



Redaktør: Lokomotivfører L. Mauritzen, Fredericia.

Nr. II.

I. Juni 1906.

6. Aarg.

De amerikanske Jernbaners Udvikling.

(Af Ingeniør Summersbach.)
(Fortsat.)

En Fortegnelse over Indtægten af den amerikanske Jernbanetrafik foreligger i Tabel 6, hvoraf det fremgaar, at Indtægterne af Fragtforsendelserne er langt større end for Persontrafiken.

Indtægten af Persontrafiken naaede i Aarene 1883 og 1884 for første Gang en Højde af henholdsvis 206,8 og 206,7 Millioner Dollars, men sank med Aaret 1885 til 201 Mill. Doll. Med Aaret 1893 oversteg Indtægten 300 Mill. for straks derefter at falde under dette Tal.

Først med Aaret 1900 hævede Summen sig atter til 300 og steg i de efterfølgende Aar til over 400 Millioner Dollars. Langt højere er Indtægterne af Godstrafiken, idet disse allerede i 1884 havde naaet 400 Millioner Dollars for i det paafølgende Aar at stige til 500 Millioner. I Aaret 1887 udgjorde disse Indtægter over 600, og tre Aar senere over 700 Millioner Dollars. Indtil Aaret 1893 steg den samlede Indtægt af Godstrafiken jævnt op til 808 Millioner for det næste Aar pludselig at synke ned til 700 Millioner Dollars; dog var den fulde Genoprejsning naaet efter 4 Aars Forløb og allerede i Aaret 1898 oversteg Indtægterne af Godstransporten for anden Gang 800 Millioner Dollars. Det næste Aar (1899) indkasseredes 900 Millioner, og med Aaret

Tabel 6.

Aar	Total Indtægt af Passagertrafiken	Total Indtægt af Godstrafiken	Forskellige Indtægter	Den samlede totale Indtægt	Forh. mellem den totale Indtægt og Anlægsomkostningerne i pCt.	Netto-Indtægten
1875	139,105,271	363,960,234	—	503,065,505	—	185,506,438
1880	147,653,003	467,748,928	—	613,733,610	11,4	255,557,555
1885	200,883,911	519,690,992	44,735,616	765,493,309	9,8	266,615,933
1890	272,320,961	734,821,733	71,692,645	1086,039,735	10,8	342,071,296
1895	260,929,741	743,784,451	87,681,245	1092,395,437	9,7	323,196,454
1900	331,402,816	1052,835,811	117,456,751	1501,695,378	12,6	483,247,526
1901	360,702,686	1126,267,652	125,478,488	1612,448,826	13,1	520,294,727
1902	396,513,412	1197,212,452	127,089,036	1720,814,900	13,4	560,026,277
1903	429,705,287	1344,150,719	135,001,820	1908,857,826	14,1	592,508,512

1900 opnaaedes for første Gang og samtidig konstant mere end en Milliard Dollars. Dette glimrende Resultat i finansiel Henseende har selvfølgelig ogsaa haft en fordelagtig Indflydelse paa den samlede Indtægt. Særlig viser dette sig fra Aaret 1898 (se efterstaaende Sammenstilling), da Banernes Indtægt procentvis i Forhold til de samlede Anlægsomkostninger i følgende Aarrække udgjorde:

Aar	pCt.	Aar	pCt.	Aar	pCt.
1877	9,8	1886	10,2	1895	9,7
1878	10,3	1887	10,8	1896	10,1
1879	10,8	1888	10,2	1897	9,8
1880	11,4	1889	10,4	1898	10,8
1881	11,2	1890	10,8	1899	11,4
1882	11,0	1891	11,0	1900	12,6
1883	11,0	1892	11,1	1901	13,1
1884	10,1	1893	11,0	1902	13,4
1885	9,8	1894	9,7	1903	14,1

Naar Indtægterne før Aaret 1898 flere Gange naaede op til 10 a 11 pCt. af Anlægs-kapitalen, saa fulgte dog stadig et Tilbagefald efter, indtil der med Aaret 1898 indtraadte en stabil Forøgelse, som stillede den tidligere Rekord af 11,1 pCt. i Skygge.

