

„Hornbechs rene Frugtsafer“.



Redaktør: Lokomotivfører L. Mauritzen, Fredericia.

Nr. 15.

1. August 1904.

4. Aarg.

Jernbane- Organisationernes Fælles- udvalg.

Under 13. Juli d. A. er der gennem Generaldirektionen tilstillet Ministeriet for offentlige Arbejder følgende Andragende:

Jernbaneorganisationernes Fællesudvalg tillader sig herved underdanigst at ansøge det høje Ministerium om, at der i de af Ministeriet under 7. April d. A. udfærdigede Lønningsbestemmelser for Statsbanernes 1. til 14. Lønningsklasse (Ordre D. Nr. 1018) maa blive foretaget de i medfølgende Bilag nærmere angivne Ændringer, idet det i den Tid, de nævnte Lønningsbestemmelser har været i Kraft, har vist sig, at flere tilsyneladende uvæsentlige Forskelligheder mellem disse Bestemmelser og de, der gjaldt forinden den 1. April d. A. (Ordre C. Nr. 22), i Forbindelse med en fra den tidligere Praksis afvigende Fortolkning af nogle af Lønningsbestemmelserne har medført en ikke ringe Indtægtsformindskelse for en Del af Personalet, og denne Indtægtsformindskelse er saa meget mere følelig, som den i en langt overvejende Grad rammer det lavest lønnede Personale.

Idet vi bemærker, at det ganske særligt er Maaden, hvorpaa visse Punkter af § 11 fortolkes, i Forbindelse med Bestemmelsen i § 25,

1. Stykke, der har vist sig at være uheldige for Personalet, tillader vi os under Henvi-
sing til Bilaget at anføre følgende til Motivering af vore deri fremsatte Ændringsforslag:

ad Punkt 1. I § 11, Punkt 2, er foreskrevet, at der under Kørsel med Arbejdstog skal beregnes Time- og Dagpenge for hvert Tog fra dets Afgang til dets virkelige Ankomst. Da denne Bestemmelse, der er af særlig Betydning for Kørsel med Grustog, kan misforstås, idet der ved »hvert Tog« kan forstås den enkelte Kørsel fra Grusgrav til Aflæsningssted eller omvendt, der ofte ikke varer en halv Time og saaledes overhovedet ikke vilde tillade nogen Beregning af Emolumenter, har Udvalget tilladt sig at foreslaa Stykket redigeret som vist. Med denne Redaktion af Stykket vil Forholdene forblive uforandrede som de hidtil har været, hvad der formentlig er saa meget mere berettiget, som Lokomotiv- og Togpersonalet ligesaavel er til Tjeneste ved Toget under dets Paa- og Aflæsning som under Kørslen.

ad Punkt 2. Ifølge § 11, 2. Stykke, skal der i visse nærmere angivne Tilfælde beregnes Time- og Dagpenge i Stedet for Kørepenge, og det tør formentlig forudsættes, at denne Bestemmelse er truffen for herved at tillægge Personalet en noget større Indtægt end den, der kunde opnaas, naar der for Kørslen beregnedes Kørepenge, da disse i alle de paa-

gældende Tilfælde vilde blive meget ubetydelige.

Bestemmelsen vilde utvivlsomt ogsaa virke gunstigt for Personalet, naar dette som hidtil kunde beregne Timepenge ogsaa for den Tid, som det er beordret til Tjeneste før Togets Afgang og efter dets Ankomst, men da Bestemmelsen (formentlig under Hensyn til samme Paragrafs Punkt 2, der ovenfor er foreslaaet ændret) fortolkes saaledes, at Personalet kun regnes for tjenstgørende fra Togets virkelige Afgang til dets Ankomst, har Bestemmelsen i Forbindelse med § 25, 1. Stykkes sidste Punktum, bevirket, at Timepengene bliver væsentligt formindskede og endogsaa falder ganske bort, naar Kørslen varer mindre end en halv Time. Formentlig i Erkendelse af det uheldige heri har 1. Maskinkreds, indenfor hvilken de fleste Tilfælde af denne Art forefalder, tilladt, at Lokomotivpersonalet maa beregne Kørepenge, naar Kørslen ikke varer en halv Time, men denne Modifikation af Bestemmelsen synes os ikke at bringe denne i Samklang med den Hensigt, under hvilken vi, som foran anført, forudsætter, at den er truffen.

