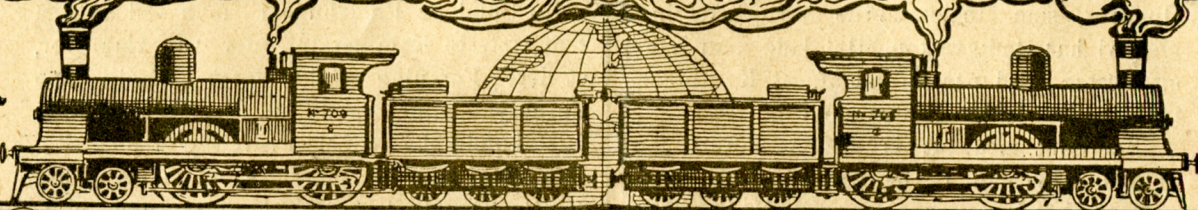


# DANSK LOKOMOTIVTIDENDE



ENIGHED

KUNDSKAB

HJÆLP

ORGAN FOR DANSK LOKOMOTIVFØRER OG LOKOMOTIVFYRBØDER-FORENING.

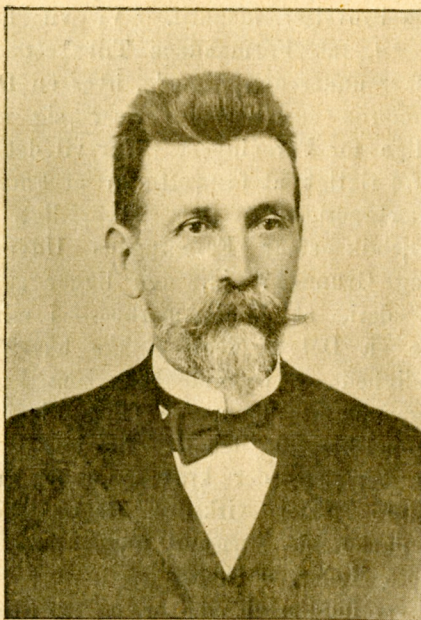
Redaktør: Lokomotivfører L. Mauritzen, Fredericia.

Nr. 14.

15. Juli 1906.

6. Aarg.

## 25 Aars Jubilæum.



Lokf. N. F. Schilling.

Den 1. April 1906 holdt Lokf. N. F. Schilling sit 25 Aars Jubilæum i Banens Tjeneste. Jubilæren, som altid har staaet som et støt og godt Medlem af vor Forening og som en god Kollega, modtog i Dagens Anledning et synligt Bevis herpaa, idet der overraktes ham en Hædersgave med en kaligraferet Skrivelse fra samtlige Ansatte ved Thisted Depot.

Schilling blev ansat som Fyrbøderlærling

i Frederikshavn og har senere været i Aarhus og Esbjerg og nu de sidste 13 Aar i Thisted. Vi bringer Jubilæren vor bedste Tak for godt Kammeratskab.

## Vor Organisation.

(Af G. O. F. Lund).

(Fortsat).

I min foregaaende Artikel omtalte jeg de Forarbejder, der fandt Sted og førte til Foreningens Dannelse. Jeg vil nu gaa over til at omtale dens Startning og senere Udvikling. I Vinteren 1899 stiftedes endelig Foreningen og fik Navnet »Dansk Lokomotivfører- og Fyrbøder-Forening«. Dens Motto var det, som skulde kendetegne den; sikkert er det, at bedre og smukkere kunde næppe findes: Enighed, Kundskab og Hjælp. Dette er netop, hvad der bør symbolisere Lokomotivpersonalet. Hvorledes Mottoet senere er bleven realiseret vil vi snart erfare.

Som Foreningens Formand blev valgt Lokf. Rossen og som Kasserer Lokf. Scheffler. Kontingentet fastsattes til 1 Kr. 50 Øre Kvartalet, — lad mig med det samme sige, her blev begaaet en stor Fejl; Kontingentet blev sat for lavt, det er bevisligt; det er jo ganske naturligt, at med dette kan ingen Kapital samles, og det er nødvendigt at have en god

Kassebeholdning for at kunne udrette noget, derom er sikkert de fleste enige. Det har desværre alt for ofte vist sig, at der var mange Opgaver, som Medlemmerne har ønsket løst, men vi har stadigvæk maattet lade dem ligge, og næsten altid paa Grund af, at Kontingentet ikke kunde bære fornyede Udgifter.

