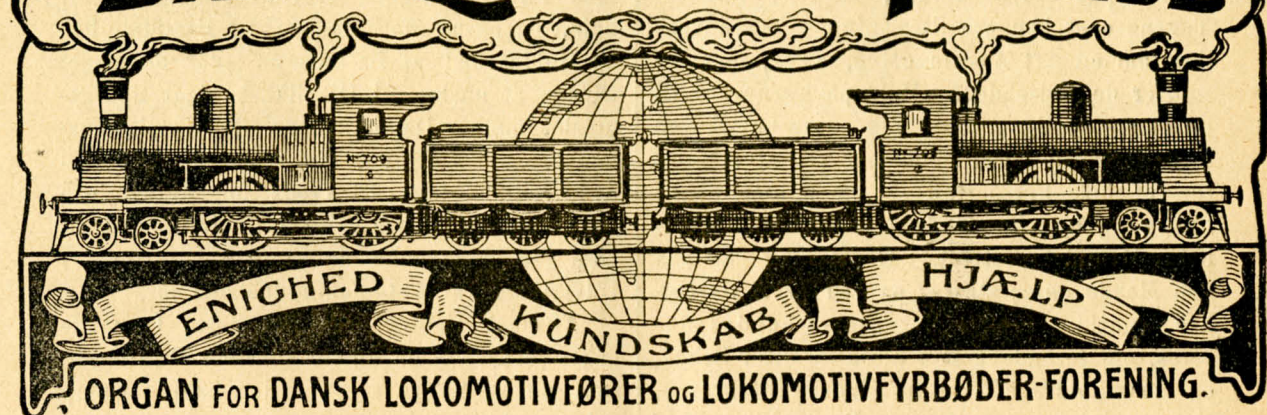


DANSK LOKOMOTIVTIDENDE



Nr. 8.

15. April 1905.

5. Aarg.

Automobil-Jernbanevogne med Benzin-Drift.

Ved Ing. W. Pitzner af Dresden.

Ved Persontrafikken paa Nutidens Jernbaner er der en ret følelig og ubehagelig Mangel, hvis Aarsag maa tilskrives Trafikkens Art.

Kørsel med svære Lokomotiver og lange Vogntog, som Bedriften nu til Dags fordrer, bevirker, at Strækningen kun lejlighedsvis benyttes af Publikum fra Lokalstationerne; thi selv om en saadan Forbindelse i Almindelighed tilfredsstillende den gennemgaaende Trafik, saa kan de i Nærheden af Banelinien beliggende Industripladser paa ingen Maade være tjent med en utilstrækkelig Lokalkørsel. En saadan etableret Trafik vil hovedsagelig vise sig som en uafbrudt vedholdende Kørsel, som, omend ringe, ikke kan lade sig bestemme efter en Køreplan i Lighed med den gennemgaaende Trafik, men alligevel berører alle lokale Pladser. De fleste af disse er vel kun mindre udviklede; dog maa det antages, at ved lidt Imødekommenhed fra de forskellige Jernbaners Overledelse vilde disse derved kunne danne sig en Indtægtskilde, ligesom Befolkningen med Sympati vilde modtage en saadan Forbedring.

Paa de fleste Side- og Privatbaner er Forholdene omtrent af samme Beskaffenhed. Den brugelige Køreplan, der maa udfærdiges af

Hensyn til Godstrafikken, byder kun Persontrafikken ringe Fordele. I Sachsen findes endog en Sidebane (Normalsporet), som paa Hverdage ikke beforder Personer. Dertil kommer saa Hastigheden, som selv for en Landbefolkning er utilstrækkelig, idet den gennemsnitlige Hastighed kun udgør 10—15 Klm. pr. Time, ligesom der af Hensyn til Rangeringen og Godsudvekslingen med samme Tog paa enhver nok saa lille Holdeplads maa ansættes tilsvarende Opholdstider.

