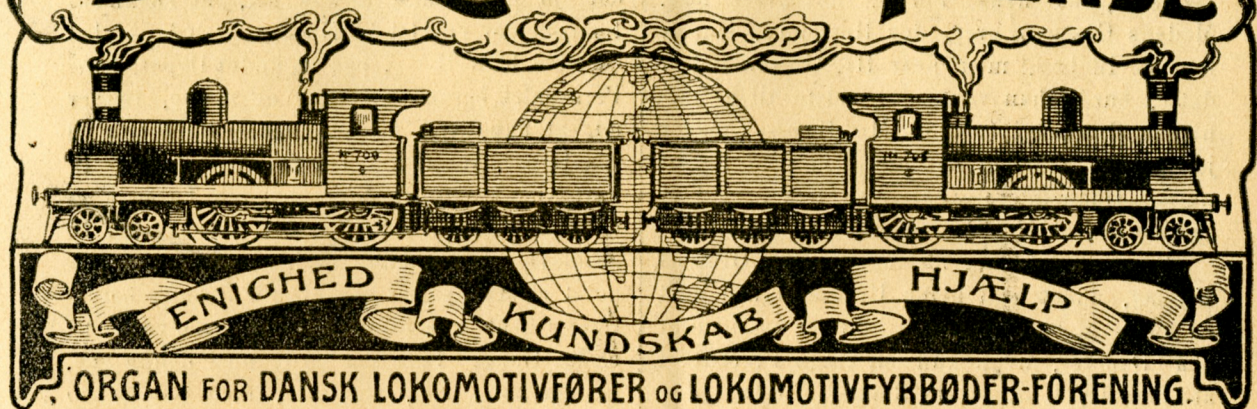


DANSK LOKOMOTIVTIDENDE



Redaktør: Lokomotivfører L. Mauritzen, Fredericia.

Nr. 5.

I. Marts 1906.

6. Aarg.

Rangerpladsernes Besættelse.

Paa Grundlag af de forskellige Anskuelser og Udtalelser, som i Bladets sidste Numre er fremkommet med Hensyn til Rangerpladsernes Besættelse, tillader Undertegnede sig at knytte et Par Bemærkninger til dette Emne. Omend Anciennitetens Overholdelse vel kan betragtes som Normen ved Forfremmelse, bør i det Tilfælde, naar denne fordres punktlig overholdt, de forskellige Konsekvenser, som i Tidens Løb kan og vil indtræffe, tages under nærmere Overvejelse. Vi ser i Fremstillingen af Hr. K, at Pengespørgsmaalet ved Køb og Salg af Pladser kan være det afgørende Punkt for en Fyrbøders Arbejde. Vi kan i Depoter træffe Personale med kun faa Nr. Forskel, ja endog ansat paa samme Dag, men efter Anciennitetens nøje Overholdelse bliver Forskellen i Arbejdet den, at den ene Fyrbøder udelukkende maa slæbe sine 10 til maaske 16 Aar hen paa Strækningen, medens den anden i samme Tidsrum udfører den med Hensyn til det fysiske Arbejde lettere Rangertjeneste. Ser vi dernæst hen til, at der, til Eks. i Aargangen 98, som er den mest iøjnefaldende, findes ansat ca. 110 a 120 Fyrbødere (fra 97 et tilnærmelsesvis lignende Antal), vil man ikke behøve at være Regnemester for at udregne, hvad der venter Aargangen 1899, for ikke at tale om de efterfølgende yngre Ansatte. For at faa skabt et sundt og solidt Grundlag for

alle Parter, tillader jeg mig at foreslaa følgende Ordning:

Efter 5 Aars Strækningskørsel deltager enhver Fyrbøder, som har aflagt den fornødne Prøve, i Rangertjenesten, saaledes at disse efter Tur anvendes saavel til Strækningskørsel som Rangering. Fortrinsvis har disse Fyrbødere Ret til Personotogskørsel.

- a) Kun ved tjenstlige Forseelser kan Retten til Rangering efter Dom fortabes.
- b) Ved ledige Pladser i Depoter, hvor der kun findes Rangermaskiner, opslaas disse vakant og maa kun besættes med den ældste Ansøger. (If. a.)

Korsør, den 21. Februar 1906.

Herm. Ohlsen.

Med Opmærksomhed har jeg læst de forskellige Indlæg i denne Sag. Da man nu er naaet saa vidt, at der er stillet bestemt Forslag, skal jeg tillade mig at knytte nogle Bemærkninger til dette.