Eksempelvis skal vi oplyse, at den ovenomhandlede Fortolkning af Bestemmelsen i Forbindelse med Bestemmelsen i § 25, 1. Stykkes sidste Punktum, har bevirket, at det Timeantal, for hvilket der kan beregnes Timepenge, formindskes fra 5 til 2 for hver Prøvetur, der køres med et Lokomotiv, medens der for det Hold Lokomotivpersonale, som besørger Kørslen mellem Københavns Godsbanegaard og Østerbro Station, endogsaa herved er bortfaldet Timepenge for 104 Timer maanedlig.

Endvidere kan Personalet, der gør Tjeneste ved Kørslen med tomme Persontog mellem København og henholdsvis Klampenborg, Ballerup og Taastrup, samt ved Mælketog mellem Frederiksberg og Nørrebro og ved alle lokale Tog mellem Masned Sund og Masnedø, ikke længere opnaa nogen Godtgørelse for Kørslen.

I denne Forbindelse tillader vi os endvidere at anføre, at Bestemmelsen om, at der skal tillægges Ansatte Timepenge, naar de gør Tjeneste i Tog som Kedelpassere, i Overensstemmelse med foranstaaende bliver forstaaet

saaledes, at en Togbetjent, der udfører Kedelpassertjeneste under Kørslen i den ene Retning af en Rejse, men derimod almindelig Togtjeneste i den anden Retning af Rejsen, kun maa beregne sig Timepenge for selve den Tid, der gøres Tjeneste ved Kedelpasningen i Toget, uanset om der herved opnaas en mindre Fortjeneste, end hvis der kunde beregnes Kørepenge for den samme Tid. Da vi imidlertid tror at turde forudsætte, at Hensigten med at normere Kedelpasserne med Timepenge i Stedet for med Kørepenge har været at forøge deres Indtægt af Hensyn til Tjenestens Beskaffenhed og Langvarighed, har vi tilladt os at fremsætte det andet under Bilagets Punkt 2 anførte Ændringsforslag til § 11, 3. Stykke.

ad Punkt 3. Da Kedelpassere formentlig maa henregnes til Togbetjente, har Udvalget under dette Punkt tilladt sig at foreslaa, at Bestemmelsen i § 20 af Lov om Statsbanernes Ordning, ifølge hvilken der efter 6 Aars Tjeneste tillægges Togbetjente 0,6 Øre pr. Kilometer i Kørepenge, ogsaa kommer til Anvendelse overfor Portører, der forretter almindelig Togtjeneste, for saa vidt de i den foreskrevne Tid af 6 Aar har udført Kedelpassertjeneste.

ad Punkt 4. Saafremt Ministeriet maatte godkende de under foranstaaende Punkt 2 nævnte Forslag, vil de under Punkt 4 anførte Ord i § 12 blive overflødige.

ad Punkt 5. Uagtet det paagældende Stykke i § 14 a af Ordre D 1018 er noget anderledes affattet end det tilsvarende Stykke i Ordre C 22, har det dog ikke i Praxis haft den Virkning, at der ydes Personalet Godtgørelse for Nattjeneste, der udover den i Tjenestefordelingen fastsatte Tid foranlediges ved Togforsinkelser eller andre ekstraordinære Forhold. Udvalget har forment, at dette vilde kunne opnaas, naar det i Ordren fastsattes, at den fungerende Stationsbestyrer kan udstede en saadan Ordre, der dog maa godkendes af Stationsforstanderen, for at Godtgørelsen skal kunne udbetales.

ad Punkt 6. Udvalget har ved de under dette Punkt anførte Ændringer tilladt sig at foreslaa, at § 25, 1. Stykke, føres tilbage til den Ordlyd, som det tilsvarende Stykke havde i Ordre C 22, § 23. Det er allerede foran anført, hvilken for Personalet ugunstig Ind-

flydelse Paragrafen i dens foreliggende Form delvis har haft paa Beregningen af Timepenge for Kørsel paa korte Strækninger, og en lige saa ugunstig Indflydelse har den paa mange Stationer haft for Personalet ved Beregningen af Natpenge, og da selv Tabet af nogle faa Kroner maanedlig er af stor Betydning for det underordnede Personale, vilde det være meget ønskeligt, om Ordren kunde føres tilbage til dens tidligere Form.

Under Hensyn til det foran anførte tillader derfor Fællesudvalget sig at ansøge det høje Ministerium om at ville tage de af os fremsatte Ændringsforslag under velvillig Overvejelse.

Underdanigst
P. F. V.
J. B. Bruun,
f. T. Formand.

P. D. Pedersen.

Til
Ministeriet for offentlige Arbejder.

Ændringsforslag til Ordre D Nr. 1018.