Det var ønskeligt, om der ogsaa for den mindre stærke Trafik maatte blive indført en hyppigere og bedre Forbindelse. Kørsel med Damplokomotiver er mindre heldig under disse Forhold, begrundet paa den store Vægt, som disse med Vogne besidder, og med Hensyn til den store Betjening. Til Eks. hvor det drejer sig om Befordring af Maskiner og en Vogn, er Betjeningen mindst 3 Mand. Anvender man for disse korte Tog normale Lokomotiver, da bliver disse ikke fuldt udnyttede; men det lønner sig heller ikke at anskaffe smaa Maskiner, thi Bekostningen ved Anskaffelsen bliver omtrent den samme, medens Besparelsen ikke kommer til at staa i Forhold til Kraftudviklingen. I flere Aar har man derfor anstrengt sig for at finde en mere passende Driftsmetode til denne Art Kørsel. Enkelte Vogne med egen Maskinkraft, tilstrækkelig Hastighed og i Særdeleshed en mere enkelt Betjening maatte erstatte de svære Damptog. Saadanne Vogne

er egnede til at fuldstændiggøre den lokale Trafik paa Hovedbanerne, idet de imellem Togene over længere Strækninger kan anvendes som en Art Assistancetog, »Tog, som befordrer de Rejsende fra Holdepladserne etc. til de større Stationer«; de kan ogsaa bevirke en stor Forbedring paa Sidebaner ved Overtagelsen af hele Persontrafikken og udføre denne hurtig og hyppig, medens Godstrafikken overlades Damplokomotivet. Godstogene kan paa den Maade gøres større, og ved jævn Hastighed, samtidig med, at Togantallet kunde reduceres, om fornødent kun afsendes efter Behov, og derved bidrage til at formindske Udgifterne. Det er ikke utænkeligt, at Rentabiliteten af de private Baner idetmindste vil hæve sig noget.

Det tilkommer de Würtembergske Statsbaner Æren for først at have beskæftiget sig med dette Spørgsmaal. Fra Aaret 1893 har der været anstillet Forsøg med Avtomobil-Jernbanevogne, som strækker sig over de forskellige Linier og paa nuværende Tidspunkt synes at have naaet en vis Afslutning.

Det var givet, at de første Forsøg for saadanne Køretøjer maatte blive en Kombination af Damplokomotiv og Vogn, uden at dog ret mange af disse Former kunde akcepteres. Belpaire, Rowans og Serpollets er selvstændige Konstruktioner, der fremkom som Følge af de nye Betingelser; men desværre heftede Dampdriftens Fejl, for stor Vægt, for kostbar Betjening og en besværlig Installering derved. Til Trods for ret gode Egenskaber, navnlig ved Serpolletvognen, var de alligevel ikke egnede til den almindelige Jernbanedrift.

En anden Vej til Maalet gik den nu afdøde Kommerceraad Daimler i Cannstatt; han benyttede nemlig den af ham forbedrede Konstruktion for hurtigløbende Benzinmotorer til Skinnekørsel, og skabte derved den anden Type af Avtomobil-Jernbanevogne, som efter mange Forsøg paa nuværende Tidspunkt har naaet Højden for det mest brugbare.

Endelig maa endnu bemærkes, at man ogsaa har forsøgt Anvendelsen af Elektricitet som Drivkraft til Vognene, og flere Gange er der gjort Forsøg ved Kørsel med Vogne, som var udrustet med Akkumulatører, dog uden noget gunstigt Resultat. Hvor der ved Endestationerne findes Strøm til Ladning af disse, kan

de konkurrere med Avtomobil-Konstruktionerne; men i Almindelighed er Omkostningerne for høje, og ogsaa med Hensyn til Paalidelighed og Holdbarhed af Batterierne lader de meget tilbage at ønske. I Øjeblikket staar Spørgsmaalet imellem Dampmaskine eller Eksplosionsmotor, og det ser ud, som om den sidste skal bære Sejren hjem, til Trods for, at den paa en Maade er mindre skikket til Jernbanedrift. Det kan den takke de store Forbedringer i Udviklingen af Avtomobilindustrien for.

Firmaet Daimler er paa dette Omraade gaaet foran, da de kunde anvende Erfaringer, som de havde erhvervet i den haarde Kamp i Avtomobilbranchen. Alligevel var der betydelige Vanskeligheder at overvinde, af hvilken Grund der er medgaaet 10 Aar, inden Udviklingen naaede den nuværende Højde.

De Betingelser, som i det Hele taget kan stilles til disse Køretøjer, er, som allerede en Gang nævnt, følgende:

Mindre Betjening, mindre Vægt, stadig klar til Kørsel, rationel Trafik og mindre Omkostninger ved Anskaffelsen.

Hovedbetingelserne er opfyldte ved Anvendelsen af den hurtigløbende Benzinmotor. Betjeningen af Vognen kan med Lethed besørges af en Mand. Er Maskinen bragt i Gang, behøver Føreren ikke at bekymre sig mere om den, han kan derfor have sin fulde Opmærksomhed henvendt paa Strækningen.

