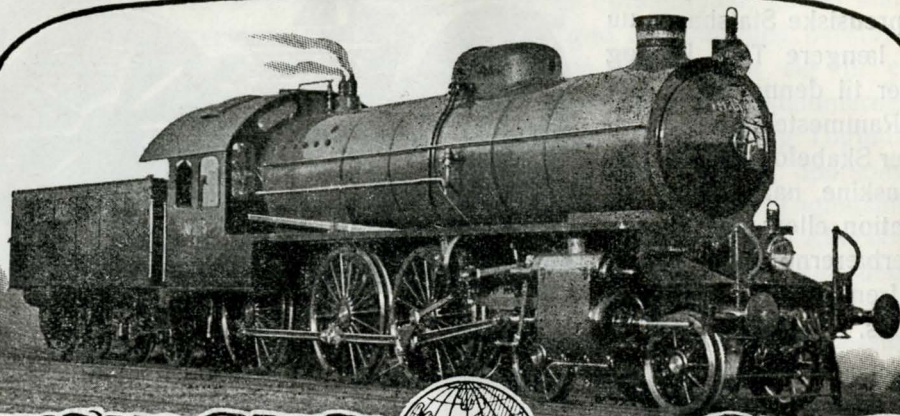


DANSK LOKOMOTIVTIDENDE



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

14. AARGANG. NR. 17

Redigeret af C. M. Christensen.

1. SEPTEMBER 1914

DE ITALIENSKE STATSBANERS 2-C-1 4 CYLINDER TVILLING ILTOGSLOKOMOTIV, LITRA 690, MED RØGRØR-SOVERHEDER PATENT WILHELM SCHMIDT

Fra Tysk ved Otto Bendixen.

(Forsat fra Nr. 15)

En 10" Bremsecylinder betjener de mellem Hjulene anbragte Bremseklodser. De kobledede Hjul bremses ved 2 Stk. 13" Westinghouse Bremsecylindre. Den bageste

Løber (Fig. 10) er en Ledeaksel, som trækkes af en Styrestang under en Radius af 1525 mm og er ubremset. Bærefjedrene er 1100 mm lange og ligger under Akslen uden at være forbunden med Balancer. Aksellagrene er meget rigelig udmaalte, formentlig med Henblik paa den indtil 130 km i Timen tilladte Hastighed.

Tenderen har to 2-akslede Trucker med udvendige Rammer (Fig. 11). Typen er amerikansk, konstrueret efter en af Baldwin til Italien leveret Tender, der gennem sin

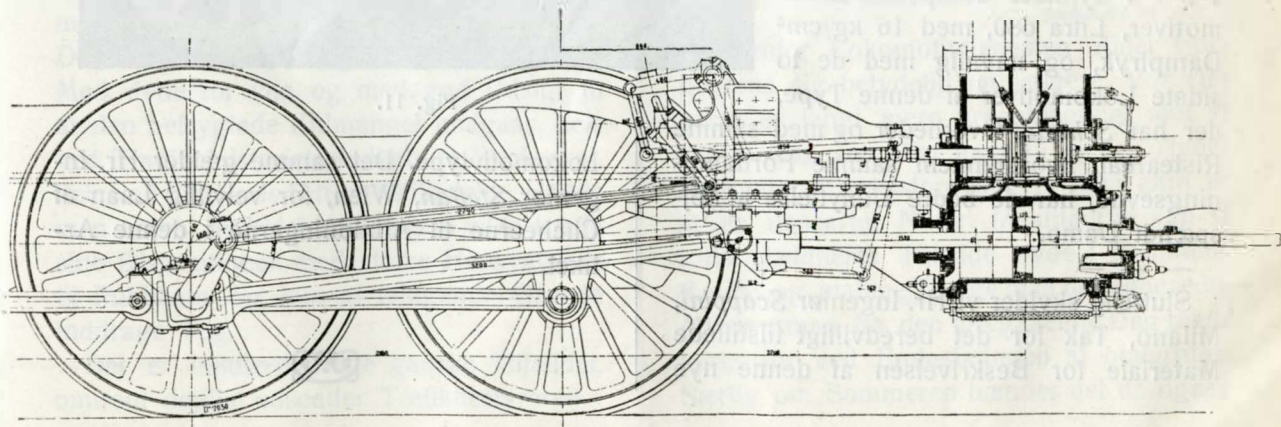


Fig. 8

lette, enkelte og billige Konstruktion og meget bløde og stødfri Gang har vist sig saa udpræget god, at de preussiske Statsbaner nu ogsaa efter længere Tids Forsøg er gaaet over til denne Type. Det udvendige Rammestel presses af Fladjern efter Skabelon paa en meget enkel Maskine, naar det gælder Massefabrikation, ellers med Haandkraft. Fjederbærerne med Akselkasserne er fremstillede i eet Stykke Staalstøbegods. Paa hver Side er

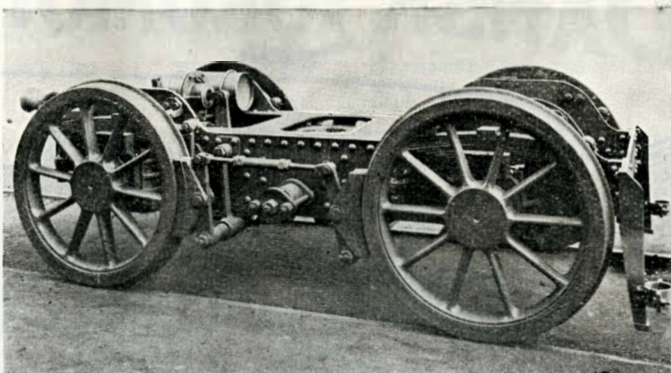


Fig. 9.

anbragt 2 Dobbeltfjedre ved Siden af hinanden og i én Vinkel af 90° til Hjulene. Tenderens Længderamme dannes af 300 mm højt U Jern, paa hvilken Vandkassen er anbragt. Denne omslutter Kulrummet i Hesteskoform.