Punkt 1. § 11, 2. Stykke, foreslaas redigeret saaledes:

»Under Tjeneste ved Arbejdstog oppebærer Lokomotiv- og Togpersonalet i Stedet for Kørepenge Time- og Dagpenge, der beregnes for hele den Tid, Personalet kører med eller iøvrigt er til Tjeneste ved Arbejdstoget.«

Punkt 2. I § 11, 3. Stykke, foreslaas de sidste Linier fra: »som for Tjenesterejser . . .« erstattede med:

»beregnet for hver Rejse for den Tid, Personalet er til Tjeneste ved Toget eller i Tjenestemedfør er fraværende fra dets Opholdsstation. Dette gælder ogsaa for Rejser mellem Stationerne København G. H. F. N. og Ø., mellem Masnedund—Masnedø og mellem Aarhus Havn—Aarhus H. og Ø.-Stationer.

Udfører en Togbetjent Kedelpassertjeneste under Togets Kørsel i en af dettes Køreretninger (Ud- eller Hjemkørsel), men almindelig Togtjeneste, for hvilken han oppebærer Kørepenge, under Kørslen i den anden Retning, beregnes der ham Time- og Dagpenge for hele

den Del af Fraværelsen fra Opholdsstationen, for hvilken der ikke beregnes ham Kørepenge «

Punkt 3. Mellem næstsidste og sidste Stykke i § 11 foreslaas følgende Stykke indskudt:

»Portører, der i 6 Aar har forrettet Tjeneste som Kedelpassere, oppebærer, naar de forretter almindelig Togtjeneste, 0,6 Øre pr. Klm. i Kørepenge.«

Punkt 4. Ordene i § 12, Linie 3 og 4 f. o.: »— bortset fra de i foranstaaende § 11, 3. Stk., ommeldte Tilfælde —« udgaar.

Punkt 5. I § 14 a foreslaas Slutningsordene: »Trafikbestyrer udstedt eller godkendt Ordre har forrettet Tjeneste« erstattede med: »Trafikbestyrer udstedt Ordre eventuelt efter en af den fungerende Stationsbestyrer udstedt og af Stationsforstanderen senere godkendt Ordre har forrettet Tjeneste.«

Punkt 6. I § 25 foreslaas 1. Stykke, sidste Punktum, udeladt, medens der efter Ordret »Timepenge« i 5. Linie f. o. foreslaas tilføjet: »for hver paabegyndt Time«.

P. F. V.
J. B. Bruun,
f. T. Formand.

P. D. Pedersen.

En Sneplov i Virksomhed.

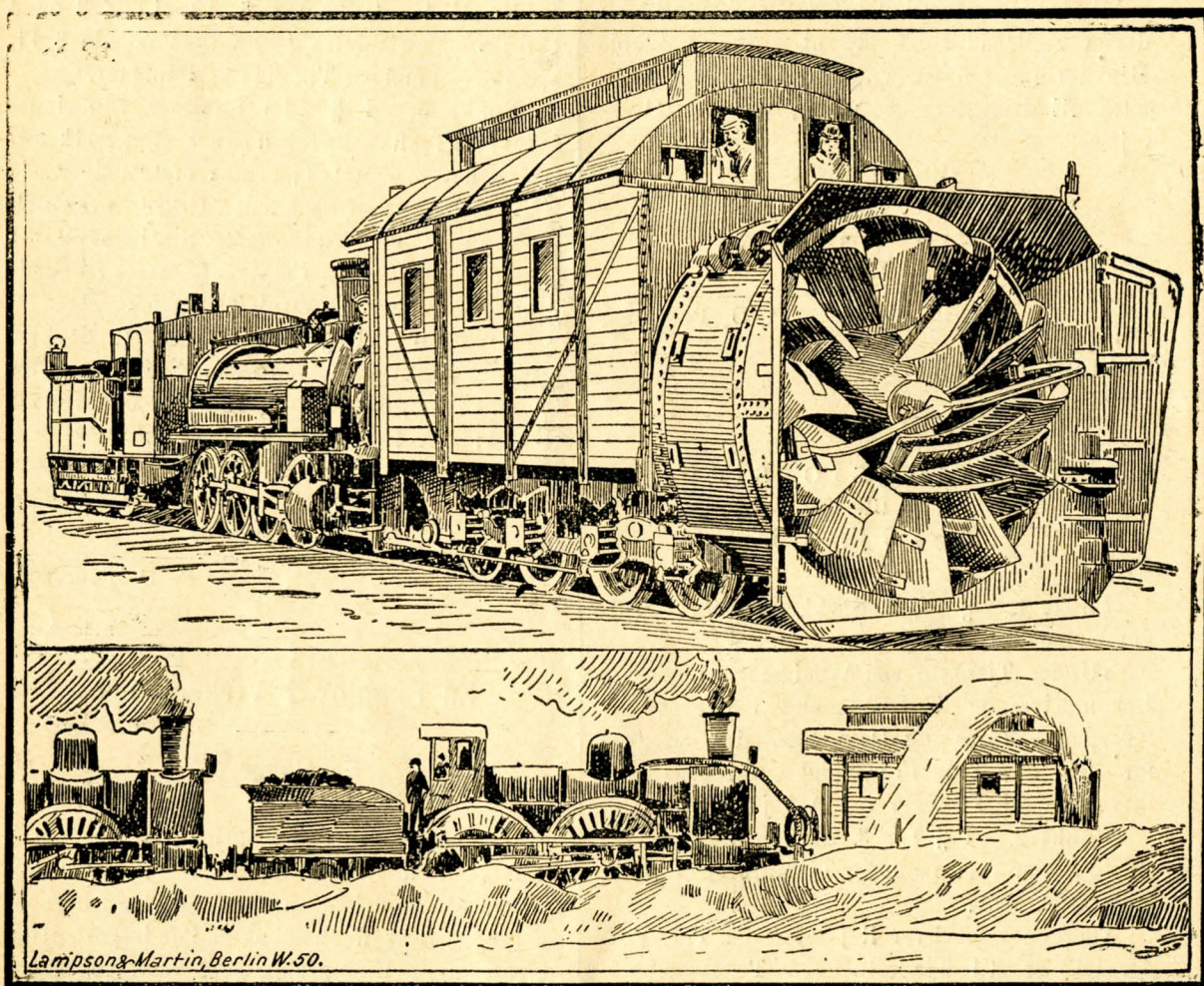
Sneslyngere.