Med Hensyn til Vægten er i lige Maade den hurtigløbende Benzinmotor den gunstigste. Understellet, Hjulenes og Vognkassens døde Vægt spiller ingen Rolle overfor Maskinanlægget. Det maa ogsaa anføres, at saadanne Køretøjer i Almindelighed kan bremses betydelig lettere end almindelige Jernbanevogne. Eftersom Vognene ikke skal tilkobles Tog, kan det lade sig gøre at anvende lettere Akselsæt, Ramme, Understel og Kassekonstruktioner, end den normale Jernbanedrift fordrer. En god Fjedren af Vognkassen giver, trods den ringe Vægt, en behagelig Kørsel. Man maa ved Beregningen stedse betænke, at jo større Vægt, jo større Udgifter og højere Transportomkostninger ved Forbruget af Benzin eller Sprit. Det er nødvendigt ved Forbedringer i Avtomobilbranchen, at der tages Hensyn til Anvendelsen af godt Staal, pressede Fundamenter, Hjul osv., hvorved Vægten kan reduceres betydelig.

Eksplotionsmotorens Fordel fremfor Dampmaskinen, hvor man først maa afvente Kedlens Opfyring, førend Igangsætningen kan finde Sted, er, at denne stadig er i tjenstgørende Stand. Ophednings- og Afkølingstab bortfalder ved Motoren, i hvert Fald kan man kun regne med Udgifter, naar Maskinen løber i tom Tilstand, som Følge af, at den ved Vognens midlertidige Standsning maa vedblive at være i Gang af Hensyn til Drejningen af Igangsætningsmekanismen ved Haandkraft. Disse Omkostninger er ringere end en Kedels Opfyring.

Med Økonomien for Øje, kan der paa nuværende Stadium ikke opgives noget bestemt, da disse Køretøjer kun har været saa kort Tid i uafbrudt Tjeneste. Det synes dog, som om de ikke stiller sig ugunstig. (Fortsættes).

Spiritus-Debatten.

Hr. H. synes nærmest at ville reducere Afholdsbevægelsen til en Trossag, hvor den enes Paastand kan være lige saa god en Vare som den andens. De sætter Dem derved selv, Hr. H., et Par hundrede Aar tilbage i Tiden; den Gang vilde man f. Eks. ikke livsforsikre en Mand, hvis han var Afholdsmand; man mente da, at et Menneske, der ikke nød dette Livsens Vand, absolut snart maatte være færdig her med Livet, — den Gang var man ikke klogere. Men Tiderne forandrer sig, de gamle Fordomme, Leveregler og Opfattelser vedrørende Spiritus er bleven saaledes rystede og endevendte, at de forlængst er gaaet ud af Kurs, og naar Videnskaben har fastslaaet, at Alkohol er en narkotisk Gift, i Lighed med Opium og Morfin, og maa behandles som saadan, finder jeg det ganske naturligt og absolut nødvendigt, ved alle lovlige Midler at bekæmpe dets Brug i Samfundet.

Deres Gengivelse af Hr. Sten-Drewsens Artikel i »Politiken«, som De finder saa træffende, maa nærmest betragtes som Sofisme, og i Særdeleshed Slutningen, hvor der raades til Maadehold, kan omtrent i overført Betydning udtrykkes saaledes: »Du maa gerne lege med Ilden, men pas paa, at Du ikke brænder Dig«. De fleste bliver nu i alle Tilfælde mere eller mindre »svedent«, — der er netop Faren,

man løber en vis Risiko. Enhver nogenlunde skarp Iagttagelse vil straks lægge Mærke til, ved at drage en Sammenligning fra den Dag, han begyndte at drikke Spiritus, og til Dato, at Kvantumet er i stadig Tiltagen, og man ved, at enhver Drunker er begyndt som Maadeholdsmand.

Jeg finder ellers ikke nogen Anledning til at gaa nærmere ind paa Deres Artikel, da den i sig selv nærmest maa betragtes som et Slag i Luften, idet jeg maa gentage, som skrevet tidligere, at Afholdsbevægelsen allerede er en saa stor Magt, som vokser med Kæmpeskridt Dag for Dag, at den Tid ikke er fjern, da Mindretallet maa bøje sig for Flertallet, og saaledes blive underkastet tvungent Afhold ved Spiritusens fuldstændige Udryddelse. S.

* * *

Da ovennævnte Spørgsmaal ikke længere kan paaregnes at have Interesse for Bladets Læsere, og da en fortsat Drøftelse kun kan blive en Gentagelse af det alt sagte, afslutter vi hermed Diskussionen. R e d.

Fra Maskeraden i København.

