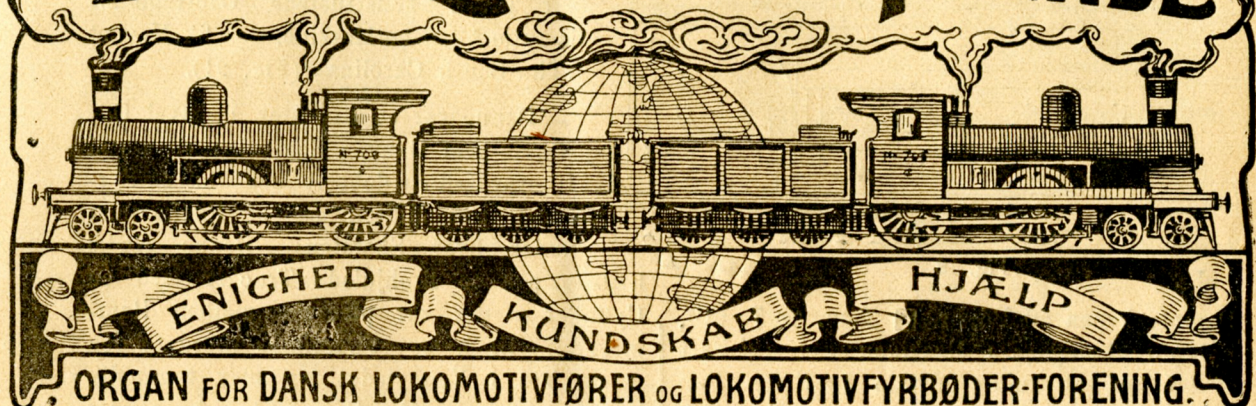


DANSK LOKOMOTIVTIDENDE



Redaktør: Lokomotivfører L. Mauritzen, Fredericia.

Nr. 8.

15. April 1906.

6. Aarg.

Lokomotivets Oprindelse og Udvikling.

(Fortsat).

I dette Øjemed dannedes et Selskab, og Bestyrelsens første Handling var at udsætte en Pris paa 500 Dollars for det bedste Lokomotiv, der kunde drives ved Hestekraft. Prisen tilkendtes C. E. Ditmol for en Vogn, der bevægedes af en paa samme anbragt Hest (Fig. 16), der trampede paa en Platform, til hvilken var fastgjort en endeløs Kæde (omtr. samme System, hvorefter de nuværende Kvarne,

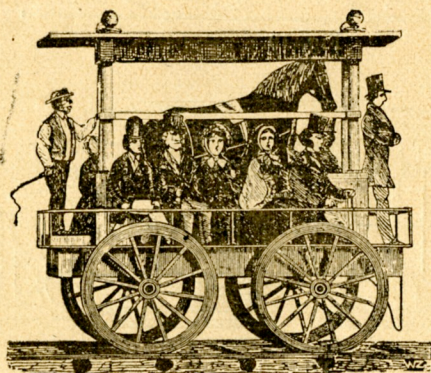


Fig. 16.

der maler Ben til Gødning og trædes af Straffefanger i England, er bygget efter). Dette »Hest«-Lokomotiv kunde befordre 12 Rejsende ad Gangen med en Hastighed af 12 Mil i Timen (= 19,314 km.), hvilket ansaas

for et meget godt Resultat; dog varede det ikke længe, før man efter Ingeniør Horatio Allens Forslag ændrede Drivkraften til Damp. En af Indehaverne af Hestbanen, den indflydelsesrige Købmand E. L. Müller i Charleston, satte sig i Forbindelse med Hestlokomotivets Konstruktør, Ditmol, og disse to i Forening konstruerede saa i Aaret 1830 et Damplokomotiv (Fig. 17 og 18), der fik Navnet »The best Friend of Charleston« (Charlestons bedste Ven) og garanteredes at kunde trække 3 Gange sin egen Vægt med en Hastighed af 10 Mil pr. Time (= 16,9 km.) Denne Maskine har, som det vil ses af Ill., vertikal Kedel og indvendige Cylindre paa $6 \times 16\frac{1}{2}$ Tm. eng. Drivhjulene var af Træ med Nav og Ringe af Jern, 4 Fod i Diam. og koblede. Kobbeltappene var nittede paa Jernringe, der var anbragt paa Hjulegerne. Med et