Beregner man Banernes Nettoindtægt pr. Mil af de i Drift værende Baner, da viser Aaret 1880 den højeste Grænse med 3111 Dollars, thi fra dette Aarstal synker paa en jævn og rolig Maade Indtægterne, saaledes at disse i Aaret 1894 naar Minimumsgrænsen med 1803 Dollars. Fra nu af begynder et i

Begyndelsen næppe mærkbart Opsving, men som i 1903 naaede 2887 Dollars pr. Mil. I Tabel 7 anskuelliggøres den samlede samt Netto-Indtægten i Dollars pr. Mil af de i Drift værende Banelinier og samtidig det procentuale Forhold mellem Udgifter og Indtægter.

Naar man vil sammenligne Antallet af de paa de amerikanske Baner befordrede Personer med Godsmængden, saa kan dette først ske fra Aaret 1882, da den amerikanske Statistik ikke gaar længere tilbage. Alligevel byder denne 21-aarige Oversigt en Fylde af Interesse, i Særdeleshed med Henblik paa Fragten. Mængden af denne, som i Aaret 1882 transporteredes ad de 114,677 Mile Bane-strækninger, beløb sig til 960 $\frac{1}{2}$ Million Tons — og i Aaret 1903 med 207,604 Mile Bane til 1,3 Milliard Tons, hvilket svarer til 3,6 Gange Stigning. Indenfor det samme Tidsrum (1882—1903) steg Antallet af befordrede Personer kun med 85 pCt, nemlig fra 375 til 697 Millioner. Det er et karakteristisk Bevis for de amerikanske Baners økonomiske Udvikling, at Godstrafiken er vokset langt hurtigere end Persontrafiken. I Aaret 1882 stillede Forholdet sig som 1 Tons Fragtgods til 1 Passager, medens det derimod i 1903 havde forandret sig til 2 Tons Gods mod 1 Passager.

Endnu tydeligere viser Forskellen sig ved en Sammenligning af de aarlige tilbagelagte Persontogsmil med Godstogsmilene. De førstnævnte steg fra 1882 med 10,4 til 20,8

Tabel 7.

	1875	1876	1877	1878	1879	1880	1881	1882	1883	1884	1885	1886	1887	1888	1889
Den samlede Indtægt pr. Mil i Dollars	7010	6765	6381	6207	6653	7471	7548	7283	7405	6663	6265	6570	6861	6540	6455
Nettoindtægt pr. Mil i Dollars	2585	2537	2307	2376	2741	3111	2930	2649	2679	2318	2185	2376	2444	2045	2068
Udgifter: Indtægter i pCt.	33,19	62,40	63,81	61,73	58,80	58,36	61,18	63,67	63,82	65,21	65,12	63,81	64,88	68,72	67,95
	1890	1891	1892	1893	1894	1895	1896	1897	1898	1899	1900	1901	1902	1903	
Den samlede Indtægt pr. Mil i Dollars	6822	6852	6852	6963	6054	6097	6223	6228	6771	7161	7826	8270	8696	9301	
Nettoindtægt pr. Mil i Dollars	2162	2136	2068	2069	1803	1804	1840	1884	2111	2272	2519	2668	2830	2887	
Udgifter: Indtægter i pCt.	68,35	68,83	69,82	70,29	70,29	70,41	70,48	69,7	68,16	68,27	68,93	67,78	67,45	68,26	

Milliarder i 1903 og har dermed naaet det dobbelte Antal; derimod steg i samme Tidrum Godsmængden pr. Mil fra 39 til 171 Milliarder, altsaa 4,4 Gange saa meget.

Den efterfølgende Tabel giver en kortfattet Redegørelse over disse Forhold.