Til Tonerne af Lokomotivfolkernes Marsch og med et Lokomotiv i Spidsen marscherede det brogede Selskab rundt i Salen. Efter at have tilbagelagt en halv Omgang, faldt en af de forreste Buffer pludselig af, og under Støj og Latter blev den anbragt ovenpaa Skorstenen. Lidt efter nægtede Hjulene paa højre Side at dreje rundt, hvorved Kobbeltangen faldt af; da samtidig venstre Drivhjul løsnede sig fra Akslen, blev Lokomotivet under vældig Jubel baaret Salen rundt.

Af komiske Masker maa nævnes: Fru Sophus Jensen som Jomfru Tidsfordriv, Lokfrb. Urschult som Negerjon og Lokomotivf. Hjort-Lorentzen som tyk Mand.

Af elegante Dame- og Herredragter nævnes i Flæng: Frk. Gerda Petersen, lilla Silkekostume. Fru Carl Nilzen, sort Fløjelskostume med Perlebroderi. Fru Einer Mathiesen, græsgrønt Kostume med Margueriter. Fru Rasmussen (Roskilde), hvid med Violer. Frk. Theodora Mathiesen, lyseblaa Fantasidragt. Frk. Nanny

Mathiesen, Karakterdragt fra 1848. Frk. Vienike som Prinsesse Karneval, og Hr. og Fru Tinesen, svenske Nationaldragter.

Lokomotiv Nr. 4 for Malmø-Lunhamns Jernbane-Aktieselskab.

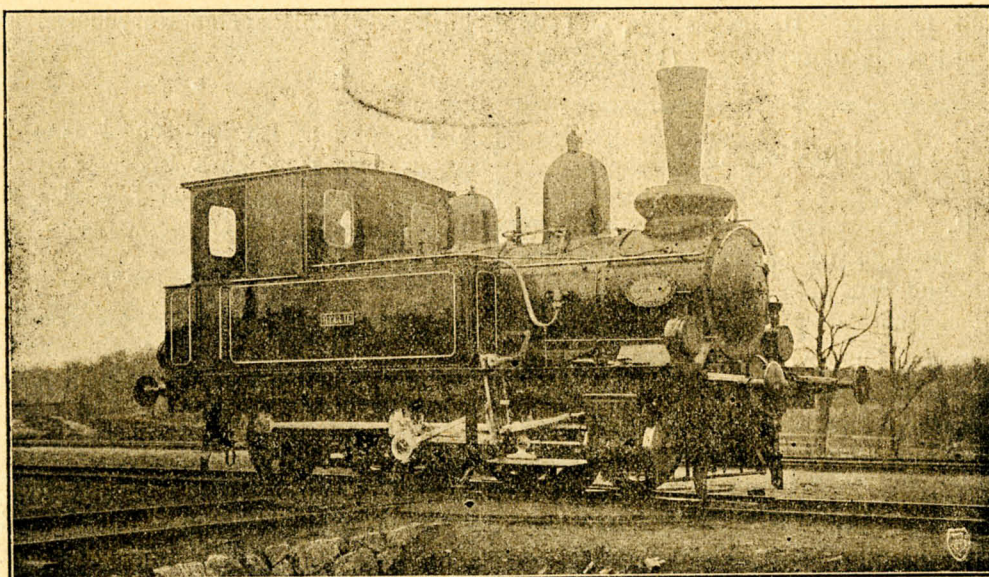
Fra Hr. Nydquist og Holm i Trollhättan er f. A. til ovennævnte Aktieselskab leveret et sekskoblet og sekshjulet Tenderlokomotiv.

Dette, der har Fabriksnumret 697, har ved 70 pCt. Fyldning i Cylinderen og 12 Atm. Damptryk i Kedlen, en Trækkekraft paa 4000 Kg. Konstruktionen i sin Helhed viser iøv-

med Emnet: »Hvor langt er vi naaet i Kultur, Videnskab og Opfindelse«, indledet af Lokfrb. 413 Thomsen, der med megen Interesse udviklede sit Emne for de mødte Medlemmer.

Efter Indlederens Foredrag udspandt der sig en Del Diskussion, hvori bl. a. Formanden og Lokf. Busch meget ivrig deltog.