Samtidig med, at vi stiftede Foreningen, indmeldte vi den i Det nordiske Lokomotivmannaforbund og antog som Medlemsblad »Lokomotivmanna- og Maskinist-Tidning«. Om denne Indmeldelse kan der jo siges baade for og imod, i alle Tilfælde er det min Overbevisning, at Indmeldelsen var forhastet og ikke tilstrækkelig gennemtænkt. Om Nyttens, vi har haft af Forbundet, har været tilsvarende Udgifterne til dette, vil jeg overlade til Medlemmerne at bedømme.

Efter at Foreningen var stiftet, viste det sig snart, hvor godt den slog an i Lokomotivpersonalet. Man ventede sig store Ting og Forandringer i de bestaaende Forhold. Tilgangen af nye Medlemmer var udmærket; ikke længe efter kunde vi med Glæde se, at saa godt som alle Mand var med, — ikke mindst skal nævnes Lokomotivpersonalet ved Privatbanerne, der med Begejstring sluttede sig til.

Det gik desværre her ligesom i saa mange andre Foreninger, den Begejstring, som saa hurtig var opstaaet, holdt ikke længe, den var, om jeg saa maa sige, paataget; den var mere tilsyneladende end ægte. Det er min faste Overbevisning, at hvis Troen paa Organisationens Betydning havde præget hvert enkelt Medlem, saa vilde ikke den Slaphed, der paafulgte saa hurtig, være kommen; jeg er næsten sikker paa, at den slet ikke vilde have vist sig.

Nu skulde der imidlertid findes en Grund, og saa fandt man paa den Paastand, at Foreningen ikke udrettede noget. Jeg skal villig indrømme, at der ikke paa det Tidspunkt var opnaaet megen Forandring, det er imidlertid uberettiget at tro, at Foreningen skulde kunne lave alt om paa ganske kort Tid, vi maa selvfølgelig huske, under hvilke vanskelige Forhold, vi arbejder; vi kan ikke ligne os ved de faglige Foreninger i Byerne, og enhver, som ellers har fulgt disse, vil dog indrømme, at de har arbejdet i mange Aar, inden de op-

naaede noget nævneværdigt, endskønt netop de havde det, som vi i Sandhed mangler; de holdt sammen og arbejdede sig frem, ikke ved indre Splid og Pindehuggeri, men ved at staa som trofaste Kammerater, der var klar over, at deres Forening skulde først overstaa sine Børnesygdomme, og de vidste ogsaa, at dette først kunde ske gennem Prøvelser af forskellig Art. Det kan vel nok siges, at vi netop her maatte have lært saa meget, at vi kunde undgaa de Ting, som netop skader og undergraver en Organisation.

Den Slaphed, som nu en Gang var kommen, viste sig særlig ved Optrædelse af Kontingentet. En stor Del af Medlemmerne undlod at betale i flere Kvartaler, og Følgen blev, at der Gang efter Gang blev slettet en Del af dem. Disse Tilstande bevirkede imidlertid, at den daværende Formand blev ked af Arbejdet og trak sig tilbage.

Her møder vi for første Gang en af Foreningens Prøvelser indadtil. Vi vil lægge Mærke til, at Formandens Tilbagetrædelse netop sker under den Periode, hvor en Del af Medlemmerne første Gang viser sig noget ligegyldige for Foreningen. Her vil det sikkert være rigtigt at fastsætte en af Foreningens Mærkeperioder. Det er bevisligt, at i dette Øjeblik staar Foreningens Udvikling stille, og Grunden? ja, den ligger ganske simpelt deri, at Medlemmerne — i ethvert Tilfælde en Del af dem — ikke havde den Taalmodighed og Udholdenhed, som kræves for at gennemføre de mange Ting. Ledelsen følte simpelthen, at den ikke havde det nødvendige Rygstød, der kræves for at kunne gennemføre noget virkeligt Reformarbejde. At den daværende Formand under disse Forhold tabte Modet, er tilgiveligt.

Der var imidlertid en fast og tro Stab af Medlemmer, der ikke saadan tabte Troen paa Organisationen; de indsaa, at der maatte tages endnu kraftigere fat, hvis ikke vi helt skulde gaa i Opløsning. Det første, det gjaldt om, var Valget af en ny Formand, en, der var i Besiddelse af Modstandskraft og Udholdenhed, ligesom det var en nødvendig Betingelse at finde en Mand, der nød Medlemmernes fulde Tillid. Vor Opmærksomhed blev da fæstet paa Lokomotivfører Pagh Rasmussen, der i mange Tilfælde havde vist gode Forenings-

kundskaber og en virkelig Interesse for at bringe noget godt ud af Foreningens Arbejde. Hr. Rasmussen blev kort efter valgt til Formand. Det saa da ud til, at den ny Formand skulde have mere Held med sig; der blev taget kraftigt fat igen for at faa samlet de udtraadte og slettede Medlemmer. Inden lang Tid var næsten alle med igen, der blev ligesom mere Liv og Lyst til at arbejde med; afholdtes der Møder, da var der altid mange, som kom. Forhandlingerne havde altid sin Interesse, og mange deltog i disse.