Af disse nyeste italienske Iltogslokomotiver blev straks bygget 9 Stk., 6 af den største italienske Lokomotivfabrik, *Ernesto Breda* i Milano, og de øvrige 3 af „Milano Maskinbygningsaktieselskab“, forh. *Miani Silvestri*, og i Midten af Fe-

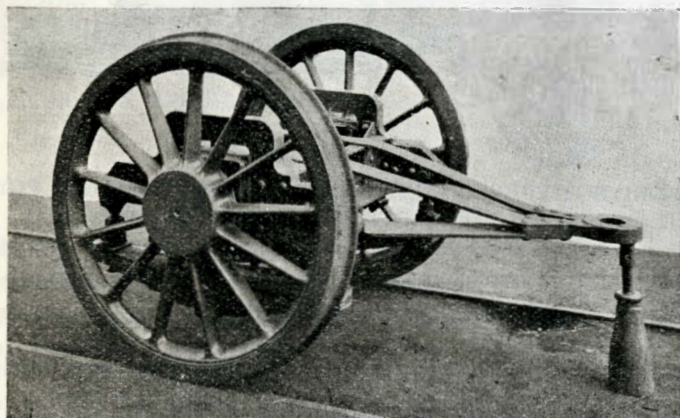


Fig. 10.

bruar afleveredes de første. Hver af disse Fabriker udstillede et Lokomotiv paa Udstillingen i Turin, det ene forspændt et moderne italiensk Iltog. Alle disse Maskiner er nu i Drift, og de har haft en haard Konkurrencekamp at bestaa med de talrige (149 Stk.) forhaandenværende 1-C-1 4 Cylinder Compound Lokomotiver, Litra 680, med 16 kg/cm^2 Damptryk, og navnlig med de to sidste Lokomotiver af denne Type, der har *Schmidt*-Overheder og med samme Ristearreal, hvorigennem samme Fordampningsevne, har de bedre Udnyttelse af højspændt Damp.

Sluttelig skylder vi Hr. Ingeniør *Scappini*, Milano, Tak for det beredvilligt tilstillede Materiale for Beskrivelsen af denne nye

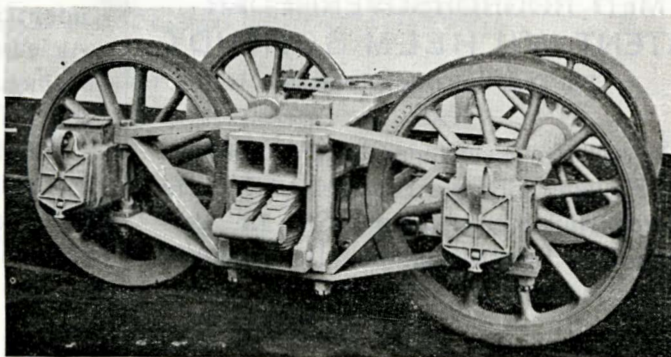


Fig. 11.

Lokomotivtype. Det samme gælder Hr. Ingeniør *Steffan*, Wien, for velvillig Laan af Clicheerne til Afbildningerne i denne Artikel.



SITUATIONEN.

Efter at Maanedens første Halvdel saa godt som alle Steder af Begivenhederne var præget af stor Nervøsitet, gled man efterhaanden tilbage til roligere Forhold. — Med stor Energi blev der fra forskellige Sider arbejdet paa at bortjage al unødigt Nervøsitet og ved forskelligartede Dispositioner søgt at komme tilbage til normale Tilstande. I Spidsen for dette Arbejde gik Regeringen og Københavns Kommunalbestyrelse ved henholdsvis at nedsætte en Prisreguleringskommission og et Velfærdsudvalg.

Den uhyggelige Rovdrift, forskellige af Handelens Spidser ved Spekulation og Udnyttelse af Situationen, man straks blev stillet overfor, satte disse Kommissioner hurtigt Bom for, kraftig bistaaet af Landets Presse. Det Run paa Fødemidler, som fandt Sted i de første Dage, tabte sig snart og fik ikke den Virkning, man havde Grund til at befrygte. — Med Glæde tør man da anføre, at Maanedens anden Halvdel i høj Grad blev befriet for det Mareridt, den voksende Nervøsitet foraarsagede.