I Amerika og paa Kontinentet ligesom i Sverrig o. fl. Steder har man gjort den Erfaring, at Snedriver undertiden kan være af en saadan Beskaffenhed, at et Par Lokomotiver og en af de Kæmpesnepløve, man benævner »Amerikanske Snepløve«, intet formaar mod de til Tider forekommende kompakte Sne-masser. Dertil er de sædvanlig brugelige Snepløve ret farlige at anvende, thi de maa være saa tungt belastede, de vil, en haard Snedrive til Eks., højere paa den ene Side af Sporet end paa den anden, kan alligevel bringe saavel Plov som Lokomotiver til at vælte.

Støttet paa denne Erfaring har man derfor konstrueret en Sneslynger. Hele Mellem-europa var i April Maaned f. A. begravet

under et tykt Snedække, og sjældent har forekommende Snestorme i tidligere Aar paa samme Aarstid forarsaget saadanne Trafikforstyrrelser paa Jernbanerne som netop i dette Foraar. Paa sine Steder maatte Trafiken helt og holdent indstilles, og paa mange Strækninger kunde den kun med store Indskrænkninger opretholdes. Jernbaneforvaltningerne maatte derfor paa mange Steder lade

Skovpløve, som fremstilles her og er bygget paa Maskinfabriken i Gørlitsch. Paa Grund af sin store Arbejdsevne er den indført paa baade prøjsiske og ungarske Statsbaner, ligesom der i København hos Maskinfabrikkerne Schmidt og Mygind er bygget en saadan til Rusland. Snesyngeren placeres i Spidsen af Toget og faar sin Damp fra Lokomotivet gennem en spiralførmig Forbindelsesslange til



sætte Snesyngere i Virksomhed for at faa Strækningerne ryddet for det hindrende Snedække.

