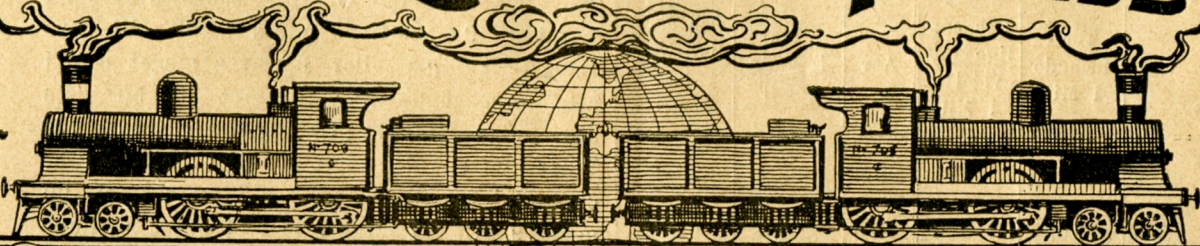


# DANSK LOKOMOTIVTIDENDE



ENIGHED

KUNDSKAB

HJÆLP

ORGAN FOR DANSK LOKOMOTIVFØRER OG LOKOMOTIVFYRBØDER-FORENING.

Redaktør: Lokomotivfører L. Mauritzen, Fredericia.

Nr. 9.

1. Maj 1906.

6. Aarg.

## De amerikanske Jernbaners Udvikling.

(Af Ingeniør Summersbach.)  
(Fortsat).

Maksimum af nye Linier kan Aaret 1871 opvise med 7379 Mil, hvorved den samlede Udvidelse beløb sig til 60,301 Mil. Fra dette Tidspunkt sank aarlig Anlæggelsen af nye Strækninger, og særlig Krisen 1873 havde en hæmmende Indflydelse paa Nyanlægene. 80,000 Mil overskredes i Aaret 1878, og to Aar senere omfattede Skinnenettet allerede 93,267 Mil, medens Aaret 1881 saagar bragte det op til 103,108 Mil. I denne Periode faldt Rekorden fra 1871 med 9,846 Mil. Op-svinget i Firserne har i det amerikanske Jernbanevesen faaet et gigantisk Præg, thi karakteristisk er Aarene 1882 med 11,569 Mil og 1887 med 12,876 Mil nye Banelinier. Fra Aaret 1888 til 1897 faldt den aarlige Udvidelse fra 6900 til 1800 Mil for atter først med Aaret 1898 at vise en langsom stigende Tilvækst. Tager man den særlig fremtrædende Udviklingsperiode i Øjesyn, saa udgør den aarlige Forøgelse i Aarene 1867—1873 ca. 5000 Mil, fra 1880—1883 ca. 8700 Mil, fra 1886—1890 ca. 7600 Mil; derimod i det sidste Tiaar af det forrige Aarhundrede kun ca. 2750 Mil pr. Aar. Tiaaret 1870—1879 bragte 33,000 Mil nye Baner, 1880—1889 over 68,000 Mil

og i Tidsrummet 1890—1899 ca. 32,000 Mil, altsaa noget mere end i Halvfjerdserne.

Fremstillingen i det efterstaaende er støttet paa de amlige tabellariske Beretninger, som findes i Statistical Abstract of the United States.

For først at bringe en almindelig Oversigt, er der i Tabel 1 givet en sammenhængende Fremstilling af Mileantallet saavel af den totale Længde som af de ny aabnede Linier.

Betydningen ved den store Tilvækst af nye Linier lader sig bedst bedømme, naar man samtidig tager det nuværende Indbyggerantal i Nordamerika i Betragtning, thi med Banernes Udvikling forøgedes paa samme Tid Befolkningen og de nationale Indtægter.

Efter Beretninger fra 1830 havde de Forenede Stater den Gang 12,866,020 Indbyggere, men ingen Jernbaner. Indbyggerantallet i New York udgjorde den Gang 200,000, i Philadelphia ca. 169,000, i Baltimore ca. 80,000 og i Boston ca. 60,000 Personer, men ingen andre Byer talte mere end 50,000 Indbyggere. Den nu til Dags saa bekendte By St. Louis besad paa den Tid kun 6000 Indvaanere, medens de nuværende Storstæder, som til Eks. Chikago, Kansas City og Denver var fuldstændig ubekendte. I et Interval paa 10 Aar udviklede saavel Befolkningen som Banerne i de Forenede Stater sig som angivet i Tabel 2. Af Tabel 1 fremgaar, at til Aaret 1848 skred den amerikanske Jernbaneudvikling kun lang-

Tabel 1.

