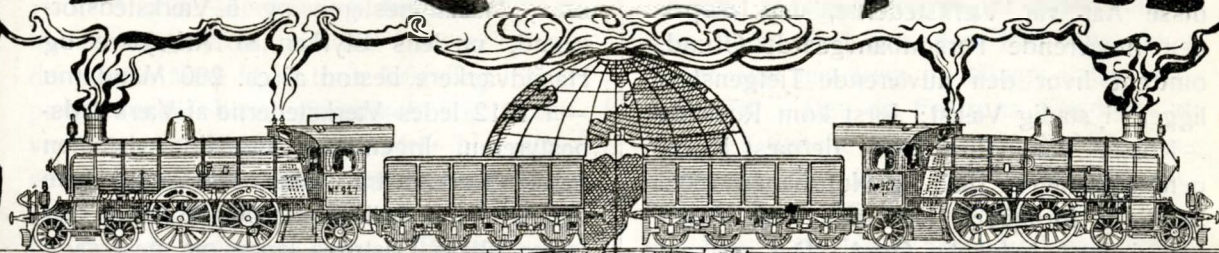


# DANSK LOKOMOTIVTIDENDE



ENIGHED

KUNDSKAB

HJÆLP

ORGAN FOR DANSK LOKOMOTIVFØRER OG LOKOMOTIVFYRBØDER-FORENING  
OG „DANSKE PRIVATBANERS LOKOMOTIVFØRER- OG LOKOMOTIVFYRBØDER-FORENING“  
(DANSK LOKOMOTIVMANDS-FORBUND)

Nr. 24.

18. December 1912.

12. Aarg.

## En Pioneer.

Med Udgangen af Oktober Maaned har Værkstedsbestyrer Fristrup i Aarhus erholdt sin Afsked af Statsbanernes Tjeneste.

Hermed forlader en af vore mest veltjente Embedsmænd sin Virksomhed, der spænder over et Tidsrum, som kun er de færreste givet, nemlig fra 1853 til 1912 — næsten 60 Aar.

Den, der har oplevet dette Tidsrum, vil vel nok have oplevet den største Udvikling, vore Baner nogensinde vil faa.

*Christian Fristrup* blev født den 18. Februar 1838 i Kjøbenhavn. I 1853 ansattes han som Lærling ved de sjællandske Baners Værksteder og blev i 1866 udnævnt til Lokomotivfører, 1870 Værkfører, 1878 Maskinmester ved Aarhus Værksted, 1892 Maskiningeniør og efter Lønningsloven af 1903 Værkstedsbestyrer.



Værkstedsbestyrer C. Fristrup,  
R. af Dhg., Dhmd.

For Fristrup har det været en usædvanlig Karriére fra Maskinlærling uden teoretisk Uddannelse at avancere til en af de højeste Stillinger ved vore Baner; men den har været baade selvfølgelig og velfortjent; en ualmindelig Jernflid og Samvittighedsfuldhed har fuldt ud erstattet de officielle Eksamensbeviser, der vilde kræves af vor nuværende Direktør til lignende Stillinger.

At give en detaljeret Beskrivelse af Fristrups Virksomhed vilde blive det samme som en Beskrivelse af Lokomotivteknikens Udvikling, der ligger mellem de første sjællandske Lokomotiver og vor sidste nye Lokomotivtype Lit. R.

Da vi tidligere har givet en Beskrivelse af Fristrups Medvirkning ved Ombygningen af de ældste sjællandske Lokomotiver, skal vi efter Jernbanebladet her indskrænke os til at give nogle biografiske Oplysninger:

Efter Læretiden arbejdede han frem-

deles i Værkstederne, dels som Maskinarbejder, og dels som Tegner. I Løbet af disse Aar var Værkstederne, der laa paa den nuværende Personbanegaards Grund, omtrent hvor den nuværende Tietgensbro ligger, i stadig Vækst; først kom Roskilde – Korsør Banen til i 1856, dernæst Klampenborgbanen i 1863 og Nordbanen 1864. Samtidig forøgedes Lokomotiv- og Vognmateriellet i betydelig Grad. Det var saaledes gode »Læreaar« for dem, der *vilde* noget, og Fristrup fulgte med Iver enhver Udvikling i sit Fag. Saa kom Krigen 1864, da han indkaldtes som Marinesoldat, og ombord paa Fregatten »Sjælland« deltog han bl. a. i Slaget ved Rügen. Efter Krigen vendte han tilbage til Værkstederne og blev nu særlig beskæftiget paa Tegnestuen, indtil han i Begyndelsen af 1866 ansattes som Fyrbøder. Næppe 3 Maaneder efter – 1. Maj 1866 – forfremmedes han til Lokomotivfører, og i denne Egenskab førte han bl. a. Lokomotivet »Odin« paa Klampenborgbanen under Sommertrafiken. Om Vinteren, naar Trafiken var betydelig indskrænket, var han beskæftiget i Værkstederne ved Eftersyn og Reparation af Maskinerne. Hyppigt anvendtes han til Afløsning, og i 1869 kørte han en Tid i fast Tur paa Nordbanen. Da endelig Sydbanen aabnedes i 1870, og Værkstedssomraadet var en Del udvidet, blev han forfremmet til Værkfører, og i denne Stilling forblev han indtil 1878, da han overgik til de jyskfynske Statsbaner. Paa dette Tidspunkt bestod de sjællandske Baners Materiel af ca. 50 Lokomotiver, 250 Personvogne og 900 Bagage- og Godsvogne. Disse Tal maaler bedst Værkstedernes Udvikling.

I Aarhus kom Fristrup til at arbejde under Overmaskinmester Blair og den unge Maskiningeniør Busse, Søn af Overmaskinmesteren ved de sjællandske Baner. Hans Stilling benævntes her Maskinmester. Værkstederne omfattede dengang kun jyske Baner syd for Limfjorden, idet der var særlige Reparationsværksteder i Nyborg for de fynske Baner og i Frederikshavn for Vendsysselbanen (dette sidste nedlagdes i 1879

efter Limfjordsbroens Aabning). Ledelsen besørgedes af Overmaskinmesteren, Ingeniøren, Maskinmesteren og 5 Værkstedsformænd, medens Styrken af Arbejdere og Haandværkere bestod af ca. 200 Mand (nu – i 1912 ledes Værkstederne af Værkstedsbestyreren, Ingeniøren, Ingeniørassistenten og 18 Værkmestre, medens Haandværkere og Arbejdere tæller over 900 Mand). Her falder altsaa Fristrups lange og mest samlede Virksomhed. I de 34 Aar – 1878 – 1912 – er Værkstederne undergaaet meget betydelige Udvidelser. Den hurtige Vækst af de jyskfynske Baner og den deraf følgende store Forøgelse af Materiellet har i dette Tidsrum næsten Aar for Aar nødvendiggjort Forandringer, Tilbygninger og Nybygninger. Der har hersket en evig Uro, været ført en stadig og ofte vanskelig Kamp for at præstere det fordrede Arbejde under de givne Pladsforhold.

Under alt dette har Fristrup forstaaet at skabe rolige og gode Arbejdsforhold blandt den stadig voksende Stab af Haandværkere og Arbejdere. Hans egen urokkelige Ro har i væsentlig Grad bidraget dertil. Men ogsaa dette, at han har forstaaet at lade sine undergivne arbejde saa selvstændigt som muligt. Hans praktiske Syn paa Forholdene har ikke tilladt ham under det daglige Arbejde at gøre store Ophævelser over Smaating eller overhovedet at beskæftige sig med Petitesseer.