Aar	Antal af befordrede Personer	Antal af tilbagelagte Per-sontogsmil	Godstransport i Tons	Godstransport i Mil og Tons
1882	375,391,812	10,484,363,728	360,490,375	39,302,209,249
1885	351,427,688	9,133,673,956	437,040,099	49,151,894,469
1890	520,439,082	12,521,565,649	691,344,437	79,192,985,125
1895	529,756,259	12,609,082,551	755,799,883	88,567,770,801
1900	584,695,935	16,313,284,471	1,071,431,919	141,162,109,413
1901	600,485,790	17,789,669,925	1,084,066,451	148,959,303,492
1902	655,130,236	19,706,908,785	1,192,136,510	156,624,166,024
1903	696,908,994	20,895,375,553	1,299,684,081	171,290,310,685

Forskellen er selvfølgelig af stor Betydning. Man ser straks den mægtige Omsorg, som de amerikanske Jernbaneselskaber lægger og maa lægge for Dagen med Hensyn til Godstrafiken og som Følge deraf ogsaa de store Anstrengelser, som deres Agenter maa gøre med Godsmængdens rette Besørgelse. Ud fra dette Synspunkt forklares ogsaa, hvorledes Fragten besørges paa den mest økonomiske og rentable Maade og tillige Grunden for de hurtige Stigninger og Fald af Banernes Indtægter, alt eftersom det har været en slet eller god Fragtsæson. (Forts.)

Splittelsesforsøget.

Hr. Redaktør!

De bedes optage følgende.

Efter at en Kopi af nedenstaaende Opraab ved et Tilfælde er kommen i Lokomotivfyrbødernes Besiddelse her i Depotet, anser vi det som vor Pligt at offentliggøre dettes Ordlyd, for derigennem at konstatere Berettigelsen i vor Handling ved Vedtagelsen af den paa følgende Protest.

Vi vilde ikke have foretaget dette Skridt og derved værdiget den ærede Forfatter, som med Bestemthed paastaas at være en yngre Lokomotivfører, saa stor en Ære, da saavel Tonen som det rent sproglige Produkt tilstrækkelig karakteriserer Personen, saafremt ikke Opraabets tendentiøse Indhold, der, i Stedet for muligvis at træffe Enkeltmand, sjofter hele den Stand, som Vedkommende for ikke saa lang Tid tilbage selv har forladt.

Opraabets Ordlyd er følgende:

»I Anledning af at to af vore Kolegaer paa Godsbanegaarden nemlig Hr. Lokomotivfører Emig og Andersen er blevne ekskluderede af vor Forening, anmodes d'Hrr. Medlemmer af Lokomotivførerne om at udtræde af Foreningen for bagefter at danne en Afdeling for Førerne alene; enhver af os vil jo kunne indse, at disse Forhold, som for Tiden eksisterer indenfor Foreningens Ramme, ikke blive til at udholde i Længden; Fyrbødernes Optræden blive mere og mere anmassende idet De ved deres Majoritet tiltvinger Dem mere og mere Indflydelse og Bestemmelsesret over alt hvad der skal foregaa; og Agtelsen og Diciplinen svinder Tid efter anden heldt bort. For at raade Bod paa dette Ufører som jo allerede har varet alt for længe har vi tænkt os at oprætte en Afdeling for Førerne alene, eller under Samarbejde med Fyrbøderne med fælles Repræsentanter.«

Af samtlige Lokomotivfyrbødere er en saalydende Protest vedtaget:

Imod det fra en enkelt københavnsk Lokomotivfører udsendte Opraab om Udmeldelse en masse af Dansk Lokomotivfører-

og Lokomotivfyrbøder-Forening, og hvori tilkendegives en stor Mangel paa Taktfølelse fra Forfatterens Side, forbunden med grove, ærekrænkende Beskyldninger imod Lokomotivfyrbøder-Standen, idet disse beskyldes saavel for at udvise Mangel paa den med Tjenesten fornødne Omhu som høflig Optræden, protesterer vi og gør gældende, at saafremt der i enkelte Tilfælde er forekommet Brud paa Disciplinen i Forbindelse med en mindre korrekt Optræden fra enkelte Fyrbøderes Side, skyldes dette hovedsagelig i de fleste Tilfælde den Overordnede personlige Mangel paa Forstaaelse af den tjenstlige Virksomhed og til Dels Mangel paa Forstaaelse af en Overordneds moralske og korrekte Optræden overfor en Undergiven. Ihvorvel vi fuldt ud anerkender den Overordnede Berettigelse i Fordringen af fornøden Agtelse i tjenstlig Henseende af den Underordnede, maa vi dog anse sidstnævnte berettiget til at fordrø, at den Overordnede opfylder de for hele Samfundet gældende Regler med Hensyn til en moralsk og korrekt Optræden under den tjenstlige Gerning, for derved at danne et sundt og godt Forbillede for den Underordnede videre Uddannelse.