Dersom man almindelig anerkender, at Rangertjenesten er bedre og lettere Tjeneste, end Tjenesten som Fyrbøder ved Liniøkørsel, saa maa man samtidig indrømme, at Rangertjenesten burde udføres af de Fyrbødere, der har størst Anciennitet, indtil vi naar saa vidt, at vi faar vort Krav — »Lokomotivførere paa alle Rangermaskiner« — gennemført. Naar saa er, og derom har de 3, der hidtil har haft

Ordet, været enige, ogsaa Hr. Grosen, saa maa jeg sige, at hans Forslag forbavser mig. Medens Græsset gror, dør Horsemor, slutter han sit Indlæg, men naar Hr. Grosen indser dette, burde han være den sidste til at forhindre Græsset i at gro. Med Græsset mener jeg i dette Tilfælde Retfærdighed mod Personalet, Gennemførelse af vore Krav, og det samme mener Hr. Grosen sikkert ogsaa.

Hvad er det, der forlanges i Hr. Grosens Forslag, andet end netop Uretfærdighed mod de ældre af vore Kolleger, der er stationeret paa Depoter, hvor kun en ringe Procentdel af Personalet forretter Rangertjeneste. Jeg vægrer mig ved at tro, at han har gennemtænkt sit Forslag, thi havde han det, var det sikkert ikke blevet fremsat.

Punkt 1 i Forslaget røber en god Mening hos Forslagsstilleren, blot han havde tilføjet »og Punkt 2 er ligesom dette«, saa havde han været paa den rigtige Side. Lad mig spørge: Hvorfor skal Fyrb. f. Eks. i Aarhus have Ret til at søge en enlig Rangerplads i Kolding eller Horsens, medens det absolut ikke kan gaa an, at Fyrb. fra andre Depoter søger en enkelt af Pladserne i Aarhus?

Resultatet af Hr. Grosens Forslags Virkeliggørelse vil blive, at Personalet i København, Aarhus, Nyborg og Esbjerg osv. hver for sig har Ret til den Mangfoldighed af Pladser, der er paa disse Depoter, og tillige Andel i Pladserne ved alle de Depoter, hvor der kun er stationeret Rangerpersonale, medens Fyrbøderne i Struer, Skanderborg, Frederikshavn og flere Steder, hvor kun en ringe Procent af Fyrbøderne rangerer, i al Beskedenhed maa nøjes med at dele Retten til de Depoter, hvor der kun er Rangerpersonale, med deres Kolleger paa de større Depoter, — med andre Ord, Forslaget giver kun en Fjerdedel Ret til de sidstnævnte.

Forslaget er imidlertid et tveægget Sværd, et Vaaben, man som bekendt skal omgaa varsomt, det kan nemlig skære til begge Sider. Lad os antage, at en Lokfrb. — vi kan kalde ham A. — staar som Nr. 175 til Fører, lad os endvidere antage, at han — efter Forslaget — staar som Nr. 7 til Rangerturen i det Depot, hvor han er ansat; lad os fremdeles antage, at det vil være godt et Aar, forinden de 6, der er foran ham, rykker op, og at der

paa Depotet er 10 Mand i Rangertur. Da det jo nu kunde hænde sig, at en anden Lokfrb., der er blot et Numer foran A. — lad os kalde ham B. —, paa et andet Depot, hvor Personalet ogsaa kan læse og skrive, regner ud, at han, ved at lade sig forflytte hen til A.s Depot, kommer i Tur før A., saa vilde B. have været der et Aar, forinden Turen kom til A. at komme i Rangertur, men da nu B. er bleven den ældste og har været paa Depotet et Aar, saa er han efter Forslaget berettiget til at gaa foran A., der maa vente til næste Gang. Ikke saa farlig med denne ene, tænker han. Nej, vist ikke, men der kunde jo være en anden — lad os kalde ham C. —, der er et Numer foran B., altsaa to Numre foran A., der, kort efter at B. var flyttet hen i den farlige Nærhed af A., kunde finde paa akkurat det samme, og saa fremdeles, A. vilde ikke naa at faa en eneste af de 10 Pladser, og der vilde ske dette for den gode Hr. A., der havde gjort Regning paa at komme i Paradis længe før hans Tur, paa Bekostning af hans ældre Kolleger ved andre Depoter, at han først vilde komme i Tur ved Rangeringen naar han stod som Nr. 10 til at blive Fører, idet de 10, der søgte hans Depot, er fra 1 til 10 Numre foran ham, og han vilde derved være rykket ned fra Nr. 7 til Rangertur til Nr. 165. Dersom A. var Forslagsstilleren, siger jeg: »Løn som forskyldt,« Forslaget indeholder Uretfærdighed mod en stor Del af Organisationens Medlemmer, og vil man kaldes for en god Kollega, kan man ikke godt fremsætte noget saadant.