Et Par Gange i disse Aar maatte Fristrup dog se Arbejdsroen truet af Strejker. Den første, der fik et hastigt Forløb, indtraf i 1884. Efterhaanden som Arbejdsstyrken voksede, blev det forbundet med større og større Vanskelighed at udøve Kontrol med Arbejdstidens nøje Overholdelse. Og Ledelsen besluttede da at omgærde alle Værkstederne med et Stakit, saaledes at Adgangen til og fra Værkstederne kun kunde ske gennem en bestemt Indgang, hvor en Portner blev anbragt for at øve Kontrol. Over denne Reform, der formodentlig da var ukendt herhjemme, følte en Del af Haandværkerne sig krænkede, og Uroen begyndte saa smaat at organisere

sig til en lille Strejke. Men da Fristrup ved en bestemt Lejlighed lod alle Haandværkere kalde sammen og der bad de utilfredse træde frem, var der kun en enkelt, der havde Mod til at tæne Krigsflag. Den paagældende blev afskediget, og Roen vendte atter tilbage. »Stakittet« blev staaende, og det blev snart den selvfølgeligste Sag af Verden, at man paa Vejen til og fra Arbejde passerede gennem Portnerhuset og afgav sit Kontrol-Nummer.

Den næste Strejke indtraf i 1891, og den var af betydelig alvorligere Art. Aarsagen var et Lønkrav, der rejstes af Kedelsmedene. Da man forsøgte at lade Kedelsmedearbejdet udføre af Grovsmede, førte dette til, at ogsaa disse nedlagde Arbejdet, og paa samme Maade udvidedes Strejken til Maskinarbejderne, saaledes at den til sidst omfattede 180 Mand.

En Deputation søgte Audiens hos Generaldirektøren og Ministeren, dog uden Resultat, Striden udviklede sig, der førtes en heftig Polemik i Byens Blade, og det socialdemokratiske Organ blev omsider ved Fogedforbud forhindret i overhovedet at omtale Strejken. Kampen var paa Forhaand ret haabløs, og berøvet sine Forsvarere i Dagspressen overgav de strejkende sig efter et Par Ugers Forløb. En Del af dem blev senere enkeltvis genansatte. Under disse vanskelige Forhold bevarede Fristrup sin Ro og Koldblodighed, og naar hele Affæren forløb, uden at det kom til egentlige Uroligheder, kan han utvivlsomt tilskrive sig en Del af Æren herfor.

I 1892 blev Ledelsen af Maskinafdelingen samlet under *Maskinchefen*, og da Busse i denne Egenskab forflyttedes til København, blev Fristrup øverste Leder af Værkstederne i Aarhus.

Selv nu i sin høje Alder fulgte Fristrup med vaagent Blik og usvækket Kritik hvert eneste Lokomotivs Behandling, og indtil det sidste som gennem de sidste 34 Aar stod han selv paa Maskinerne under Prøvekørslerne mellem Aarhus og Mundelstrup. Disse Tog arrangeres paa en Tid af Dagen, da Strækningen er mindst be-

færdet; men alligevel er Tiden – med de senere Aars stærke Toggang – saa kneben tilmaalt, at der helst ingen Standsninger maa finde Sted paa den frie Bane, hvis Toget skal naa frem og tilbage i den fastsatte Tid. Det er Fristrups Stolthed, at han med enkelte Undtagelser altid har kunnet overholde denne begrænsede Køretid. Der er Symbolik i dette. Paa samme Tid har han i sin lange Embedstjeneste været punktlig paa sin Post tidlig og silde. Blandt de første i Værkstederne om Morgenen og blandt de sidste paa Hjemvejen efter endt Arbejdsdag.

Nu i sin Alders 75. Aar, da han har besluttet at holde Fyraften, er han ogsaa blandt de sidste, der forlader Arbejdet. Talrige af hans jævnaldrende undergivne og Medarbejdere har forlængst trukket sig tilbage med Pension. —

Forinden den gamle Værkstedsbestyrer for sidste Gang indfandt sig paa Værkstedet, var der bleven smukt dekoreret med Blomster og Grønt udenfor hans Kontor, hvor Værkstedet var omdannet til et festligt Rum, smykket med nationale Farver.

Kl. 8<sup>1/2</sup> standsede alle Værkstedets Maskiner, og fra de forskellige Afdelinger strømmede Haandværkere og Arbejdere over i det lange Drejerværksted. Hoved ved Hoved stod der omtrent samlet 1000 Mand, da Fristrup indfandt sig. Under lydløs Tavshed tog først Maskiningeniør Rasmusen Ordet for paa hele Personalets Vegne at bringe Fristrup en Tak for de mange svundne Arbejdsaar. Han udtalte det Haab, at disse maatte have bragt megen Glæde og megen Tilfredsstillelse med sig for den gamle Chef, og at han i sin Alderdom maatte bevare den legemlige og aandelige Udholdenhed, som havde præget hans lange Embedsgerning.

Et Sangkor blandt Haandværkerne bragte i en lejlighedsvis forfattet Sang Værkstedsbestyreren en Tak og et Farvel. Og derpaa talte i Rækkefølge paa forskellige Grupperes Vegne Smed H. P. Christensen, Haandværker Køpping, Værkmester I. M. Jensen og Maskinlærling Sørensen.

Samtidig overraktes der smukke Adresser og Erindringsgaver.

Det gjorde øjensynlig et stærkt Indtryk, da den ældste blandt hele Personalet, gamle Haandværker Køpping, tog Ordet. Han har i sin Tid været Maskinarbejder paa de sjællandske Baners Værksteder, saa langt tilbage som i 1857, endnu mens Fristrup var Lærling, og han har siden fulgt ham i Virksomheden herover siden 1878. Den 78-aarige gamle Haandværker mindedes i sin Tale de forskellige Data i Fristrups lange Embedstid og bragte ham paa mange Kollegers Vegne en Tak for hans udmærkede Ledelse og for det Retsind i hans Karakter, som havde været dem alle et godt Eksempel. Denne Hilsen fra den gamle Kammerat og senere mangeaarige undergivne virkede endnu mere end alle de øvrige velmente Taler stærkt paa Fristrup, der smilende og glad tog imod den enestaaende Hyldest.

For hele denne festlige Afskedshøjtidelighed bragte Fristrup derefter hele Forsamlingen sin Tak for det gode Samarbejde, han altid havde mødt, og uden hvilket han forstod, at man maatte arbejde forgæves. Han bad dem alle i bevægede Ord om at være forvissede om, at hans Vilje altid havde været den redeligste til at øve Ret og Skel blandt Personalet, og han mindede om at ligesom Arbejdet for ham selv havde været en Velsignelse, saaledes burde det ogsaa være det for den enkelte Arbejder i hele den store Virksomhed, hvor der i Fællesskab skulde arbejdes paa Banernes fortsatte Udvikling og gode Drift. Han bad dem alle fortsætte dette gode Samarbejde med hans Efterfølger.

Der var Kraft og Myndighed i den gamle Embedsmands Røst, da han sluttede med et Leve for Arbejderne, og der var Kraft og Hjertelighed i det Hurra, som de 1000 Struber bragte ham selv til Afsked. Højtideligheden sluttede med, at hver enkelt passerede forbi og gav ham et Haandtryk til Farvel.

Efter den højtidelige Afslutning talte Fristrup med flere Lokomotivførere og bad

dem bringe alle Lokomotivførere og Lokomotivfyrbødere, med hvem han var kommen i Berøring, en Hilsen og Tak for den gode Forstaaelse, der altid havde været til Stede mellem ham og Lokomotivpersonalet, og som han fra sine tidligste Ungdomsaar havde haft Føling med og senere i Livet fulgt med naturlig Interesse.

## 25 Aars Jubilæum.



Lokomotivformand A. E. Møller, Gjedser.

Den 12te December var det 25 Aar, siden Hr. Møller blev ansat som Maskinarbejder paa Centralværkstedet i Kjøbenhavn.