Korsør, den 28. April 1906.

**Samtlige
Lokomotivfyrbødere.**

Man føler sig baade indigneret og forbavset, naar man læser den fra d'Hrr. misfornøjede Lokomotivførere omsendte Opfordring til Udmeldelse af D. L. og L. F., indigneret over de helt ovenud løse og uvederhæftige Beskyldninger, der rettes mod Fyrbøderne, forbavset over den kolossale Uvidenhed, der i Opfordringen lægges for Dagen med Foreningens indre Forhold, og over, at d'Hrr., der ikke vil respektere Flertallets Afgørelser, for at kunne danne en Forening, der i stærkere Grad end Tilfældet er med D. L. og L. F. kan føre Lokomotivførerne frem til Ære og Værdighed. Man begynder med at fortælle, at Lokomotivførerne Emig og Andersen blev ekskluderede af Foreningen, og slutter deraf, at det nu er paa høje Tid for Førerne at udmelde sig af

Foreningen og at blive adskilt fra Fyrbøderne. Hvad Forskel, der derefter kan blive paa Afgørelsen af et forekommende analogt Tilfælde, ser jeg ikke. Paa Generalforsamlingen i Marts, hvor Eksklusionen godkendtes, var Førerne i Flertal, og naar det er Tilfældet, saa kan jeg ikke forstaa, at det vilde have set synderlig anderledes ud, dersom Forsamlingen udelukkende havde bestaaet af Lokomotivførere; nogen Garanti for andet og efter d'Hrr.s Mening bedre Resultat er der i hvert Fald ikke.

Dernæst fortsættes der med at fortælle, at enhver vil kunne indse, at de Forhold, der for Tiden eksisterer indenfor Foreningens Rammer, ikke er til at udholde i Længden. Hvilke Forhold? Ja, man maa jo antage, at det er Repræsentationens Sammensætning, man er misfornøjet med; men dette Forhold kan jo saa godt blive ændret, thi har man ikke Lyst til alle Steder, baade paa Generalforsamlingen, i Hoved- og Afdelingsbestyrelserne og Fællesudvalget at have Flertallet, saa kan Fyrbøderne gerne tage det. Forholdet er jo netop, at vi, trods det, at vi er i Flertal i Foreningen, stadig har ladet Førerne have den største Indflydelse paa Foreningens Ledelse.

Fyrbødernes Optræden, hedder det videre, bliver mere og mere anmassende, idet de ved deres Majoritet tiltvinger dem mere og mere Indflydelse over alt, hvad der skal foregaa; dette er mildest talt en dundrende Usandhed, der beviser, hvilken ynkelig enfoldig Uvidenhed om Foreningens Forhold, d'Hrr. er i Besiddelse af. Agtelsen og Disciplinen svinder Tid efter anden helt bort. Disciplinen lader jeg ligge, den hører hjemme i Militæretaten; Agtelsen derimod har vi Brug for — d'Hrr. Misfornøjede med, det indrømmer jeg; men Agtelse tilkæmper man sig ikke ved at skælde ud eller rette uvederhæftige Beskyldninger mod Medansatte, men derimod ved til enhver Tid, baade i og udenfor Tjenesten, baade overfor Foresatte, Kolleger og Undergivne, at vise en Opførsel, der er en Mand værdig; dersom d'Hrr. føler en mindre Grad af Agtelse fra Fyrbødernes Side, end de kunde ønske, saa bærer de selv Skylden.

Endelig maa jeg sige, at Agtelse ikke er noget, der er forbeholdt misfornøjede Lokomo-

tivførere alene, men derimod noget, d'Hrr. burde vise enhver, selv i den ringeste sociale Stilling, der udviser en respektabel Opførsel.