Da jeg nu har belyst Hr. Grosens Forslag, skal jeg fremsætte et andet, der mere nærmer sig Maalet: Frihed for Løse saavel som for Thor. Foran denne Ordning, der i det efterfølgende foreslaaes, gaar, vel at mærke, vort principale Krav: »Lokomotivførere paa alle Rangermaskiner«. Noget subsidært haves ikke, men indtil dette sker, bekendtgøres alle ledigblivende Rangerpladser — ogsaa paa større Depoter — ved Opslag i Remisen, hvorefter samtlige Eksaminerede, saavel som de tidligere 1ste Kl.s Lokfrb., har Adgang til at søge Pladsen. Dersom denne da besættes med en af de eventuelle Ansøgere, der allerede forretter Rangertjeneste, besættes den saaledes ledigblevne Plads med den af de øvrige udenfor

Rangertur værende ældste Ansøger (jeg forudsætter det Tilfælde, at en af de Fyrb., der allerede er i fast Rangertur, mulig kunde ønske at flytte til et andet, bestemt Depot, medens de øvrige Ansøgere nærmest søger Rangerpladsen). Besættes Pladsen derimod med en af de sidstnævnte Ansøgere, bør det være med den af disse, der har størst Anciennitet. I sidstnævnte Tilfælde ydes der Forflyttelsesgodtgørelse, jfr. Reglerne for Forflyttelse ved samtidig Forfremmelse efter den gamle Lønningslov.

En saadan Ordning er sikkert ikke uigenkæmferlig, og dersom man fik den, saa tror jeg ikke, at Horsemor dør, medens Græsset gror.

Esbjerg, i Februar 1906.

M. Mortensen.

Hr. Redaktør!

Ved at gennemse Dagsordenen for Hovedgeneralforsamlingen den 14. Marts falder Punkt 4 mig i Øjnene, og deraf ser jeg, at en Fører, der har søgt Forflyttelse, skal have 2 Aars Anciennitet for hvert 1 Aar, den anden har gaaet Reserve, for at komme i Betragtning i de faste Ture. Vedkommende, der har undfanget denne Tanke, maa, om jeg saa maa sige, være en af de lykkelige, der stadig har faaet Lov til at blive ved de hjemlige Kødgyder og ikke, som saa mange andre, bleven forflyttet fra Sted til Sted. Dette, at faa Lov til at blive paa et Sted, er jo i sig selv en saa stor Fordel, at de ikke yderligere behøver at præmieres med at komme i Tur fremfor dem, der har ældre Anciennitet, selv om disse sidste selv har søgt Forflyttelse. Hvad det vil sige at blive forflyttet fra Sted til Sted, kan kun de tale med om, der selv har prøvet det. Hvilke Ubehageligheder er der ikke forbunden med at komme ind under andre Forhold og andre Skikke, baade for ens Familie og for en selv i tjenstlig Henseende; man maa omtrent begynde for fra igen, og hvad koster det ikke af Penge, hvilke de fleste af os jo ikke har Raad til at ofre saa mange af, og hvad faar man ikke ramponeret ved at faa sine Sager rystet om i en Jernbanevogn fra den ene Ende af Landet til den anden. Har man saa endelig lovet sig ind i Forholdene og

er kommen nogenlunde til Hægterne igen, saa ligger der maaske en Ordre om Forflyttelse, og saa har man hele Historien om igen. Naar man saa af en eller anden Grund — maaske af Helbredshensyn, enten for sig selv eller sin Familie — søger tilbage til den Kreds, hvorfra man er udgaaet, er der saa noget uretfærdigt i, at man søger at komme i Tur med sine jævnaldrende, men mere heldige Kolleger; vi er jo dog alle i Statens Tjeneste og under den samme Direktion, og om jeg kører i Frederikshavn eller i Vamdrup maa jo være lige gyldigt, Ancienniteten maa vel gælde overalt ved de danske Statsbaner. Der bliver jo, hvad der er fuldstændig rigtigt, arbejdet hen til, at Fyrbøderne kommer i de forskellige Ture og Pladser efter deres Anciennitet, uden Hensyn til om de har søgt Forflyttelse eller ikke; kunde det samme saa ikke gøre sig gældende for Førernes Vedkommende? Hvad der er Ret for den ene, maa jo ogsaa være Ret for den anden. J.