Aar	Total Længde i Mil	Den aarlige Udvidelse i Mil	Aar	Total Længde i Mil	Den aarlige Udvidelse i Mil
1832	229	134	1868	42,229	2979
1833	380	151	1869	46,844	4615
1834	633	253	1870	52,922	6078
1835	1098	465	1871	60,301	7379
1836	1273	175	1872	66,171	5878
1837	1497	224	1873	70,268	4097
1838	1913	416	1874	72,385	2117
1839	2302	389	1875	74,096	1711
1840	2818	516	1876	76,808	2712
1841	3535	717	1877	79,082	2274
1842	4026	491	1878	81,747	2665
1843	4185	159	1879	86,556	4809
1844	4377	192	1880	93,267	6711
1845	4633	256	1881	103,108	9846
1846	4930	297	1882	114,677	11,569
1847	5598	668	1883	121,422	6745
1848	5996	398	1884	125,345	3923
1849	7365	1369	1885	128,320	2975
1850	9021	1656	1886	136,338	8018
1851	10,982	1961	1887	149,214	12,876
1852	12,908	1926	1888	156,114	6900
1853	15,360	2452	1889	161,276	5162
1854	16,720	1360	1890	166,703	5427
1855	18,374	1654	1891	170,729	4026
1856	22,016	3642	1892	175,170	4441
1857	24,503	2487	1893	177,516	2346
1858	26,968	2465	1894	179,415	1899
1859	28,789	1821	1895	181,115	1700
1860	30,626	1837	1896	182,769	1654
1861	31,286	660	1897	184,591	1822
1862	32,120	834	1898	186,810	2219
1863	33,170	1050	1899	190,818	4008
1864	33,908	738	1900	194,262	3444
1865	35,085	1177	1901	198,743	4481
1866	36,801	1716	1902	203,009	4266
1867	39,050	2249	1903	207,604	4595

somt fremad, men derefter indtraadte et pludseligt og betydeligt Opsving, saaledes at der i Aaret 1849—1850 aabnedes 3000 Mil nye Banestrækninger eller lige saa meget som i otte foregaaende Aar. Tiaaret 40—50 viste som Følge deraf 22 pCt., og det efterfølgende Tiaar omtrent det samme. Det højeste Procentantal nye Baner afgiver Tiaaret 1880—90 med 79 pCt. I mindre end et halvt Aarhundrede, fra 1850—1900, har i hvert Tiaar Nordamerikas Befolkning tiltaget med 28,17 pCt., medens Jernbanenettet samtidig er forøget med 48,91 pCt.

Ved denne kolossale Udvidelse af Banelystemet aabnedes ikke alene alle Landets Egne, og Agerbruget begyndte at florere, men Banerne blev tillige den vigtigste Faktor i Jern- og Staalindustriens Udvikling. Dernæst frembragte Banerne direkte eller indirekte en Omvæltning i de fleste Industrigræne, idet de kunde levere Materialerne, og i Særdeleshed Kullene, til enhver ny oprettet centraliseret Industriplads.

Jernbanerne var ogsaa de største Importører af fremmed Arbejde og Kapital, og de i Dag saa blomstrende amerikanske Smaastater kan med deres udmærkede økonomiske Forhold i første Linie takke de gennemkrydsende Banelinier derfor. Disse Forhold ses tydeligst ved Befolkningens Tiltagen i de enkelte Stater og den derved opstaaede Rangforskæl. Saaledes var til Eks. Slavestaten Virginia i Aarene 1790, 1800 og 1810 den første af alle Unionsstaterne; nu indtager den Nr. 17 i Rækken, medens den højtudviklede Industristat Pennsylvanien har beholdt sin Plads som Nr. 2. New York steg fra Nr. 5 til Nr. 1. De mel-

Tabel 2.