(Fortsættes).

## Før og nu.

(Af C. M. C.)

For en Menneskealder siden, eller — for at bruge et gængs Udtryk — i gamle Dage arbejdede Personalet ved Banerne under tildels andre Forhold end nu. Toggangen var simple, der løb kun ganske faa Tog over Strækningen daglig, Hastigheden betydelig mindre, og Arbejdet paa Lokomotivet som Følge heraf ikke i den Grad enerverende, som det efterhaanden er blevet og daglig bliver det mer og mer. Vi vil nu i det efterfølgende kaste Blikket tilbage paa den Tid, vi Nutidsmennesker tænker paa, — naar der tales om gamle Dage, saa er det Tiden omkring Halvfjerdserne. Lokomotivpersonalet havde den Gang, baade ved Statsbanerne og de sjællandske Baner, en Løn, som, i Forhold til den den Gang gældende Betaling i private Erhverv, var betydelig bedre, ja betydelig højere, end Tilfældet er nu (det Lønssystem, Personalet arbejdede under indtil 1903, stammer jo fra Tiden omkring 1870), hvilket som Følge af Livsforødenhedernes Pris i den Tid kunde siges at være temmelig godt og derfor stod ret godt i Forhold til Ydelsen eller Massen af det Arbejde, der præsteredes. Tallet paa Personalet var den Gang kun rent forsvindende i Sammenligning med nu, og det tør vel nok paa staas, at i samme Grad, Personalet vokser, i samme Grad svinder Tilbøjeligheden til at give os, hvad vi vilde anse for en passende Betaling for vort Arbejde. Det er imidlertid ret nødvendigt, naar Talen er om Lønnen i

gamle Dage og Lønnen nu, stadig at holde sig for Øje, at Livsforødenhederne er steget med ca. 50 pCt., herunder indbefattet Lejen af Beboelse, medens vor Løn kun er steget ca. 20 pCt. Saaledes set har vi altsaa slet ikke ved Lønningsloven af 1903 faaet nogen Lønforbedring, men kun faaet en Omregulering, og det er klart, at vi Statsfunktionærer har en begrundet Ret til at stille Krav om en periodisk Revision af Lønningsloven, saaledes at den staar i passende Forhold til Livsforødenhedernes Pris til enhver Tid.

Tjenstfordelingen var, som en naturlig Følge af en — set med vore Øjne — meget ringe Toggang, ikke nær saa indviklet som nu. Der løb til Eks. saa godt som ingen Tog om Natten, Personalet var derfor fritaget for den i høj Grad sundhedsnedbrydende Nattjeneste. At Personalet havde det betydeligt bedre end nu, vil fremgaa af, at der f. Eks. var en Tur fra København til Korsør, hvori der kørtes til Korsør den ene Dag, hjem til København den anden og fri den tredje Dag.

Naar man saa holder sig det for Øje, at de samme Pensioneringsregler, som gælder nu, tildels ogsaa gjaldt den Gang, i hvert Fald med Hensyn til Aarrækken, der skal arbejdes, saa kan det ikke forundre, at der har været Mænd, som har kunnet køre i indtil 40 Aar, ja endogsaa derover. Det kan vistnok temmelig bestemt siges, at dette ikke mere vil blive Tilfældet. Personalet vil være opslidt forinden.

Det er jo aldeles klart, at med saadan Tjeneste eller lignende Tjeneste kunde Personalet holde ud i adskillige Aar, og det Arbejde, der præsteredes, stod derfor, naar man beregner Kilometerne, der kørtes i Løbet af Maaneden, betydeligt bedre i Forhold til Lønnen. Jeg tænker ikke paa Kørepengene, disse staar jo altid i Forhold til den Masse, der køres, men paa Maanedslønnen.

(Fortsættes).

## Medlemslisten.

Korsør Afdeling. Indmeldt fra 1. Juni 1906: Lokomotivfyrbøderne Nr. 302 Larsen, Nr. 308 Jakobsen, Nr. 310 Jensen, Nr. 397 Hansen og Nr. 506 Møller. — Udmeldt fra 1. Juli 1906: Lokf. Nr. 303 Lillelund.

## De amerikanske Jernbaners Udvikling.

(Af Ingeniør Summersbach.)  
(Sluttet).

For i bestemte Tilfælde at kunne se de finansielle Virkninger af en god eller daarlig Sæson, er Indtægten fra flere store Jernbaneselskaber opført for Aarene 1876 og 1901 i efterstaaende Fortegnelse.