For Statsbanernes Vedkommende er Nervøsiteten ikke helt overstaaet. Den 3. Aug. blev, som vi har omtalt, Gjedser—Warne-münde Ruten afbrudt; men som et glædeligt Bevis paa igen at komme ind i saa ordnede Forhold, som Omstændighederne kunde tillade, blev paa tysk Initiativ Ruten genaabnet d. 21. Aug. — Den Gene, Afbrydelsen forvoldte, er forhaabentlig forbi, og saalænge Englænderne ikke beskæftiger sig med Østersøen, vil Ruten sikkert Dag for Dag blive stærkere og stærkere trafikeret. Med dette for Øje og med god Udsigt til at den befrygtede Kulmangel undgaas, dels ved Trafikministeriets Indkøb af Bunkerul, dels ved Englands Udførselstilladelse, skulde man synes, at Statsbaneledelsen vilde træffe sine Dispositioner med større Hensyntagen til Publikum og kun af tvingende Grunde inddrage Tog.

Det er imidlertid ikke ganske Tilfældet, omtrent daglig udsender Trafikbestyreren i

1. Kreds Meddelelse om Togindstillinger. Selv om Tiderne som Følge af de frygtelige Begivenheder er trafiksvage og derfor kræver al Forsigtighed, kunde man sikkert nu med god Samvittighed overfor økonomiske Hensyn indskrænke sig til en betydelig Formindskelse af Togstammernes Formering og ikke en fuldstændig Togindstilling, særlig paa Hovedruterne. Sparsommelighed er paa sin Plads, men Togindstilling o. s. v. skal gøres med megen Klogskab; det økonomiske Liv og hele Samfundet er i vor Tid i høj Grad afhængig af planmæssig Samkvem, enhver trafikmæssig Afbrydelse har økonomisk Betydning, saavel for den enkelte som for hele Landet.

Forandringer i det sædvanemæssige skaber Uro, virker forstyrrende og avler Usikkerhed, der gør megen Skade. Statsbaneledelsen kunde sikkert her kraftigt histaa Regeringen og andre Medinteresserede i at komme bort fra al Nervøsitet. At Kulmanglen fremdeles skulde være af afgørende Betydning turde være tvivlsomt. Den danske Kulflaade er i travl Virksomhed, og det vil sikkert ikke vare længe, før vi hører at man for denne Artikels Vedkommende intet har at befrygte, hvad saa end Fremtiden medfører.



TJENESTETIDEN VED DAG OG NAT.

(fortsat fra Nr. 16)

Indenfor Lokomotivtjenesten stiller Forholdene sig betydelig ugunstigere. Vor Tjeneste er langt mere uregelmæssig, idet vi saavel Dag som Nat gaar til og fra Tjenesten efter Kørselsfordelingen, som altid er af en uensartet Natur. Maaltiderne kan vi i de sjældneste Tilfælde nyde i Familiens Kreds, og utallige Gange maa den tilberedte Middagsmad fra den foregaaende Dag medtages for ved Endestationen at opvarmes. Særlig om Sommeren hænder det da ogsaa

hyppigt, at Varmen gør Maden sur og uspiselig, hvilket betyder et stort Minus i Hus-holdningsbudgettet. Paa lignende Maade er det med Drikkevarerne, naar de medtages for en længere Tur; kort Tid efter Anbringelsen paa Maskinen er de om Sommeren mere end lunkne og undertiden udrikkelig.

Hvad det vil sige at staa paa et Lokomotiv i 8 à 12 ja flere Timer i Døgnet i stræng Kulde eller — som i denne Sommer — undertiden op til ca. 50° Varme, formaar kun den at bedømme, der selv har prøvet det. Alle disse Ubehageligheder kender de Tjenestemænd ikke, hvis Tjeneste daglig er regelmæssig. Ikke desto mindre er Arbejdstiden som Regel kortere for dette Personale end for Lokomotivpersonalet. Vi nævner ikke dette af Misundelse, men som en Nødvendighed for at opnaa det af os efterstræbte Maal.

Naar vi i Artiklens Begyndelsen nævnte, at Lokomotivtjenesten Tid efter anden er bleven strengere, saa sigter vi ikke alene til Tjenestetidens samlede Længde, men til lige til Indskrænkningen af de mellemliggende Hviletider som tidligere forekom; disse Tider indskrænkes mere og mere ved Indførelsen af Køretider, som giver Personalet mere direkte Arbejde.

At Lokomotivtjenesten, som Hr. Maskindirektøren forrige Aar udtalte i et Interview, maa afpasses saaledes at den „løber rundt“ er en Selvfølge. Lokomotivpersonalets Tjeneste maa altid rette sig efter Køreplanen, saa for saavidt er vi paa dette Punkt i Overensstemmelse med Administrationen, hvad vi derimod i alt for mange Tilfælde maa sige ikke at være ved Fordelingen i den praktiske Tjeneste; idet Grænsen for det virkelige Timeantal er beregnet altfor højt i Forhold til de Krav, som Nutidens Jernbanetrafik stiller til Lokomotivpersonalet.

Foruden at Administrationen ikke medregner Forberedelses- og Afslutningsarbejderne før og efter hver Tur som Tjenestetid, indtager Nattjenesten for Lokomotivtjenestens Vedkommende en Særstilling. Medens man overalt, ogsaa i det private Erhvervsliv,

beregner hver enkelt Arbejdstime fra 6 Em. til 6 Fm. til 1½ à 2 Timer og indenfor Statsbanernes Værksteder har truffet en Ordning, hvorved forebygges, at Arbejderne overanstreges ved at faa et for stort Timeantal pr. Uge, staar Lokomotivtjenesten udenfor alle Regler. End ikke under større Forsinkelser eller Sneforhold, hvor Arbejdstiden maaske fordobles, gives der Regler, som berettiger Personalet til at fordre Aføsning, uden at Vedkommende risikerer Paatale for sin Anmodning. — Og dog vil det sikkert erkendes af enhver, som kender Natarbejdets Indflydelse paa Legemet, at netop det Personale, der Aar ud og Aar ind, undertiden flere Nætter om Ugen, har Tusinder af Menneskeliv i deres Hænder, virkelig tiltrænger en saadan Beskyttelse; særlig naar man fra visse Sider vil frakende det Retten til selv at gennemføre en saadan.