Generalforsamlingen i Marts.

Efter at jeg har læst Dagsordenen for Generalforsamlingen, har jeg følt mig overbevist om, at alle disse Sager, der er opterte, absolut ikke kan behandles blot nogenlunde indgaaende paa en Dag, og for saa vidt beklager jeg, at Formanden ikke har ansat Mødet i to Dage.

For at raade Bod herpaa, tillader jeg mig at anmode de Delegerede om at søge saa lang Tjenestefrihed, at Mødet kan udstrækkes til to Dage, saaledes at der bliver Mulighed for et godt Udbytte af Generalforsamlingen.

Esbjerg, i Februar 1906.

M. Mortensen.

* * *

Foranlediget ved, at næste Nr. af Bladet først udgaar efter afholdt Generalforsamling, har vi givet Formanden Lejlighed til at gøre sig bekendt med Manuskriptet til ovenstaaende Indlæg.

R e d.

I Anledning af ovenstaaende Indlæg, undlader jeg ikke at udtale, at jeg fuldt vel har Øjnene aabne for Vanskeligheden ved at blive

færdig paa en Dag, men støttet paa Erfaringen fra tidligere Aar om d'Hrr. Delegeredes hurtige og saglige Behandling af Sagerne, naar Tiden viser sig knap, og ikke blind for Vanskeligheden ved at erholde Tjenestefrihed for samtlige 56 Delegerede til kun en Dags Møde (**samtlige** Delegerede har endnu ikke noget Aar kunnet give Møde den **ene** Dag), har jeg ikke turdet løbe den Risiko, at flere af Afdelingerne slet ikke vilde blive repræsenteret paa Generalforsamlingen, naar denne strækker sig over to Dage, og maa derfor **advare imod** den ærede Indsenders Henstilling til d'Hrr. Delegerede om at søge forlænget Tjenestefrihed, idet man, foruden at løbe ovennævnte Risiko, staar overfor den Mulighed, at Flertallet af d'Hrr. Delegerede og Hovedbestyrelsen ikke kan være til Stede Andendagen.

Endvidere meddeles, at der herfra er rettet en Henstilling til Direktøren for Maskinafdelingen om at tilstaa samtlige 56 Delegerede Tjenestefrihed, saaledes at samtlige Delegerede kan give Møde **den 14. Marts Kl. 8 Fm.**

I den Anledning anmodes samtlige Afdelinger om at vælge Delegerede i betimelig Tid og d'Hrr. Delegerede om at indsende Ansøgning om Tjenestefrihed med Angivelse af Grunden omgaaende.

Esbjerg, i Februar 1906. —

Chr. Christensen,
Organisationens Formand.

Lokomotivpersonalets private Hjælpeforening.

Undertegnede ønsker følgende Forslag optaget i Lokomotivtidende for den 15. Febr.:

At ethvert Medlem af D. L. og L. F. efter Død faa udbetalt 1000 Kr.

Tanken hermed er at binde Medlemmerne af D. L. og L. F. fast sammen i Foreningen og ikke alene varetage Medlemmernes Interesse, men samtidig garantere hvert Medlem nævnte Beløb.

Som bekendt er der indenfor Lokomotivpersonalet en Hjælpekasse, benævnt »Lokomotivpersonalets private Hjælpeforening«. Denne,

hvis Formaal er at yde Medlemmerne ved Død et Beløb, svarende til Medlemsantallet \times 2 Kr., har hidtil virket tilfredstillende og vilde ogsaa kunne vedblive hermed, dersom tilsvarende Tilgang fandt Sted og Medlemmerne var garanteret det Beløb, som i Øjeblikket stilles i Udsigt; men da ingen Grundfond eksisterer, ligesom Tilgang af yngre Lokomotivmænd lader meget tilbage at ønske, er det meget sandsynligt, at Udbetalingen til de Længstlevende ikke kommer til at staa i Forhold til det Ydede. Dels herfor og dels for fast Sammenslutning i D. L. og L. F. foreslaas følgende fremsat paa Hovedgeneralforsamlingen i 1906:

1. D. L. og L. F. henvender sig til Bestyrelsen for Lokomotivpersonalets private Hjælpeforening om eventuel Overtagelse af det Beløb, som Foreningen har indestaaende, imod at D. L. og L. F. garanterer hvert Medlem efter Død udbetalt 1000 Kr.
2. De Medlemmer, som ikke er og som ikke vil være Medlemmer af D. L. og L. F., vedbliver at svare 2 Kr. til hvert Dødsfald og faar 1000 Kr. udbetalt.
3. Medlemmer af D. L. og L. F. svarer 1 Kr. ved hvert Dødsfald og faar 1000 Kr. udbetalt.
4. Viser sig 1 Kr. at være for meget eller for lidt, udlignes dette ved henholdsvis Til- og Afskrivning af de respektive Afdelingers Kasse.
5. Har en Afdelingskasse godt med Penge, kan Bestyrelsen for vedkommende Kasse udskrive hele Beløbet heraf, og Opkrævningen finder kun Sted ved de Medlemmer, som er nævnt i Punkt 2.
6. Hovedbestyrelsen for D. L. og L. F. og Bestyrelsen for Lokomotivpersonalets private Hjælpeforening udarbejder Love for Medlemmerne udenfor D. L. og L. F. samt for Medlemmer, hvis Hustrus Død er sikret et Beløb til Udbetaling.
7. Hovedbestyrelsen for D. L. og L. F. udarbejder Love for nærværende Forslag for D. L. og L. F.s Medlemmer.
8. Lovene for alt vedrørende nærværende Forslag fremlægges paa Hovedgeneralforsamlingen 1907 til Approbation — eventuel Vedtagelse.

Vi beder de forskellige Afdelinger nøje at overveje ovennævnte Forslag.

Aarhus, den 13. Februar 1906.

H. Sibbern sen, W. Hansen,
Lokf. Lokf.

C. Nielsen,
Lokfyrb.

Meddelelser fra Afdelingerne.

Nyborg Afdeling

afholdt Generalforsamling den 9. Februar 1906.

Dagsorden:

1. Godkendelse af Forhandlingsprotokollen.
2. Godkendelse af det reviderede Regnskab for 1905.
3. Aarhus Forslag til en Omordning af D. L. og L. F.
4. Valg af Bestyrelse samt 2 Revisorer.
5. Valg af Delegerede.
6. Eventuelt.

ad. 1. Forhandlingsprotokollen godkendtes.

ad. 2. Regnskabet for 1905 godkendtes.

ad. 3. Det vedtoges, at Afdelingsformanden tilbagesender Forslaget med Bemærkning, at Afdelingen ikke vil behandle Forslaget, da den finder det meget uheldigt at adskille D. L. og L. F.

ad. 4. Til Afdelingsformand valgtes Lokf. S. Christensen. (Lokf. Bøchel frabad sig Genvalg). Til Kasserer valgtes Lokfyrb. L. Christiansen. Til Repræsentant for Ny. Afd. Lokf. Bøchel, til Repræsentant for Od. Depot Lokfyrb. C. Hansen. (Fra As. Depot forelaa ingen Meddelelse endnu). Til Revisorer valgtes Lokfyrb. R. Larsen og Lokf. V. Hansen, som Suppleanter Lokf. Eriksen og Lokfyrb. H. Hansen.

ad. 5. Som Delegerede valgtes Lokf. S. Christensen, Lokf. Bøchel og Lokfyrb. L. Christiansen; som Suppleanter Lokf. Eriksen og Lokfyrb. R. Larsen.

ad. 6. Paa Forslag af Lokfyrb. H. P. Rasmussen vedtoges det, at Afdelingsformanden søger udvirket hos Maskininspektøren, at Lokfyrb. fritages for at rense Fyr.

Derpaa diskuteredes et Spørgsmaal om

Lokomotivpersonalets Ret til at komme i fast Tur efter Anciennitet, naar de efter egen Ansøgning forflyttes til Nyborg.

Bøchel meddelte, at han paa Reservepersonalets Vegne havde henvendt sig til Maskininspektøren angaaende en Afvigelse fra den hidtil gældende Ordning m. H. til, at et Personale, der efter egen Ansøgning forflyttedes til Ng, her kom i fast Tur efter deres Anciennitet. Maskininspektøren havde svaret, at han vilde imødekomme saa vidt han kunde, men han kunde ikke forpligte sig til noget.

Lokf. Arum bemærkede, at Formanden havde begaaet en Fejl ved at henvende sig til Maskininspektøren med en saadan Skrivelse; den skulde have været vedtaget paa en Generalforsamling.

Bøchel formentede ikke at have begaaet Fejl, da det kun angik Reservepersonalet i Nyborg og ikke kunde skade det i fast Tur værende Personale.

Arum fastholdt, at Skrivelsen skulde have været forelagt Medlemmerne først. Almindelig Stemning var der for at faa ensartet Forhold for hele Landet.