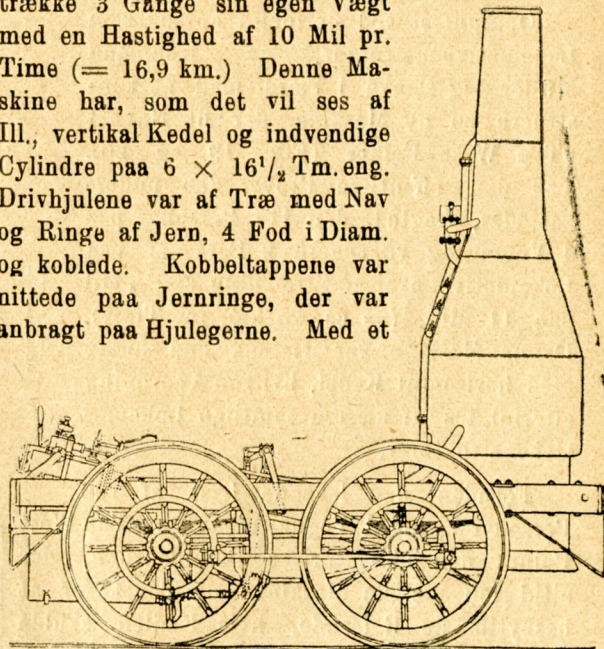


Fig. 17.

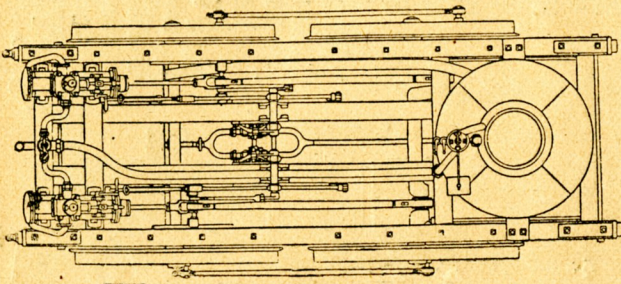


Fig. 18.

Damptryk paa 50 Pd. pr. \square Tom. og 75 pCt. Fyldning beregnedes Maskinen ved en Fart af 20 km. at kunne udvikle 12 HK. Den viste sig at kunne præstere et Arbejde af 3 Gange det Akkorderede, og stod derfor i høj Anseelse, indtil den en Dag, 7 Maaneder efter, ødelagdes ved, at Kedlen eksploderede, idet Føreren, der samtidig havde Opsyn med Gruslæsningen, havde overladt sin Fyrbøder (en Neger) at passe Kedlen; dette benyttede denne sig af til at tage sig en Lur, men da han ikke kunde faa Ro for Sikkerhedsventilens Hvæsen, tog han en Fjæl, lagde denne over Sikkerhedsventilen og plaserede sig selv ovenpaa i den mest magelige Stilling; det varede dog ikke længe, før han ublidt vækkedes ved sammen med Kedlen at ryge i Luften, hvorved han fuldstændig masakreredes.

Opmuntret ved sit første Forsøg som Lokomotivkonstruktør, gav Købmand Müller sig straks i Færd med at konstruere en ny Maskine, der fik Navnet »The West Point« (Fig. 19 og 20). Ved den offentlige Prøve, den underkastedes, fragtede den 117 Personer paa 4 Vogne og yderligere 9 Personer paa Lokomotivet over en Strækning af $2\frac{3}{4}$ Mil paa 11 Min. (= ca. 25 km. pr. Time). Denne Maskine var vistnok den første med horisontal Kedel, hvilken Anordning efterfulgtes af næsten samtlige Lokomotivkonstruktører.

Foruden den levende Last af 126 Personer og de 4 Vogne, medførte »The West Point« den obligatoriske Bomuldsvogn, der altid løb mellem Maskinen og Toget for at beskytte de Rejsende, hvis Kedlen skulde springe, hvilket paa den Tid ansaas for en almindelig Foreteelse.

Efter at Ideen med horisontal Kedel var givet, konstruerede Overingeniør Horatio Allen en Maskine, der fik Navnet »The South Carolina« (Fig. 21).

Denne var et Misfoster i saavel Udseende som Gang. Som det vil ses af Ill. var Kedlen dobbelt med kun en Fyrkasse paa Midten og et Røgekammer under hver Skorsten. Denne Kedel hvilede paa to firehulede Trucker med en Cylinder — der var placeret mellem Rammerne — til hver. »Carolina« tilbragte den meste Tid i Værkstedet og blev temmelig hurtigt ophugget. Paa Grund heraf henvendte Jernbanebestyrelsen sig til Købmanden Miller med en ny Bestilling, som denne paatog sig, og satte sig i Forbindelse med Baldwin (den senere saa berømte Lokomotivbygger og Grundlæggeren til de senere saa storartede Baldwin-

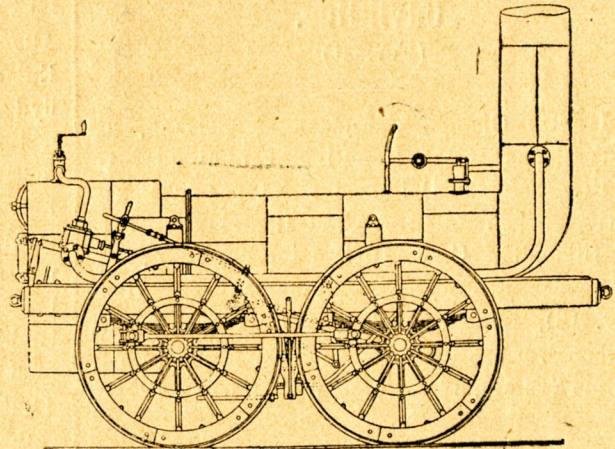


Fig. 19.

