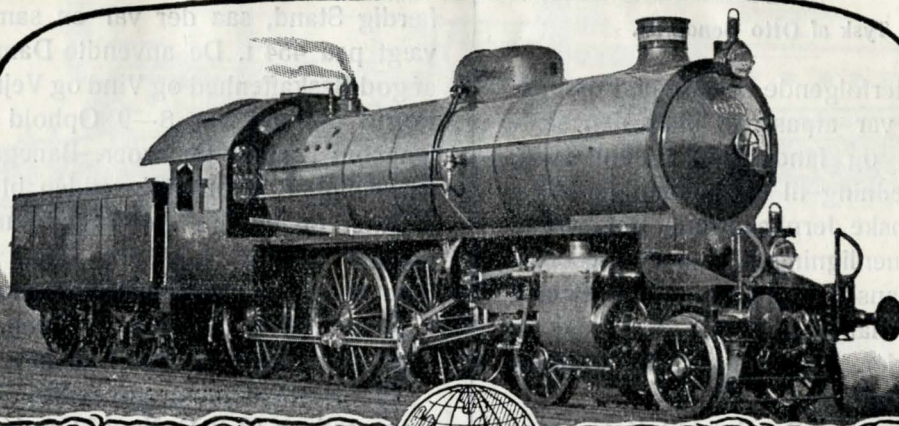


DANSK LOKOMOTIVTIDENDE



ORGAN FOR STATS- OG PRIVATBANERNES LOKOMOTIVPERSONALE (DANSK LOKOMOTIVMANDS FORBUND) |
UDGIVET AF „DANSK LOKOMOTIVFØRER- OG LOKOMOTIVFYRBØDERFORENING“.

14. AARGANG. NR. 12

Redigeret af C. M. Christensen.

17. JUNI 1914

SAMMENSLUTNINGEN.

FORSLAGET FORKASTET — ET NYT FREMSTAÆT.

Saaledes lyder i al Korthed Telegrammet, vi modtog fra Delegeretmødet i J. F. Som det vil være Medlemmerne bekendt, afholdt Jernbaneforeningen i Dagene 12.—14. Juni i Nyborg sit aarlige Delegeretmøde. Vel næppe nogensinde er et Delegeretmøde i J. F. bleven imødeset med den Interesse som dette, ikke alene af vor Organisations Medlemmer, men ogsaa af Dansk Jernbaneforbunds og andre, som har været medvirkende ved denne Overenskomst Tilblivelse. Ja, saavel Lovgivningsmagten som Dagspressen har været interesseret i dette Spørgsmaal, og saa meget større maa Forbavelsen blive, naar Delegeretmødet efter alt, hvad der er passeret, desuagtet har forkastet Forslaget.

Vi vil gerne betone, at det saaledes nye fremstaaede Forslag, af hvad Beskaffenhed det end maatte være, ikke kan betragtes

som bindende for D. L. & L. F. og øvrige, til den af os vedtagne Overenskomst, medvirkende Organisationer.

Det har svirret i Krogene med Rygter om bundne Mandater, om udsendte Skrivelser fra enkelte Medlemmer af J. F.'s Hovedbestyrelse gaaende mod den paa-tænkte Sammenslutning. — Vi skal ikke opholde os med Betragtninger over bundne Mandaters Betimelighed i det hele taget, men at Sagen saaledes igen er udskudt en Tid — trods Enigheden mellem Parterne om at fremme Forslaget hurtigt — skyldes vel i nogen Grad den Holdningsløshed Jernbaneforeningens Hovedbestyrelse har udvist i denne Sag.

Vi skal i et senere udkommende Nr. af Bladet, naar nærmere foreligger, komme tilbage til denne Sag.

SAMMENLIGNENDE PRØVEKØRSLER MED ILTOGSLOKOMOTIVER

PAA BUFFALO-ROCHESTER OG PITTSBURG
BANEN.

Fra Tysk af Otto Bendixen.

De i det efterfølgende beskrevne Forsøgs-kørsler, der var afpassede efter den sædvanlige Drift og fandt Sted i Juni 1912, giver os Anledning til et sjældent Indblik i den amerikanske Jernbanetrafik. Det drejede sig om Sammenligning mellem de mest moderne amerikanske Iltogslokomotiver, Pacific (2-C-1)- og Atlantic (2-B-1) Typen med og uden Overheder. Vi skal i det efterfølgende meddele herom.