Derpaa drøftedes et Spørgsmaal om Fridage.

Det vedtoges, at Afdelingsformanden henvender sig til Maskininspektøren om en Fridag for Personalet i 41 og 42 Tur.

Da ikke flere ønskede Ordet, sluttede Dirigenten Mødet.

O. Bøchel,
Generalforsamlingens Sekretær.

Lokomotivets Oprindelse og Udvikling.

(Fortsat).

Burys Maskine (Fig. 4 i forr. Nr.) var forsynet med indvendige Cylindre og Krumtapaksel. Samme Slags Maskiner var tidligere tilvirket af Firmaet Stephenson og Søn, der urigtigt ansaas for Opfindere af Krumtapakslen, fordi dette Firma var det første, der bragte Maskiner med Krumtapaksel i Handelen. Denne Maskine fik Navnet »The Planet« og blev Mønster for den senere i Amerika udviklede Planet-Type. En af de bedste af disse var »John Bull«, der importeredes af Cam-

den—Amboy-Jernbane, der endnu udgør en Del af Pennsylvania-Banen. Den Mand, der undfangede Ideen at plasere Cylindrene under Røgekammeret og derfra overføre Kraften direkte paa en Krumtapaksel, hed Edward Bury, som allerede i Aaret 1829 paabegyndte, men først i Aaret 1834 naaede at fuldføre sin Ide, øvede stor Indflydelse paa amerikanske Konstruktører. Burys Maskine havde som nævnt

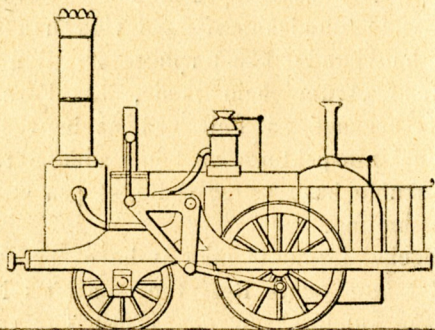


Fig. 5. Roberts Lokomotiv, det første engelske Lokomotiv med Rundglider (mislykket).

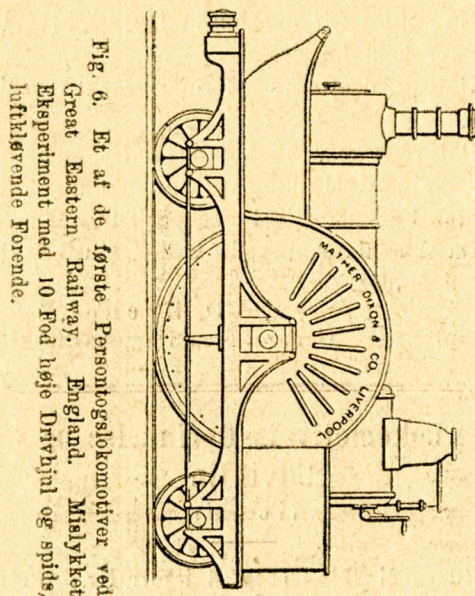


Fig. 6. Et af de første Persontoglokomotiver ved Great Eastern Railway, England. Mislykket Eksperiment med 10 Fod høje Drivhjul og spids, indfaldsvende Forende.

indvendige Cylindre, Ramme af Stangjern og kuppelformet Ildkasse. Denne Form anvendtes senere paa mange amerikanske Lokomotiver af tidligere Dato. Efter at man gennem adskillige Aars Eksperimenter havde vundet Erfaring for Maskineriets bedste Plasing, henleddes Opmærksomheden mere udelt paa at udvikle Lokomotivets Tyngde og Trækkraft. Den Vej — i Spørgsmaalet om Lokomotivets

Udvikling — man fulgte i England var først to Hjulpar, hvoraf det ene var Drivhjul, siden begge Hjulpar koblede og derefter to Hjulpar koblede og et Par Løde- eller Løberhjul. Paa Godstogslokomotiver koblede man dernæst alle tre Hjulpar og paa Persontoglokomotiver kun et Par Drivhjul i Midten og et Par fritløbende Hjul paa hver Side af disse. Angaaende Cylindrenes Plasing med Hensyn til Ind- eller Udvendig raadete ingen bestemt Norm, men dette beroede hovedsagelig paa de respektive Konstruktørers personlige Opfattelse af deres Opgave. Lokomotiv-Boggien indførtes lidt efter lidt i den sidste Snes Aar, og de almindeligste Persontoglokomotiver i England er firekoblede med en firehjulet Boggie. I lange Tider anvendtes udelukkende sekskoblede Godstogslokomotiver, men i de senere Aar har man begyndt at indføre ottekoblede, paa hvilke indvendige Cylindre som Regel anvendtes. Paa en Del engelske Baner indførte man Compound-Lokomotivet, uden at dette dog vaudt synderlig Fremgang. I mange Aar fulgte man hovedsagelig den engelske Lokomotivtype paa Kontinentet, dog med den Forskel, at udvendige Cylindre i Reglen blev foretrukket. Hvad derimod de underordnede Detailler angik, erholdt disse i de respektive Lande en Form, der gav dem, om man saa kan sige, en mere national Karakter.