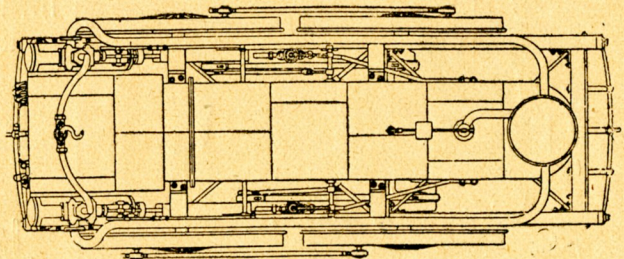


Fig. 20.

Værker), der da havde bygget sit første Lokomotiv. Disse byggede i Samraad med hinanden et Lokomotiv, der fik Navnet »E. H. Miller« (Fig. 22) og var det andet, der fuldførtes paa Baldwin-Værkerne. Det blev et af de mest berømte Lokomotiver, og Typen

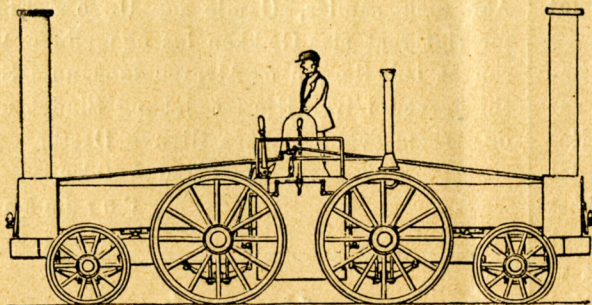


Fig. 21.

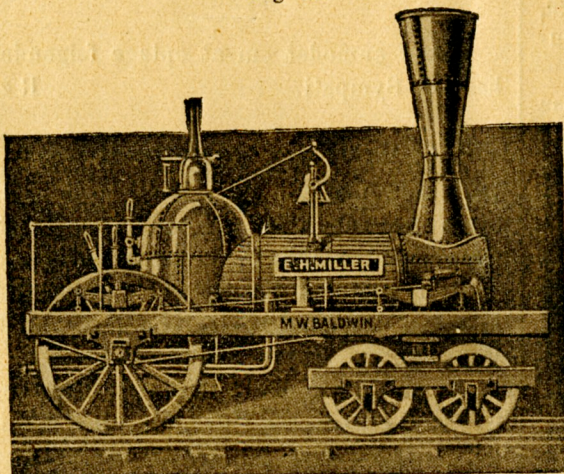


Fig. 22.

bibeholdtes en lang Tid, indtil man ved, at Trafiken krævede tungere og kraftigere Maskiner, gik over til andre og mere praktiske Konstruktioner. Af det hidtil anførte fremgaar, at Datidens Udvikling af amerikanske Lokomotiver nærmest beroede paa den Indflydelse, som udøvedes af Foregangsmændene ved Baltimore-Ohio- samt South Carolina Jernbanerne, der paa den Tid, »E. H. Miller« sattes i Drift, var Jordens længste Bane.

(Fortsættes).

Karnevalet i København.

Den 23. Februar afholdt de københavnske Afdelinger deres aarlige Karneval, som formede sig til en overordentlig vellykket Fest, en af de allerbedste, som københavnske Lokomotivmænd har arrangeret. Her saas Førere og Fyrbødere i alle mulige Kostumer lige fra Frins — om Forladelse, jeg mente Frederik VII. Søn — til den zünftige rejsende Haandværkssvend med Randselen paa Nakken,

Knortekæppen i Haanden, Gibernakken og Vandrebogen (i Form af vor Medlemsbog) i Lommen; den maatte dog ingen se, for at Navnet ikke skulde røbe Masken, der var særdeles vellykket. Blandt de mange andre komiske Masker skal der fremhæves: Bondemanden med sin Gris, en Negerkomiker, som var meget morsom, Bajadsen, Hofnarren og Silkedominoen manglede ikke.

Damerne var meget smukt repræsenterede, og de frembød et Skue, som man skal langt mod Syd for at søge Mage til. Hvor velgørende er ikke et saadant Syn for vi Nordboere med vore alvorlige, udtryksløse Ansigter, vore graa og sorte Klædninger; men vi ejer Glæden i vore Hjerter, det føler man saadan en Karnevals-Nat, naar man svinger sig gennem Salen med en yndefuld Nissepige i Favn til Tonerne af Eldorado-Valsen, da drømmer man sig ind i Eventyrets forjættede Land, Bedstemoders gamle Historier bliver virkelige, og man mærker, at Livet er andet end en Kamp for Pligten og Brødet.