Aarstal	1840	1850	1860	1870	1880	1890	1900
Indbyggerantall. i Nordamerika	17,069,453	23,191,876	31,443,321	38,568,317	50,155,783	62,622,250	75,693,734
Banelin. Længde i Mil	2,818	9,021	30,626	52,922	93,267	166,703	194,262
Forøgelse af Befolkn. i pCt.	—	35,3	35	22,6	30	25	21
Do. af Liniernes Længde i pCt	—	22	23,3	77,3	75,5	79	16,4

Selv om disse Virkninger ikke kan tilskrives Jernbanernes Indflydelse alene, saa kan dog deres store Betydning for Staternes Udvikling ikke underkendes. Udvidelsen af Banenettet i de enkelte Statsgrupper, adskilt efter et geografisk Synspunkt, ses i Sammenstillingen i Tabel 3, og hvori Opgivelsen afsluttes med Aaret 1903. (Fortsættes).

## Lokomotivets Oprindelse og Udvikling.

(Fortsat).

Aaret 1839 fuldenndtes 7 Mil (eng.) af Baltimore-Susquehanna-Linien, og et engelsk Lokomotiv »Herald« importeredes til denne Linie.

I August s. A. aabnedes Mohawk- og Hudson-Jernbanen for Trafik, og dens første Lokomotiv — »De Witt Clinton« (Fig. 24) — var bygget ved West Pointværkstederne og var yderst akkurat og fint forarbejdet; den havde to Par koblede Hjul, 4,5 eng. Fod i Diameter. Hjulnavene var af Støbejern, Egerne af Stangjern (polerede) og Ringene af Smedejern. Den var forsynet med to Cylindre,  $5\frac{1}{2} \times 16$  Tom. (eng.), der var plaseret over Rammen paa begge Sider af Fyrkassen med ca. 30° Hældning mod Horisontalplanet og virkede med indvendige Krumtappe paa det forreste Hjulpar. Hjulparrene var forenede med udvendige Kobbeltænger, Kedlen var horisontal med en meget høj Fyrdør. I Kedlen var anbragt 30 Stk.  $2\frac{1}{2}$  6 Fod lange Kobberrør. Damptrykket var 50 Pund pr. □ Tomme. Vægten i tjenstfærdig Stand udgjorde 4 Tons, og Maskinen formaaede at trække 5 af de smaa Vogne, som da anvendtes, med en Hastighed af 30 eng. Mil, = 48,3 Km. pr. Time. Disse Personvogne (se Fig. 25) havde et meget ejendommeligt Udseende, foraarsaget ved, at de var omdannet fra almindelige Deligenser, der var anbragt paa en rektangulær Træramme, paa hvilken Hjulkasserne anbragtes. Enderne af Langbjælkerne gjorde Tjeneste som Buffer, og Vognene koblede indbyrdes ved Hjælp af løse Kæder. Da West-Pointværkstederne i Begyndelsen af 1830 var den eneste Lokomotivfabrik i Amerika, der udførte fremmede Bestillinger, og da deres Produktionsevne var

Tabel 3.

Statsgrupper	1860 Mil	1870 Mil	1880 Mil	1890 Mil	1900 Mil	1901 Mil	1902 Mil	1903 Mil
NY England Stater . . . . .	3660	4494	5982	6831,90	7501,48	7518,24	7596,29	7609,07
Mellem-Atlantiske Stater . . . . .	6353	10,577	15,147	20,038,11	22,384,85	22,479,02	22,169,29	22,934,41
Central Nord-Stater . . . . .	9583	14,701	26,109	36,976,45	41,138,38	41,983,62	42,316,76	42,741,79
Syd-Atlantiske Stater . . . . .	5463	6481	8474	17,300,59	21,905,38	22,282,95	22,872,43	23,212,53
Golf- og Mississippi-Strækningen . . . . .	3729	5106	6995	13,342,66	16,211,42	16,643,42	16,669,50	17,558,73
Sydvest-Stater . . . . .	1162	4665	14,085	32,837,95	37,529,60	39,242,67	41,255,99	43,018,18
Nordvest-Stater . . . . .	655	5004	12,347	27,294,36	32,105,58	32,563,82	33,173,54	33,790,70
Pacifik-Stater . . . . .	23	1934	6128	12,031,34	15,485,54	16,029,17	16,205,41	16,738,36
Forenede Stater, total	30,626	52,922	93,267	166,703,36	194,362,23	198,742,90	202,559,21	207,603,87
Antal Mil . . . . .								