De forskellige Data for M.s Forfremmelser falder saaledes:  $\frac{1}{8}$  1890 Lokomotivfyrbøder,  $\frac{1}{5}$  1898 Lokomotivfører og den  $\frac{1}{7}$  1900 Lokomotivformand.

Det er ingenlunde altid nogen let Opgave at være Mellemed — eller »Stødpude« mellem Personalet og vore overordnede — eller omvendt, thi den derved opstaaede Gnidning kan undertiden mærke sin Mand, men herfra danner Jubilaren en lykkelig Undtagelse.

Paa Jubilæumsdagen, hvortil Jubilaren gæstfrit havde indbudt det tjenstfri Personale, og hvor der herskede den bedste Stem-

ning, overraktes der M. en Cigarkasse af drevet Sølv og en Jardiniere fra alle ansatte ved Falsters Maskinafdeling og fra Trafikafdelingens Kontorpersonale et Sølvdrikkebæger.

Vi er i Overensstemmelse med Personalet, naar vi udtaler Ønsket om, at der endnu maa ligge mange Tjenstaar foran Hr. Møller.

Som Lokomotivformand har M. været et interesseret Medlem af D. L. & L. F.

## D. L. & L. F.

### Adressefortegnelse:

Formanden.

Lokf. Chr. Christensen, Ny Englandsgade 34, Esbjerg.

Hovedkassereren.

Lokf. C. Larsen, Vesterbrogade 128III, København.

Redaktionen.

Lokf. P. Hansen, Gjedser.

\* \* \*

Ved Folketingsmanden for Ribe Amts 2den Valgkreds (Slebsager) er i Folketingets 29de Møde modtaget et Andragende fra Dansk Lokomotivfører- og Lokomotivfyrbøder-Forening om, at den Statsbanernes Tjenestemænd tilstaaede Forhandlingsret overfor Administrationen maa blive tildelt deres Organisation i samme Udstrækning som Jernbaneforeningen og Dansk Jernbane-Forbund.

Andragendet, hvoraf trykte Eksemplarer vil blive omdelte, vil blive tilstillet Udvalget for Andragender.

\* \* \*

## Resumé

af

### den ekstraordinære Generalforsamling

den 11te December.

Kl. 9<sup>30</sup> bød Formanden de Delegerede Velkommen og udtalte Ønsket om, at en-

hver var mødt med god og ærlig Vilje for at føre de Beslutninger, man paa denne Dag vedtog, ud i Livet, saa meget mere som de i Fremtiden vilde faa den største Betydning for Lokomotivpersonalets Organisationsliv.

Til Dirigenter valgtes: Lokf. F. Knudsen, Nyborg, og Lokfrb. C. Jensen, Aarhus.

Til Sekretærer valgtes: Lokf. C. A. Vording, Helsingør, og Lokfrb. Soph. Jensen, Aarhus.

Til Justeringsmænd valgtes Lokførerne Mich. Sørensen og V. Hansen, Aarhus.

Formanden henviste til den trykte Beretning og udtalte, at de Resultater, man havde at pege paa i Aar, ikke havde været saa ufyldstgørende, saafremt Hovedbestyrelsen havde haft den fornødne Arbejdsro. Med de sidste Tidens Begivenheder in mente havde man maattet lade Sagerne i Bero og først og fremmest tage Sigte paa at træffe Foranstaltninger for at skabe Ro indenfor Organisationen.

Efter en livlig Diskussion godkendtes Beretningen, og man gik derefter over til Dagsordenens Punkt 2: Reorganisationen.

Hovedinteressen samlede sig ganske naturligt herom, da det var Brændpunktet og den egentlige Aarsag til den ekstraordinære Generalforsamlings Afholdelse.

Der var ialt 70 Delegerede foruden den samlede Hovedbestyrelse. Af de Delegerede var 28 Lokf. og 42 Lokfrb.

For de Spektakkelmagere, der hidtil har paaberaabt sig, at Lokomotivfyrbøderne ved deres Stemmetal dirigerede D. L. & L. F., kunde det ved Repræsentationens Sammen sætning se ud, som om Afstemningens Resultat paa Forhaand var givet. Til disses Beskæmmelse blev Hovedbestyrelsens Forslag vedtaget med **61 Stemmer for og 13 imod**. Vi haaber hermed een Gang for alle at have rammet en forsvarlig Pæl gennem Myten om Lokomotivfyrbødernes Afgørelser i vigtige Anliggender.

Der er i dette Spørgsmaal udvist en Resignation og Loyalitet fra Lokomotivfyrbødernes Side, der lover godt for fremtidigt Samarbejde.

Man gik derefter over til en Generaldebat om Lovforslaget og enedes om følgende

## Love

for

**Dansk Lokomotivfører- og Lokomotivfyrbøderforening.**

### *Foreningens Formaal.*

- a. Foreningens Formaal er at samle alle ved Statsbanerne tjenstgørende Lokomotivmænd til fælles Arbejde for at fremme og værne faglige og økonomiske Interesser.
- b. Foreningen skal udgive et Medlemsblad, der udkommer to Gange maanedlig.  
Hovedbestyrelsen fører Tilsyn med Foreningsbladets økonomiske Ledelse og Forretningsgang.  
Bladets Navn er »Dansk Lokomotiv-Tidende«.
- c. Foreningen sender Delegerede til de forskellige Lokomotivmandskongresser, lige mange, for hver Hovedafdeling og er villig til at pleje Samarbejde med øvrige Stats-Tjenestemandorganisationer.
- d. Til Fremme af disse Formaal opkræves Kontingent af Medlemmerne.

### § 1.

Foreningen bestaar af to Hovedafdelinger, en for Lokomotivførere og en for Lokomotivfyrbødere.

Foreningen ledes af en Hovedbestyrelse bestaaende af en Formand og 10 Repræsentanter.

Formanden, Hovedkasserer og Redaktør vælges paa Delegeretmødet af samtlige tilstedeværende Delegerede.

Valget af Repræsentanter foregaar saaledes, at de to Hovedafdelingens Delegerede hver for sig vælger 5 Repræsentanter.

Den saaledes valgte Hovedbestyrelse vælger af sin Midte Næstformand. Desuden vælger Hovedbestyrelsen en Sekretær, der er til Disposition for de to Hovedafdelingens Bestyrelse.

Hovedbestyrelsen vælges paa 3 Aar. Af de valgte Repræsentanter afaar efter et Aars Forløb 1 fra hver Hovedafdeling, andet

og tredie Aar to fra hver af de to Hovedafdelinger. Det bestemmes ved Lodtrækning, hvilke Medlemmer der først skal afgaa.

Desuden vælges paa Delegeretmødet to Revisorer for et Aar, en for hver Hovedafdeling.

Hovedbestyrelsen er overfor Delegeretmødet ansvarlig for Hovedkassens Midler.

### § 2.

- a. Hovedbestyrelsen leder Foreningens Virksomhed i Overensstemmelse med Lovene og af Delegeretmødet lovlige vedtagne Beslutninger.
- b. Alle Forhandlinger, Frembæring af Andragender m. m. mellem Foreningen, Regering, Rigsdag, Generaldirektionen og Organisationer maa *kun* ske gennem eller af Hovedbestyrelsen.
- c. Hovedbestyrelsen kan suspendere Redaktøren, saafremt 7 af Hovedbestyrelsens Medlemmer stemmer derfor. I saa Tilfælde leder Hovedbestyrelsen Bladet til næstkommende Delegeretmøde.

### § 3.

Diæter for Hovedbestyrelsen samt Godtgørelse til Formanden, Hovedkasserer, Sekretær og Redaktør fastsættes paa det aarlige Delegeretmøde.

### § 4.

Formanden skal paa det aarlige Delegeretmøde, der afholdes hvert Aar i April Maaned skiftevis i Kjøbenhavn og Aarhus, fremlægge en trykt Beretning over Foreningens Virksomhed i det forløbne Aar.