Kl. 10,15 var der et stort romantisk Optog, forfattet af Lokfrb. Vilh. Thomsen og indstuderet ved Skuespiller C. Unger.

Handlingen var følgende: Pacifiktoget er bleven overfaldet af Indianere. Lokomotivføreren gør alt for at føre sit Tog igennem til Trods for alle Angreb og Forhindringer, men maa give fortabt og fanges, men slipper atter fri, og nu begynder der en vild Jagt efter ham, han bliver omsider under en heltedodig Kamp fanget og føres i Triumf til Marterpælen, hvor Indianernes Hævn skal ramme ham. Men Høvdingens unge Datter, der ved en lille hvid Drengs Indflydelse vækkes til Beundring for den kække Lokomotivfører, beslutter at befri ham. Dette lykkes hende, og de flygter sammen, naar Lokomotivet, og damper bort lige for Næsen af de forbitrede Indianere.

Som Lokomotivføreren spillede Lokfrb. Thomsen smukt og stilfuldt, og Interessen fanges allerede stærkt for Optoget, da Lokf. i første Scene kommer løbende frem, kaster sig paa Knæ og affyrer et Par Revolverskud mod de første Indianere, som ses bag et Bu-

skads, hvorefter han finder sig et foreløbigt Skjul.

Indianerhøvdingens Rolle var i gode Hænder hos Skuespiller C. Unger, hvis Maske var typisk og Udførelse glimrende. Af hans Replikker skal nævnes denne: »Brødre, det blege Ansigt, som fører den store Damphest hen over den røde Mands Prærier, har haanet og trodset os; men Brødre, vi vil vise, at vi er store Krigere og tager ham igen. Ved Marterpælen kan vi saa se, om han er bange, og Ildvandet skal da flyde igennem vore Struber som Bækken i Skoven.«

Det Hyl, som Indianerne gav til Svar paa denne Tale, behøvede en Bande Sioux Indianere ikke at skamme sig ved. I sin Helhed var Indianerne fortæffelige, og der forefaldt mange morsomme Optrin, hvoraf skal nævnes Krigsdansen om Fangen, den udstillede Vagt, der udførtes af »Brovton«, »Den store Slange« og »Den springende Hjort«, hvis Roller spilledes henholdsvis af Lokfrb. L. Kassinger og Lito-Trykker L. Thomsen, og her skal særlig fremhæves Optrinet mellem Hr. Kassinger og Indianerinden (Skovblomst), hvor hun giver ham Ildvandet, iblandet en Sovedrik: Af Indianerne kan vi endnu nævne to, nemlig Depotarbejderne P. Nielsen og Jensen, den første som Høvdingens Adjutant, den sidste som saaret Indianer.

Som Indianerinden »Skovblomst« spillede Fru Portør Bloch fortrinligt, og særlig stemningsfuld er Scenen, hvor hun, medens Indianerne ligger i Lejr, med barnlig Nysgerrighed betragter Fangen, medens den 11-aarige Henry Sørensen med sin klare Sopran synger Kærlighedsdrømme.

Saa rigt et Farvespil er sjældent set i noget Karnevals-Optog. Scenerne veksler gribende alvorlige, spændende og morsomme, og intet Steds taber Optoget noget af sin Interesse, men gør kun dets Forfatter, Instruktør og Rollehavende al Ære.

I sin Helhed blev dette Karneval en Fest uden Lige, et Minde, der sent eller aldrig vil glemmes af Deltagerne. Hvad der ogsaa medvirkede til at gøre Festen til det, den blev, var det store Orkester af den kgl. Livgardes Musikkorps under Anførsel af Chefen, Hr. Valdemar Nielsen.

Det er vort Haab, at vi atter til næste

Aar maa samles, Gamle og Unge i Flæng, for rigtig at slaa Gækken løs og igennem Dansen at lade Sorgen og Alvoren løbe ud i Svæd, thi derved bliver Hjertet let og Sindet ungt, og Arbejdsevnen styrkes til nye Dyster.

Med Agtelse,

P o r d u k a i.

Opraab.

Vi er anmodet om at optage følgende, der har vor Sympati. R e d.

Ved vor gamle Konge Christian d. IX's Død blev der fra hele Landet og saaledes ogsaa fra vor Etat og fra Personalets Sammenslutninger indenfor denne givet mange Beviser paa den Hengivenhed og Kærlighed, hvormed det danske Folk mindedes sin afdøde Konge.

I vor Etat, der i Kongens Regeringstid har haft en saa rig Udvikling, har der imidlertid ogsaa vist sig Stemning for at give Personalet Lejlighed til ved personlige Bidrag at rejse den afdøde Konge et varigere og mere levende Minde.