Efter at Forslag om Adskillelse af Foreningen er forkastet paa to Generalforsamlinger, hvor kan man saa tro, at der nu findes Jordbund for Dannelsen af en særskilt Lokf.-Forening uden netop mellem Folk, der ikke i nogen Forening vil respektere Flertallets Afgørelser. Men en Forening af en saadan Stab, det bliver dog en morsom Indretning, og misundelsesværdig bliver dens Stilling heller ikke, thi dersom D. L. og L. F. beholder sit Navn, hidtidige Formaal og Arbejdsmaade — hvad jeg haaber den gør —, saa bliver der indenfor Rammen jo ingen Plads til den ny Forening, og den maa da finde sig i at hænge uden paa som noget andet unyttigt og grinagtigt Dingeldangel, der ikke har nogen som helst Værdi.

Mit Raad til Medlemmerne af D. L. og L. F. er derfor: Lad os fremtidig — som hidtil — arbejde hen mod det Maal, vi har sæt os, uden Hensyntagen til den Skade, d'Hrr. Misfornøjede ved deres Sprængningsforsøg vil paaføre baade sig selv og os. Lad os som hidtil indadtil vadske vort snavsede Tøj, naar vi har noget, og udadtil holde sammen og derved skabe os en stærk, maalbevids Organisation, der tager Hensyn til, men ikke absolut lader Mindretallet raade.

Esbjerg i Maj.

M. Mortensen.

Et Opslag.

1ste Maskinkreds Depoter blev den 11. Maj tilstillet følgende Opslag:

Lokomotivpersonalet.

Man ser i den senere Tid alt for ofte en utilladelig Røg fra Lokomotiverne, medens de holde eller køre paa Stationspladserne. Dette gælder saavel Togmaskiner som Rangermaskiner. Lokomotivførerne skulle forhindre dette Svineri, som er til stor Ulempe for andre.

Der vil fremtidig ske alvorlig Paatale, naar slig Røg bemærkes. Lokomotivformændene

skulle indberette, naar de se saadan stærk Røg, og meddele Personalets Navn og Nr.

1ste Maskinkreds, København, den 1. Maj 1906.

R a m b u s c h.

Ihvorvel ej heller vi er nogen Ynder af unødvendig Røgudtrædning fra Lokomotivskorstønenene, kan vi dog ikke lade ovennævnte Opslag passere uden Omtale, men maa rette en høflig Henstilling til den paagældende Maskininspektørs Foresatte om at foranledige, at tjenstlige Opslag for Fremtiden affattes i en mere behersket og for Øjemedet mere passende Form, thi vi kan ikke erkende, at den i ovenciterede Opslag anvendte Tone og de i samme fremkomne Ord skulde være nødvendige for at skaffe sig Forstaaelse hos Lokomotivpersonalet. Tværtimod maa vi holde for, at slig Tone, anvendt af vore højere Foresatte, virker i højeste Grad demoraliserende ned efter, og man har jo Eksempel paa, at selv underordnet Lokomotivpersonale har maattet bøde for utilbørlig Skrivemaade.

Svar paa Andragende.

København B., den 7. Maj 1906.

I Anledning af Bestyrelsens Andragende af 26. f. M. om, at Lokomotivfyrbødere, der repræsenterer Foreningen paa dennes aarlige Generalforsamling, maa erholde Fribefordring paa 2. Vognklasse paa Rejser til og fra samme, meddeles, at man savner Bemyndigelse til at bevilge det ansøgte.

A m b t.

J. Harhoff.

Bestyrelsen for Dansk Lokomotivfører- og Lokomotivfyrbøder-Forening, Esbjerg.

Lokomotivets Oprindelse og Udvikling.

(Fortsat).

Først 1832 begyndte Baldwin at tilvirke Lokomotiver, og samme Aar udgik hans første Lokomotiv, der fik Navnet »Old-Ironside« (Fig. 30).