Strækningen fra *Du Bois* til *Salamanca* er 156 km. lang og har paa en Længde af 27,7 km. mellem *Clarion Junction* og *Freeman* en stadig Stigning paa 11 $\frac{1}{10}$ ‰. Først prøvedes 3 Pacific Lokomotiver (2-C-1) Fig. 1, der var byggede af Amerikansk Lokomotivbygnings Aktieselskab. De havde Wilh. Schmidts Røgrørsoverheder og Murbue af særlig Konstruktion. Deres Hovedmaal ses øverst paa Sammenstillingslisten over Forsøgsresultaterne. Ved de 4 Prøvekørsler

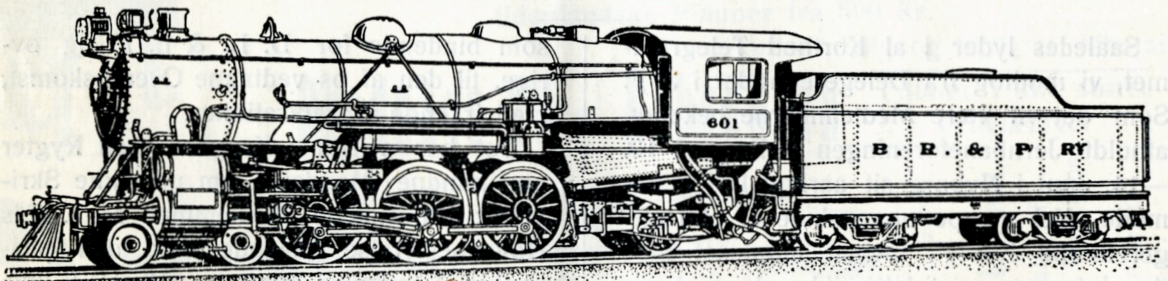


Fig. 1

den samme Belastning. Men medens 2-C-1 Lokomotiverne i alle Tilfælde kunde forkorte Køretiden med 7--8 Min., saa gik det 2-B-1 Lokomotiverne mindre godt ved deres 4 Prøveture. Da der til de 9 sædvanlige Ophold tillige kom 10 langsom Kørsler, havde de 4 Minutters Forsinkelse. Med kun 5 langsom Kørsler forkortede de den ene Køretid med 3 Min.; men vel at mærke kun Overhederlokomotivet, thi Lokomotivet med

bestod Toget hver Gang af 7 Vogne, nemlig 4 Personvogne, 1 Spise-, 1 Pak- og 1 Postvogn, og Vægten af disse var inclusive Rejsende og Rejsegods 260 t. $\frac{3}{4}$ af denne Vægt vejede Maskinen og Tenderen i tjenstfærdig Stand, saa der var en samlet Togvægt paa 454 t. De anvendte Dampkul var af god Beskaffenhed og Vind og Vejr gunstig. Forud bestemt var 8--9 Ophold og 6--7 langsom Kørsler for Broer, Banegaarde og Krydsninger, hvorfor Køretiden blev sat til 2 Timer og 48 Min. Fradrager man af ovennævnte Grunde 13--15 $\frac{1}{2}$ Min., saa faar man en Gennemsnitshastighed paa 67.5 km. i Timen, ellers 58,5 km. i Timen. Kørehastigheden beløb sig indtil 96 km. i Timen.

Til Sammenligning anvendtes 2 Atlantic Lokomotiver (2-B-1) Nr. 152 og 163. Førstnævnte var i Jernbaneværkstedet blevet forsynet med *Wilh. Schmidt's* Røgrørsoverheder og den førnævnte Murbue, ellers var der ingen som helst Forandring ved Drivværket, der allerede havde Stempelglidere. Cylindrene var derfor forholdsvis for smaa til overhedet Damp. Lokomotivernes (Fig. 2) Hovedmaal ses øverst paa førnævnte Sammenstilling bag i Art. Prøvekørslerne fandt Sted paa den samme Strækning og med

mættet Damp havde kun 5 langsom Kørsler paa den første Tur og 15 Min. Forsinkelse. Paa anden Tur brugtes kun 3 $\frac{1}{4}$ Min. mere. I den efterfølgende Oversigt er Hovedmaalene paa de 3 sammenlignede Lokomotiver stillet sammen, og Kul- og Vandforbruget paa sædvanlig Maade udregnet.