I.	1876 Dollars	1901 Dollars
Pennsylvania Railroad	36,891,061	101,329,795
New York Central . .	28,046,588	66,333,111
Erie . . . . .	15,852,461	39,102,302
	80,790,110	206,765,208
II. Chikago-Linier:		
Chikago Burlington & Quincy . . . . .	12,057,795	50,051,988
Chikago & Nordv. Lin.	12,773,711	43,098,587
Chikago Milwaukee & St. Paul . . . . .	8,054,171	42,369,012
	32,885,677	135,519,587
III. Sydbanen:		
Southern Line (Rich- mond Danville Rr.)	937,198	34,660,482
Louisville & Nashville	4,286,167	28,022,206
Illinois Central . . .	4,889,850	36,900,460
	10,113,215	99,583,148
IV. Syd Pacific Banen:		
Atchison Topeka & Santa Fe . . . . .	2,486,582	54,474,822
Southern Pacific . . .	19,155,955	68,128,140
Union Pacific . . . . .	12,886,869	43,639,264
	34,528,496	166,242,226
V. Nord Pacific Banen:		
Canadian Pacific . . .	—	30,855,203
Great Nothern . . . .	1,006,045	30,564,887
Nothern Pacific . . . .	739,745	32,560,983
	1,745,790	93,981,073
Den samlede Sum af de 5 Grupper:		
1 . . . . .	80,790,110	206,765,208
2 . . . . .	32,885,677	135,519,587
3 . . . . .	10,113,215	99,583,148
4 . . . . .	34,528,496	166,242,226
5 . . . . .	1,745,790	93,981,073
	Ialt 160,063,288	702,091,242

I Løbet af de her fremdragne 25 Aar er disse Selskabers Indtægter steget over det fire-dobbelte, hvortil dog maa bemærkes, at paa samme Tid har Antallet af befordrede Passagerer og Fragt hævet sig 8 a 10 Gange. Naturligvis har Banerne i samme Tidsrum foretaget store og betydelige Udvidelser, hvorved de smaa lokale Selskaber i Aarenes Løb har erhvervet sig et gigantisk Skinnenæt, der omtrent udgør 8000 Mil pr. Baneselskab. Interessant er det nu at betragte Maaden, paa hvilken Godstrafiken har indvirket paa Taksterne, thi medens Gennemsnitsindtægten pr. Persontogsmil ikke er undergaaet nogen nævneværdig Forandring, har den skarpe økonomiske Kamp om Godstrafiken bevirket en betydelig Reduktion i Taksterne for Fragtforsendelser.

I Tabel 8 er opgivet den gennemsnitlige Indtægt pr. Mil i Cents for Person- og Gods- trafik.

Tabel 8.

Aar	Cents pr. Mil		Aar	Cents pr. Mil	
	Person- trafik	Gods- trafik		Person- trafik	Gods- trafik
1882	1,85	1,24	1893	2,07	0,89
1883	2,42	1,22	1894	2,03	0,86
1884	2,36	1,06	1895	2,07	0,84
1885	2,20	1,06	1896	2,03	0,82
1886	2,19	1,04	1897	2,03	0,80
1887	2,28	1,03	1898	1,99	0,76
1888	2,25	0,98	1899	2,00	0,73
1889	2,17	0,97	1900	2,03	0,75
1890	2,17	0,93	1901	2,03	0,76
1891	2,18	0,93	1902	2,01	0,76
1892	2,17	0,94	1903	2,05	0,78

Det gennemsnitlige Niveau af alle Fragt-takster er altsaa paa Grund af Jernbaneselskabernes indbyrdes Konkurrencekamp gaaet ca. 37 pCt. ned.

Hvormeget disse Takster har forringet sig siden 1870 hos de enkelte Selskaber, giver efterfølgende Gennemsnitsberegning (Tabel 9) et karakteristisk Bevis for. Af denne Skala, som skyldes Poor's Railroad Manual, fremgaar det, at ved enkelte Selskaber er Fragten i de sidste 30 Aar dalet fra  $\frac{1}{2}$  indtil  $\frac{1}{4}$  af den tidligere Højde.

Tabel 9.