Desuden forelægger Hovedbestyrelsen et Budgetforslag over det kommende Aars Udgifter, herunder Tilskudet til Hovedafdelingerne samt Budget for Foreningsbladet.

Beretning, Regnskab, Budgetforslaget og Dagsordenen for Delegeretmødet tilstilles samtlige Delegerede og skal være Afdelingerne i Hænde senest 14 Dage før Delegeretmødet.

### § 5.

Senest een Maaned efter hvert Delegeretmøde træder Hovedbestyrelsen sammen for at konstituere sig.

### Delegeretmødet.

#### § 6.

Delegeretmødet bestaar af Hovedbestyrelsen samt Delegerede valgte — lige mange — af hver Hovedafdeling; dog har Hovedbestyrelsens Medlemmer ikke Stemmeret med Hensyn til Godkendelse af Virksomhed og Regnskab.

Foreningens øvrige Medlemmer kan deltage i Delegeretmødet, men har kun Tale- og Forslagsret.

Referat af Hovedafdelingernes Generalforsamling og Delegeretmøde samt Beretning og Regnskab optrykkes i et af de Nr. af »Dansk Lokomotiv-Tidende«, der udkommer i Maj Maaned.

#### § 7.

Valg af Delegerede foregaar paa følgende Maade:

Paa hvert Depot, hvor der findes indtil 40 Medlemmer af D. L. & L. F., vælges 2 Delegerede, en fra hver Afdeling, over 40 indtil 80 yderligere 1 Delegeret fra hver Afdeling og for hver 40 Medlemmer derudover 1 Delegeret for hver Afdeling for hver 40 Medlemmer.

#### § 8.

Diæter til Delegerede fastsættes paa Delegeretmødet og udredes af Hovedkassen. Forsaavidt Afdelingernes Generalforsamling og Delegeretmødet strækker sig udover to Døgn, udredes det ene Døgns Diæter af Hovedafdelingerne.

#### § 9.

Delegeretmødet er den højeste Mynighed. Sager, der foreligger, afgøres ved simpel Stemme flerhed eller ved Haandsoprækning. Dog kan der forlanges skriftlig Afstemning. (Om Lovændringer, se Slutningen).

Forslag, der ønskes behandlede paa det aarlige Delegeretmøde, skal være indsendte til Formanden senest den 1. Marts.

I særlig vigtige Sager kan Hovedbestyrelsen lade foretage Afstemning blandt Medlemmerne. Denne foretages afdelingsvis. Stemmesedlerne tilstilles Hovedbesty-

relsen inden en nærmere fastsat Tidsfrists Udløb.  $\frac{2}{3}$  af de saaledes afgivne Stemmer kan annullere et Delegeretmødes Beslutning.

### Regnskabet.

#### § 10.

Kontingentet er 60 Øre pr. Medlem pr. Maaned og indbetales til Hovedkassen af Afdelingskasserne senest den 1ste i hvert Kvartals anden Maaned.

#### § 11.

Ved hvert Kvartals Udløb udfærdiger Hovedkassereren en Oversigt over de Afdelinger, der ikke har betalt Kontingent. Denne Oversigt tilstilles Hovedbestyrelsen.

#### § 12.

Regnskabet tilstilles Revisorerne senest 15. Marts; det tilbagesendes Hovedkassereren, der skal fremlægge det paa det aarlige Delegeretmøde i revideret Stand. Foreningens Midler indsættes i en Bank og kan kun hæves af Hovedkassereren i Forbindelse med 1 Hovedbestyrelsesmedlem. Det er tilladt Hovedkassereren at have indtil 200 Kr. i sit Væрге til Bestridelse af løbende Udgifter.

### Afdelingerne.

#### § 13.

Ved Depoter, der tæller 15 Medlemmer af D. L. & L. F. eller derover\*, oprettes to Afdelinger, en for Lokomotivførere og en for Lokomotivfyrbødere, om hvis Virksomhed der henvises til Afdelingslovene.

Depoter, der tæller mindre end 15 Medlemmer, henhører under nærmeste Afdeling. (Ved saadanne Depoter vælges et Medlem, eventuelt to, en fra hver Afdeling, til at opkræve og indsende Kontingentet til Afdelingskasserne).

### Hovedafdelingerne.

Afdelingerne for Lokomotivførerne danner tilsammen en Hovedafdeling, og Afdelingerne for Lokomotivfyrbødere danner tilsammen en Hovedafdeling.

\* Afvigelser fra denne Regel kan, hvor Forholdene taler derfor, ske med Hovedbestyrelsens Samtykke.

## § 14.

Hovedafdelingernes Formaal er at varetage sine Medlemmers særlige Interesser. — Midlerne til disse Formaalets Fremme tilvejebringes ved, at der af Hovedkassen udbetales Hovedafdelingskassererne 10 Øre pr. Medlem pr. Maaned. Hovedafdelingerne maa hver for sig udrede Halvdelen af Beløbene for Tillægsbilletter til sine Medlemmer. Hovedkassen udreder Resten.

## § 15.

Bestyrelserne for Hovedafdelingerne er de efter § 1 valgte Repræsentanter. Disse vælger af sin Midte Kasserer og eventuelt Sekretær til at føre Hovedafdelingens Protokol. Hovedafdelingernes Generalforsamling vælger selv sin Formand.

**Generalforsamling.**

## § 16.

Formanden for Hovedafdelingen aflægger paa den aarlige Generalforsamling, der afholdes umiddelbart forinden Delegeretmødet, en Beretning over Hovedafdelingens Virksomhed; Dagen for dennes Afholdelse fastsættes af Hovedbestyrelsen. Generalforsamlingen sammensættes af de til Delegeretmødet valgte Repræsentanter.

Endvidere forelægges Hovedafdelingens Regnskab, og kan der tillige behandles Sager, der angaar Hovedafdelingens Virksomhed. Formanden for Hovedbestyrelsen har Ret til at deltage i Generalforsamlingerne i begge Hovedafdelingerne, men har ikke Stemmeret.

Iøvrigt gælder de samme Bestemmelser for Deltagelse og Stemmeret som for Delegeretmødet.

## § 17.

Alle Henvendelser af tjenstlig Art til Maskindirektøren sker **kun** af og gennem Hovedafdelingsbestyrelsen, for saavidt det ikke af denne Bestyrelse overgives til Hovedbestyrelsen til videre Behandling. *Forinden* skal Hovedbestyrelsens Formand stedse være underrettet om Hovedafdelingernes Henvendelser.

**Love for Afdelingerne.***Formaal.*

Afdelingernes Formaal er at oplyse Lokomotiv<sup>førerne</sup><sub>fyrbødere</sub> ved Statsbanerne om Organisationens Betydning, for derved at opnaa, at alle Lokomotiv<sup>førere</sup><sub>fyrbødere</sub> bliver Medlemmer af »Dansk Lokomotivfører- og Lokomotivfyrbøder-Forening«.

## § 18.

Som Medlemmer kan optages Lokomotivførere og Lokomotivfyrbødere ved Statsbanerne.

Under Lokomotivfyrbøderafd. kan tillige optages Lokomotivfyrbøderaspiranter. De nærmere Bestemmelser herom fastsættes af Lokomotivfyrbøderafdelingen. (Jvf. Overgangsbestemmelser mellem »D. L. & L. F.« og »Dansk Smede- og Maskinarbejder-Forbund«).

Medlemmer, der afgaar fra Tjenesten, kan vedblivende være Medlemmer af Foreningen, naar de opfylder de i Lovene nævnte Forpligtelser.

Pensionerede Medlemmer er kontingentfri.