Undertegnede ere traadte sammen for at samle hele Personalet om en saadan Opgave, og vi opfordrer derfor alle ved Statsbanerne beskæftigede til, hver efter sin Evne, at yde Bidrag — stort eller lille, en Gang for alle eller aarligt — **til Dannelsen af et Fond, der skal bære Kong Christian d. IX's Navn**, og hvis Renter hvert Aar paa Kongens Dødsdag skal uddeles fortrinsvis til ansattes trængende efterladte.

Ved at sætte Kongen et saadant Minde, mene vi at være i Overensstemmelse med det Sindelag og Tankesæt, som kendetegnede ham, samtidig med, at vi derved sikkert bedst træffe Personalets Ønsker.

De nærmere Regler for Fondets Anvendelse ville til sin Tid blive fastsatte ved Forhandling mellem undertegnede Indbydere.

Bidrag tegnes hos og modtages af enhver af undertegnede samt af Stationsforstanderen eller Stationsmesteren paa hver Statsbanestation eller Holdeplads.

Tegningen sluttet den 14de Maj d. A.

Modtagelse af en Gang for alle tegnede Bidrag sluttes 8 Dage efter Tantiemens Udbetaling i indeværende Aar.

Fornødent Regnskab over de indkomne Beløb samt Meddelelse om de Regler, der nærmere blive fastsatte for Anvendelsen, vil blive offentliggjort.

I Marts 1906.

Ambt,
Generaldirektør,
København.

H. C. Andersen, A. M. Bech, L. Beck,
Hjælper, Pakhusformand, Pakhusmester,
Centralværkstedet, Kh. Aarhus. København G.

Borg, Bruun, Martin Buch,
Stationsmester, Maskiningeniør, Godsekspeditor,
Sig. København. København G.

Busse, C. Christensen,
Direktør for Maskinafd., Lokomotivfører,
København. Esbjerg.

N. P. Christensen, Christensen, H. Clausen,
Pakmester, Stationsmester, Lokomotivform.
København. Gadstrup. København.

Danchell, Dagmar Davidsen, H. Duelund,
Skibsmaskinassistent, Skriver, Pakmester,
Odesund S. 3. Trafikkreds, Ar. København.

Jensen-Egeberg, Carl Madsen-Farsø,
Assistent, Hjælper,
Skanderborg. Centralværkstedet, Ar.

P. Fiskbæk, E. V. R. Fisker, A. Floor,
Skibsfyrbøder, Maskinarbejder, Maskininspekt.,
Odesund S. Centralværkstedet, Ar. Struer.

A. Fold, Folkenberg, C. Frstrup,
Assistent, Overbanem. Centralværkstedbest.,
København H. København. Aarhus.

Frstrup, H. Gammelgaard,
Skibsmaskinassistent, Telegrafist,
København. København H.

Chr. Gether, Goelé, Götzsche,
Overrevisor, Overassistent, Baneingeniør,
København. København F. Aarhus.

Haarløv, R. Hansen, R. E. Hansen,
Dir. for Trafikafd., Trafikbestyrer, Depotarbejder,
København. København. København G.

V. P. Hansen, Wald. Hansen, J. Harhoff,
Lokomotivfyrbøder, Lokomotivfører, Kontorchef,
Aarhus H. Aarhus. København.

Vilhelm Heise, C. Henriksen, Høisgaard,
Skibsfører, Stationsforstander, Lokomotivmester,
Korsør. Sorø Bystation. Aarhus H.

Ole Høyer, R. Illum, J. Jensen,
Trafikbestyrer, Ingeniørassistent, Matros,
Aarhus. København. Helsingør.

N. M. Jensen, S. Jensen, V. Jensen,
Baneformand, Ledvogter, Telegrafist,
Rungsted. Charlottenlund. Nyborg.

L. Jespersen, Juul, Nico. Kornerup,
Skibsfører, Direktør for Baneafd., Assistent,
Strib. København. København.

A. Kruse, C. A. L. Larsen, J. P. Larsen,
Reservefører, Overassistent, Grovmed,
Sallingsundoverf. Aalborg. Centralværkst., Kh.

Oscar Larsen, Laursen, Zacho Lind,
Lokomotivfører, Pakmester, Godsekspeditor,
København. Aarhus. Silkeborg.

William Lund, P. Mikkelsen, J. Mouritzen,
Skibsmaskinmest., Maskinarbejder, Fuldmægtig,
Fredericia. København. København.

F. Musaeus, A. J. Nielsen, C. P. Nielsen,
Skibsmaskinmester, Baneformand, Overportør,
Korsør. Rødkærsbro. København Ø.

M. H. Nielsen, N. H. Nielsen, A. Nørgaard,
Togbetjent, Portør, Togfører,
København. Horsens. Aarhus.

N. P. Olesen, V. Olesen, Arthur Petersen,
Depotarbejder, Baneformand, Assistent,
Aarhus H. Skive. Maskinafdel., Ar.

C. Petersen, C. Petersen, C. P. Petersen,
Kassekontrolør, Togbetjent, Assistent,
Aarhus. København H. Statistisk Kontor, Kh.