Formanden, Lokfyrb. Lund, rettede en særlig Tak til Thomsen, fordi han paa saa kort Tid havde sat sig saa godt ind i sit Emne, men Taleren gjorde samtidig gældende, at Indlederen ikke tilstrækkeligt gav sit Foredrag noget egentligt Selvpræg, men under Udviklingen af Emnet altfor ofte brugte Manuskriptet. Dette vilde imidlertid rette sig ved, at



rigt ikke noget særligt bemærkelsesværdigt; dog skal vi nævne, at Sandkassen er anbragt ovenpaa Kedlen, noget, vi herhjemme er kommet bort fra ved vore nyere Konstruktioner, og som gør, at Lokomotivpersonalet har mange Bryderier med at holde Sandet tørt i de under Barrieren anbragte Sandkasser, hvilket har til Følge, at man i fugtigt Vejr, naar man som bekendt har mest Brug for Sandet, sjældent kan faa dette til at løbe gennem de krumme Rør.

Diskussionsklubben „København“.

Fredag den 7. ds. afholdt Klubben sit første Diskussionsmøde paa Landmandshotellet

Indlederen flittigt deltager i Diskussionen om fremtidige Emner.

Efter forskellige Gensvar til flere af Medlemmerne, afsluttedes Klubbens første Møde. Næste Møde afholdes Fredagen den 21. ds. Kl. 8,30. L.

Meddelelser fra Afdelingerne.

De københavnske Afdelinger afholdt den 7. April Møde paa Landmandshotellet.

Formanden for H. Afdeling aabnede Mødet og bød Velkommen, og udtalte, at der ikke var indkommet noget Forslag til Dagsorden,

af hvilken Grund han ikke havde opført noget paa Opslagene paa Stuerne angaaende Mødet.

Lokf. G. Jensen valgtes til Dirigent, og Lokf. J. Busch til Sekretær.

Sekretæren oplæste Forhandlingsprotokolten, som blev godkendt.

Dirigenten afgav Beretning fra Hovedgeneralforsamlingen.

Lokf. L. Mortensen viste Medlemmerne nogle Billeder fra Lokomotivfolkenes Generalforsamling i Nyborg og anbefalede Medlemmerne samme.

Lokf. G. Jensen anbefalede de respektive Afdelingsbestyrelser at tale med de respektive Lokomotivformænd om Tilladelse til at op hænge 6 Billeder af Generalforsamlingen paa samtlige Opholdsstuer i København. Endvidere give Tilladelse til at købe Billederne, saa at Beløbet udredes af Afdelingskasserne.

Forslaget vedtoges enstemmigt.

J. Busch,
fung. Sekretær.

Nykøbing F. Afdeling.

Ved Bestyrelsesvalget for 1905 i Nykøbing F. Afdeling foreslog Formanden, Hr. Lokf. Joh.s Poggensee, at den nye Bestyrelse saavidt muligt valgtes i Gedser, da jo det meste af Lokomotivpersonalet fra 1. Okt. 1904 forflyttedes dertil. Endvidere takkede Formanden for den Tillid, man havde udvist imod ham som Formand, idet han udtalte, at han ikke ønskede Genvalg.

Valget gav følgende Resultat:

Formand: Hr. Lokf. V. Bertelsen, Gedser.

Kasserer: Hr. Lokf. J. M. Christensen, Gedser.

Repræsentant: Hr. Lokfyrb. P. Olsen, Gedser.

Revisorer: D'Hrr. Lokfyrb. A. Hansen, Nykøbing, og Sterregaard, Gedser.

PERSONALIA.

1.—4. 05.

Forfremmede ere:

Lokomotivfyrbøderne

Nr. 291 P. K. Olsen, Randers, til Lokomotivfører Nr. 374 i Frederikshavn,

Nr. 280 T. M. Blond, Fredericia, til Lokf.

Nr. 375 i Struer,

Nr. 281 H. W. Engelhardt, Odense, til Lokf.

Nr. 376 i Struer,

Nr. 282 V. Gundel, Nykøbing F., til Lokf. Nr.

377 i Struer,

Nr. 283 N. P. C. P. Jørgensen, Slagelse, til

Lokf. Nr. 378 i Gedser,

Nr. 285 A. Andersen, Aarhus, til Lokf. Nr. 379

i Aarhus,

Nr. 286 K. C. Bendixen, Esbjerg, til Lokf. Nr.

380 i Esbjerg,

Nr. 287 A. C. P. Olsen, Odense, til Lokf. Nr.

381 i Struer,

Nr. 288 J. M. Nissen, Fredericia, til Lokf. Nr.

382 i Struer,

Nr. 289 C. V. Larsen, København G., til Lokf.

Nr. 383 i Gedser,

Nr. 290 C. A. Knoll, Vamdrup, til Lokf. Nr.

384 i Aarhus,

Nr. 9 I. Henriksen, Korsør, til Lokf. Nr. 372

i Fredericia,

Nr. 300 I. P. Pedersen, Langaa, til Lokf. Nr.