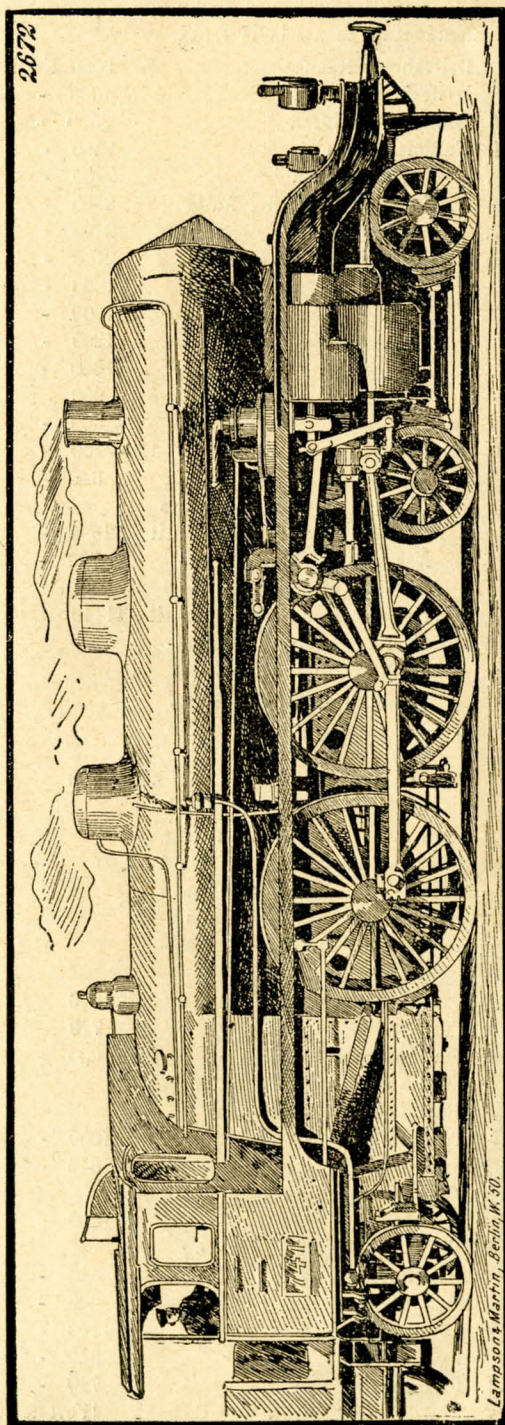
Paa hosstaaende Illustration gives vore Læsere en Fremstilling af disse Maskiner. Paa det øverste Billede ses Snesyngeren i Detailler og paa det nederste samme i Virksomhed. Man har i mange Lande konstrueret Snesyngere, lige fra de enkleste til at fæstne paa selve Lokomotivet og til de store, roterende

en i selve Snesyngeren anbragt Maskine, der sætter de med Forskærere forsynede 12 Skovblade i roterende Bevægelse med en Hastighed af 140 Omdrejninger i Minuttet.

Erfaringen har vist, at denne Snesynger kan rydde 3 a 4 Meter høj Sne og komme frem med en Hastighed af 4 Klm. i Timen. Ved $\frac{1}{2}$ a $\frac{3}{4}$ Meter høj, nyfalden Sne kan et Tog, der er forsynet med en saadan Damppløve, fremføres med en Hastighed af 25 Klm. i

Timen. Den her beskrevne Rydningsmaade betyder jo saaledes et stort Fremskridt for Driftens Vedligeholdelse i disse Egne.

Ny Lokomotivtype.



Den saakaldte »Atlante-Type« indførtes i Tyskland i Aaret 1898 og blev moderne der, hovedsagelig paa Grund af den nødvendige Forstørrelse af Kedlen og Ristearealet. Kedlen paa den paa hosstaaende Illustration fremstillede Maskine indeholder 279 Kedlerør, 4,6 m. lange og 5 cm. i Diameter udvendigt Maal. Damptrykket er 16,5 kg. pr. □ cm. Fyrkassen er af Kobber med 3,9 □ m. Ristflade. Denne Maskine er bygget hos Firmaet I. A. Maffij for Badens Statsbaner og er beregnet for Kurertog paa indtil 200 Tons med en Hastighed af 120 Klm. i Timen paa horizontal Bane og 100 Klm. paa Stigninger af 1: 300. Højtryks cylindrene ligger indenfor Rammepulvererne og Lavtryks cylindrene udenfor disse. Kedlen er — efter amerikansk Mønster — lagt meget højt for at opnaa en roligere Gang, og som man vil kunne se af Illustrationen, er Forenden givet en tilspidset Form for at opnaa en Formindskelse af Luftmodstanden. Maskinen beregnes at kunne udvikle 1600 Hestekræfter. Tenderen, der bæres af 2 Trucker, rummer 25,000 Liter Vand og 11 Tons Kul. Maskinen vejer i tjenstfærdig Stand 106 Tons.

Det ny Lønningsreglement ved Nordjyllands forenede Privatbaner.

Det vil være en Del af Læserne bekendt, at der for cirka et Aar siden af ovennævnte Baners Administration blev nedsat et Løudvalg for at udarbejde et nyt og uden al Tvivl for Personalet forbedret Lønningsreglement for denne store Sammenslutning af Jernbaner. Dette Udvalgs Arbejde — altsaa det paatænkte ny Lønningsreglement — er i disse Dage forelagt Repræsentantskabet til Vedtagelse, og, efter sikkert Forlydende, bl. a. ogsaa med denne Motivering: ved dette Reglement at kunne tilfredsstille Personalets Krav i en længere Aarrække.

Efter dette skulde man jo mene, at det ny Reglement, i Forhold til nærværende Tid, saavel som det gamle Lønningsreglement bød paa nogle svimlende Tal.