I. C. Petersen, P. Petersen, S. Petersen,
Lokomotivfyrbøder, Togbetjent, Karetmager,
København. Struer. Centralværkst., Ar.

Rambusch, Joh. Rasch, Rasmussen,
Maskininspektør, Tegner, Maskiningeniør,
København. København. Aarhus.

N. Rasmussen, R. Rasmussen, Rimestad,
Tømmer, Matros, Dir. for Regnskabs-
Aarhus Ø. Masnedø afdel., København.

C. O. Rosted, E. H. Ryssel, Rønnfeldt,
Værkmester, Billettrykker, Assistent,
Nyborg. København. København.

P. Saabye, M. Schiellerup, Schlichtkrull,
Maler, Styrmænd, Banebestyrer,
Centralværkst., Ar. Korsør. Aarhus.

Schmidt, Seemann, M. O. Skjødt,
Ingeniørassistent, Banebestyrer, Underassistent,
Fredericia. København. Esbjerg.

Skovsted, F. Stahlschmidt, Suaning,
Trafikinspektør, Overbanemester, Værkmester,
København. Struer. København.

Vilh. Sønnichsen, C. C. Sørensen, A. M. Sørensen,
Togbetjent, Togfører, Portør,
Fredericia. København. Fredericia.

Thomsen, O. Thrane, M. N. Tønder,
Telegrafmester, Telegrafingeniør, Rangerformand,
København. København. Esbjerg.

Werner, Anna Westergaard,
Centralværkstedbestyrer, Skriver,
København. Trafikafdelingen, Kh.

C. C. Wissenbach, Wolf, F. Wolff,
Fuldmægtig, Stationsforstander, Telegrafingeniør,
Fredericia. Langaa. Aarhus.

A. Ziemann, Østergaard,
Trafikinspektør, Rangermester,
Fredericia. København G.

PERSONALIA.

1.—4. 06.

Forfremmede til Lokomotivførere er:

Lokomotivfyrbøderne:

- Nr. 296 P. Petersen, Korsør, med Tj. Nr. 386 i Korsør,
 Nr. 297 S. P. Sørensen, Esbjerg, med Tj. Nr. 387 i Esbjerg,
 Nr. 314 N. C. Nielsen, Assens, med Tj. Nr. 388 i Glyngøre,
 Nr. 302 A. C. Kirkensgaard, København H., med Tj. Nr. 389 i København G.,
 Nr. 305 J. Nielsen, Skanderborg, med Tj. Nr. 390 i København G.,
 Nr. 306 V. A. H. Lund, Korsør, med Tj. Nr. 391 i Korsør.

Forfremmede til Lokomotivfyrbødere er:

Haandværkerne:

- Nr. 843 I. P. Sørensen, København, med Tj. Nr. 99 i København G.,
 Nr. 200 J. J. Nielsen, Aarhus, med Tj. Nr. 281 i Frederikshavn,
 Nr. 840 V. Andreasen, København, med Tj. Nr. 282 i København G.,
 Nr. 190 N. Sørensen, København, med Tj. Nr. 283 i København G.,
 Nr. 116 E. A. Steen, Aarhus, med Tj. Nr. 285 i Thisted,
 Nr. 1117 C. F. D. Feld, Fredericia, med Tj. Nr. 286 i Aalborg,
 Nr. 805 V. K. Jensen, København, med Tj. Nr. 287 i København G.,
 Nr. 186 K. S. P. Jørgensen, Nyborg, med Tj. Nr. 297 i Esbjerg,
 Nr. 184 A. S. Jørgensen, Nyborg, med Tj. Nr. 288 i Struer,
 Nr. 187 C. V. C. J. Petersen, Nyborg, med Tj. Nr. 305 i Esbjerg,
 Nr. 192 J. K. H. Larsen, København, med Tj. Nr. 291 i København G.,
 Nr. 75 S. T. Nielsen, København, med Tj. Nr. 314 i København G.,
 Nr. 808 K. A. Sandberg, København, med Tj. Nr. 507 i Struer,
 Nr. 329 K. J. Christensen, København, med Tj. Nr. 306 i Roskilde,
 Nr. 68 E. Hansen, København, med Tj. Nr. 397 i Korsør,

- Nr. 199 A. G. Larsen, København, med Tj. Nr. 302 i Korsør,
 Nr. 185 K. Petersen, Nyborg, med Tj. Nr. 508 i Esbjerg,
 Nr. 188 E. F. C. P. Møller, Nyborg, med Tj. Nr. 506 i Korsør,
 Nr. 147 R. N. Rasmussen, Aarhus, med Tj. Nr. 289 i Aarhus H.,
 Nr. 150 P. H. Kohl, Aarhus, med Tj. Nr. 290 i Aarhus H.,
 Nr. 153 C. A. Christensen, Aarhus, med Tj. Nr. 296 i Thisted.