373 i Esbjerg,

Nr. 158 H. T. I. Johansen, København Ø., til

Lokf. Nr. 370 i København Ø,

Nr. 254 H. W. Hansen, Nyborg, til Lokf. Nr.

371 i Esbjerg.

Haandværker i Aarhus Nr. 145 V. Strunge, til

Lokomotivfyrbøder Nr. 9 i Struer,

Haandværker i Aarhus Nr. 175 J. J. Nielsen,

til Lokomotivfyrbøder Nr. 300 i Køben-

havn G.,

Haandværker i København Nr. 807 N. M. Ras-

mussen, til Lokomotivfyrbøder Nr. 158 i

Glyngøre.

Forflyttede ere:

Lokomotivførerne

Nr. 172 I. M. Christensen, Gedser, til Ny-

købing F.,

Nr. 356 M. F. H. P. Hansen, Struer, til Skan-

derborg,

Nr. 349 C. F. F. Mortensen, Skanderborg, til

Aarhus,

Nr. 271 A. Hansen, Esbjerg, til Aarhus,

Nr. 176 H. Sibbernsen, Gedser, til Aarhus.

Lokomotivfyrbøderne

Nr. 463 A. A. Møller, Struer, til Slagelse,

Nr. 218 T. C. Jensen, Struer, til Odense,

Nr. 406 O. A. J. Høyer, Aarhus, til Randers,
Nr. 163 R. J. J. Rasmussen, Frederikshavn,
til Nyborg,

Nr. 396 A. Hansen, Esbjerg, til Odense,
Nr. 387 J. S. Christensen, Glyngøre, til Nyborg,
Nr. 3 C. A. E. Larsen, Roskilde, til Nyborg,
Nr. 492 C. Jensen, Struer, til Roskilde,
Nr. 274 R. P. Rasmussen, Struer, til Fredericia,

Nr. 213 A. J. Blak, Aarhus, til Vamdrup,
Nr. 221 H. E. Bech, Struer, til Langaa,
Nr. 241 R. C. Bendixen, Aarhus, til København G.,
Nr. 237 H. C. Glerup, Aarhus, til Korsør.

1.—5. 05.

Forflyttede ere:

Lokomotivfører Nr. 235 P. C. V. Poulsen,
København G., til København H.,
Lokomotivfører Nr. 320 I. F. Ranthe, København H., til København G.

Navneforandring.

Lokomotivfører Nr. 182 H. F. Andersen, Nyborg, hedder fremtidig H. F. Arum.

Badenske 4-Cylinder Lokomotiver.

Da disse Lokomotiver tidligere er omtalt i Bladets Nr. 6 1903, meddeles efter »Organ« nedenstaaende Oplysninger om deres Kørsel paa Strækningen Heidelberg Basel.

Iltogskørslen bestredes af 12 Lokomotiver i fast Tur og androg i et Aar 1,299,464 Klm., eller gennemsnitlig 108,289 Klm. pr. Lokomotiv. Den mindste Vejtlængde pr. Lokomotiv var 73,015 Klm., den største 140,308 Klm.

Alle Køretider var beregnet efter en Grundhastighed af 80—90 Klm. pr. Time, og Togbelastningen var gennemsnitlig 31 Akser. Hver Tur omfattede 8 Dage med en gennemløben Vejtlængde af 4088 Klm.

Efter gennemsnitlig 3,1 Maaneders Forløb, eller for hver ca. 28,000 Klm., maatte Løbehjulene udveksles, medens Driv- og Kobbelhjulene udveksledes efter 6,7 Maaneders Kørsel, eller hver Gang Lokomotivet havde tilbagelagt 60,500 Klm.

De 12 Lokomotiver forbrugte pr. Kilometer 381 m.³ Optændingsbrænde, 13,7 kg. Kul og

58,8 gr. Olie, og tilsammen i et Aar 495 m.³ Optændingsbrænde, 17,797 Tons Kul og 76,478 kg. Olie.

Af ovenstaaende er den hyppige »Udveksling af Hjulene« ret paafaldende, idet den gentages hvert Kvartal for Løbehjulenes Vedkommende, medens den hvert halve Aar omfatter baade Driv-, Kobbel- og Løbehjul. Da en Udveksling af Hjulene nødvendigvis maa medføre, at baade Akselkasser, Stanglagere m. m. skal tilpasses paany, eller skiftes sammen med de respektive Hjul, gaar man sikkert ikke meget fejl ved at betragte en saadan Hjuludveksling som et mildt Udtryk for en »let Reparation«, hvortil Værkstedets Bistand er nødvending; men i saa Fald gaar Lokomotiverne til Værkstedet fire Gange om Aaret, og faar saaledes et ikke ubetydeligt Antal Værkstedsdage, hvorhos de kun tilbagelægger 28,000 Km. pr. Reparation.