Det vil sikkert være paa sin Plads her at

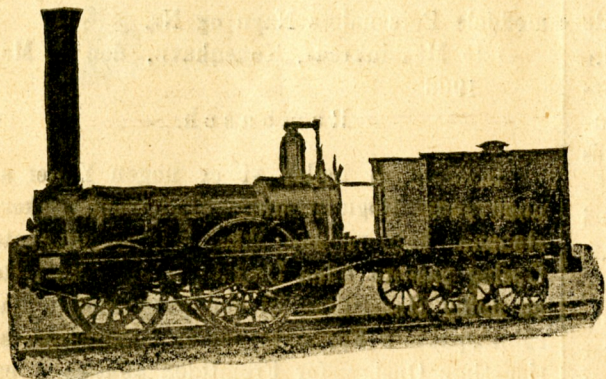


Fig. 30.

berøre, hvilke kolossale Anlæg, Baldwin har grundlagt, og hvilken Udvikling, disse har naaet i vore Dage.

Baldwin-Værkstederne spænder over et Areal af 17 Hektar Land, paa hvilke der staar et Komplex af 40 Bygninger, indenfor hvis Mure daglig beskæftiges 16,000 Personer.

Drivkraften til de mange Arbejdsmaskiner og Smelteovne repræsenterer 11,000 HK.

Siden det første Lokomotiv (Fig. 30) udgik fra Værkstederne, er der tilvirket ikke mindre end 24,000 Lokomotiver, og der tilvirkes nu gennemsnitlig 6 Lokomotiver pr. Dag eller ca. 2000 pr. Aar.

Da vi mener at kunne samle en Serie Illustrationer over de Tusinder af Lokomotiver, der er byggede paa Baldwin-Værkstederne, vil det sikkert have sin Interesse at faa en sammenhængende Del af disse gengivne her i Bladet for derigennem at anskueliggøre disse Værksteders Udvikling, skal vi senere komme tilbage hertil, da vor Opgave med nærværende Serie hovedsagelig er at anskueliggøre Lokomotivets Udvikling i Almindelighed.

Naar vi betegnede »Old Ironsides« som

Baldwins første Lokomotiv, skal dette forstaas som det første Lokomotiv til virkelig praktisk Brug, thi allerede i 1830 havde Baldwin tilvirket et Lokomotiv med Spor og Vogne, der var bestilt af Overdirektøren for Philadelphiamusæet, Mr. Franklin Peale. Dette Tog fremvistes daglig for Besøgende og blev en udmærket Reklame for Jernbanebygningen. Kort efter Leveringen af dette Miniaturtog fik Baldwin Bestilling paa et rigtig Lokomotiv for Philadelphia-Germantown og Norristown-Jernbane.

Det var til denne Bane, Baldwin byggede »Old Ironsides«, taget efter »John Bull« (Fig. 31), der af Camden og Amboy Jernbane var importeret fra Robert Stephenson og Søn i England.

»Old Ironsides«, der kørte Prøvetur den 3. November 1832, vejede i tjenstfærdig Stand ca. 5,5 Tons og var, som det vil ses af Illustrationen, en firehulet Maskine med Drivhjulene plaseret umiddelbart foran Fyrkassen. Cylindrene var $9\frac{1}{2} \times 18$ Tom. eng., Drivhjulene 54 og Løbehjulene 45 Tom. i Diam. Kedlen var 30 Tom. i Diameter og forsynet med 72 Stk. 7 Fod lange $1\frac{1}{2}$ Tom. Kobber-rør. Maskinen gjorde en Hastighed af ca. 65 Km. pr. Time. (Forts.)

Støv.

I dette ualmindelig varme og tørre Foraar lider Lokomotivpersonalet — navnlig naar der køres i Forspand som bageste Maskine — meget af det ved Farten ophvirvlede Støv. Dette kan for en stor Del hæmmes, naar de bevogtede Overkørsler en eller to Gange dag-

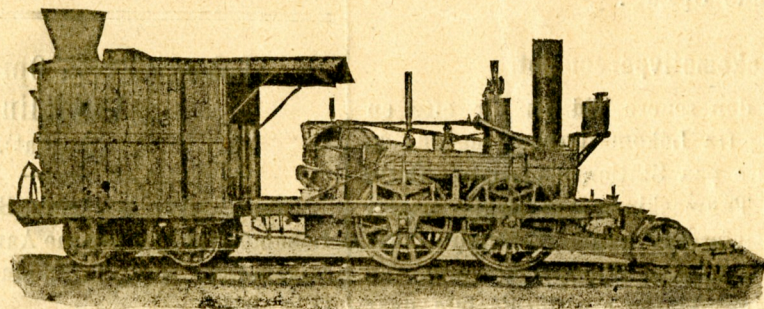


Fig. 31.

lig fik lidt Vand. — Ligeledes hvirvles der en ganske urimelig Mængde Støv op, naar de gennemkørende Tog passerer Stationerne, som Følge af, at al Støv og Sand fra Perronerne fejes ned i Sporet. Ogsaa der vil lidt Vand gøre Underværker.