lemliggende Industristater har alle haft en glimrende Udviklingsperiode, som i Forbindelse med Folkeforøgelsen er saa betydelig, at de nu i Staternes Rækkefølge indtager de første Pladser. Til Eks. steg Ohio fra Nr. 18 til Nr. 4, Michigan fra 25 til 9, Illinois fra 24 til 3, Missouri fra 23 til 5, Indiana fra Nr. 21 til Nr. 8.

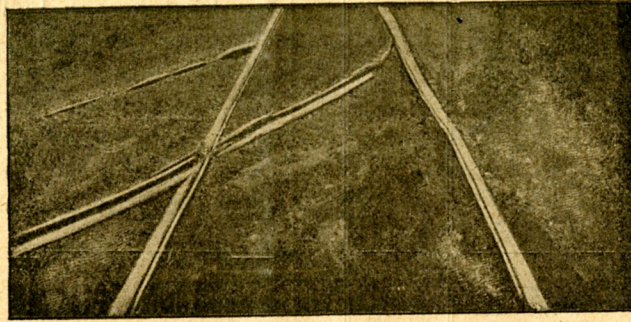


Fig. 23.

Illustrerer et Stykke af Datidens Jernbanespor.

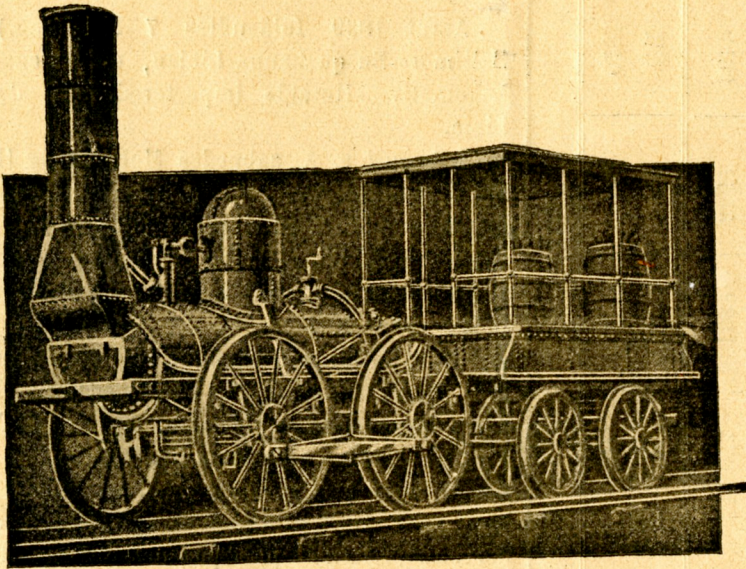


Fig. 24.

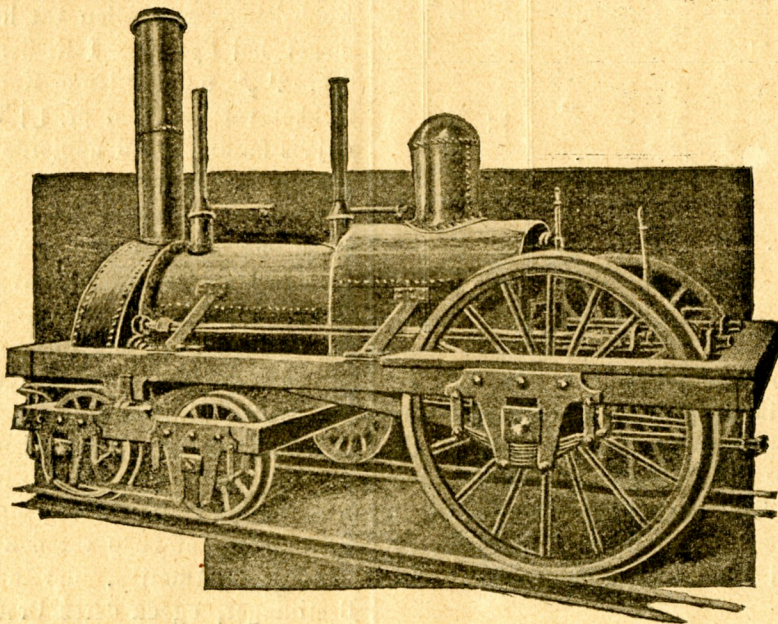
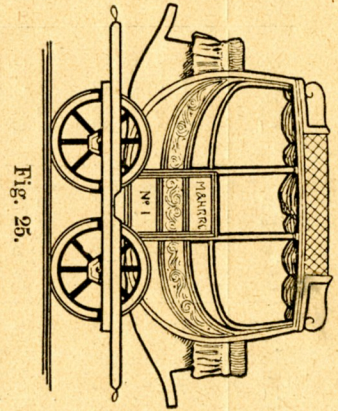