Som allerede nævnt i Indledningen er Driftsforholdene meget lærerige og selv om Forsøgene foretoges med nye, svære Loko-

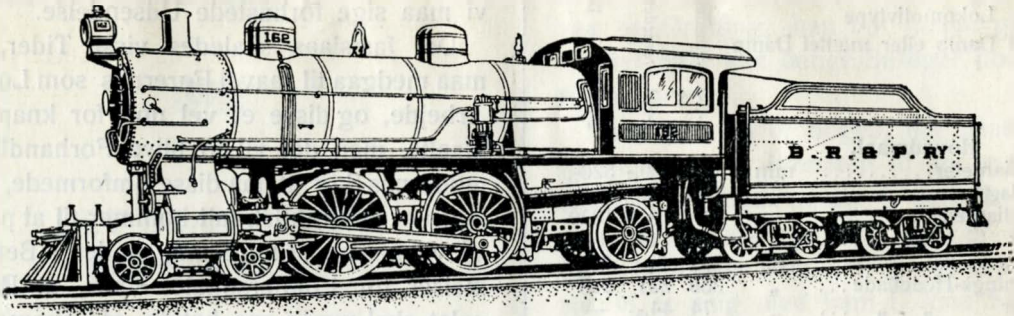


Fig. 2

motiver, var der dog ikke Tale om den Rekordjagt, som ellers er sædvanlig i Amerika. Det er i Modsætning hertil ligefrem paa-faldende, hvor lidt det viser sig, at disse vældige Lokomotiver bliver udnyttet efter vore Begreber, i hvilket Misforhold deres Tjenstvægt staar til TogetsVægt, og hvorledes Køretiden med den svagere Atlantic Type ikke kunde holdes. Saaledes sank desuden den beskedne Gennemsnitshastighed paa 58,5 km. i Timen paa een Gang ned til 52 km. Under alle Omstændigheder er den 27 km. lange Stigning og de 9 Ophold og Langsomkørsler kun Driftshindringer, for hvilke man har absolut Frihed til at søge Erstatning under Kørslen ned af Stigningerne, og hvor der, som vi allerede har nævnt, opnaedes Hastigheder paa indtil 96 km. i Timen.

Adhæsionsvægten blev i intet Tilfælde fuldt udnyttet gennem den fordrede Trækraft. Paa 11% Stigning naar lltogslokomotivernes Belastning hos os i Reglen den 8-dobbelte Adhæsionsvægt, og den kunde altsaa i første Tilfælde være 590 t. større og i andet 340 t.; men den var 260 t. under. Frem for alt maa man lægge Mærke til Risteydelsen, som ligger mellem 220 og 250 kg/m² i Timen, og saaledes er langt under de 400 kg/m², der ved de østrigske Statsbaner er anerkendt som et gunstigt Gennemsnit. Man kan derfor ogsaa rolig gaa ud fra, at et halvt saa stort evropæisk Overhederlokomotiv med tilstrækkelig Adhæsi-

onsvægt vilde kunde præstere det samme. F. Eks. de italienske 1-C Overhederlokomotiver Litra 640 eller de preussiske Statsbaners 1-C Litra P₆. Endnu interessantere er den Kendsgerning, at de smaa preussiske 1-C Persontogs Tenderlokomotiver efter *Garbe* (Die Dampflokomotiven der Gegenwart) har præsteret det samme, idet de har befordret et noget sværere Tog med 51 Aksler lig 286 t. mod 260 t. over en vekslende Strækning med Stigninger indtil 8,3% og med 11 Ophold. Hastigheden var noget mindre, men Strækningen 180 km. mod 156 km. Kulforbruget var omtrent det samme som ved de amerikanske Pacific Lokomotiver. Paa andre amerikanske Baner bliver disse svære 2-C-1 Lokomotiver langt mere udnyttet med 700—800 t. Togvægt. Hovedhensigten med Forsøgene var dog at fastslaa Overhederlokomotivernes Økonomi mod Lokomotiverne med mættet Damp. Denne beløb sig ved det ombyggede Lokomotiv til 2 mod 3 ved 16% Kul og 22% Vand.

Det viser sig ogsaa, at de ringe belastede nye Pacific Lokomotiver trods deres højere Tjenstvægt arbejdede mest økonomisk, da de foruden den store Besparelse af henholdsvis 14 og 32% yderligere garanterede en let Overholdelse af Køretiden. Om de samtidig stedfundne og lærerige sammenlignende Forsøgskørsler med Godstogslokomotiver skulde vi senere komme tilbage. I det følgende er Resultaterne af de her omtalte Forsøgskørsler sammenstillet.

68
69
180

med de gamle Bestemmelser til Personalets Tillidsmænd i Forening med Direktionen enes om nye Bestemmelser.



DET BRÆNDENDE SPØRGSMAAL!

En Lokomotivmand følte sig forurettet, det kan jo hænde den bedste, og han vilde jo gerne have sine tabte Rettigheder tilbage. Vedkommende er Medlem af D. L. og L. F., og som saadan skulde man synes at Vejen var nem nok ved Henvendelse til sin Organisation, da han ønskede Assistance, men denne Vej tiltalte ham ikke, og saa gik han en anden Vej.