Lad os da se, hvorledes denne store Forbedring ser ud ved en Sammenligning af disse to Reglementer.

Dog kunde det maaske tilraades, saafremt et Glas koldt Vand skulde være ved Haanden eller nemt kunde skaffes tilveje, da at drikke et saadant, for at Blodet kunde flyde saa roligt som muligt og Tankerne arbejde klart for paa den Maade at undgaa muligt at skulle læse det to eller flere Gange for virkelig at kunne tro det læste.

Efter den for Tiden gældende Ordning er der for Driftsbestyreren, Driftsinspektøren, Maskin- og Værkstedsmesteren, Kassereren samt Personalet ved den for Privatbanerne fælles Gods-, Lokomotiv- og Værkstedstation i Aalborg et særligt Lønreglement gældende, hvis Ordlyd ikke nærmere kendes. For det øvrige Personale stiller det sig som anført. Det ny Reglement omfatter derimod alle.

Efter det nugældende Reglement.

Alle Funktionærer med fast normeret Lønning faar denne udbetalt maanedvis forud.

*) De i det ny fra 1 til 8 nævnte er som foran anført ukendt efter det nugældende.

Der er i det ny foretaget denne Forandring, at Stationsforstanderne deles i 7 Klasser og ikke som i det nugældende i 3 Klasser, og derefter benævnes »Stationsmestre«.

Ligeledes er Baneafdelingens Personale delt i Baneformænd af 1ste og 2den Grad og ikke som i det nugældende som Baneformænd og Banevogtere.

1. Stationsforstandere af 1. Kl.	1800 Kr. aarlig	
— af 2. Kl.	1500 - —	
— af 3. Kl.	1200 - —	
samt fri Bolig.		
2. Stationsmestre paa Landstationer	720—900 - —	
samt fri Bolig.		
Saafremt en Stationsmester ikke kommer til at fungere i Post væsenets Tjeneste som Bestyrer af et Brevsamlingssted, kan der tillægges ham indtil 200 Kroner aarlig.		
3. Ekspeditricer paa Holdepladser	indtil 200 - —	
4. Assistenten	720—1200 - —	
5. Elever	indtil 600 - —	
6. Portører	660 - —	
7. Stationskarle	indtil 720 - —	
8. Togførere	1000 - —	
samt Milepenge.		
9. Konduktører	800—900 - —	
samt Milepenge.		
10. Banemesteren	1800 - —	
samt i Tantieme $\frac{1}{2}$ pCt. af Driftsoverskudet.		
11. Baneformænd	80 - —	
samt fri Bolig.		
12. Banevogtere	660 - —	
og fri Bolig samt		
for Bevogtning af Overkørsler	72 - —	

*) Indskudt Bemærkning af os.

13. Lokomotivførere	1000—1200 - —
samt Milepenge.	
14. Fyrbødere	720—900 - —
samt Milepenge.	
15. Pudserne	720 - —

Uddrag af det ny Reglement.

(Efter Nordjyllands Arbejderblad.)

§ 2.

Alle Funktionærer med fast normeret Lønning faar denne udbetalt maanedvis forud.

1. Driftsbestyreren	6000 Kr. aarlig.
2. Driftsinspektøren	4000 - —
3. Maskiningeniøren	3500 - —
4. Fuldmægtigen	2500 - —
5. Regnskabsføreren	2400 - —
6. Stationsforstanderen i Aalborg	2400 - —
7. Værkføreren	2100 - —
8. Stationsforstandere af 1. Kl.	2100 - —
— af 2. Kl.	1800 - —
— af 3. Kl.	1500 - —
— af 4. Kl.	1200 - —
— af 5. Kl.	1000 - —
— af 6. Kl.	900 - —
— af 7. Kl.	800 - —
9. Ekspeditricer	100—400 - —
10. a. Assistenten (mandlige)	840 - —
stigende efter hver 3 Aars Tjeneste med 180 Kr. indtil	
	1920 - —
b. Assistenten (kvindelige)	720 - —
stigende efter hver 3 Aars Tjeneste med 120 Kr. indtil	
	1440 - —
Til Udnævnelse som Assistent kræves, at Vedkom mende er fyldt 22 Aar og har gjort mindst 4 Aars Tjeneste som Aspirant.	
11. Aspiranter	360—720 - —
Lønstigningen maa ikke udgøre mere end 120 Kr. aarlig. Efter at have gjort mindst 4 Aars Tjeneste og efter at have opnaaet 22 Aars Alderen udnævnes Aspiranten til Assistent.	
12. Overportører	1000 - —
13. Portører	720 - —
14. Stationskarle	540—600 - —
Efter 2 Aars Tjeneste udnævnes Stationskarlen til Portør.	
15. Togførere	1000 - —
16. Konduktører	840 - —
17. Banemestre og en teknisk Assistent	1800 - —
18. Telefon-, Magasin-, Bro- og Baneformænd af 1. Gr.	840 - —
af 2. Gr.	660 - —
19. Lokomotivførere	1140 - —
20. Fyrbødere	840 - —
21. Pudserne	720 - —

(Fortsættes.)