## § 19.

Bestyrelsen bestaar af en Formand, en Kasserer samt en eller flere Repræsentanter. De vælges for et Aar paa den ordinære Generalforsamling, der afholdes i Januar Maaned. Tillige vælges to Revisorer.

## § 20.

Indskudet, der er 2 Kroner (forsaavidt ingen anden Bestemmelse fritager for Indskud), tilfalder Hovedkassen.

Kontingentet er 80 Øre maanedlig. Staar noget Medlem mere end to Maaneder til Restance, kan dets Medlemsret fortabes.

Udtraadte eller slettede Medlemmer, der atter søger Optagelse, betaler foruden nyt Indskud eventuelt paaløbende Restancer.

Nyansatte, der ikke søger Optagelse inden tre Maaneder efter Ansættelsen, betaler 5 Kroner i Indskud.

## § 21.

Afdelingernes Midler anvendes hovedsagelig til Administration; det eventuelle



Overskud efter Generalforsamlingens Beslutning.

### § 22.

Skulde noget Medlem i eller udenfor Tjenesten gøre sig skyldig i saadanne Forhold, der nedbryder den for Standen nødvendige Agtelse, undersøges og paa-dømmes Sagen ved Medlemmets Afdeling, dog maa Afgørelsen straks indankes for Hovedafdelingens Bestyrelse til Sanktion, eventuelt for den aarlige Hovedafdelings-Generalforsamling som højeste Instans.

### § 23.

Afdelingerne har Ret til for deres lokale Virksomhed at vedtage og benytte særlige Bestemmelser, der dog ikke maa være i Strid med de til enhver Tid gældende Love for »Foreningen for Statsbanernes Lokomotivpersonale.«

### § 24.

Alt vedrørende Afdelingerne, saasom Møder og lignende, skal af Formanden bringes til alle Medlemmers Kundskab paa den af Afdelings-Generalforsamlingen bestemte Maade.

Alle Henvendelser af tjenstlig Art til Maskinkredsen sker kun igennem og af Afdelingsbestyrelsen. Forsaavidt saadan Henvendelse ikke fører til ønsket Resultat, kan Sagen af Bestyrelsen afgives til Hovedafdelingen til videre Behandling.

I Spørgsmaal af fælles Interesse, saasom Kørselsfordelinger etc., kan der afholdes Samraad mellem de to Afdelingers Repræsentanter.

### Slutning.

Ovenstaaende Love kan kun forandres, naar  $\frac{2}{3}$  af de skriftligt afgivne Stemmer er for, eller ved en Urafstemning (jfr. § 23).

*Disse Love træder i Kraft den 1ste Januar 1913.*

*ad Punkt 3.*

Det vedtoges at udsætte den ordinære Generalforsamling 1913 til April 1914.

*ad Punkt 4.*

I Henhold til Lovene skulde Regnskabet for 1912 forelægges den ordinære Generalforsamling 1913, men da denne bortfalder, nedsættes et Revisionsudvalg bestaaende af:

- Lokf. C. Høier.
- Erik Petersen.
- Lokfb. Ewald Møller.
- K. Johansen.
- Rasmussen, alle af Kh.

*ad Punkt 5. Valg af Hovedbestyrelse.*

Lokomotivførerafdelingen:

- M. Mortensen, Esbjerg
- C. M. Christensen, Kh.
- C. Larsen, »
- Kirkensgaard, »
- C. A. Vording, Helsingør.

Lokomotivfyrbøderafdelingen:

- R. Lillie, Østerbro (Formand)
- Alfr. Olsen, Helsingør
- J. Søndergaard, Kh.
- Hviid, Esbjerg
- C. Jensen, Aarhus.

Til Formand for Hovedafdelingerne valgtes Lokf. Chr. Christensen, Esbjerg.

Til Hovedkasserer valgtes Lokf. C. Larsen, Kh.

Til Redaktør valgtes Lokf. P. Hansen, Gjedser.

Alle valgtes enstemmigt og med Mandater til Delegeretmødet 1914.

*ad Punkt 6 og 7.*

Forslag fra Lokf. Schneider om at søge Kilometerpenge forandret til Timepenge og Thisted og Fredericia Afdelings Forslag om Ændring i Fripasreglementet henvistes til Hovedbestyrelsen.

*Viborg Afdelings Resolution:*

Det maa anses for ukollegialt at være: »Hvem der under nogen Form søger at paavirke vore foresatte til Tjenestens Fordeling, saaledes at egen Fordel opnaas paa Kollegers Bekostning.«

Paa Forslag af Lokf. H. Ohlsen, Aat.,

vedtoges Resolutionen med den Ændring, at »egen« rettes til *personlig*.

Fra Lokfrb. M. Rasmussen, Fa., var indsendt Forslag om, at D. L. & L. F.s Medlemmer ikke kan være Medlemmer af »Jernbane-Foreningen« og »Dansk Jernbane-Forbund«. Da en saadan Bestemmelse vilde komme i Kollision med Forhandlingsreglerne, forkastedes Forslaget.

Efter ca. 17 Timers Forhandling sluttede Generalforsamlingen Kl. 2<sup>25</sup> Formiddag.

*P. Hansen.*

## Maadehold eller Totalafhold.

Uden at være Fanatiker maa man give Jernbanelægen Dr. Gaye Ret i, at en af de vigtigste Hovedbetingelser for en sikker Drift indenfor Nutidens Jernbanevæsen er Ædruelighed, og ud fra dette Ledemotiv kan det derfor ikke forundre, at de forskellige Jernbaneanministrationer i Ud- og Indlandet bl. andre Forholdsregler har optaget Ædruelighedsspørgsmaalet til nærmere Behandling for derigennem at finde Former, som i den praktiske Udførelse kan virke til Betyggelse for saavel det rejsende Publikum som Godstrafikken.

Da man ikke mere med en blot og bar Henviſning til Unødvendigheden kan imødegaa evt. Ændringers Fremkomst, som tager Sigte paa Forholdenes Forbedring i den omtalte Retning, paatvinger sig ubetinget Spørgsmaalet om Betimeligheden ved disse Foranstaltninger og om disses Berettigelse. Selv om man til Eks. overfor Dr. Gayes Forslag paa visse Punkter nødes til at tage Afstand og Forbehold, kan det ikke nægtes, at den nævnte Artikel giver et godt Fingerpeg paa Fremtidsforholdene indenfor Jernbanedriften i alle Lande, saaledes som disse vil komme til at forme sig overfor Alkoholmisbrug. — Af den Grund er det derfor dobbelt interessant at se Danmark blive fremhævet som et Eksempel til Efterlignelse for andre Nationer, til Trods for at

de indenfor vort Jernbanevæsen i dette Øje med gældende Bestemmelser dog langt fra er saa radikale, som Forfatteren foreslaar i sin Artikel.

Maa man i Realiteten anerkende de Bestræbelser, som Administrationen herhjemme gør for at støtte Ædrueligheden, og i Særdeleshed den hensynsfulde Form, i hvilken de udstedte Regler fortolkes, saa findes der dog Forhold, der absolut ikke er egnede til at gavne Sagen, men tværtimod snarere hemmer denne. Jeg tænker her først og fremmest paa Personalets Adgang til Drikke- og Spisevarer.

Som man erfarer gennem Dr. Gayes Artikel, er der paa dette Omraade i de senere Aar i Tyskland indført mange gode Forbedringer, navnlig i Elsass-Lothringen hvor Jernbanerne paa de større Stationer selv har oprettet Maketenderier, som er smagfuldt og hyggeligt monterede, og hvor der serveres alkoholfrie Drikkevarer samt Spisevarer til yderst moderate Priser.