Han gik til et forhenværende Medlem af D. L. og L. F., maaske ogsaa forhenværende meget klog Mand, det ved vi nu ikke rigtig, og bad ham om Hjælp. Det maa i nogen Grad blive de Paagældendes egen Sag, hvor de ønsker at hente Assistance, men vi ønsker at pointere, at en Organisationsmand henvender sig til sin Organisation. Vi kunde imidlertid ogsaa ønske at se lidt paa den Forhenværendes „Assistance“ i denne Sag og kritisere denne.

Naa, denne „store“ Mand var straks villig, hanker op i „Eriksen“ bestiger St. Jørgensborg Elevator og betræder Maskindirektørens Kontor. Her faar han imidlertid straks at vide, at hvad enten han er „Forhenværende“ eller ej er der intet at udrette. Saa burde den Historie have været sluttet.

Direktøren kommer imidlertid ind paa noget af det, som i Øjeblikket interesserer ham, og som han, formodentlig siden det fremsættes, kunde ønske at vide den Forhenværendes værdifulde Mening om, nemlig Oprettelsen af den eventuelle Mellemsstilling mellem Lokomotivfører og Lokomotivfyrbøder, Stillingen som Rangerlokomo-

tivfører. Og dette gav den forhenværende sin fuldeste Tilslutning! Det var nu noget af det allerbedste, der kunde tænkes, det var en Ordning, han var meget glad for, i hvert Fald saa længe Besøget hos Direktøren varede.

Hvis der nu er nogen, der paastaar, at han allerede er kommen til en anden Anskuelse, at han ogsaa i den Henseende er „Forhenværende“, ja saa er vi enig med ham, — men det er ogsaa det eneste, vi er enig med ham i. Men her vil vi gerne have Lov at betone, at var der noget, han ikke skulde havde gjort, saa var det for det første at indlade sig paa at henvende sig paa andres Vegne, thi han maa jo huske, at han intet repræsenterer, og som saadan kun kan tale paa egne Vegne, og for det andet burde der findes saa megen Forstaaelse af Organisation hos den „Forhenværende“. at han lod Tillidsmændene passe den Slags Ting, og at han lod være at tale med om Ting, han ikke har gennemtænkt. Vi skal ikke her skønne, om det i den Henseende var rigtig, at Direktøren giver sig til at diskutere den omtalte Sag med ikke kompetente Lok.mænd, naar Sagen af Ministeren er indladt til Forhandling mellem Generaldirektionen og Organisationen paa vort Initiativ, men vi vil gerne have Lov at understrege, at det intet som helst betyder, om den Forhenværende er begejstret, eller om han allerede har indset — efter nøjere Eftertanke — at Begejstringen var meget ilde anbragt. Vi kan da endvidere forsikre, saavel ham som andre Interesserede om, at Lokomotiv-Personalet kun har en Mening om Betjeningen af Rangermaskiner, og det er denne: **Der bør være en Lokomotivfører paa ethvert tjenestegørende Lokomotiv.**



REFERAT

fra

Nordisk Lokomotivmandsforbunds
Sekretariats Møde i Stockholm
den 3. Marts 1914.

Tilstede ved Mødet var samtlige valgte Repræsentanter.

For Sverig Molin, Sundelius og Forsling.

For Norge Th. Nordahl, Bauer og Helgesen.

For Danmark Brix, Christensen og Lillie.

Præsidenten bød velkommen og udtalte Ønsket om et frugtbringende Arbejde for Forbundet, og forelagde følgende

DAGSORDEN:

1. Valg af Forretningsfører.
2. Vedtagelsen af Instruks for samme.
3. Forslag om Trykning af Forbundets Love, samt Kongressens Protokol.
4. Kongressens Beslutninger.
 - a. Forhandlingsretten.
 - b. Tjenestegøringsspørgsmaalet.
 - c. Pensionsspørgsmaalet.

Dagsordenen godkendtes.

Præsidenten referede en Skrivelse fra den finske Lokmandsforening, hvori der meddeltes, at Foreningen ikke for Tiden fandt Anledning til at slutte sig til Forbundet. Det vedtoges efter Opfordring i omtalte Skrivelse at tilstille finske Lokmandsforening Forbundets Love.

Punkt 1.

Molin meddelte, at han havde underhandlet med Lokf. Axel Ringdahl, som havde erklæret sig villig til at overtage Hvervet. —

Axel Ringdahl blev enstemmigt valgt.