Har Statsfunktionærerne ikke Lov til at handle, hvor de vil?

Er de Borgere af 2den Klasse?

Handelsstandens Organ »Købmandsbladet« svælger i denne Tid i en fanatisk Tilbedelse af den tyske Jernbaneminister Budde, fordi han — som Bladet skriver — har foretaget sig et Skridt, som fortjener at vække Opmærksomhed og finde Efterlignelser ogsaa i andre Lande.

Under Overskriften: »En Jernbaneminister, der ved, hvad der passer sig« forklarer »Købmandsbladet« Sagen saaledes:

»Han (Budde) har udstedt en Forordning, hvorefter alle Jernbanemænd, lige fra de øverste til de laveste Stationskarle, har at købe deres Livsfornödenheder hos Detailhandlere og Mellemlhandlere i de Byer, hvor de bor. Kun, hvor der paa viselig ikke findes saadanne Handlende, som kan tilfredsstillende billige Fordringer, maa de ved Jernbanen ansatte Embedsmænd og Arbejdere danne en Forbrugsforening. Og dette maa endda kun ske, hvor vedkommende Kommunalbestyrelse anbefaler Oprettelsen af en saadan Forbrugsforening og Jernbanedirektionen giver sin Tilladelse dertil.

Det er en billig Fordring — skriver »Købmandsbladet« videre —, at den store Stab af Jernbanefolk, som lønnes af Staten, d. v. s. af alle skatteydende Borgere og da ikke mindst af den handelsdrivende Middelstand, atter hjælper til at støtte denne ved at købe sine Livsfornödenheder hos denne og derved lade en Del af Pengene komme tilbage til dem, som trænger saa haardt dertil og ud af hvis Lommer de først er tagne.«

Naar »Købmandsbladet« pukker paa, at Embedsmændenes og Funktionærernes Løn bliver betalt af den handelsdrivende Middelstands Skatter, er det et højst latterligt Argument, — et ægte spidsborgerligt Paafund. Statsfunktionærerne lever som alle Arbejdere af deres Arbejde. Deres Løn er ingen Naadegave, men et ærligt fortjent Vederlag for ydet Arbejde, og den tilkommer dem mindst med samme Ret, som der tilkommer Detailhandleren Betaling for hans Varer. Det eneste særegne ved Statsfunktionærerne er, at Staten er deres Arbejdsgiver. Den Skat, som Staten bl. a. anvender til Lønning af Funktionærerne, er det Skatteydernes forbandede Pligt at betale, og Skatteyderne har lige saa lidt Grund til at blive indbildske herover, som en Kunde har

Grund til at være indbildsk, fordi han betaler et Pund Kød, han har købt. Hvad specielt Statsbanernes Embedsmænd og Funktionærer angaar, udredes deres Løn oven i Købet ikke af Statsborgernes Skatter, men af den Indtægt, som Driften af Jernbanerne giver. Men naar »Købmandsbladet« kaster længselsfulde Blikke til Hans Ekscellence Trafikminister Hage og ønsker, at han vil følge det fra Tyskland givne Eksempel, tør vi forsikre det ærede Blad, at det vil komme til at sukke forgæves. Der er ingen Jordbund for den Slags Eksperimenter her i Landet.

Hvad der derimod — takket være den be-
trængte Middelstands Griskhed — synes at være god Jordbund for blandt Stats-, specielt Jernbanefunktionærerne, er en stedse større Ulyst til at lade sig brandskatte og fylde med 3. Klasses Varer til 1. Klasses Priser plus en ekstra Overpris for den mange Gange paa-
tvungne Kredit.