At Lokomotivpersonalet ofte maa tiltræde sin Tjeneste uden at være bleven styrket og udhvilet, kan bedst bevises ved at tage Turlisterne fra de forskellige Kredse, og tillægge den medgaaede Tid til de forberedende og afsluttende Arbejder før og efter Kørslen, samt hvilket Tidspunkt i Døgnet, at Tjenesten finder Sted. Sammenligner man Resultatet heraf med Hr. Maskindirektørens Udtalelser i det foran berørte Interview, hvori siges, at det kan ske, at en Mand kommer til at udføre *uafbrudt Tjeneste i 12 Timer*, og at det ogsaa kan ske, at en Mand maa *nøjes med 5 à 6 Timers Søvn*, saa er det til Evidens godtgjort, at vort Krav om en betryggende Hviletid er berettiget.

Vil man bedømme Nattjenestens Indflydelse paa Lokomotivpersonalet paa rette Maade, bør man fremfor alt tage i Betragtning, at dets Arbejde, saavel i Tjenestens første som sidste Time, maa udføres med *samme aandelige og legemlige Kraft og Anspændelse*. Hvorledes dette kan blive Tilfældet, naar den tilstrækkelige Hvile mangler, maa staa hen; een Ting er givet, at et Menneske ikke kan sove paa Kommando om Dagen.

Og at Dagsøvnen ikke har den samme vederkvægende Virkning som Nattesøvnen, er en Kendsgæining. I denne Forbindelse maa man huske paa, at Lokomotivpersonalet, dels af Hensyn til Tjenestens Beskaffenhed og dels Remisernes Beliggenhed, er nødt til at bo i Nærheden, hvad der bidrager en Del til, at Hvilen forstyrres, eftersom Remiserne sjælden ligger i Byernes Udkanter. Særlig er det Tilfældet i de større Byer, hvor Larmen af forbikørende Vogne, legende Børn eller Gadehandlerens Raaben ofte er stor. Det kan hænde, at bedst som man er ved at overgive sig til Morfeus, begynder en Lirekasse, i Gaarden eller paa Gaden, at intonere „Sof i Ro“, eller maaske en Fonograf hos Naboen eller Genboen med Hartmanns „Vuggeviser“.

Søvnen forsvinder i alle Tilfælde igen, og uden at have faaet den nødvendige Hvile gaar man atter til Tjeneste. Først efter at Nerverne har naaet deres højeste Anspændelse, er Lokomotivmanden i den gamle Gænge. Følger Natkørseler desuden umiddelbart efter hinanden, da er det indlysende, at en saadan Tjeneste i Længden vil være sundhedsnedbrydende.

De fleste Forandringer i Tjenestefordelingerne har — særlig i de senere Aar — bragt en lille Forhøjelse af Arbejdstiden. Det er med denne, som naar man er tvungen til at indtage Bittersalt — hver Gang bliver Portionen større, og Virkningen indtræder ogsaa i nogen Tid, indtil den pludselig helt svigter.

Nøjagtig saaledes er det med Lokomotivpersonalet. Kræfterne vil, forudsat man vedbliver at forøge Tjenestetiden, med Tiden svigte og den gennemsnitlige Levealder dale ned under den nuværende, der bevæger sig omkring 52 Aar.

At Lokomotivtjenesten, paa Grund af sin særlige Beskaffenhed, ikke lader sig regulere med samme Ensartethed og Nøjagtighed som til Eksp. Kontor- og Stationstjenesten, er en Kendsgæining som vi aldrig vil bestride, men i Betragtning af, at Arbejdstiden danner et saa vigtigt Moment for den menneskelige Organismes Vedlige-

holdelse, og dermed ogsaa Sikkerheden for det rejsende Publikum, har vi, med Hensyn paa de forskellige Tildragelser i de sidste Aar, anset det som en bydende Nødvendighed, at faa gennemført en vis Garanti mod Misbrug af vor Arbejdskraft.