Bortset fra, at Forholdene paa vore hjemlige smaa Stationer, muligvis Kjøbenhavn fraregnet, aldeles ikke er egnede til Gennemførelsen af et saa storslaaet Foretagende, som de i Udlandet nævnte, saa har dog den af Administrationen med Jernbanerestauratørerne truffne Overenskomst langt fra faaet den rette Værdi for Personalet — som ønskeligt var, idet Udleveringen under den nugældende Form i mange Tilfælde opfattes som en Naadessag eller vel nærmest som en Art Almisse. Man kan ikke med nogen Berettigelse fortænke Personalet i, at det søger andre Restaurationer, naar det paa Forhaand ved, at Overholdelsen af den med Administrationen truffne Overenskomst kun resulterer enten i en Føringelse af Værdernes Kvalitet eller (dette gælder hovedsagelig det underordnede Personale) med den Motivering, at samme er udsolgt muligvis risikerer slet ikke at kunne faa netop de med Rabat bestemte Drikkevarer. Ogsaa Behandlingen kan være den direkte Aarsag; derfor foreligger der fra Praksis jo dog Eksempler.

Er det Administrationens virkelige Mening, og herpaa behøver man sikkert ikke

at tvivle, at medvirke til Ædruelighedens Fremme, da er det logisk set ikke formaalstjenligt for en saa vigtig Sag, at man kun viser sin Forstaaelse og Medvirkning i en Klausul, som bestemmer, at Jernbanerestaurations Lejere ene skal bære Byrderne. Et saadant Forhold vil aldrig kunne tænkes gennemført i det private Erhvervsliv; i sidste Instans bliver det dog kun Konsumenterne, altsaa i nærværende Tilfælde Tjenstmændene, der kommer til at bære Følgerne.

I den Henseende giver saaledes den i forrige Nr. fremdragne Oversættelse en god Anvisning. Administrationen bør under en eller anden nærmere udarbejdet Form økonomisk støtte Sagen. Som Forholdene er for Øjeblikket, kan hverken Restauratører, Personale eller Administration have Fordel deraf. Nærmest ironisk virker det, naar man erfarer, at det netop i denne Tid er blevet forbudt en Del af Personalet personlig at hente Gaver eller Gratiale, naar man samtidig ved, at Administrationen paabyder, at Forhandlerne skal sælge visse Sorter af deres Varer til Priser, som enten ligger under eller i hvert Fald kun giver en saa lille Avance, at de ikke kan være tjent dermed. En virkelig Støtte for Ædruelighedens Fremme indenfor Jernbaneetaten kan det først blive, naar Administrationen træder økonomisk hjælpende til, saaledes at Personalets Selvfølelse ikke udsættes for nogen Art Krænkelser. I Forhold til Resultatet vil Omkostningerne uden al Tvivl kun blive ubetydelige.

En ubestridelig Kendsgerning er, at Ædruelighedsspørgsmaalet er et af Nutidens mest brændende Punkter, og talrige er de Forslag, som der gennem Aar og Dag fremsættes til Forebyggelse af Drikfældigheden. Naturligvis gaar det her som saa ofte, hvor der hersker Meningsforskel, eller hvor Talen er om Midlernes praktiske Anvendelse, at visse Mennesker er tilbøjelige til at betragte Forholdene ud fra et pessimistisk Standpunkt.

At ethvert Forbud eller enhver Indskrænkning, som tager Sigte paa en Reduktion i Nydelsen af Spiritus, uden al Tvivl har sit Udspring i Alkoholmisbrug, er des-

være en sørgelig Kendsgerning. Det gaar her som i andre Tilfælde af Indskærpelser i hidtil bestaaende Forhold: den uskyldige maa ogsaa bøde for den skyldiges Forseelser. Selv om man end ikke i denne Forbindelse kan sige, at Maadeholdsmanden direkte kan blive berørt af den af Jernbaneadministrationen udsendte Bekendtgørelse angaaende Beruselse i Tjenesten, saa straffes han ikke desto mindre paa indirekte Maade »moralsk« gennem enhver ny Indskærpelse.

Vil det være stridende mod al sund Fornuft at kritisere Administrationen for dens kraftige Optræden imod Beruselse i Tjenesten, der i Virkeligheden kun er dens Pligt overfor Samfundet, saa maa man paa den anden Side ikke være blind for, at Tjenstmændenes Æresfølelse gennem Aarene er vaagnet og i stadig Stigning, idet den indbyrdes Paavirkning har bevirket, at Beruselse under Tjenestens Udøvelse simpelthen ikke taales mere indenfor Personalets Rækker. Dette bør ikke forglemmes eller lades ude af Betragtning, hvor Talen er om Ædruelighedsspørgsmaalet indenfor Jernbaneetaten.

Bortset fra den økonomiske Støtte er Administrationen ogsaa paa andre Omraader i Stand til at deltage mere virksomhedsfuldt til Ædruelighedssagens Fremme; jeg tænker saaledes nærmest paa Spørgsmalets retslige Side. Hvor vanskelig en Omtale og Kritik af dette Punkt end kan være indenfor Jernbaneetaten, da en Tjenestesags Præmisses som bekendt ikke fremkommer offentlig, er det dog en paaviselig Kendsgerning, at der iblandt den overvejende Del af Lokomotivpersonalet har gjort sig en Anskuelse gældende, der mindst af alle burde være Tilfældet i et retsordnet Samfund, nemlig den, at visse af Generaldirektionen fældede Afgørelser undertiden savner den rette Selvstændighed i Forhold til andre. I saa Henseende skal omtales et Par Eksempler, som særlig har været i Stand til at henlede Opmærksomheden paa sig, og hvis Sammenstilling giver et tilstrækkeligt Billede af Forholdene.

Som bekendt er der i Aar forekommet

et Par Tilfælde, hvor Lokomotivførerne har overset Signalerne. Følgerne blev, at der fra Administrationens Side resolveredes, at disse Mænd foruden Suspensionen under Undersøgelserne bl. a. dømtes til i et længere Tidsrum at forrette Rangertjeneste for derefter atter at gaa i Tur. Sammenlægger man nu det pekuniære Tab for hver enkelt, bliver Facit en Dom paa Hundreder af Kroner foruden al anden Tort.

En anden Lokomotivfører anklages og dømmes for Drikfældighed til beordret Forflyttelse. Ankommen til det nye Depot sættes vedkommende *trods manglende Anciennitet i en fast Persontogstur, hvis Indtægter endog er højere end den Tur, som han forlod i det fraflyttede Depot.*

Sammenligner man her Forseelsernes Art med det virkelige pekuniære Tab, kan man ikke undgaa at se den store Forskel, som disse frembyder. Omend Loven er sket Fyldest og alle Parter dømte ved samme Instans, er Forskellen dog bleven, at den, der i moralsk Henseende og vel ogsaa i offentlig Omdømme er Skyld i den sværeste Forseelse, indirekte belønnes paa veltjente Mænds Bekostning. Derfor er det ikke helt uberettiget, naar der indenfor Lokomotivpersonalet tales om, at disse Forseelser, som den overvejende Del af Tjenstmændene kæmper imod, nu underhaanden *præmieres* ved Maskinafdelingen.

Som foran nævnt kan det ikke saare nogen ædruelig Tjenestemand, at Administrationen gaar frem med Strenghed i Sager, som omhandler Drikfældighed, men Hovedbetingelsen er, at der ikke under nogen Form konstrueres Undtagelsesregler til Gunst eller Ugunst hverken for den ene eller anden Person. Hele Domfældelsessystemet maa selv i de mindste Detailler hvile paa Retfærdighed. I modsat Tilfælde skabes der *ikke* blandt Personalet den Tillid til de overordnede Retsafgørelser, saa man i alle Forhold kan »se op« til dem, ligesom selve Afholdsagen under saadanne Forhold vinder Tilslutning.

*Observator.*



## Lokomotivet med overhedet Damp.

Fra Tysk af O. Bendixen.

(Fortsat).