At det rejsende Publikum saa vel som Toppersonalet vil hilse enhver Foranstaltning, der kan dæmpe det ulidelige Støv, med Glæde, derom er jeg overbevist.

Ogsaa Materiellet vil lide mindre, end under de nuværende Tilstande. O.

Lokomotivførerprøven.

I Februar—Maj Maaneder d. A. er der i alle 4 Maskinkredse afholdt Prøve for Lokomotivførere.

Til Prøven indstillede sig ialt 94 Lokomotivfyrbødere, og af disse erholdt nedennævnte Karakteren »Bestaaet«, nemlig:

- Nr. 293 F. C. Petersen, Korsør.
 — 48 F. J. Hansen, Helsingør.
 — 152 C. P. Andersen, Kalundborg.
 — 132 S. M. F. E. A. Jensen, København.
 — 495 S. J. Hansen, —
 — 56 G. E. V. Lusty —
 — 144 V. O. Hansen —
 — 494 V. M. Trew, Korsør.
 — 256 E. E. Andersen, Helsingør.
 — 465 B. T. Petersen, Kalundborg.
 — 268 L. M. H. Loft, Gjedser.
 — 21 C. C. V. Hessner, København.
 — 168 L. K. Johansen, —
 — 399 S. B. Jensen, —
 — 206 J. A. N. Nepper, —
 — 135 A. F. Møller, Helsingør.
 — 139 P. M. Johansen, Kalundborg.
 — 466 O. P. Olsen, Gjedser.
 — 109 C. F. C. Olsen, København.
 — 411 T. A. T. Bærentzen, —
 — 437 A. B. C. Larsen, —
 — 260 H. Hansen, Helsingør.
 — 65 N. P. Nielsen, Korsør.
 — 462 P. R. Hansen, København.
 — 147 N. C. Nielsen, —
 — 363 E. S. Rohde, —
 — 211 P. J. Andersen, —

- Nr. 67 C. C. Nielsen, København.
 — 240 T. Hansen, Kalundborg.
 — 500 L. E. J. Lose, Gjedser.
 — 267 H. J. Hansen, København.
 — 498 R. N. Vendelboe, —
 — 478 G. A. C. Müller, —
 — 421 E. M. Petersen, —
 — 150 H. F. C. Conradsen, —
 — 424 N. C. Henriksen, —
 — 53 J. H. Jensen, —
 — 443 H. K. Hansen, Helsingør.
 — 78 K. O. Hansen, Roskilde.
 — 236 F. C. Olsen, —
 — 133 J. F. Madsen, Kalundborg.
 — 427 J. P. T. Jensen, København.
 — 76 L. P. Larsen, —
 — 277 P. C. Møller, Masnedssund.
 — 244 S. O. Larsen, Helsingør.
 — 433 N. C. Olesen, København.
 — 134 J. C. Børgesen, —
 — 228 L. O. C. Rasmussen, —
 — 262 V. V. Berg, —
 — 416 C. H. Strubberg, —
 — 86 A. M. K. Valentin —
 — 263 H. J. V. Hansen, —
 — 126 V. F. K. E. Falck, Korsør.
 — 27 C. C. G. Frederiksen, København.
 — 64 A. A. N. Barnstein, Slagelse.
 — 103 H. P. Christiansen, København.
 — 480 N. P. Pedersen, Masnedssund.
 — 393 C. F. Andersen, København.
 — 469 A. N. F. Kock, Vedde.
 — 255 J. F. K. Søndergaard, København.
 — 157 J. T. Carlquist, —
 — 435 C. M. Jensen, Skanderborg.
 — 501 A. Severinsen, —
 — 412 M. F. Møller, Fredericia.
 — 385 C. M. Christensen, Vamdrup.
 — 387 J. S. Christensen, Nyborg.
 — 487 P. C. R. Lykkeberg, Aalborg.
 — 496 N. L. Petersen, —
 — 8 N. C. Kristensen, —
 — 425 S. P. M. Kruse, Aarhus.
 — 29 A. M. Kongstad, Thisted.
 — 486 H. P. Rasmussen, Struer.
 — 497 F. A. Werge, Holstebro.
 — 66 M. Madsen, Glyngøre.
 — 89 M. Jørgensen, Struer.
 — 34 V. Hansen, Struer.
 — 90 C. M. Willadsen, Glyngøre.
 17 Lokomotivfyrbødere — eller lidt over