Forflyttede er:

Lokomotivførerne:

- Nr. 243 P. J. Knudsen, Korsør, til København H.,
 Nr. 8 E. P. J. S. Mortensen, Glyngøre, til København G.,
 Nr. 138 C. P. Christensen, København H., til Gedser,

Lokomotivfyrbøderne:

- Nr. 178 N. L. Nielsen, Frederikshavn, til Nyborg,
 Nr. 132 S. M. F. E. A. Jensen, København G., til Assens,
 Nr. 226 O. P. T. C. Jessen, København G., til Korsør,
 Nr. 78 K. O. Hansen, Roskilde, til København H.,
 Nr. 237 H. C. Gleerup, Korsør, til Aarhus H.,
 Nr. 16 A. E. V. A. Nielsen, Thisted, til Skanderborg,
 Nr. 217 P. D. Gerdt, Struer, til Aalborg,
 Nr. 485 C. M. Rasmussen, Aalborg, til Aarhus H.,
 Nr. 275 A. Christensen, Struer, til Fredericia,
 Nr. 258 J. Hansen, Thisted, til Aarhus H.

1.—5. 06.

Forflyttet er:

- Lokomotivfyrbøder Nr. 227 C. J. Nielsen, Korsør, til Aarhus H.

1.—6. 06.

- Lokomotivfyrbøder Nr. 227 C. J. Niensens Afskedigelse er tilbagekaldt.

Meddelelser fra Afdelingerne.

De københavnske Afdelinger.

Mødet den 3. April 1906. Mødte var 21 Medlemmer.

1. Organisationens Betydning.
2. Regnskabernes Fremlæggelse fra Festudvalget og Valg af nyt Festudvalg.
3. Betragtning over Resultatet fra Generalforsamlingen.
4. Eventuel.

Til Dirigent valgtes Lokf. C. Christensen, Gb. Forhandlingsprotokollen oplæstes og godkendtes.

1. Lokf. Mortensen, Kh. H., talte om Org. Betydning og paapegede det nødvendige i at staa samlede, mindede om Retsplejen og om, hvorledes det saa ud førend vi fik dannet D. L. og L. F., og forstod ikke, at der endnu var nogle, der ingen Forstaaelse havde af Betydningen og Nyttens af Organisationen, beklagede meget, at der var begyndt paa Dannelsen af en Splittelsesforening af Lokf. indenfor D. L. og L. F. og fraraadede Medlemmerne at slutte sig dertil eller tegne sig paa de paa Stuerne ophængte Lister.

Lokfrb. G. O. F. Lund forstod heller ikke den Bevægelse, der var opkommen, men mente ikke, det havde stor Betydning, da disse Splittelses-Opraab ingen Underskrifter havde, og de manglede Program at arbejde med.

Dirigenten takkede Lokf. Mortensen for hans Foredrag og paaviste, at Splittelses-Forsøget var et lyssky Arbejde, siden der ikke var mødt nogle her i Aften for at forsvare deres Standpunkt, mente, at hvis nogle af Førerne udmeldte sig, kom de nok snart tilbage igen, naar de fik Øjnene rigtig op. Tal. paaviste det ugrundede i, at Fyrb. var anmassende i deres Opræden, og at de manglede Agtelse og Disciplin, mente, det var Førernes egen Skyld, hvis det skortede derpaa i de enkelte Tilfælde.

Efter at flere Talere havde haft Ordet, vedtoges følgende af Fyrb. G. O. F. Lund foreslaaede Resolution: »Medlemmerne af D. L. og L. F., til Møde den 3. April 1906, protesterer paa det bestemteste imod den Insinuation, som visse Lokomotivførere som Paaskud søger at tillægge Lokomotivfyrbøderne om anmassende Opræden, idet Lokomotivfyrbøderne al-

tid gør deres bedste, saavel i den daglige Tjeneste som for at tjene deres Organisation.«

2. Regnskabet fremlagdes og godkendtes; det viste et Underskud fra Juletræet paa 83 Kr. 56 Øre, og fra Maskeraden 35 Kr. 21 Ø., ialt 118 Kr. 77 Øre. — Valg af nyt Udvalg udsattes til næste Møde.

3. Efter en kort Diskussion mellem flere af Medlemmerne, forespurgte Lokf. Mortensen, hvorfor et af Hovedbestyrelsesmedlemmerne ikke var mødt til Generalforsamlingen i Fredericia, uagtet han havde Permission, og i Dansk Lokomotivtidende stod, at han var forhindret i at møde paa Grund af nægtet Permission.

4. Fyrb. Nr. 333 Thomsen ønskede et mere centralt beliggende Lokale. — Fyrb. Kassinger anbefalede at nedsætte et Udvalg paa 3 Medlemmer til at søge et saadant. Valgt blev de 3 Afdelingsformænd. — Mødet hævedes Kl. 12,30.