Fig. 26.

meget begrænset, maatte de fleste Jernbaner bestille en stor Del af deres Lokomotiver i England og da navnlig hos Robert Stephenson og Søn i Newcastle.

I Anledning af ovennævnte Banes Aabning importeredes fra England et Lokomotiv ved Navn »Robert Fulton«, der var af Planettypen. I Stedet for smaa Løbere havde »Robert Fulton« et Par større med Drivhjulene koblede Hjul i Lighed med »De Witt Clinton«. Hjulene var 4 eng. Fod i Diameter og med en Afstand mellem Hjulcentrene af  $4\frac{1}{4}$  Fod. Maskinens Vægt i tjenstfærdig Stand var 7500 kg. Maskinen havde den kontraktmæssige Trækkeevne og dampede godt, men desuagtet havde den en Kardinalfejl, der foranledigede Opfindelsen af Maskintrucken, Rammen var nemlig 12 Fod lang, og da Akslerne laa  $4\frac{1}{2}$  Fod fra hinanden, fik den en hoppende Gang, der var yderst uheldig for saavel Banelegemet som Maskineri og Personale. Dette bragte Mr. Jervis paa Ideen om at anbringe en 4-Hjulet Ledertruck paa det Lokomotiv, han var i Færd med at konstruere. Dette Lokomotiv udførtes paa West Pointværkstederne, fik Navnet »Brother Jonathan« (Fig. 26) og viste sig i Praksis saa fordelagtigt, at »Robert Fulton« ombyggedes paa samme Maade. »Brother Jonathan« havde 2 Cylindre,  $9\frac{1}{2} \times 16$  Tommer, 2 Par Truckhjul, 23 Tm. i Diameter, og 1 Par Drivhjul paa 5 Fod i Diameter; disse anbragtes bag ved Fyrkassen, der var 5 Fod lang og 34 Tommer bred. Brændselet var Anthracitekul.

Samme Aar oversendte Mr. Jervis Tegninger og Specifikationer til Robert Stephenson og Søn paa et Lokomotiv af samme Type som »Jonathan« for Sarotota-Schencetady-Jernbanen. Dette var det første Lokomotiv med Truck, der blev bygget i Europa.

Paa Grund af den svage Overbygning, man paa den Tid anvendte paa de amerikanske Jernbaner, blev Trucken meget populær overalt, hvor den anvendtes. Baldwin anbragte saaledes en Truck paa sit andet Lokomotiv og efterfulgtes af Flertallet af de amerikanske Lokomotivbyggere. (Fortsættes.)

## Oversigt over Hovedbestyrelsesmødet den 21. April i København.

### Dagsorden:

Punkt 1. Lokomotivførernes Fritagelse for Pudsning af Rangermaskiner.

Det vedtoges at udsætte Sagen til næste Hovedbestyrelsesmøde for at søge Oplysning hos Helsingør Afdeling, om denne har forsøgt at gennemføre Sagen som Afdelingssag.

Punkt 2. Udstationering af Lokomotivpersonale.

Toges til Efterretning.

Punkt 3. Generalforsamlingsbeslutningerne:

Dagsord. Punkt 4, 1 og 3. Overgives til Lønningsudvalget.