Naar Hovedbestyrelsen har foretaget dette afgørende Skridt for at fremskaffe en Forbedring i de bestaaende Forhold, da er det paa Grundlag af det Materiale, som denne, gennem sine Undersøgelser over hele Landet, er kommen i Besiddelse af. Da Pladsen desværre ikke tillader os at gengive alle Turene, skal vi hermed nøjes med at fremdrage en Tur, hvis samlede Timeantal pr. Maaned indtager Pladsen som Nr. 1 her i Landet, idet den udgør ca. 340 Timer, hvori der tilbagelægges ca. 3800 km. Det gennemsnitlige Timeantal pr. Dag beløber sig til ca. 14 Timer. Turen udføres af Frederikshavn Personalet og har Nr. 64; dens daglige Udførelse er fra 1. Maj d. A. saaledes:

	Virkelig Tjeneste fra	Indkørt	Samlet Tjenestetid
1. Dag	4 ¹⁵ Fm. til 11 ¹⁶ Fm. 5 ²⁵ Em. til 12 Nat	255 km	13, ³⁶ Tim.
2. Dag	12 Nat til 10 ⁸ Fm.	85 km	10, ⁸ Tim.
3. Dag	5 ¹⁸ Fm. til 4 ¹¹ Em.	170 km	10, ⁵³ Tim.
4. Dag	Fridag		
5. Dag	9 Fm. til 6 Em. 8 ¹⁰ Em. til 12 Nat	85 km	12, ⁵⁰ Tim.
6. Dag	12 Nat til 3 ¹⁸ Fm. 7 ⁴⁵ Fm. til 1 ⁵ Em. 6 Em. til 12 Nnt	85 km	15, ³⁸ Tim.
7. Dag	12 Nat til 9 Fm. 3 ⁵ Em. til 11 ³⁵ Em.	170 km	17, ³⁰ Tim.
8. Dag	5 ³⁰ Fm. til 11 ³⁰ Fm. 3 ⁵⁵ Em. til 9 Em.	170 km	11, ⁴⁵ Tim.

Ved et nøjere Eftersyn paa de enkelte Dage og Tider vil Læserne med Lethed kunne opdage Manglen af den fornødne Nattehvil. Turen varer i 8 Dage, hvoraf

1 er Fridag, de 3 maa begyndes mellem Kl. 4 à 6 om Morgenen, 1 hel Nat med virkelig Køretjeneste og 2 med tilfældig Kørsel medens Tiden mellem Arbejdets Ophør og Mødetiden om Morgenen kun er nogle faa Timer. Denne Tjeneste vil i Længden virke deprimerende paa Personalet, ligesom Følgerne kan blive til Skade baade for Staten Publikum og Personalet.

Det af Hovedbestyrelsen fremsatte Forslag vil, naar det gennem de nødvendige Forhandlinger med Administrationen er bleven gennemført, maaske med nogle Ændringer, betyde et overordentligt Fremskridt i alle Retninger, idet Standen, foruden de forskellige Fordele med Hensyn til Hvile og Arbejdstid, tillige opnaar det Gode, at Hovedbestyrelsen bliver delagtig i Reguleringen af Turene, saaledes at det ene Depot ikke uden Nødvendighed favoriseres paa et andets Bekostning.



JERNBANERNES STRATEGISKE BETYDNING I KRIGSTID.

[fortsat fra Nr. 1]

Fra d. 1. Jan. 1901 og paa Grund af Boernes hyppige Overfald paa de kørende og Trafiken i sin Helhed, indstilledes Toggangen om Natten. Disse Overfald, der udførtes med en saadan Kraft, at de ramte Strækninger ofte var spærrede i 3 Uger, foregik for det meste paa den Maade, at Boerne paa Steder, hvor Toget arbejdede sig over en Stigning og kørte langsomt, liste sig bag paa Toget og løsrev Luftslangen til Bremsledningen. Saasnt Toget var standset, aabnede de en morderisk Ild mod enhver, der forsøgte at forlade Vognene. Til Beskyttelse mod disse Angreb lod man senere den sidste Vogn være uden automatisk Bremsvirkning og forsynede den yderlig med Militærbevogtning.

Skaden, som Boerne gennem Minesprængninger anrettede paa Strækningerne, var overordentlig stor. Til disse anvendte Bo-

erne Geværer med afskaarne Løb, som ladte og med spændt Aftrækker var nedgravet saaledes under Skinnerne, at deres Mundinger var rettede mod Sprængladningen. Ved at tildække dem med Grus og Sten fra Ballasten var Opdagelsen af Minerne umulig. Aftrækkerne var enten forbunden saaledes med Skinnerne, at de udløstes ved Vægten af de passerende Tog, eller der førte et Traadtræk hen til det nærmestliggende Krat, hvorfra en Boer affyrede Skudtet. Til Sikring mod de store Tab, som de selvvirkende Miner foraarsagede, beskyttede man sig ved at lade stærkt belastede Vogne løbe foran Lokomotiverne; herved svækkes i nogen Grad Eksplosionens Følger.

Undertiden lod Boerne flere Tog uhindret passere hen over Minerne, og først naar Tog med Forraad, som de nødvendigvis skulde bruge, ankom, bragte de disse til Standsning. At beskytte sig herimod var meget vanskeligt; imidlertid blev ethvert Krat og Buskads beskudt fra Toget, og det er da forekommet, at man senere udførte disse Steder har fundet Miner, hvis Betjeningsmandskab ved Beskydningen er blevet forhindret i at bringe deres Opgave til Udførelse.

Af de indhøstede Erfaringer under Boerkrigen er en engelsk Fagmand kommen til det Resultat, at det eneste Middel til at gøre det umuligt for en Fjende til Stadighed og med Fordel at benytte Jernbanerne bestaar i at demolere Overbygningen paa længere Strækninger — han nævner saaledes 80 km — ved at bortsprænge hvert andet Skinnestød. Ved denne Fremgangsmaade beskadiges alle Skinnerne, og der hengaar lang Tid før Fjenden faar anskaffet nye Skinner og Sveller og repareret Banelegemet igen. Lægges der desuden Miner af forannævnte Art paa Strækningen, bliver Fjenden tvungen til at gaa meget forsigtig til Værks, hvilket ogsaa har sin store Betydning.