Banelinier.	Gennemsnitsindtægt pr. Tons og Mil i Cents								
	1870	1880	1890	1898	1899	1900	1901	1902	1903
Chicago Østlinier.									
Boston og Albany Railroad . . . . .	2,00	1,21	1,14	0,84	0,78	0,82	0,83	—	—
Erie Re . . . . .	1,33	0,84	0,64	0,56	0,52	0,56	0,59	0,64	0,61
Lake Shore og Michigan Southern . . . . .	1,50	0,75	0,63	0,50	0,47	0,51	0,49	0,52	0,52
Michigan Central Rr. . . . .	1,98	0,84	0,69	0,60	0,56	0,59	0,62	0,68	0,66
New York Central and Hudson River . . . . .	1,88	0,87	0,76	0,61	0,59	0,56	0,58	0,63	0,64
Pennsylvania Railroad . . . . .	1,55	0,88	0,65	0,50	0,47	0,54	0,58	0,59	0,61
Pittsburg, Fort Wayne and Chicago . . . . .	1,46	0,92	0,69	0,57	0,50	0,58	0,56	0,61	0,62
I Gennemsnit i Cents	1,61	0,87	0,63	0,55	0,51	0,55	0,57	0,60	0,61
Vest- og Nordvest-Linier.									
Chicago and Northwestern . . . . .	3,09	1,49	0,98	0,89	0,87	0,83	0,85	0,81	0,87
Chicago, Burlington and Quincy . . . . .	3,06	1,28	0,95	0,93	0,87	0,86	0,85	0,77	0,87
Chicago Milwaukee and St. Paul . . . . .	2,80	1,76	0,99	0,97	0,94	0,93	0,86	0,84	0,87
Chicago Rock Island and Pacific . . . . .	2,74	1,21	1,02	0,97	0,99	0,99	0,99	1,04	1,03
Chicago St. Paul Minneapolis and Omaha . . . . .	—	1,40	1,01	0,97	0,98	0,97	0,96	0,96	0,92
Great Nothern, St. Paul, Minneapolis and Manitoba . . . . .	4,16	2,88	1,27	0,99	0,98	0,97	0,93	0,92	0,86
I Gennemsnit i Cents	2,61	1,44	1,00	0,94	0,92	0,89	0,89	0,85	0,89
Sydvest-Linierne.									
Atchison Topeka and Santa Fe . . . . .	3,23	2,43	1,23	1,03	1,02	0,98	1,01	0,99	0,95
Chicago and Alton . . . . .	2,42	1,21	0,88	0,78	0,80	0,79	0,72	0,66	0,60
Missouri, Kansas and Texas . . . . .	4,49	1,65	1,11	0,92	0,93	0,84	0,93	0,90	0,96
Missouri Pacific . . . . .	3,00	1,42	0,95	0,84	—	0,83	0,88	0,84	0,87
St. Louis and San Francisco . . . . .	3,74	1,99	1,24	1,06	1,02	1,06	1,06	0,95	0,99
St. Louis Iron Mountain and Southern . . . . .	2,19	2,08	1,11	—	—	—	0,76	0,76	0,76
I Gennemsnit i Cents	2,95	1,65	1,11	0,94	0,93	0,90	0,91	0,89	0,88
Syd-Linierne.									
Chesapeake and Ohio . . . . .	4,99	0,87	0,54	0,37	0,36	0,34	0,39	0,40	0,47
East Tennessee, Virginia and Georgia . . . . .	4,41	1,75	0,87	—	—	—	—	—	—
Georgia Railroad and Banking . . . . .	3,00	2,13	1,47	1,12	1,03	1,17	1,17	1,08	1,00
Illinois Central . . . . .	1,74	1,54	0,95	0,70	0,69	0,65	0,62	0,62	0,59
Louisville and Nashville . . . . .	2,97	1,61	0,98	0,75	0,73	0,76	0,77	0,74	0,78
Norfolk and Western . . . . .	2,89	1,50	0,57	0,40	0,40	0,43	0,46	0,46	0,49
Richmond and Danville. Southern Railroad . . . . .	5,37	2,16	0,77	0,93	0,90	0,92	0,94	0,93	0,95
Nashville, Chattonnooga and St. Louis . . . . .	3,01	1,47	1,15	0,91	0,87	0,88	0,88	0,89	0,86
I Gennemsnit i Cents	2,39	1,16	0,80	0,62	0,62	0,63	0,63	0,64	0,66
Transkontinentale Linier.									
Northern Pacific Railroad . . . . .	—	1,95	1,40	1,06	1,05	0,99	0,94	0,90	0,86
Southern Pacific Railroad. . . . .	4,70	4,01	1,61	0,99	0,95	0,96	1,03	1,02	1,02
Union Pacific Railroad. . . . .	4,26	1,99	1,38	1,04	1,02	1,05	1,03	0,98	0,97
I Gennemsnit i Cents	4,50	2,21	1,50	0,99	0,99	0,93	1,01	1,01	0,98
Den totale Gennemsnit af alle Grupper i Cents	1,99	1,17	0,91	0,72	0,70	0,70	0,74	0,75	0,74

Grunden til, at der findes enkelte tomme Rubrikker, er, at de betræffende Selskaber har opløst sig og er overgaaede i andre, til Eks. Great Nothern Linien i St. Paul, Minneapolis and Manitoba Company, hvorfor ogsaa Beregningerne er overført til Hovedselskabet, eller,

som for Eksempel Nothern Pacific, der først i Aaret 1873 aabnedes for Godstrafiken.