Dagsord. Punkt 4, 2. Oversendes til Fællesudvalget.

Dagsord. Punkt 5. Hovedbestyrelsen tilstiller samtlige Afdelinger enslydende Opfordringer til at udtale sig om Spørgsmaalet, hvorefter Hovedbestyrelsen paa Grundlag heraf tager Stilling til Sagen paa et senere Møde.

Dagsord. Punkt 6. Overgives til Lønningsudvalget.

Dagsord. Punkt 8. Det vedtoges at lade trykke et Tillæg til Lovene med de af Generalforsamlingen vedtagne Ændringer.

Dagsord. Punkt 11, 4. Det vedtoges at indsende følgende Ansøgning til Ministeriet for off. Arb.:

Hovedbestyrelsen tillader sig herved paa Organisationens Vegne at ansøge det høje Ministerium for offentlige Arbejder om, at ledige Poster som Lokomotivformænd fortrinsvis besættes med dertil blandt Lokomotivpersonalet egnede Mænd. Som Begrundelse af denne vor Ansøgning tillader man sig at pege paa, at det vilde være særdeles ønskeligt, om der for Lokomotivpersonalet fandtes en saadan Avancementsstilling, idet der særlig blandt Lokomotivførerne findes Mænd, hvis Helbred ved fortsat Tjeneste paa Lokomotivet alt for hurtigt forringes, medens det i Lokomotivformandsstillingen formentlig vil kunne bevares i en betydelig længere Aarrække.

I Haab om det høje Ministeriums velvil-

lige Forstaaelse, fremsendes denne vor ærbødige Ansøgning.

For Dansk Lokomotivfører- og Lokomotivfyrbøder-Forening:

Esbjerg, den 24. April 1906.

Paa Hovedbestyrelsens Vegne:

Allerærbødigst

Chr. Christensen,  
Formand.

L. Mauritzen,  
Sekretær.

Til

Ministeriet for offentlige Arbejder.

Dagsord. Punkt 11, 5. Det vedtoges at indsende følgende Ansøgning til Generaldirektionen:

Hovedbestyrelsen tillader sig herved paa Organisationens Vegne at ansøge den ærede Generaldirektion om, at Lokomotivfyrbødere, der repræsenterer Organisationen paa dennes aarlige Generalforsamling, maa erholde Fribefordring paa 2den Vognklasse til og fra samme.

Som Begrundelse af denne vor Ansøgning tillader man sig at anføre, at Permission erfaringsmæssig kun kan tildeles disse i et saadant Omfang, at det bliver nødvendigt for dem at rejse om Natten, og som oftest to Nætter i Træk. Det vil derfor være et stort Gode for dem, om de kan køre i 2den Vognklasse, hvor de kan finde Hvile, i Stedet for i 3die Vognklasse, hvor der ingen Hvile findes.

For Dansk Lokomotivfører- og Lokomotivfyrbøder-Forening:

Esbjerg, den 24. April 1906.

Paa Hovedbestyrelsens Vegne:

Chr. Christensen,  
Formand.

L. Mauritzen,  
Sekretær.

Hovedbestyrelsen konstituerede sig med Lokf. O. Larsen som Næstformand.

Lokf. Mottlau var fraværende.

Fredericia, den 22. April 1906.

L. Mauritzen,  
Sekretær.

## Christian den IX.s Fond.

Da Ordene »uddeles fortrinsvis til ansattes trængende efterladte« i det ogsaa her i Bladet trykte Opraab om Dannelsen af ovennævnte Fond har givet Anledning til Misforstaaelser, skal vi herved til Efterretning for vore Organisationsfæller oplyse, at der absolut ikke har været Tale om at anvende nogen Del af Fondets Midler til Fordel for Personer eller Formaal uden for Jernbanestaten, men der er tværtimod med denne Sætning ment, at Fondets Midler ogsaa burde kunne anvendes til Gavn for selve Personalet, f. Eks. til Understøttelser til Jernbanefunktionærer, der paa Grund af Sygdom er bleven afskedigede med en lille Pension. I det Hele taget er Ordet »fortrinsvis« kun medtaget for ikke at binde Fondet til blot at omfatte ansattes efterladte.