Som Ekspeditionshonorar blev bevilget 200 Kr. for indeværende Aar, og Spørgsmaalet om Honorar optages paa næste Sekretariatsmøde.

Punkt 2.

Instruks for Forretningsfører vedtoges efter Forslag fremsat af Præsidenten.

Punkt 3.

Det vedtoges at udsætte Trykningen af Forbundets Love, samtidig vedtoges det, at Præsidenten skal gennemgaa Lovene i alle 3 Sprog og fremlægge samme for næste Sekretariatsmøde. Den danske Afd. fik Tilladelse til straks at trykke Lovene for at kunne tilstille de andre Organisationer i Danmark disse, dog skal Manuskriptet først forelægges og godkendes af Præsidenten.

Punkt 4.

Fælles Fagorgan.

Præsidenten udtalte at der burde nedsættes et Udvalg for at udrede Spørgsmaalet, dette blev tiltraadt af Lillie. *Molin* var af den Mening, at man hellere maatte søge at faa et nøjere Samarbejde igang mellem de nuværende Organer og saa bibeholde disse. Det vedtoges at nedsætte et 3-Mands Udvalg for at udrede Sagen og forelægge sit Arbejde for næste Sekretariatsmøde. *Nordahl*, *Molin* og *Lillie* valgtes.

Trykning af Kongressens Protokol.

Det vedtoges at foretage den nødvendige Indskrænkning af Protokollens Stof og at tilstille de respektive Landes Sekretærer. Uddraget til Godkendelse.

Protokollen trykkes i 1000 Eksemplarer fordelte saaledes: Sverig 500, Danmark 300, Norge 200.

a. Forhandlingsretten.

Præsidenten ønskede Oplysning om hvad der i de respektive Lande var foretaget for at løse Spørgsmaalet i den Retning som Kongressen havde vedtaget.

Molin. I Sverrig var Sagen inde hos Regeringen, og man ventede paa Resultatet, men skulde det vise sig, at Sagen trak for længe ud, vilde man minde om Sagen igen.

Christensen. I Danmark var Betingelsen for at faa Forhandlingsret at man stod enten i Dansk Jernbaneforbund eller i Jernbaneforeningen; for Tiden fører vi Forhandling om at indgaa i Jernbaneforeningen, men skulde Forhandlingerne briste, saa troede han, at

Lokomotivpersonalet dog nok skulde opnaa at faa den officielle Forhandlingsret.

Bauer. I Norge var Forholdet det, at der var indsendt en Fremstilling i Sagen og ventede man ogsaa et Resultat, man var opmærksom paa Sagen og vilde følge den videre for at faa en heldig Løsning.

b. Tjenestetidsspørgsmaalet.

Lillie. I Danmark er Forholdet det, at man ikke havde søgt om ved Lov at faa fastsat en maximal Arbejdsdag men havde Haab om ved Konference, der skal finde Sted med Ministeriet at faa Tjenestetidsspørgsmaalet ordnet.

Nordahl. I Norge var man kommen saa vidt, at den Komite som havde Sagen til Behandling nu var snart færdig og der forelaa et Flertals og et Mindretals Indstilling, hvad der vilde blive vedtaget vidste man endnu ikke, men vedtoges Mindretallets Indstilling der er godkendt af Centralstyret vil man faa en nogenlunde tilfredsstillende Ordning.

Molin. Ved Privatbanerne i Sverig var man naaet derhen, at det var bestemt, at Arbejdstiden ikke skulde overskride 15 Arbejdstimer eller 13 Togarbejdstimer i Døgnet. Ved Statsbanerne var endnu intet opnaaet, men man vilde optage Sagen paany, for at faa en tilfredsstillende Ordning.

c. Pensionsspørgsmaalet.

Nordahl. I Norge laa Andragende inde om Forbedring, og man havde tilbudt at yde en større Afgift til Pensionskassen, hvis man da kan opnaa, hvad man har ansøgt om.

Andragendet gik ud paa en Forhøjelse fra 67 % til 80 % af Lønnen og Aldersgrænsen nedsat fra 65 til 55 Aar, med tvungen Afgang ved 60-aars Alderen.

Molin. I Sverig var Forholdet det, at ved en Undersøgelse af Pensionskas-

sen, viste det sig, at Kassen havde et Underskud paa 37 Mill. Kr., og Følgen deraf var, at Pensionsprocenterne nedsattes fra 80 til 70 %.

Enke- og Børnepensioner var ej heller tilfredsstillende.

Afdelingen fandt dog ikke, at der for Tiden var Udsigt til med Fordel at søge Pensionsforholdene forandrede, men skulde have Opmærksomheden henvendt paa Sagen, og naar Tiden var belejligt, da at søge Forholdet rettet.