Fortsættes.



DE KRITISKE DAGE.

For nogen Tid tilbage har Psykologen Hermann Swoboda i „Oesterrichischen Rundschau“ offentliggjort et Studie over de kritiske Dage i den menneskelige Organisme, og hvoraf vi gengiver et Uddrag. Swoboda skriver bl. a. følgende:

For mange Mennesker forløber de kritiske Dage, Aar ud og Aar ind, fra Fødslen til Dødens Indtræden, med en næsten matematisk Præcision. Naturligvis indtræffer der Forstyrrelser, hvis Oprindelse skyldes ydre Omstændigheder; dog er Paavirkningerne individuelt betragtet yderst forskellige. Mange Mennesker har en udpræget fast Rythmus i Kroppen, og de bringes ikke let ud af Fatning, medens hos andre de indvendige Svingninger igen er mere spillende, som Følge af Omgivelsernes Indflydelse.

Hvad det angaar med de patheologiske Symptomer i de kritiske Dage, da er disse ualmindelig mangfoldige; man kan til Eksp., for at faa et Overblik, godt inddele disse i Ildebefindende, Fordøjelsessvækeligheder, i nervøse Svagheder som Pirrelighed, Mæthed, Utilfredshed og Svimmelhed, endelig i ren psykisk Henseende som Misfornøjelse, Forstemthed, Ængstelse, Apathi og Glemsomhed. Faktisk forekommer disse Symptomer ogsaa ved mange Lejligheder sammenkædede, som indbefattet i et Begreb maa kaldes for Legemssvækkelse eller Livsfattigdom. Det vigtigste Resultat af denne Legemssvækkelse er en Forminskelse af Arbejdsevnen. For alle de Mennesker af hvem der forlanges en regelmæssig Arbejdsydelse, bliver derfor de kritiske Dage uudholdelige. Det farlige ved Tjenestens Udførelse fremkommer dog først, naar Mennesket bliver fuldstændig periodisk uskikket til selv at bemærke Faren og forebygge denne.

Det er klart, at de kritiske Dage kan blive skæbnesvangre i Jernbane- og Automobiltrafiken. Trætheden eller Udmattelsen

— i og for sig de harmløse Symptomer paa de kritiske Dage — øver en for langsom Reaktion til en lagttagelse eller Besvarelse af Handlinger, stammende fra den tilsvarende Irritabilitet, Muskulaturens Afkræftelse fører med sig, at man ikke har disse i Haanden; kort sagt: „Nerverne befaler ikke rigtig og Musklerne hører ikke rigtig“. Uro, Jagen og Febrilskhed bevirker en uhensigtsmæssig Reaktion. At der ofte først ved en rigtig Ængstelighed sker en Ulykke, er almindelig bekendt. Migræne og Neuralgi sammentrykker Bevidstheden og formindsker Aandsnærværelsen. Pirreligheden, et overmaade hyppigt forekommende Symptom, har til Følge, at vedkommende let bringes i Affekt og længere hen, forglemmende sig selv og kastende alle Hensyn til Side, stormer løs med blind Heftighed.

Swoboda foreslaar at undersøge alle ansatte i farefulde Virksomheder, under disse Perioder, og frigive dem for Tjeneste i de kritiske Dage. „Man vil blive nødt til en Gang“ — bemærker Forfatteren — „at garantere Lokomotivførere, Personalet ved Signalbetjeningen, Chauffører og andre Personer i lignende udsatte Bestillinger, en å to Rekreationsdage om Maaneden, paa hvilke de, som Følge af ubetydelige Sygdomsfornemmelser, har Ret til at melde sig upasselige. Selv saadanne Smaating som Søvnløshed, Betagethed og tidligere Besvimmelseranfald, er tilstrækkelige til under ugunstige Omstændigheder at fremkalde den største Ulykke. Folk, der dadelløst skal funktionere som en Maskine, maa ogsaa behandles som en Maskine: man tør ikke anbringe den i Tjenesten, saafremt en eller anden Del vakler eller er beskadiget.“

Vigo.



TIL EFTERLIGNING.

Verdenskrigens økonomiske Tryk har straks ved dens Begyndelse lagt sin hæmmende Haand paa hele Samfundsudviklingen. Ogsaa herhjemme mærker vi fra Dag til Dag føleligt dens Tilstedeværelse i Form af Prisstigninger paa alle Levnedsmidler, Arbejdsløshed og Indskrænkninger. Hvad Tiden vil bringe staar hen i det uvisse.

I Modsætning til den arbejdende Befolkning i det private Erhvervsliv, som i Øjeblikket har alle de tre ovennævnte Fjender at kæmpe imod, er vi forsaavidt gunstigere stillede, idet vi kun har Prisstigningerne og Indskrænkningerne at kæmpe med.

En Kendsgerning er, at enhver Indskrænkning i Toggangen betyder et Afdrag for det kørende Personale, altsaa et Togs Ophør betyder for Lokomotivpersonalet det samme som Tabet af Indtægten for en Tur. — Da dette i Særdeleshed vil ramme de lavestlønnede haardest, kan en Forholdsregel, som den Maskinbestyreren i 4de Kreds har indført, tjene til Efterligning for andre Kredsbestyrere.