### Overhederhedefladerens Beliggenhed i Forhold til Kedelhedefladerne.

Man kan adskille Lokomotivoverhederne ud fra forskellige Synspunkter.

1. Med Hensyn til deres Beliggenhed i Røgkammeret, Langkedlen eller i Fyrkassen.
2. Alt eftersom der til Overhedningen bliver benyttet
  - a) en Del af den udviklede Forbrændingsgas (Flammerørs- og Røgrørsoverheder),
  - b) al den udviklede Forbrændingsgas (Kedlerørsoverheder),
  - c) Spildgassen,
  - d) en særlig Fyring.
3. Og om Forbrændingsgassen og Dampen bliver ledet parallel og i samme Retning, parallel og i modsat Retning eller lodret i Forhold til hinanden.

En theoretisk Undersøgelse af Varmenuyttelsen ved de forskellige Anordninger er ikke mulig paa Grund af det nuværende Kendskab til Fremgangen i Kedlen ved Frembringelsen og Overføringen af Varmen. Angaaende de enkelte Overhedermodellers varmetekniske Fortrin kan der kun dømmes gennem praktiske Forsøg. Fra forskellig Side blev saaledes til anbefaling af de enkelte Modeller gennemført theoretiske Undersøgelser; men herved maatte saa mange Forudsætninger tages i Betragtning, at der slet ikke kunde tænkes alvorligt paa Almengyldighed af Theoriene. Her skal kun betragtes den praktiske Side af dette Spørgsmaal, forsaavidt den er afhængig af konstruktive og driftstekniske Hensyn. Fyrkasseoverheder saavel som Overheder med særlig Fyring vil ikke komme i Betragtning her, fordi de i konstruktiv Henseende ere uanvendelige i Lokomotivdriften.

### Forbrændingsgassens Ledelse.

Hvad Ledelsen af Forbrændingsgassen angaar, saa maa der lægges den største Vægt paa saavidt muligt at beskytte Overhederrørene mod umiddelbar Paavirkning af Stikflammer og den hedeste Forbrændingsgas. Spørgsmaalet, om lodret eller ensrettet Ledelse af Gassen er fordelagtigst for Varmegennemgangen, er ikke fuldt oplyst endnu. Forsøg ved stationære Kedelanlæg har givet til Resultat, at lodret Ledelse af Forbrændingsgassen foraarsager en meget uregelmæssig Opvarmning af Overhederrørene. Mængden og Kvantiteten af den frembragte overhedede Damp er ikke netop afhængig af Hedefladens Størrelse og Forbrændingsgassens Temperatur og Ledelse, men ogsaa, som før nævnt, væsentlig af

### Dampens Ledelse.

Dampen maa paa sin Vej gennem Overhederen ledes og gentagne Gange blandes gennem de flest mulige snevre men tykvæggede Rør for at muliggøre en regelmæssig Varmeoverførelse paa Trods af den med Overhedningen tiltagende slette Varmeledningsevne. Denne Grundsætning er paa det nøjeste fulgt ved *Schmidts* Røgkammeroverheder, hvor Dampen paa sin Vej gennem Overhederen deles 3 Gange og alter blandes. Det er af særlig Vigtighed ved Dampens Tørring, at den een Gang frembragte overhedede Damp ikke igen ledes gennem mættet, saaledes som det er Tilfældet ved *Coles* og *Pielocks* Overheder, hvor den overhedede Damp ledes gennem Kedlens Damprum og her bliver stærkt afkølet af den godt varmeledende mættede Damp. Den derved bevirkede Afkøling af Dampen beløb sig f. Eks. ved Prøven paa Forsøgspladsen i St. Louis til undertiden mere end det haive af den frembragte Overhedning.

Overhedere ved hvilke al Forbrændingsgassen bliver benyttet til Overhedningen ere enten anbragte i Røgkammeret, og danner da en Art Forlængelse af Kedelrørene, (Spildgasoverheder), eller de ere anbragte i Langkedlen og til Overhedningen

tjener en Dampkasse, som danner en afsluttende Del af alle Kedelrørenes Længde (Kedelrørsoverheder). Den første Anordning er vel meget enkelt; men som talrige praktiske Forsøg har bevist, f. Eks. ved de sachsiske Statsbaner og Lancashire-Yorkshire Jernbanen i England, saa opnaas der ingen betydelig og følgelig heller ingen økonomisk Overhedning, fordi Forbrændingsgassen kommer ind i Overhederen med for ringe en Temperatur og tillige blive Kedelrørene tilsvarende forkortede som Følge af, at den førnævnte Dampkasse danner Afslutning. Den sidstnævnte Anbringelse i Langkedlen er ogsaa enkelt og tilsyneladende let og billig; men den har den største Ulempe, som en Indretning, der anvendes i Lokomotivdriften overhovedet kan have, den er ikke driftssikker, fordi de til Forankring af Kedelvæggene bestemte og i sig selv meget tynde Kedelrør benyttes til Overhedning uden, at en Reguleringsindretning stedse kan forhindre en skadelig Opvarmning af Rørene, naar Regulatoren lukkes eller Blæseren bruges. Tilbage bliver da kun de to af *Wilhelm Schmidt* opfundne og indførte Grundmodeller, ved hvilke en Del af den i Fyrkassen udviklede Forbrændingsgas med høj Temperatur ledes til Overhedning og enten gennem et stort Flammerør til Røgkammeret eller gennem en Del vide Røgrør, i hvilke Overhederrørene ere anbragte. Begge disse Grundtyper og deres talrige Forbedringer ere de eneste Modeller, der paa Grund af deres Driftssikkerhed og Økonomi hidtil har formaaet at blive indført i Lokomotivdriften.

Den videre Omtale i denne Artikel skal derfor kun dreje sig om disse to Modeller og deres Forløber, Langkedeloverhederen, omend det er meget interessant at se Bestræbelserne for at naa det fuldkomne ved alle de andre Typer. Det vilde dog føre for vidt her, thi af saadanne Modeller, som ere naaede frem til Forsøg og foreløbigt Brug, findes 16, der fordeler sig paa de forskellige førnævnte Kategorier med Hensyn til Hedefladernes Beliggenhed i Forhold til Kedelhedefladen. (Fortsættes).

# Fra Finanslovsforslaget.

(Fortsat).

Til I. B. 4. c. 10. Som hidtil. I Beløbet er indbefattet 60,000 Kr. til Forbedring af Lokomotivernes Vandforsyning. Udgifterne til Arealerhvervelse og eventuelle Erstatninger samt Omkostningerne ved de fornødne Ekspropriationsforretninger m. v. foreslaas afholdte af Kontoen »Erstatning for Tab og Skade ved Jernbaneanlæg, henholdsvis Kontoen »Udgifter ved Afholdelse af Ekspropriationsforretninger, Opmaalinger og Taksationer m. v. vedrørende Statens Jernbaneanlæg«, idet Lov Nr. 57 af 12. April 1889 forudsættes bragt til Anvendelse ved Arealerhvervelser.

## 8. Forpagtningsafgifter af Privatbaner under Statsdrift

Til I. B. 8.

Beløbet er det samme som for 1912 - 13 og fremkommer saaledes: Afgift af Falsterbanen 120,000 Kr., af Viborg - Aalestrup Banen 19,920 Kr., af Sorø - Vedde Banen 24,563 Kr. 23 Øre, ialt 164,483 Kr. 23 Øre.