Derfor redegjordes for Uddannelsesspørgsmaalet i de respektive Lande.

Afdelingernes Arbejde i dette Spørgsmaal gav ikke Anledning til nogen Indskriden fra Sekretariatets Side.

Angaaende Sekretariatets Arbejde besluttedes følgende:

Præsidenten anmodedes om, at lade indhente Oplysninger om Lønforholdene, Tjenesteforholdene og Forhandlingsretten fra de forskellige Lande paa Kontinentet.

For at faa disse Spørgsmaal rigtig belyst, anmodes Forretningsføreren om at lade udarbejde Skemaer saaledes indrettede, at faktiske Oplysninger om Personalets Forhold fremkommer.

Protokollen oplæst og godkendt.

Stockholm, d. 3. Marts 1914.

Th. Nordahl.

H. Helgesen, Chr. Christensen,
N. Th. Brix, Rich. Lillie,
Hj. Molin, E. A. Sundelius,
E. J. Forsling, Ludv. Bauer.



EN UDFLUGT TIL DEN BALTISKE UDSTILLING.

Program for
Lokomotivmændene i Sverrig, Norge og
Danmarks Kammerat- og Familiefest ved
„Den baltiske Udstilling“ i Malmø 20. og
21. Juli 1914.

1. Første Dag. (20. Juli).
 - a. Fælles Frokost i Folkets Park Kl. 10.15 Fm.
 - b. Ca. Kl. 11.30 Fm. Med Sporvogn gennem Byen til Udstillingen som beses under Kommitemedlemmernes Førerskab.
 - c. Kl. 6 Em. Eventuel Fællesspisning (Middag) paa Udstillingens Hovedrestaurant og derefter frit Samvær efter Behag paa Udstillingens Forlystelsesplads til Lukketid.
2. Anden Dag. (21. Juli).
 - a. Fstdeltagerne samles ved Kunsthal- len, som derefter beses.
 - b. Kl. 1 Em. Eventuel Fællesspisning (Lunch) paa en af Udstillingens Rest-auranter.
 - c. Kl. 5 Em. Eventuel Fælles-Kaffebord.
 - d. Kl. 8 Em. Afslutningssouper paa en af Malmøs større Restaurationer.

Anmeldelse af Deltagelse i Festen kan ske til og med den 15. Juli hos Lokomotivfører C. M. Christensen, Vesterbrogade 98 A ², Kjøbenhavn B.

Anmeldelsen er bindende, og Afgiften erlægges ved Festens Begyndelse. — Prisen for Frokosten første Dag og Afslutningssouperen er (1 Kr. 75 Øre + 3 Kr. 50 Øre) 5 Kr. 25 Øre pr. Deltager. Prisen for øvrige optagne Fællesmaaltider og Samvær meddeles ved et fuldstændig Program ved Festens Begyndelse, som ogsaa omfatter Prisen for Hotelophold samt Entre til Udstillingen, til hvilken der ansøges om nedsat Entre.

Anm. I de ovenfor anførte Priser er der ikke beregnet andre Drikkevarer end Øl eller andre Drikke til samme Pris.

Fstdeltagere, der ankommer med Jernbane, kan umiddelbart efter Ankomsten finde Medlemmer af Festkomitéen i Stationsvestibulen eller lige udenfor ved Sporvognens Holdeplads midt for Kanalen. Fstdeltagerne faa da Meddelelse om Hotelophold, og kan da opsøge disse inden Frokosten.

Fstdeltagerne, der ankommer med Dampfærge eller Dampbaad, kan træffe Festkommitemedlemmer udenfor Toldefter-

synsbygningen. — Som Kendetegn bærer Komiteens Medlemmer Festtegn af røde, hvide, blaa og gule Baand.

Det kan maaske synes, som Programmet optager vel megen Tid paa Udstillingen, men med Hensyn til dennes Omfang og mange Seværdigheder, er vi overbeviste om, at Deltagerne vil blive af en hel anden Mening efter Ankomsten.

Med Forvisning om, at Nordens Lokomotivmænd ikke vil forsømme at sé, hvad virksomme Hænder i Industriens Tjeneste kunde og kan udføre, specielt paa Jernbaneteknikens Omraade til Dato, men først og sidst, at de ikke vil forsømme en saa glimrende Lejlighed til at tilbringe nogle, som vi haabe, behagelige Timer sammen med Lokmænd fra Nær og Fjærn. —

Vi forvente da, at Nordens Lokomotivmænd i Hundredevis mødes den 20. og 21. Juli.