Omtrent paa samme Tid som i England begyndte man i Amerika at agitere for Bygning af Jernbaner, og Maskinkraft baseret paa Frekvens frembragtes med Energi af indfødte Ingeniører. Takket være den mangelfulde Lektüre og de romantiserede Biografier, gjorde den Opfattelse sig længe gældende, at Amerikas første Jernbanebyggere og Ingeniører helt og holdent paavirkedes af engelske Bygningsmetoder, Konstruktioner og Maskintyper. Dette er imidlertid en stor Fejltagelse, thi de, der indgaaende har haft Lejlighed til at studere Spørgsmaalet, føler sig overbevist om, at Jernbane- og Lokomotivbygningen i Amerika ikke vilde være blevet forsinket, selv om der aldrig havde eksisteret nogen James Watt eller Georg Stephenson.

Det eneste, der egentlig blev taget fra England, var Spormaalet 4 Fod $8\frac{1}{2}$ Tomme = 1435 mm., og som benævnes Normalspormaal i de fleste Lande.

Oliwer Ewans, en indfødt Amerikaner fra Delaware, udviklede den hurtiggaaende Højtryksmaskine paa Basis af og som en Forbedring af Newkomens atmosfæriske Maskine, og denne Ewans Maskine var bedre egnet til Transport Øjemed end de rumlende, tungtgaaende Maskiner, de første engelske Opfindere tog til Mønster til Konstruktionen af Lokomotivet. En af Trevithicks Samtidige, Historieskriveren Woods, paastaar bestemt i sin Omtale af Jernbaner, at Ideen til den senere patenterede Højtryks-Dampmaskine er taget af nogle Tegninger, som Oliwer Ewans oversendte til England for at interessere engelsk Kapital for sin Opfindelse.

Da Amerikanerne begyndte at bygge Jernbaner, var de fleste ukyndige om, hvad Engleskmændene havde udrettet paa dette Omraade, og som Følge heraf var deres første Lokomotiv virkelig originalt, thi af de sparsomme Efterretninger fra England paa Lokomotivbygningens Omraade var Størsteparten ikke tilforladelige. Der fandtes knap nogen Mulighed for at bringe Nyheder til Almenhedens Kundskab før Indførelsen af Jernbaner, og selv i England var der kun nogle faa Personer paa den Tid, Liverpool-Manchester-Banen blev bygget, der havde noget Begreb om, hvor og hvorledes Jernbanerne egentlig skulde anlægges. Seks Maaneder før denne Bane skulde være færdig, modtog Direktøren for samme et Utal af Forslag til Drivkraft. En Masse Raadgivere meldte sig, men alt, hvad det lykkedes disse at bevise, var, at der blandt Englands mange udøvende og lærde Videnskabsmænd neppe fandtes nogen, der havde faldt Rede paa, hvad en Trevithicks, en Hedley, en Stephenson og en Hackwoth m. fl. havde udrettet.

Da Forholdene var saadanne i England med Hensyn til Kendskabet til Ingeniørvidenskaben, var det ikke mærkeligt, at Amerikanerne var henvist til selv at projekttere, bygge og drive sine Jernbaner, og allerede i Aaret 1827 havde de udstukket den første Bane, nemlig Baltimore—Ohio-Banen, der delvis aabnedes for Driften 1830 med Trækraft af helt og holdent indenlandsk Konstruktion og Tilvirkning. Omtrent samme Aarsag, der frembragte Dampmaskinen til Vandpumpning i de engelske Gruber, førte her Tanken

hen paa Dampmaskinen som Drivkraft; det var nemlig Hestekraftens Utilstrækkelighed til at bringe tunge Byrder over længere Distancer, til Eks. visse Industrigrenes Produktion fra det begrænsede Produktionsomraade til Vandvejene, som Søer, Floder eller Kanaler; men det varede ikke længe, før ogsaa disse Veje viste sig utilstrækkelige, og desuden fandtes, særlig i Amerika, store Strækninger, hvor ej heller disse Færdselsveje stod til Raadighed, og almindelige Køreveje for svære Laster fandtes saa godt som ikke, da de var for dyre at anlægge for Befolkningen.