## 9. Mindre Udvidelser og Anskaffelser m. v.

Ved Finanslovene for 1909 - 10 og 1911 - 12 blev der under § 27 bevilget henholdsvis 40,000 Kr. og 20,000 Kr. til dette Formaal, og disse Bevillinger er anvendte til Indførelsen af elektrisk Belysning paa saadanne Stationer, der kunne forsynes med Elektricitet fra stedlige Elektricitetsværker. Paa lignende Maade agtes den for Finansaaret 1912 - 13 givne Bevilling benyttet, men da der fremdeles er et stort Antal Stationer, hvor Betingelserne er til Stede - eller kunne ventes at komme til Stede - for Gennemførelsen af en lignende Forbedring af Belysningen, maa det anses for ønskeligt at fortsætte med denne Foranstaltning, hvorfor der for 1913 - 14 paany søges et Beløb af 20,000 Kr. til dette Øjemed.

(Fortsættes).



## Personalia.

Afskediget er:

<sup>20/11</sup> 12.

Lokomotivfører I. D. Hubert, Struer, er afskediget som Lokomotivfører og ansat som Lokomotivfyrbøder i Struer.

<sup>31/1</sup> 13.

Lokomotivfører N. Christensen, Kbhavn. H. 1, e. A. paa Grund af Svagelighed og med Pension.

<sup>28/2</sup> 13.

Lokomotivfyrbøder N. K. Glensø, Kbhavn. G. 1, paa Grund af Svagelighed efter Tilskadekomst i Tjenesten og med Pension.

Forflyttede er:

<sup>1/12</sup> 12.

Lokomotivfyrbøderne  
N. P. A. Kildevang, Helsingør, til Kbhavn. H. 1  
K. M. Sørensen, Kbhavn. H. 1 - Helsingør

## OPFINDELSERNES BOG

for alle



EN NY, FORBEDRET OG MEGET RIGT ILLUSTRERET UDGAVE AF OPFINDELSERNES BOG ER NU PAA BEGYNDT. VÆRRET VIL UDKOMME I 48 HEFTER Å 30 ØRE MEN KAN OGSAA FAAS I 12 KOMPLETTE BØGER Å KR. 1.20 GRATIS PROGRAM I ENHVER BOGLADE  
GYLDENDALSKE BOGHANDEL  
NORDISK FORLAG

### Bytning.

En Lokomotivfører i Nyborg ønsker at bytte med en Kollega i Kjøbenhavn. Billet modt. Red.

### Bytning.

En Lokomotivfører i Vamdrup ønsker at bytte med en Kollega paa Sjælland - Slagelse, Helsingør, Kallundborg eller Kjøbenhavn.

Billet modtager Red.



**Lædervareforretningen, Sønder Boulevard 46,**  
— anbefales. —

Rejsekufferter, Citytasker, Portemonnæer, Skoletasker,  
☐☐☐ Tornystre, Tegnebøger m. m. i stort Udvalg. ☐☐☐

Reparationer udføres.

**Arbejdsgivernes  
Ulykkesforsikringselskab,**

der er landskendt som et kulant og billigt  
Selskab, tegner Forsikringer ved

**Lokomotivfører C. M. Hansen,**  
Jyllandsgade 65<sup>a</sup>,  
Fredericia.



**D'Hrr. Lokomotiv-  
førere og Lokomo-  
tivfyrbødere**

bør prøve nogle aldeles ud-  
mærkede Støvler og Sko,  
som jeg fører til Brug for  
Lokomotivtjenesten.

Endvidere fører jeg et stort  
Udvalg af saavel Herre- som  
Damefodtøj til Spasere- og  
Selskabsbrug.

„Den forgyldte Støvle”,

Istedgade 10

☞ (3die Sted fra den ny Personbanegaard). ☞

✻ **GEORG JENSEN** ✻

Guld, Sølv og Elektroplet.  
Istedgade 99. Telefon Vester 430 y.

Specialitet: Couverts.

Lokomotivpersonalet ved Statsb. 10 % Rabat.



**Vesterbros Guldsmed**

Edm. Bodé

anbefaler smukke Jubilæums- og Festgaver.

Lokomotivfunktionærer 10 % Rabat.

Vesterbrogade 12. Tlf. Vester 2640 x.

**CARLSBERG  
PILSNER**

VERDENS FINESTE PILSNER

**Statsbanernes Tjenstmænd köber en gros**

**Vesterbrogade 66.**

Stødt Melis.. 17 Øre pr. 1/2 kg	Prima Mel 10 Øre pr. 1/2 kg	Løvetand . . . . . 28Ø. pr. 1/2 kg
Hugged do... 19 1/2 — —	do. do. 12 1/2 — —	Malt..... 23 — —
Farin . . . . . 15 — —	do. do. 13 1/2 — —	2 Kilo Salt... 10 Øre
Hugg. Krystal 21 1/2 — —	Rismel ... 15 1/2 — —	2 Kilo Soda .. 10 Øre

Efter endt Dagværk smager Hertzsprungs Kaffe bedst. 110 Øre pr. 1/2 Kilo. ☞

Priserne er pr. 2 kg. Varerne sendes overalt, ogsaa til Provinserne.

# H. J. HANSEN

Skrædermester Tlf. Vester  
1574 y

38 Sønder Boulevard 38

anbefaler sig til d'Hrr. Jernbanemænd.

## Min Barberforretning

Hj. af Bruunsgade og Hallsvej, Aarhus  
bringes i Lokomotivpersonalets velvillige Er-  
indring.

Ærbødigt

N. Nicolaisen.

# Afbetaling.

Elegante Herreklæder færdige og efter  
Maal. Moderne Damekostumer, Neder-  
delø og Skørter. Rimelig Udbetaling.  
Maanedlig Afdrag.

**Blitz** St. Pederstræde 18, —  
kun 1ste Sal.

## Gør Deres Indkøb

hos de handlende, der averterer i  
Lokomotiv-Tidende.

# MØBLER paa Afbetaling saa- vel som pr. Contant

Reel Betjening og absolut billig  
i Forhold til Kvalitet garanteres.

RASMUS NIELSEN

Jærgaardsvej Nr. 60. Aarhus.

## Tandlæge Kjersgaard.

Frederiksberggade 23 (10-4) (6-7).  
Sygekassens Tandlæge.

# Skræderforretningen

Jærgaardsvej 88, Aarhus,  
anbefaler alt til Faget henhørende.

Lager af inden- og udenlandske Klædevarer.  
1ste Klasses Arbejde. H. H. HANSEN.

# Vrag

i Spisestel, Fajance, Por-  
cellæn og Syltekrukker.  
Stort Udvalg. Anbefales d'Hrr.  
Jernbanemænds Hustruer.

A salongade Nr. 16,  
TH. BISTRUP

# Livsforsikringselskabet „DANMARK“.

Medlemmer optages med eller uden Helbredsattest og med Præmiefrigtagelse ved Invaliditet  
ved Henvendelse til **Overinspektør F. Rasmussen**, Arkonagade 22<sup>a</sup>, Tlf. Vester 677 — **H. P. Mortensen**,  
Hollændervej 13<sup>a</sup>, F, Tlf. Vester 5588y, og Lokomotivfyrb. Kildevang.

Kontor Steenstrups Allé 9<sup>a</sup>, Kbhvn., aabent 11-1, samt Clemensborg, Aarhus, Tlf. 2862, Kontortid 9-3.

# Guldsmed Carl Jensen, Rosengade. Slagelse.

Stort elegant Udvalg af Guld-, Solv-, Elektroplet- og Nikkelvarer.  
Meget billige Priser. *Funktionærer 10 Procent Rabat.*

# Istedhus Møbel-Magasin

leverer Møbler overalt i Danmark paa særdeles favorable Vilkaar.

Garanti for Soliditet.

**Chr. Nielsen**, Telefon Vester 209. Enghaveplads 1 & 2.  
Kjøbenhavn

Udgaar 2 Gange maanedlig.

Annoncer optages i Bladet ved Henvendelse til Lokomotiv-Tidendes Annonceekspedition, Hollændervej 13<sup>a</sup> th.  
Kjøbenhavn F. Tlf. Vester 5588 Y.