Det er en god Sag, der fortjener efter Evne at støttes af alle Jernbanemænd; vi trænger netop til et stort Fond, der, naar en Ulykke rammer os — og der sker jo næsten daglig Ulykker i vor livsfarlige Virksomhed — kan træde til og forhindre, at vi selv og Familie ogsaa skal have pekuniære Sorger at kæmpe med.

## Auditøren.

Som det vil være vore Læsere bekendt, blev der i sidste Rigsdagssamling bevilget det fornødne Beløb til forsøgsvis at ansætte en jernbanekyndig Auditor ved Etaten. Ligesaa bekendt vil det være, at denne Bevilling er en Frugt af Fællesudvalgets Arbejde for mere ordnede Retstilstande indenfor Etaten. Da Ønskeligheden af en ensartet Behandling af de fremkomne Sager var det Grundlag, paa hvilket Personalet med Glæde imødesaa denne Ansættelse, er det indlysende — i hvert Fald set med Personalets Øjne —, at man ikke uden videre kan bortskære de øvrige i Forslaget til en Retsorden stillede Krav, men man maa, for at skabe en betryggende Ensartethed ogsaa give bestemte Regler, efter hvilke Sagerne skal behandles, om man vil: en Gruppering af Forseelserne med en til-

svarende Gruppering af de Straffe, Personalet kan idømmes for Forseelser indenfor den bestemte Gruppe.

Der maa endvidere gives den Anklagede Lejlighed og Tid til at kunne sætte sig grundigt ind i Klagen og, hvad vi anser for meget betydningsfuldt, gives Anklagede Ret til at tage en Medansat med paa Raad, og ligeledes maa den Medansatte (Defensoren) have Adgang til og Taleret ved Forhørene, thi i de fleste Tilfælde kan den Anklagede saa udmærket godt for sine Medansatte og udenfor Forhørene udrede Sagen og bevise sin Ret, men saa snart den samme Mand staar overfor sine Foresatte eller andre Avtoriteter, nægter Hjernen at fungere normalt, Hukommelsen svigter, og de væsentligste Punkter, der kunde bevise Anklagedes Uskyld eller fremdrage de formildende Omstændigheder, bliver ikke formede i Ord, og Forhørslederen faar en fejl Opfattelse af Forsvaret og dermed af Sagen.

Mange er de Tilfælde, hvor en Dom staar som en haandgribelig Uretfærdighed i den Dømtes Bevidsthed, overordentlig megen Bitterhed er skabt særlig mod de nærmere Foresatte, netop fordi en Dømfælt ikke har haft den rette Forstaaelse af at forme sit Forsvar eller fattedes Ord til at gøre sig forstaaelig med. Dette og mange andre uheldige Forhold vil falde bort, naar den Anklagede faar Ret til at have en Medansat ved sin Side, thi det maa staa som en uangribelig Kendsgerning, at en Medansat som Defensor ganske anderledes end den Anklagede selv ser klart og er Herre over sine Sanser, og for en saadan Defensor kan den Anklagede ganske anderledes end overfor sine Foresatte udrede Sagens sande Sammenhæng. Det behøves sikkert kun at nævnes, for at staa enhver uhildet Jernbanemand klart, at den Anklagede ikke bør afkræves Forklaring af de Foresatte, saafremt Sagen er af en saadan Beskaffenhed, at det kan forudses, at Avditøren vil komme til at beskæftige sig med Sagen som Forhørsleder. Alene af denne Grund er det nødvendigt, som ovenfor nævnt, at der udarbejdes Strafferetsregler, o: at gruppere Forseelserne.

Vor ærede Trafikminister udtalte paa Rigsdagen, at Generaldirektionen formentlig ikke at

kunne undvære Konduiteliste-Systemet. Vi siger med den bitter Erfarings Vægt, at Systemet er uretfærdigt, og et System, der hviler paa Uretfærdighed, er ikke nødvendigt eller den danske Statsbaneetat værdigt i vort oplyste Aar 1906.