Da Tvilling-Lokomotiver ved velvalgte Konstruktioner kan tilbagelægge 90—100,000 Km. pr. Drivhjulsafdrejning (Se Bladets Nr. 2 1905), synes disse Europas største 4-Cyl. Lokomotiver ikke særlig gunstige i Henseende til Hjulslid.

Jernbaneorganisationernes Fællesudvalg.

Udvalget afholdt Møde den 3. ds. Lønningst. for 1.—14. Lønkl. forelaa, efter at Generaldirektionen havde meddelt, at man kunde tiltræde enkelte af de Punkter, som Udvalget havde søgt ændrede.

Det vedtoges at søge Forhandling angaaende de Punkter, paa hvilke Generaldirektoratet ikke er gaaet ind.

I et Fællesmøde, som afholdtes samme Dag, og hvori foruden Fællesudvalget tillige deltog begge Sygekassernes Bestyrelser, opnaaedes Enighed om Sygekassesager, idet Bestyrelserne i det væsentlige tiltraadte Fællesudvalgets Opfattelse.

Saa vel denne Sag som Lønningst. bestemmelserne vil antagelig i den nærmeste Fremtid komme til Forhandling mellem Generaldirektoratet og 3 af Fællesudvalget valgte Medlemmer.

De til Forhandling valgte er: Assistent

Friis-Skotte, Lokomotivfører Oscar Larsen og Pakmester P. D. Pedersen.

Sammenslutning.

Paa det af Danske Privatbaners Lokomotivfører- og Lokomotivfyrbøder-Forenings Bestyrelse og det af Danske Privatbaners Jernbaneforening nedsatte Udvalg afholdte Møde i Aarhus den 19. Marts blev følgende Regler som Forslag til Samarbejde enstemmig vedtaget:

Foreningerne beholder deres nuværende Organisationsform.

Hver Forening vælger 3 Medlemmer af deres Hovedbestyrelse; disse Medlemmer sammentræder i et Fællesudvalg. Dette Udvalg har Ret til at konstituere sig, som det selv finder for godt.

Til dette Fællesudvalg sendes eller overdrages alle Sager, som vedrører hele Etaten, og som er vedtaget i begge Foreninger. Udvalget tager da disse Sager under Behandling og fremsender eller forhandler alt efter bedste Skøn med Driftsbestyrelser, Regering og Rigsdag.

Udgifterne til dette Forretningsudvalg, ligesom ogsaa til det fælles Medlemsblad, udredes af de respektive Foreninger ifølge Forholdstal.

Danske Privatbaners Lokomotivfører- og Lokomotivfyrbøder-Forening tilbyder, hvis saadant maatte blive ønsket, at optage Forhandling angaaende Optagelse af Haandværkere og fastansatte Pudserer.

Saaledes vedtaget, Aarhus, d. 19. Marts 1905.

H. Christiansen,
Frm. for D. P. L. og L. F.

Kransekassen.

Vi har fra Hr. Herm. Ohlsen, Korsør, modtaget et længere Indlæg i ovennævnte Sag, i hvilket Indsenderen gør opmærksom paa § 3 i Lovene, der bl. a. indeholder følgende Passus: »Kassereren modtager og forvalter det af Kredsformændene indsamlede Kontingent og afholder efter Formandens Anvisning alle Kassen vedrørende Udgifter, samt aflægger Regn-

skab, der trykt tilstilles Medlemmerne en Gang aarlig, senest den 1. September, for 2 udenfor Bestyrelsen valgte Revisorer.«

Endvidere lyser Indsenderen efter de 9 af ham i nærværende Blads Nr. 5 fremsatte Spørgsmaal og erklærer sig med Besvarelsen af disse for at være tilfredsstillet.

I Betragtning af, at denne Sag kun har ringe eller ingen Interesse for Flertallet af Bladets Læsere, henstiller vi, at Modparten kort besvarer nærværende, hvorefter Diskussionen her i Bladet maa være sluttet om denne Sag.

R e d.

Statsbanepersonalets Afholdstvang.