Allerede ved et flygtigt Øjekast paa de enkelte Tal lægger man Mærke til, at den gennemsnitlige Tilbagegang i Tiaaret 1870—80 har været betydelig større end i de efterføl-

gende Aargange (1880—90). I de førstnævnte Aargange svinger Formindskelsen af de enkelte Grupper fra 40 til 50 pCt., medens Nedgangen af Fragterne i Aarene 1880—90 kun beløber sig til 22 pCt. Indenfor det samlede Tidsrum 1870—1903 har Grupperne af Chicago Østbaner lidt det mindste Tab med 62,1 pCt., hvorimod de transkontinentale Jernbaner har haft 78,2 pCt. og staar saaledes med det største økonomiske Tab.

Vil man af den her affattede Skildring fremdrage enkelte interesserede Selskaber, da bør Erie Banen noteres med den mindste Tilbagegang paa 54,1 pCt. Chesapeake and Ohio Jernbaneselskabet havde 90,4 pCt. (fra 4,99—0,47 Cents), Chicago and Northwestern Railroad 68,5 pCt. og Missouri, Kansas and Texas Company 78,6 pCt. Ved Richmond and Danville Banen sank i Løbet af 1870—90 den gennemsnitlige Indtægt fra 5,37 til 0,77, altsaa 4,60 Cents. Banen opløste sig og danner siden Aaret 1894 en Del af Southern Railway Company.

Til Afslutning skal i Korthed Rente- og Dividende-Udbetalingen ved de amerikanske Baner tabellarisk angives.

Aar	Udbetalte Renter for Obligationer og anden Gæld Lst.	Udbetalte Dividende Lst.	Renter i pCt. af Oblig. og anden Gæld pCt.	Dividende i pCt. af Aktiekapitalen pCt.
1877	98,820,927	58,536,312	3,96	2,53
1880	107,866,328	77,115,371	4,00	2,85
1885	185,986,991	76,112,105	4,65	2,00
1890	224,499,571	83,575,705	4,13	1,82
1895	247,895,884	81,685,774	4,09	1,58
1900	250,762,834	140,343,653	4,12	2,44
1901	261,645,714	156,887,283	4,12	2,65
1902	272,971,011	178,173,752	4,03	2,97
1903	286,782,279	190,674,415	4,00	3,03

### Danske Privatbaners Lokomotivfører- og Lokomotivfyrbøder-Forening.

Regnskab for Tiden fra 1. Juli 1905 til 1. April 1906.

	INDTÆGT.	Kr. Ø.
Kassebeholdning 1. Juli 1905 . . .		155 20
Antal Medlemmer 1. April 1906:		

3. Skagens-Banen . . . . .	Kr. Ø.	13 50
21. Nørrejylland Baner . . . . .		100 50
7. Hammel—Aarhus Banen . . . . .		21 >
10. Aarhus—Odder Banen . . . . .		29 50
5. Thisted—Fjerritslev Banen . . . . .		23 50
1. Horsens—Odder Banen . . . . .		5 >
4. Vejle—Vandel og Give Banerne . . . . .		36 >
5. Kolding—Egtved Banen . . . . .		16 50
2. Varde—N. Nebel Banen . . . . .		3 >
7. Bornholmske Bane . . . . .		21 >
3. Lyngby—Vedbæk Banen . . . . .		6 >
68.		430 70

	UDGIFT.	Kr. Ø.
Generalforsamlingen i Aarhus 1905 . . . . .		66 >
Formanden for Deltagelse i D. P. J.s Generalforsamling . . . . .		12 50
50 Stk. Love for D. P. L. og L. F. . . . .		5 >
En Pengekasse . . . . .		1 25
Dansk Lokomotivtid, fra 1. Jan. 1905 til 15. Juli 1906, 900 Eksempl. . . . .		75 >
Bestyrelsesmøde i Aarhus 11. Marts 1906 . . . . .		32 >
Skrivemateriale og Porto (Bladets Forsendelse iberegnet) . . . . .		17 39
Bidrag til Forbundskassen for 1904—1905 . . . . .		16 25
Bidrag til Forbundskassen for 1905—1906 . . . . .		18 50
Kassebeholdning den 1. April 1906 . . . . .		186 81
		430 70

Odder, den 15. Maj 1906.

R. Pedersen.

Regnskabet revideret og fundet at være rigtigt.

A. Mogenssen. E. C. Jacobsen.

### PERSONALIA.

1.—7. 06.