Vi byder det Fremskridt, Ansættelsen af en Avditør betyder indenfor Etaten, Velkommen, og ved Forhandlingsvillighed fra Ministerens og Generaldirektionens Side vil det sikkert lykkes Fællesudvalget at bringe denne for Personalet saa vigtige Sag til en heldig Afslutning.

---

### Opraabet.

I Tilslutning til det udgaaede Opraab angaaende Oprettelsen af et Fond, der skal bære Kong Christian IX.s Navn, foreslaar Under tegnede efterfølgende til de forskellige Afdelingers velvillige Overvejelse:

Alle Afdelinger indenfor D. L. og L. F. indsender Bidragene samlede gennem vor ærede Hovedbestyrelse som Bidrag fra D. L. & L. F.

Paa hvilken Maade Bidragene tilvejebringes, enten gennem fremlagte Lister eller Ydelse af Afdelingernes Midler, kan jo vedtages afdelingsvis.

Med særdeles Agtelse

L. Christiansen.

\* \* \*

Vi indser ikke Nødvendigheden eller endog Ønskeligheden af en saadan Foranstaltning, men maa anbefale at følge den en Gang trufne Ordning.

Re d.

---

**Rettelse.** Vi er anmodet om at meddele, at Lokf. Mottlau ikke var nægtet Tjenestefrihed til Generalforsamlingen, men var forhindret paa Grund af Sygdom i Hjemmet.

Re d.

## Medlemslisten.

København G. Afdeling. Udmeldt fra 1. April:  
Lokomotivførerne 111 Sørensen og 239  
Wrage.

København Ø. Afdeling. Lokf. 162 Hansen er  
udmeldt af Foreningen fra 1. Maj 1906.  
Lokf. 169 Andresen er slettet for Re-  
stance.

Korsør Afdeling. Lokomotivførerne 241 Baa-  
strup og 298 Vienneche er udmeldte af  
Foreningen fra 1. April 1906.

Fredericia Afdeling. Indmeldt fra 1. April:  
Lokomotivførerne Nr. 2 Alsing og Nr.  
78 Jensen.

Nyborg Afdeling. Indmeldt fra 1. April:  
Lokfyrb. 408 S. Petersen og fra 1. Maj:  
Lokf. 96 L. Nielsen.

Aarhus Afdeling. Indmeldt fra 1. Jan. 1906:  
Lokfyrb. 44 P. Jensen; fra 1. April 1906:  
Lokf. 209 C. Bergmann, Lokf. 269 P.  
Staal, Lokfyrb. 289 R. N. Rasmussen og  
Lokfyrb. 290 P. H. Kohl.

Aalborg Afdeling. Tilflyttet fra 1. April 1906:  
Lokfyrb. 217 P. D. Gerdt; indmeldt fra  
1. April 1906: Lokfyrb. 286 C. F. D.  
Feld.

Frederikshavn Afdeling. Indmeldt fra 1. April:  
Lokfyrb. 281 J. J. Nielsen.

## Meddelelser fra Afdelingerne.

### Frederikshavn Afdeling.

Til Revisor i Stedet for Lokfyrb. N. L.  
Nielsen, der er forflyttet til Nyborg, er Lokf.

C. H. Lysholm valgt i Henhold til General-  
forsamlingsbeslutning den 29. Januar d. A.

## Danske Privatbaners Lokomotivfører- og Lokomotivfyrbøder- Forening.

Forslag, der ønskes behandlet paa General-  
forsamlingen i Aarhus den 12. Juni bedes til-  
sendt Undertegnede inden den 10. Maj.

H. Christiansen,  
f. T. Formand.

## PERSONALIA.

### Forflyttede er:

1.—5. 06.

Lokomotivfyrbøder Nr. 126 V. F. K. E. Falck,  
Korsør, til Roskilde.

Lokomotivfyrbøder Nr. 300 J. J. Nielsen, Kø-  
benhavn G., til Korsør.

### Afskediget er:

31.—5. 06.

Lokomotivfyrbøder Nr. 280 M. Knudsen, Struer,  
efter Ansøgning.

## Meddelelser til Afdelingerne.

Cigaren „Funktionøren“ 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 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.

Ekspedition: Lokomotivfyrbøder M. F. Møller, Fynsgade 36<sup>1</sup>, Fredericia.