Som Tvang overfor det normalt tænkende Menneske altid er en Umyndiggørelse af Individets fri Villie, saaledes er ogsaa en Tvangsindrullering i Afholdsorganisationerne af en bestemt Klasse Statsborgere en Umyndiggørelse af disse Individets fri Villie; men med hvilken Ret krænker Staten gennem sine Repræsentanter Individernes fri Villie med Hensyn til Valget af deres Nydelsesmidler, saalænge disse ikke rummer en Samfundsfare — hvad vel ingen tør paastaa er til Stede specielt blandt Statsbanepersonalet —. Med hvilken Ret standser Staten Adgang til Erhverv og tilsidesætter Forfremmelse indenfor en bestemt Statsinstitution for de Statsborgere, der benytter et Nydelsesmiddel, som Staten selv giver Monopol paa og deraf tager en betydelig Indtægt til Hjælp til Bestridelse af den fælles Husholdning.

Man vil vel sige, at Staten som Arbejdsgiver maa have Ret til at fastsætte Betingelserne for Adgang til Erhverv og Forfremmelse indenfor den enkelte Statsinstitution; men en saadan Betragtning savner Logik og ethvert moralsk Grundlag, thi netop Staten har først og fremmest en moralsk Pligt til at holde Begrebet »Lige Ret for Alle« højt i Ære, og dette opnaas kun ved konsekvent at **forbyde al Tilvirkning og Indførsel** af de omhandlede Nydelsesmidler, eller ogsaa fri Ret for alle Statsborgere til at benytte disse Nydelsesmidler efter Behag, uden at dette kan have Forbøelse af en Erhvervs- eller Forfremmelsesmulighed til Følge.

Et andet Spørgsmaal — hvor Staten klart staar med Arbejdsgiverens Ret — er Statsbanepersonalets Overdrivelse i Brugen eller Misbrug af sine Nydelsesmidler; men hvor dette finder Sted, har Staten tilstrækkelige Midler i Hænde til Hindring af det eller de enkelte Individuers Overdrivelse eller Misbrug af de Nydelsesmidler, der kan forringe Arbejdsønnen og skabe Usikkerhed i Tjenestens forsvarlige Udførelse.

Gennem Tvang opnaar man kun reelt at skabe Uvillie og Øjentjeneri, men ved det gode Eksempel skabes de gode Resultater; dog vil disse ikke ret kunne tage Fart, saalænge de højere Samfundslag i selvgod Egoisme handler efter den snart berygtede Floskel: »Afholdssagen er en god Sag, som man af alle Kræfter bør støtte.« Hvad behager? Jeg! Afholdsmænd! Nej, det trænger jeg dog virkelig ikke til. Dette er gerne Resultatet af en Henvendelse paa de Steder.

Tag Tvangen fra os, giv os **Oplysning**, gode hygiejniske Forhold og lyse Livsvilkaar, thi dette og ikke Afholdstvæng skaber den intelligente, ædruelige og samvittighedsfulde Statsarbejder.

L. Mauritzen.

Medlemslisten.

Frederikshavn Afdeling: Lokf. S. Iversen er udmeldt fra 31. Marts 1905. — Lokf. P. Olesen (374) er indmeldt fra 1. Maj 1905 — Lokf. R. Rasmussen (163) er forflyttet fra Frhv. til Nyborg fra 1. April 1905.

Fredericia Afdeling: Følgende Medlemmer er fra 1. April d. A. fraflyttede Afdl.: Lokfyrb. 288 I. M. Nissen, til Struer, og Lokfyrb. 290 Knoll, Vamdrup, til Aarhus. — Tillyttede er: Lokf. 372 Henriksen fra Korsør, Lokfyrb. 274 R. P. Rasmussen fra Struer, og Lokfyrb. 213 Blak fra Aarhus til Vamdrup.

BEKENDTGØRELSER.

— ∞ —

Bytning.

En Lokomotivfyrbøder i Struer ønsker at bytte med en Kollega paa Sjælland, helst i en Provinsby.

Ærbødigst

C. Sørensen,

Lokfrb. Nr. 503, Struer.

HUSK

Intet er saa praktisk og holdbart som det af mig indførte

coul. Celluloids Kravetøj.

Jeg har Eneudsalg af det bedste engelske Fabrikata, der er fremme, og Mønstrene ligner saa skuffende Lærred, at De selv paa nært Hold vanskeligt kan se Forskel.

Skriv efter et Sæt, og De vil blive overbevist.

Sendes overalt pr. Efterkrav.

Opstaaende Flipper pr. Stk.	0,35
Nedfaldende — — —	0,60
Kraver — — —	80—100
Manchetter — — —	0,93

C. PROHASKA, STRUER.

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.

Telefon 123.

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

Telefon 123.