Forflyttede er:

Lokomotivførerne:

- Nr. 332 P. V. Mortensen, Aalestrup, til Viborg.
- Nr. 376 H. W. Engelhardt, Struer, til Viborg.
- Nr. 381 A. C. P. Olsen, Struer, til Viborg.
- Nr. 393 C. Schmidt, København Ø., til Aalestrup.
- Nr. 396 I. I. Petersen, Købh. H., til Struer.

Lokomotivfyrbøderne:

- Nr. 177 A. C. Christensen, Aalborg, til Randers.

- Nr. 161 N. P. Hansen, Struer, til Esbjerg.  
 Nr. 474 A. V. Lynggaard, Struer, til Viborg.  
 Nr. 198 I. K. Jensen, Struer, til Viborg.  
 Nr. 505 M. Andersen, Struer, til Viborg.  
 Nr. 171 N. G. Thorngaard, København G., til Nyborg.  
 Nr. 6 A. E. Johansen, Viborg, til Struer.  
 Nr. 367 G. I. P. R. Søbye, Struer, til Viborg.  
 Nr. 188 L. P. Pedersen, København H., til København G.  
 Nr. 383 C. M. Høier, København H., til København G.  
 Nr. 287 V. K. Jensen, København G., til København H.  
 Nr. 498 R. N. Wendelboe, København G., til København H.

1.—10. 06.

#### Lokomotivfyrbøderne:

- Nr. 238 O. A. Petersen, Korsør, til Slagelse.  
 Nr. 363 A. A. Møller, Slagelse, til Korsør.

### D. P. L. og L. F.s Hovedbestyrelsesmøde

afholdtes den 3. Juli paa »Hotel Danmark« i Aarhus med følgende Dagsorden:

- Punkt 1. Udgivelse af eget Fagblad.  
 Punkt 2. Agitationen.  
 Punkt 3. Eventuelt.

Bestyrelsen var mødt fuldtallig. Den nye Formand, Lokfrb. Lenø aabnede Mødet og tillod sig med det samme udenfor Dagsordenen at foreslaa Valg af en Sekretær. Formanden mente det heldigst, at et af Bestyrelsesmedlemmerne (og ikke Formanden) fungerede som Sekretær. Efter en kort Diskussion valgtes Lokf. I. Jensen, Ab., til Sekretær.

Punkt 1. Bladsagen gav Anledning til en meget lang og ivrig Debat. Hele Bestyrelsen var enig om, at et eget Fagblad var et absolut Gode og sikkert vilde bringe Foreningen Fremgang. Men en anden Ting er: kan Foreningen magte Opgaven? Her er jo under dette tre store Punkter: Pengespørgsmaalet, Stof til Bladet og en Redaktør. Formanden havde søgt Underretning hos forskellige Bogtrykkere i Aalborg om, hvor store Udgifterne vilde blive. og opgav, at et Blad i Format som Dansk Lokomotivtidende, men kun med 4 Sider, vilde koste ca. 15 Kr. maanedlig. I

et Format som ovenanførte Blad var før, altsaa fra første Begyndelse, vilde det koste 22 Kr. maanedlig. Ved at vælge det første, vilde Merudgiften for Foreningen, naar Bladet udkom en Gang om Maaneden, altsaa blive meget ringe. Hvad Stoffet angik, da mente Formanden at have gode Hjelpekilder hvad theoretiske Artikler angik, og naar Medlemmerne vilde hjælpe en Smule til ved at skrive i Bladet, saa mente han, der kunde blive mere end Stof nok. De øvrige Bestyrelsesmedlemmer lovede, saa vidt deres Evner og Tid tillod det, selv at skrive eller søge at paavirke andre Kolleger til at lade høre fra sig gennem Bladet. Til Redaktør foresloges Lokf. I. Jensen, Ag., men denne nægtede paa det bestemteste at have Ævne dertil, ej heller saa megen Tid til Raadighed udenfor Tjenesten, at han blot nogenlunde kunde paatage sig Hvervet. Til sidst lovede Formanden efter Forslag af Lokf. Hansen, Horsens, at han indtil videre vilde paatage sig Hvervet som Redaktør. Det vedtoges da, at der 1ste September udsendes et Prøvenummer, og fra 1ste Oktober skulde Bladet saa begynde at udgaa i Størrelse som Dansk Lokomotivtid. nu, med 4 Sider og 1 Gang maanedlig. Man enedes derefter om, at Bladets Navn skulde være »Lokomotivet«.