Husk Anmeldelse i god Tid og Alle er hjertelig velkommen.

Paa Afdelingerne 3 og 62 af „Sverges Lokomotivmannaförbund“s Vegne
Festkomiteen.

I Henhold til omstaaende, skal vi bede de Medlemmer, som kunde ønske at deltage at anmelde dette til os til foranstaaende Tid. — For de Medlemmer, som kunde ønske at deltage en af Dagene, kan Anmeldelse ogsaa modtages. Tiden for Frokostens første Dag er sat saaledes, at Deltagerne fra Danmark ved at tage med Færgen 8.20 Fm. kan naa dette. Vi skal dog anbefale at deltage begge Dage.

Red.



DE TI BUD

som man ikke skal holde.

1. Bud. Tal nedsættende om din Organisation og dens Ledelse hver Gang, der er Lejlighed dertil.

2. Bud. Tru altid med Udmeldelse eller med, at Du ikke vil rette dig efter Vedtagelserne, naar der er noget i din Organisation, som ikke passer dig.

3. Bud. Glem aldrig paa det omhyggeligste at forklare enhver, at Du ikke er enig med din Organisation og dens Ledelse.

4. Bud. Naar Du er bleven uenig med dine Kammerater i Fagforeningen, sørg saa for at vedligeholde Uvenskabet til din Dødsdag, og glem endelig ikke at lade Fagforeningen undgælde derfor.

5. Bud. Tænk om alle de, der arbejder i Organisationens Tjeneste, at de kun udfører dette Arbejde af Ærgærrighed eller for at „faa en Plads“ eller for paa anden Maade at faa personlig Fordel deraf. Sørg selv omhyggelig for, at Du aldrig bliver ansvarlig for noget i Organisationen, for at de samme Beskyldninger ikke skal blive rettede mod dig selv. Bliv saa vidt mulig borte fra Generalforsamlingerne.

6. Bud. Fortæl overfor enhver, der ikke er i Fagforeningen, hvorledes Du mener Fagforeningen burde være, men vogt Dig altid for at foregaa dem med et godt Eksempel.

7. Bud. Tal aldrig godt om Repræsentanterne for din Organisation, der arbejder for Forbedring af dine Forhold.

8. Bud. Hvis Du er klogere end andre (hvad der ikke absolut behøver at være Tilfældet) saa pas paa, naar en af Bestyrelsen eller en anden af Foreningens Tillidsmænd begaar en Fejl eller en Forsømmelse. — Fald saa straks over ham. — Men Tak aldrig dine Tillidsmænd for det Arbejde de udfører.

9. Bud. Glem aldrig „princielt“ at gøre Opposition paa de Generalforsamlinger, som Du deltager i, thi Du er Forsamlingens Salt og Peber. Var din Opposition ikke til, vilde der ikke være noget ved Forhandlingen.

10. Bud. Sker det at Ledelsen for din Organisation træffer det, der efter din Mening er det rigtige, saa tal alligevel derimod, ellers vilde Du jo ikke være den eneste, der altid ved, hvad der er rigtigt.

Slutning paa Budene: Hver der holder disse 10 Bud vil sikkert bidrage til sin Organisations og sit Partis Fremgang.



HJÆLPEFONDET.

Alle Meddelelser til Hjælpefondets Repræsentantskab bedes sendt til Repræsentantskabets Formand, Lokfb. *K. Johansen*, Dybølsgade Nr. 43², Kbh. B.

Alle Pengesendelser sendes til Hjælpefondets Kasserer, Lokfb. *R. Hviid*, Nygaardsvvej Nr. 4, Esbjerg.

„PAKHUSET“

Telefon Central 9064.

■ Varerne leveres franko. ■

Telefon Central 1110.

I Løbet af nogle Dage vil der tilgaa d'Hrr. Afd.-Formænd nærmere Meddelelse.

P. B. V. *K. Johansen*,
p. l. Formand.



PERSONALIA.