18 pCt. — (mod i Fjor lidt over 9 pCt.)
erholdt Karakteren »ikke bestaaet«.

PERSONALIA.

Forflyttede er:

1.—5. 06.

Lokomotivfører Nr. 94 N. K. Nielsen, Fredericia, til Nyborg.

Lokomotivfører Nr. 395 A. J. H. Lorentzen, Nyborg, til Fredericia.

1.—6. 06.

Lokomotivfører Nr. 392 I. C. Møller, København Ø., til Aarhus.

Lokomotivfører Nr. 294 J. S. Jacobsen, Aarhus, til København Ø.

Lokomotivfører Nr. 375 T. M. Blond, Struer, til Fredericia.

Lokomotivfører Nr. 395 A. J. H. Lorentzen, Fredericia, til Struer.

Medlemslisten.

Esbjerg Afdeling. Indmeldt fra 1. Maj 1906:
Lokomotivfyrbøderne Nr. 297 K. S. P. Jørgensen, 305 C. V. C. J. Petersen og 508 K. Petersen.

Viborg Afdeling. Indmeldt fra 1. Marts 1906:
Lokf. Nr. 31 N. L. Nielsen, Langaa; fra 1. Maj: Lokfrb. Nr. 511 H. M. K. Henriksen, Glyngøre.

København H. Afdeling. Udmeldt fra 1. April 1906: Lokomotivførerne Nr. 301 Saalbach, Nr. 158 Clemmensen, Nr. 173 A. Nielsen, Nr. 319 Børgesen, Nr. 288 Bønnelycke, Nr. 359 Bochart og Nr. 226 Hansen.

Danske Privatbaners Lokomotivfører- og Lokomotivfyrbøder- Forening

afholder Generalforsamling den 12. Juni Kl. 9
Formiddag paa Hotel »Danmark«, Rysegade,
Aarhus.

Dagsorden:

- Punkt 1. Beretning om Foreningens Virksomhed.
- 2. Regnskabet fremlægges i revideret Stand.
 - 3. Arbejdstiden.
 - 4. Organisationsarbejdet.
 - 5. Beretning angaaende Sammenslutningen.
 - 6. Uniformsspørgsmaalet.
 - 7. Eksamensspørgsmaalet. Forslag fra Bestyrelsen.
 - 8. Valg af Formand.
 - 9. Valg af 2 Bestyrelsesmedlemmer i Stedet for Lokf. Andersen, Bornholm, og Lokfrb. Brix, Aalborg, som afgaar efter Tur.
 - 10. Valg af 2 Revisorer i Stedet for Lokf. Mogensen, Aarhus, og Lokf. Jakobsen, Kolding.
 - 11. Tid og Sted for næste Generalforsamling samt Fastsættelse af Diæter.
 - 12. Eventuelt.

Bestyrelsesmedlemmerne bedes møde
Kl. 8¹/₂.

H. Christiansen.

Meddelelser til Afdelingerne.

Cigaren „Funktionæren“ kan faas i alle
Statsfunktionærernes Brugsforeninger.
Se Annoncen paa Forsiden.

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 Spaltebredden halvaarlig.
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. Petiline eller dens Plads, med Fradrag af 20 pCt. for staaende Annoncer.
Ekspedition: Lokomotivfyrbøder M. F. Møller, Fynsgade 36¹, Fredericia.