Punkt 2. Agitationen. Her drejede det sig jo om, paa hvilken Maade og ved hvilke Midler de udenforstaaende Lokomotivmænd kunde vindes for Foreningen. Formanden meddelte, at han for ca. 14 Dage siden havde tilskrevet de udenforstaaende Depoter, men endnu ikke modtaget noget Svar. Lokf. Madsen, Vejle, mente at tage en Tur til Sjælland i Sommerens Løb og skulde saa se at faa fat i saa mange af de sjællandske Depoter, som det var ham muligt. Der var jo Enighed om, at kunde vi mundtlig komme til at tale med dem, vilde det jo gavne mest.

Punkt 3. Eventuelt. Herunder omtaltes de private Baners Arbejdstid. Det vedtoges at udsende Spørge-Skemaer til de forskellige Baner for at faa et paalideligt Overblik over en saa betydningsfuld Sag. Lokf. I. Jensen, Ag., paatog sig at faa Materialet indsamlet fra de forskellige Baner. — Med en Tak til de forskellige Medlemmer sluttede Formanden Mødet.

I. Jensen,  
 p. T. Sekretær.

## Meddelelser fra Afdelingerne.

### Frederikshavns Afdeling.

Onsdagen den 20. Juni afholdt Frederikshavns Afdeling sin aarlige Sommerudflugt til Møllehuset ved Bangsbostrand. Ved Ankomsten til Pavillonon nød Selskabet Kaffe, hvorefter man besaa det smukke Anlæg med den enestaaende Udsigt fra Pikkerbakken ud over Frederikshavn By, Sæby, Hirtsholmene og langt ind over Landet. Derefter samlede Medlemmerne med Damer sig til en Fællesspisning, hvor Formanden, Lokf. H. Sørensen, i sin Tale bød de Tilstedeværende Velkommen. Ligeledes taltes der af flere af d'Hrr. Deltagere for det gode Sammenhold og Foreningens Virksomhed. — Som særlige Deltagere i Fæsten kan nævnes Lokf. Lund med Fru fra Korsør og Lokomotivformand Laurson med Familie, som var særlig indbudt. Lokomotivformand Laurson takkede for Indbydelsen, som han og Familie med Glæde havde modtaget. — En særlig Tak rettes til Lokomotivformanden, fordi han saa smukt havde fordelt Tjenesten, saaledes at Størstedes af Personalet kunde deltage i denne Fest. Efter Fællesspisningen fik Selskabet sig en rask Svingom. Særlig rettes en Tak til Fru Overgaard for hendes udmærkede Klaverspil under Dansen.

Efter Dansen gik Turen til Frederikshavn, hvor man skiltes med Ønsket om snart atter at kunne samles til en lignende Udflugt.

A. P. Andersen.

### Spørgsmaal og Svar.

Hr. Redaktør!

De bedes optage følgende: De skulde vel ikke kunne give Svar paa Spørgsmaalet: »Hvor bliver Generalforsamlingsberetningen af?« Det blev jo paa Generalforsamlingen i Marts vedtaget, at Beretningen i Aar skulde udkomme i et samlet Særtryk og, forstod jeg det ret, for at Medlemmerne skulde have den i Hænde samlet paa en Gang, og tillige paa

et tidligere Tidspunkt, end Tilfældet var i Fjor; men det lader jo næsten, som om det har haft den modsatte Virkning.

Derfor lyder — jeg tør nok sige fra de allerfleste Medlemmer — Spørgsmaalet: Kan De eller nogen anden give Oplysning om, paa hvilket Stadium den for Tiden befinder sig, og om den kan ventes i en nær Fremtid, eller den maaske kan ventes overrakt Medlemmerne som Julepræsent.

Med megen Agtelse

L. Christiansen.

Den 10. ds. gik det næstsidste Ark til Korrekturlæsning — til Justeringsmændene — saa Referatet kan sikkert være Medlemmerne i Hænde sidst i indeværende Maaned.

Red.

### Til Medlemmerne af D. P. L. og L. F.

De ærede Medlemmer, som ønsker Artikler optaget i Prøvenumret 1. September, bedes indsende samme inden 20. Avgust til Redaktøren, Lokfrb. M. L e n ø, Louisegade Nr. 10, Aalborg.

### Til Annonceudvalgene.

Som det vil ses af Omslaget, er der endnu rigelig Plads til Annoncer paa 2., 3. og 4. Side, ligesom en Del af de paa 1ste Side staaende Annoncer kan flyttes og give Plads for de Annoncører, der ønsker at lægge Beslag paa 1ste Side. Ogsaa 4de Side er ledig, da de der staaende Annoncer kun er sat i Mangel af andre. Annoncer bedes snarest indsendt til Ekspeditionen, Fyensgade 36<sup>1</sup>, Fredericia.

### Brevkasse.

Hr. A. L. Petersen, Aalborg. Deres Artikel kan ikke optages, da den vil kunne skade Organisationen.

Red.

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.