1. Maj 1914. *Forflyttede er:*

Lokomotivfyrbøderne:

H. I. Jensen, Nykøbing F., til Slagelse.
N. M. Madsen, Slagelse, til Nykøbing F.

15. Maj 1914. *Forflyttede er:*

Lokomotivfyrbøderne:

N. Nielsen, Kbhvn. G.₁, til Kbhvn. G.₅
K. S. Svendsen, — G.₅, — — G.₁

1. Juni 1914.

*Forfremmede til Lokomotivførere
er Lokomotivfyrbøderne:*

N. C. N. Ahrensberg, Kjøge, m. St. i Struer.
S. A. Nielsen, Nyborg, — —
N. C. Olesen, Kbhvn. G.₁ — —

*Forfremmede til Lokomotivfyrbødere
er Haandværkerne:*

E. K. H. V. Jensen, Vk. Kh., m. St. i Kbhvn. G.₁
J. K. J. Larsen, — — Thisted.
P. K. H. Østergaard, 4. Kreds, — Kbhvn. G.₁

Forflyttede er:

Lokomotivførerne:

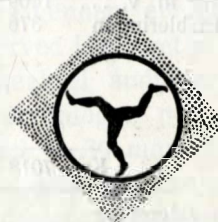
E. Larsen, Struer, til Nyborg.
A. F. Berentsen, Struer, til Kbhvn. G.₁
J. A. Mortensen, — — — G.₁

Lokomotivfyrbøderne:

C. C. K. Bruhn, Thisted, til Nyborg.
V. Andreasen, Kbhvn. G.₁, til Kjøge.
R. A. Thygesen, Helsingør, til Østerbro.
N. P. C. M. A. Remming, Østerbro til Helsingør.

Navneforandring:

Aspirant P. V. Jensen, Kbhvn. Ki, hedder fremtidig *P. V. Jarnholt*.



Worning &
PetersensSM
Xeroformsæbe

er kun ægte, naar
dette Mærke findes
paa Emballagen. m

Sct. Pederstræde 26 anbefaler sit Detail-
udsalg af Kaffe,
Sukker samt alle Kolonialvarer og Konserves
til billigste Dagspriser.

Prisliste sendes paa Forlangende. — Ingen Filialer.

REGNSKAB

for
„Kong Christian IX.s Understøttelsesfond“ fra 1. April 1913 til 31. Marts 1914.

Indtægt.	Kr.	Øre
Indbetalte Bidrag for 1913.....	586	00
Overskydende Beløb fra Indsamlingen til et Mindesmærke for afd. Trafikbest. Larsen	15	00
Indvundne Renter	785	48
	Kr. 1386	48

Udgift.	Kr.	Øre
Udbetalte Understøttelser, 7 Portioner a 100 Kr.*)	700	00
Omkostninger ved Indkøb af Obligationer Til Formuen henlægges.....	11	50
	674	98
	Kr. 1386	48

*) Understøttelserne blev udbetalt til:
Enken efter en Banearbejder.
3 Enker efter Ledvogtere.
Enken efter en Arbejdsmand.
— - - Haandværker.
— - - Matros.

Status den 31. Marts 1914.

Beholdninger.	Kr.	Øre
I „Den danske Landmandsbank“	750	10
Obligationer til paalydende Værdi, Kr. 17,100, bogført for	17,107	50
	Kr. 17,857	60

Gæld.	Kr.	Øre
Fondets Formue*)	17,857	60
	Kr. 17,857	60

*) Fondets Formue var den ³¹/₃ 13 Kr. 17,182 62

Regnskabet er revideret og fundet i Overensstemmelse med de foreliggende Bilag. Beholdningen var tilstede.

Kjøbenhavn, den 8. April 1914.

V. Tietze. Stoumann.

Kjøbenhavn, den 31. Marts 1914.

Ambt.

REGNSKAB

for
„Statsbanepersonalets Ulykkesforsikring“ fra 1. Decbr. 1912 til 30. Novbr. 1913.

Indtægt.	Kr.	Øre
Præmie, indbetalt af Medlemmer	4444	21
„Royal Exchange Assurance“:		
Rabat i Henhold til Kontrakt	500	00
Vederlag for Præmieafkortning	171	67
Erhvervsprovision	116	00
Erstatninger, Lægehonorar m. v. ...	1409	50
Erhvervsprovision ved Etableringen	376	75
	Kr. 7018	13

Udgift.	Kr.	Øre
Præmie til „Royal Exchange Assurance“	4422	07
Vederlag for Præmieafkortning	159	82
Erhvervsprovision	36	50
Erstatninger, Lægehonorar m. v.....	1430	50
Bestyrelsesmøder	59	25
Kontormedhjælp	29	25
Kontorartikler	31	35
Stempelmærker	17	20
Porto m. v.....	48	10
Forskellige Udgifter	22	68
Etableringsomkostninger	550	76
Saldo at overføre til næste Aar.....	210	65
	Kr. 7018	13

Ovenstaaende Regnskab er revideret og befundet i Orden efter de forelagte Bilag.

Hedehusene og Herning i Marts 1914.

N. C. Grunnet. Schack.

Kjøbenhavn, den 24. Marts 1914.

Ulsøe-Bruhn.

A. Ohmeyer.