Den første Jernbane i Amerika, der bestemte sig for Dampdriften, var »The South Carolina Railway Comp.«, der paabegyndtes i Aaret 1827, men paa Grund af en Del uforudsete Hindringer blev den ikke færdig før efter Baltimore—Ohio-Banens Aabning. Forinden nogen Del af disse Baner var færdig, blev adskillige andre korte Baner taget i Brug og blev drevet med Hestekraft. En saadan var Philipsburg—Juanita-Jernbanen, Alleghanybergen, og en anden fandtes i Nærheden af Manch Chunk i Pennsylvanien. Den mest kendte var den ved Quincy i Massachusetts (Fig. 7), der byggedes udelukkende for Trans-



Fig. 7.

port af Granit til »Bunker-Monumentet« fra Stenbrudet ved Neponsetfloden. Aaret 1827 byggedes ligeledes et Stykke Bane af Delaware og Hudson Comp., bestemt for Kultransport

fra Firmaets Gruber til Kanalen ved Honesdale i Pennsylvaniaen.

Det første Lokomotiv, der prøvedes i Amerika, kom fra England, men blev snart kasseret som værende for tungt for Overbyg-

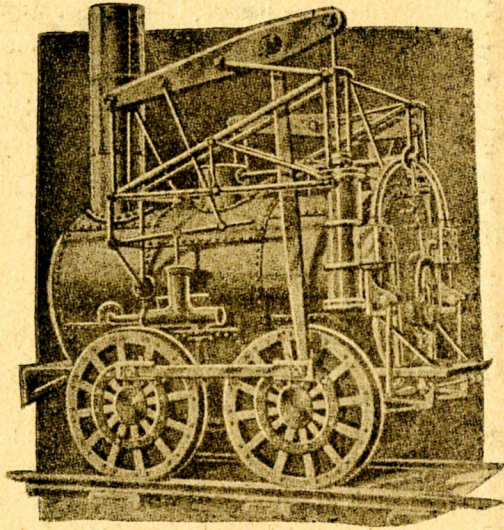


Fig. 8

ningen. Dette Lokomotiv hed »Stourbridge Lion« (Fig. 8). Maskinen opsattes af den berømte Ingeniør Horatio Allen, der ogsaa ledede Overfarten fra England og kørte Prøveturene med det som Lokomotivfører i Aaret 1829. Maskinen var af den af Stephenson rekommanderede Balancetype for Kultransport, og til Trods for, at den kun vejede 7 Tons, erklærede Allen dog, at den var for tung, og den blev, som omtalt, kasseret og Tid efter anden adskilt, saaledes at kun Kedlen eksisterer nu og opbevares paa Fieldmusæet i Chicago. (Fortsættes)

Til Læserne.

Paa Grund af Pladsmangel udsættes Artiklen »Lokomotivmandsmødet i Helsingfors«.

Lønningsregulativet

træder i Kraft den 1. April d. A. i den Skikkelse, Generaldirektionen og Fællesudvalget gennem Forhandling enedes om, hvilket betyder en ikke ringe Forbedring paa mange Punkter.

Medlemslisten.

Esbjerg Afdeling: Indmeldt fra 1. Januar 1906: Lokfyrb. Nr. 292 Jensen.

Meddelelser til Afdelingerne.

D'Hrr. Afdelingskasserere anmodes om at udbetale Diæter af Afdelingskassen til d'Hrr. Delegerede til førstkommende Generalforsamling, for derved at spare saavel Porto som Arbejde med Diæternes Forsendelse.

Mandatkortene, der gælder som Kvittering, kan da senere indsendes som Betaling for Mærker. Hovedkassereren.

Mandatkort til d'Hrr. Delegerede afsendes herfra senest den 25. Februar 1906.

Kortene udfyldes af de respektive Afdelingsformænd og gælder, efter at være stemplede paa Generalforsamlingen forinden Forhandlingernes Begyndelse Kl. 8 F.m., som Kvittering for modtagne Diæter, der under Henviisning til Meddelelse fra vor ærede Hovedkasserer refunderes af Hovedkassen. Sekretæren.

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

BEKENDTGØRELSER.

HUSK BARBERFORRETNINGEN !!
= I GJEDDESBOG = !!

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 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.