Efter Kredens Bestemmelse skal Reservepersonalet inddrages i de faste Ture, hvorved Tjenestemændene med de højeste Indtægter ganske vist faar en Indskrænkning, men til Gengæld opnaar alle at tjene det samme Beløb i Emolumenter.

Denne Reform vil sikkert bringe Glæde i mange Hjem.

Jeg er overbevist om, at der i disse alvorlige Tider er en saa stærk Samfølelse indenfor det danske Lokomotivpersonale, at en saadan Reform vil blive modtaget med Taknemmelighed af Personalet i alle Landets Maskinkredse.

lagttager.



FRA ALLE LANDE

Efter hvad „Deutsche Haus“ meddeler, vilde Nutidens Hurtigtog være aldeles umulige at gennemføre, saafremt man ikke havde den automatiske Bremse. Et meget kraftigt Lokomotiv, forspændt 10 Truckvogne behøver, for at opnaa en Hastighed af 96 km pr. Time, en Veglængde af 8 km. paa en horisontal Strækning, men ved Anvendelsen af de sidste nye Luftrykbremser, kan man med Sikkerhed bringe et saadant Tog til Standsning, indenfor en Afstand af ca. 200 m.

Indtil vi ser ovenstaaende bekræftet fra Fagkredse, stiller vi os tvivlende overfor Paalideligheden, idet man gennemsnitlig regner den nuværende Bremseafstand under samme Forhold til ca. 600 a 700 m.

Red.

Enskinnede Hængebaner.

Man arbejder stadig paa at forøge Hastigheden paa Jernbanerne; men det synes som om der kræves betydelige Systemændringer, hvis det skal lykkes nævneværdigt at overskride den Hastighed, som de hurtigste Tog nu har. En Hastighed paa omtrent 200 km, som blev naaet ved Forsøgs-kørsel ved Zossen i 1902, synes ikke fornelig med et almindeligt Banelegeme med to Skinnestreng, hvilende paa Tværsveller, navnlig er Passagen gennem Kurver vanskelig og farlig ved en saadan Hastighed, idet de udviklede Tryk let kan foraarsage Forskydning af Skinnerne med paafølgende Afsporing.

Meget lettere kan man tænke sig Opnaelsen af meget store Hastigheder ved Anvendelsen af en ensporet Hængebane, paa hvilken der kører lette Vogne, som gennem mange Hjul fordeler Vægten paa Skinnen. Forsøg med Funiculairer af denne Art, ved hvilke man imidlertid ikke har tilstræbt nogen stor Hastighed, har godtgjort disse Baners gode Egenskaber.

En fransk Ingeniør Mähl, der er kendt fra sine Forslag om at sende elektrisk Energi fra Rhönen til Paris, har nylig fremsat et Forslag til en saadan Bane, der skal tilbagelægge 300 km i Timen. Køreskinnen skal ligge 6—7 m over Terrainet og bæres af Taarne i en Gennemsnitsafstand af 50 m. De mindste Krumningsradier skal være paa 1 km, hvorimod Stigningerne skal kunne naa op til 5 pCt.

(Le génie civil, 25. Juli 1914).

Jordens Jernbanenet.

Ved Udgangen af 1912 udgjorde Jordens Jernbanenet 1,081,488 km, hvoraf 26,961 km er tilkommen i Løbet af dette Aar, medens Tilvæksten i 1911 kun har udgjort 24,320 km. Af Tilvæksten i 1912 falder 9351 km eller mere end en Tredjedel paa De Forenede Stater i Amerika, hvilket Land i 1912 havde 402,887 km Jernbaner, medens der kun fandtes 342,624 km i Europa.

Samtlige Jernbaner i Amerika udgjorde 554,124 km, i Asien 107,320 km, i Afrika 42,707 og i Australien 34,803 km. Af de europæiske Lande har Tyskland 62,734 km — 73,227 km, hvis man medregner alle Smaabanerne —, det europæiske Rusland 62,198 km, Frankrig 50,232 km, Østrig-Ungarn 45,823 km, Storbritannien 37,678 km, Italien 17,420 km, Spanien 15,350 km og Sverrig 14,272 km, medens de øvrige Lande ikke har 10,000 km. Udenfor Europa har Britisk Ostindien 53,876 km. Kanada 43,004 km, Argentina 33,215, Mexiko 25,492 km, Brasilien 22,287 km og Japan 10,986 km.

Hvad Forholdet mellem Banelængden og Arealet angaar, da staar Belgien stadig her som Nr. 1, idet der findes 29,3 km pr. 100 m². Kongeriget Sachsen har 21,2 km og hele Tyskland, naar Smaabanerne medregnes, 13,5 km.

Den samlede Anlægs kapital for Jernbanerne er 247 Milliarder Mark, og omtrent en Tredjedel (342,713 km) er Statsbaner.

Udfald af Licitationer.