Chr. Jensen,
Mødets Sekretær.

Preussiske Statsbaner.

Forsøgsprøverne med Damplokomotiver vil om nogen Tid atter blive paabegyndte. Ministeriet for offentlige Arbejder har beordret Jernbanedirektionen i Berlin at lede og afgive Beretning over Forsøgene, der sandsynligvis skal foretages paa Strækningen fra Spandau til Hannover. Ved Forsøgene i Aaret 1904 paa Militærbanen Berlin—Zossen (tidligere omtalt her i Bladet) opnaaedes Hastigheder paa 136 Klm. af et Lokomotiv med overhededt Damp, medens et $\frac{2}{6}$ koblet Iltglokomotiv løb 137 Klm. pr. Time. Prøvetogene bestod den Gang af 3 D-Vogne, og med det dobbelte Antal løb begge Maskintyper 128 Klm. pr. Time. De allerede nu etablerede Bremseforsøg har med Hensyn til Godstogsbremserne givet ret tilfredsstillende Resultater. Forsøgene med nye Persontogsbremser er endnu ikke naaet til Afslutning. Da det til Efteraaret paatænkes at begynde den regelmæssige Trafik med forøget Hastighed, var det ønskeligt, om det nye Bremsesystem kunde blive anvendt paa samme Tidspunkt i den daglige Trafik.

(Efter »Berliner Actionair«.)

De amerikanske Jernbaners Udvikling.

(Af Ingeniør Summersbach.)

Undersøger man Aarsagen til det enorme økonomiske Opsving, som de Forenede Stater i deres Historie kan henvise til, saa finder man, at der i Særdeleshed kan anføres to Momenter, der maa betragtes som Drivkraften i den national-økonomiske Udvikling af Landet. Foruden den mægtige Begyndelse og Udvinning af de rige Naturskatte saavel i Landbruget som andre Kultur-Henseender, er det dog i Særdeleshed den stærke Udvikling af de amerikanske Jernbaner, som mer end nogen anden Faktor har bevirket de store Fremskridt.

Jernbanen samt yderlig Søvejen, til Eks. fra Pennsylvanien, maa anses for Hovedkræfterne, thi den betydelige Kul- og Jernindustri, som her findes, kan takke disse to Faktorer for sin Opblomstring. Erkendelsen af den store Nytte i Løsningen af Transportspørgsmaalet har hos Amerikanerne skabt den rastløse Energi ved Udvidelsen af Jernbanenettet og dermed dannet en solid Form for den nationale Velstand. Paa den Maade har den storslaaede Udviklingsperiode af de amerikanske Jernbaner givet os en Art Spejlbillede af det økonomiske Opsving iblandt Befolkningen i de Forenede Stater.

I Aaret 1831 raadete Unionen over et Skinnenet med en Længde af kun 95 Mil*), som i Aaret 1832 ved Anlæggelse af 134 Mil Strækning bragtes op til 232 Mil. I Aaret 1835 var dette Tal vokset til mere end 1000 Mil, og 4 Aar senere — 1839 — var over det dobbelte Antal, nemlig 2302 Mil, i Brug. I Aaret 1842 omfattede Skinnenettet allerede

*) Her regnes udelukkende med engelske Mil, $\frac{1}{4}$ dansk Mil.

4026 Mil og steg i Midten af det forrige Aarhundrede paa over 9000 Mil. Fra Aaret 1850 til den nordamerikanske Borgerkrigs Udbrud udgjorde den aarlige Tilvækst af nye Linier gennemsnitlig ca. 2000 Mil med et højeste Antal af 3642 Mil i Aaret 1856. I Aaret 1860 overskredes de 30,000 Mil, og allerede 1868 havde Banenettet naaet en Længde af 42,229 Mil. Med Aaret 1866 bragtes igen et mægtigt Opsving i Banernes Udvikling, og aarlig aabnedes 2, 3, 4, 5 ja over 7000 Mil nye Linier. (Fortsættes).

Meddelelser til Afdelingerne.

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

BEKENDTGØRELSER.

— ∞ —

**Sjællandske Statsbaners Embedsmænds og
Betjentes Laane- og Spareforening af 1883.**

Generalforsamling.

Generalforsamling afholdes i Jernbaneforeningens Lokale, Vesterbrogade Nr. 18, Fredag den 20. April d. A. Kl. 8 Aften.

Forsaavidt Generalforsamlingen ikke er beslutningsdygtig, afholdes en anden samme Sted Fredag den 4. Maj d. A. Kl. 8 Aften.

Dagsorden:

1. Aarsberetning.
2. Fremlæggelse af Regnskabet for 1905—06.
3. Valg af 2 Bestyrelsesmedlemmer.
4. Valg af 2 Revisorer.

København, d. 30. Marts 1906.

BESTYRELSEN.

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

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

Ekspedition: Lokomotivfyrbøder M. F. Møller, Fynsgade 36¹, Fredericia.