Som et uomstødeligt Bevis paa Betimeligheden af og Nyttens ved Oprettelse af velledede Brugsforeninger kan en udpræget Statsfunktionærby som Fredericia fremdrages, idet man der for ca. 3 Aar siden — før der-
værende Jernbanefunktionærer oprettede sig en Brugsforening — maatte give 4 Kr. 50 Øre for en Td. alm. Husholdnings(Nødde)-Kul, og samme Dag, Brugsforeningen aabnede sin Butik, ophængtes i Købmændenes Vinduer en trykt Prisfortegnelse, paa hvilken Byens hidtil-
værende Priser paa Kolonialvarer var reducerede indtil 7 Øre pr. Pd. Disse Priser holder sig for en Del endnu, medens oven-
nævnte Kulpriser for Byens Borgere er reducerede fra Kr. 4,50 til den nuværende Dagspris, der er Kr. 2,65, og for Brugsforeningens Medlemmer til Kr. 2,35. Naar dertil kommer, at Brugsforeningens Medlemmer (230) har opsparet sig en kontant Kapital paa ca. 4000 Kr. og desforuden hvert Aar har faaet ud-
betalt i Dividende 6 a 8 pCt. af deres Køb og ejer en veldreven Forretning, da maa det staa den mest skeptiske klart, at hvor Jern-
banemanden bringes til selv at tage Haand i Hanke med, ikke fordi der ikke findes til-
strækkelige Mellemlhandlere, men fordi disse Mellemlhandlers Griskhed gør det til en Nød-
vendighed, der er ethvert Forbud en Vilkaar-
lighed, der bør mødes med ubrødeligt Sam-

menhold, hvad vi ogsaa haaber, vore tyske Kaldsfæller vil vide at gøre.

Til Slut skal kun anføres, at til Trods for den store Prisreduktion, der, som ovenfor meddelt, fandt Sted i Fredericia, er ikke en eneste af Detailhandlerne gaaet **fallit**, hvilket maa siges at være det mest eklatante Bevis for, at de Tusinder af Kroner, dels kontant i Banken og dels staaende i Forretningen, de ca. 230 Jernbanemænd nu allerede efter ca. 3 Aars Forløb er Ejer af, har været den Sum, den stakkels, betrængte, miskendte og opofrende Handelsstand i Fredericia med koldt Blod har trukket ud af Statsarbejderens Lomme som en Overpris, den nødlidende Middelstand ikke behøvede for at leve stands-mæssigt, hvad d'Hrr. gør den Dag i Dag, idet ingen af dem trods alt Hyleri har behøvet at indskrænke sig.

Medlemslisten.

Aalborg Afdeling.

Lokomotivfyrbøder Nr. 11 Ovesen udtraadt fra 1.—7.—1904.

Struer Afdeling.

Lokomotivfyrbøderne Nr. 272 Bostrup, Nr. 497 Værge, Nr. 164 Grosen og Nr. 252 Petersen indmeldte fra 1. Maj.

Lokomotivfyrbøderne Nr. 492 Jensen, Nr. 34 Hansen, Nr. 447 Staack og Nr. 369 Schoupus indmeldte fra 1. Juni.

Forskelligt.

Berlin.

Den kongelige preussiske Jernbane-Direktion er beordret til hos de til de preussisk-hessiske Statsbaner leveringsdygtige Vognfabriker at søge Forhandling angaaende

Leverancen af 900 Stkr. Jern-Kulvogne for 20 Tons Last-Vægt. For hurtig Leverance af samtlige Vogne vil der i Særdeleshed blive lagt Vægt.

Chile (Sydamerika).

Direktionen for General de los Ferrocarriles del Estado er af Industriministeriet bleven bemyndiget til i Ind- og Udland at anskaffe 6 Sovevogne, 5 Lokomotiver, 15 Personvogne (1. Klasse) og 30 Godsvogne, hver paa 30 Tons Bæreevne.

Forsøg med Bloksignalet „Systemet Krizig“ paa Strækningen Rothneusiedel—Oberlaa paa de østrigske Statsbaner.

(Af Ingeniør Adolph Pr asch.)
(Fortsat.)

Den forbrugte Tid for at stille Semaforen paa »Fric« udgjorde efter gentagne Forsøg i Gennemsnit 2 Sekunder. Strømmængden beløb sig i Begyndelsen til 3 Ampere, men sank ved Indskydningen af Modstandene ned til 1,5 Ampere. For en Sikkerheds Skyld skal den fulde Strømstyrke a 3 Ampere samt den hele forbrugte Tid af 2 Sekunder bibeholdes, og derved beløber det samlede Kraftforbrug sig til $2 \times 3 \times 90 = 540$ Wattsekunder.

Ved Beregningen af Kraftforbruget til at fastholde Semaforens Arm i Fristilling maa der gøres nogle Bemærkninger.

(Sluttes.)

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. Petitlinie eller dens Plads, med Fradrag af 20 pCt. for staaende Annoncer.

Telefon 123.

Ekspedition: Gothersgade Nr 29, 1. S., Fredericia.

Telefon 123.