De danske Statsbaner; Lokomotiver. Ved den d. 26. Juni 1914 afholdte offentlige Licitation over Levering af 5 Stk. treakslede Rangerlokomotiver til de danske Statsbaner indkom følgende Tilbud for Levering frit, men uførtoldet i Aarhus:

	Kr.
Hannoversche Maschinenbau A/G., Hannover-Linden	24 400
Berliner Maschinenbau A/G., Berlin	25 135
Hohenzollern A/G. für Lokomotivbau, Düsseldorf-Grafenberg	25 425
Société Anonyme de Saint Leonard, Liege	25 580
Linke-Hofmann-Werke, Breslau	25 850
Haine St. Pierre, Haine, St. Pierre	26 400
J. A. Maffei, München	26 500
Henschel & Sohn, Cassel	26 500
Usines Metallurgiques du Hainaut, Couillet	26 625
Orenstein & Koppel, Berlin	26 650
Maschinenbau-Anstalt Humholdt, Cöln-Kalk	26 700
Maschinenfabrik „Esslingen“, Esslingen	26 900
Sächsische Maschinenfabrik, Chemnitz	26 990
Maschinenbaugesellschaft Karlsruhe, Karlsruhe	27 000
Lokomotivfabrik Krauss & Co., A/G., München	27 200
Arn. Jung, Lokomotivfabrik, Jungenthal	27 200
Société Anonyme, John Cockerill, Seraing	27 500
A. Borsig, Berlin-Tegel	30 000
Energie, Société Anonyme, Marcincelle	31 000
Nydqist & Holm, Trollhättan	34 900
Ateliers de Construction de la Meuse, Sclessin-Liege, 85 Ø. pr. kg	

Sidstnævnte Pris gælder ab Værk (Lokomotivets Vægt anslaaet til 50 t) med Tillægsbetaling for Transport og Montering m. v.



DERUDE FRA LIVET.

Afsvaling.

Under ovennævnte Overskrift skriver Viborg Stifts Folkeblad for Tirsdag den 18. Aug. 1914 følgende Karakteristik af en Jernbanemand:

Hr. Jensen er en meget ung Jernbane-assistent, hvis Legemsform desværre ikke staar i noget rimeligt Forhold til hans Selvfølelse, der navnlig er stærkt fremtrædende, naar han af og til i sin guldstraalende Uniform optræder som Stationsforstander paa den lille Station, hvor han tjener til Livets Ophold.

Forleden fik, fortæller „Vendsyssel Tid.“,

hans Selvfølelse ved en saadan Lejlighed dog et slemt Knæk, da en ældre, venlig Herre fortrolig slog ham paa Skulderen og sagde: „Hør, min lille Ven, véd din Mo'er, at du gaar her?“



STATSBANERNES INDTÆGTER.

Regnskabet for det forløbne Finansaar er sin Afslutning nær og vil i de nærmeste Dage blive tilstillet Trafikministeriet.

Det foregaaende Aar, 1912—13, viste et Overskud paa 11³/₄ Million eller nøjagtig 11.820.000 Kr. — saaledes at Netto-Overskudet efter de foreskrevne Afskrivninger blev 9 Millioner.

Finansaaret 1913—14 har omtrent været ligesaa gunstigt, idet Overskudet kun bliver ca. ¹/₃ Million Kr. mindre.



DE SJÆLLANDSKE STATSBANERS LOKOMOTIVPER- SONALES PRIVATE ENKEUNDERSTØTTELSESKASSE.

Ved det nu afholdte Valg af Bestyrelse for de næste 3 Aar fik Lokomotivmester J. Hansen 63 Stemmer, Lokomotivfører C. Kirkensgaard 74 Stemmer, Lokomotivfyrbøder C. V. Christensen 63 Stemmer og Lokomotivformand Clausen 3 Stemmer, 3 Stemmesedler var ugyldige.

Bestyrelsen har konstitueret sig og valgt Lokomotivmester J. Hansen til Formand og Lokomotivfører C. Kirkensgaard til Kasserer og Regnskabsfører. Lokomotivformand Clausen er Suppleant.

Kassererens Adresse er:

Herluf Trollesvej 4 A³, København V.

København, d. 22. August 1914.

Bestyrelsen.

Til Eftertanke.

Det er langt bedre at have færre men aktive og opofrende Medlemmer end flere, der synes at være sig selv nok. Det er en Dødlast, som lægger en kold Haand over en Forening, holder den nede, betager den Initiativet, saaledes at der intet bliver udrettet, hverken til Foreningens eller dens Medlemmers Bedste.



TIL LÆSERNE.

De af vore Læsere, der modtage Bladet gennem Postvæsenet, bedes erindre ved Bopælsforandringer at underrette os derom i betimelig Tid, for at undgaa Standsning i Forsendelse af Bladet.

Red.

PERSONALIA.

Død:

⁴/₈ 1914. Lokomotivfyrbøder N. P. Rasmussen, Østerbro.

Afskediget er:

³⁰/₉ 1914. Lokf. C. D. Kranholm, Roskilde, efter Ansøgning paa Grund af Svagelighed og med Pension.

³¹/₁₀ 1914. Lokf. C. C. Christensen, Vedde, med Pension paa Grund af Svagelighed.



Cigarforretningen

42, Dannebrogsgade 42

anbefaler alle kendte Mærker i
Cigarer & Tobakker — Piber
Lædervarer.

Vine og div. Ølsorter

H. Jacobsen. Telef Vester 4248

Cafe YRSA

Ingerslevsgade 104 — Telefon Central 10,172
Middag. A la carte hele Dagen. Billige Priser. 1. Kl. Varer.
Specialitet: Bixemad. Musik hver Aften.

Laurits Olsen