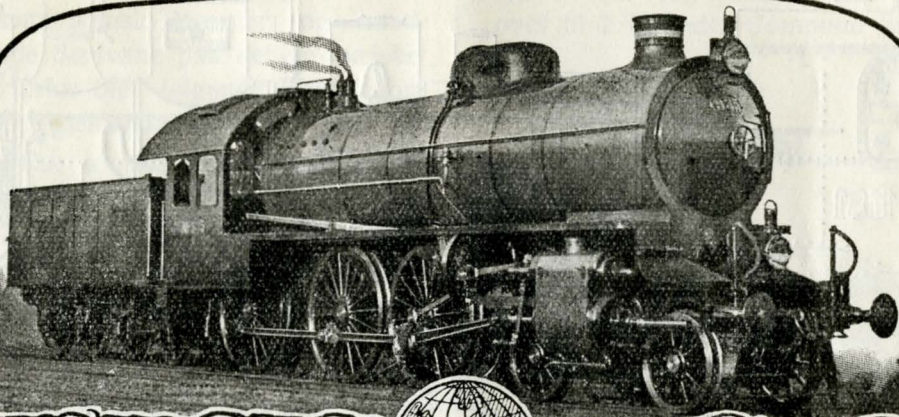


DANSK LOKOMOTIVTIDENDE



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

14. AARGANG. NR. 18

Redigeret af C. M. Christensen.

17. SEPTEMBER 1914

DET FØRSTE 2-C ILTOGSLOKOMOTIV I EUROPA.

Fra Tysk af Otto Bendixen.

I Beskrivelsen af det første italienske 2-C-1 Lokomotiv nævnede vi den Kendsgerning, at paa de italienske Baner anvendtes allerede 1884 det første 2-C Iltogslokomotiv, 10 Aar før nogen anden europæisk Bane. (Fig. 1). Denne Maskine, „Vittorio Emanuele II“, blev bygget 1883-84 i den øvreitalienske Jernbanes (Alta Italia) Værksteder i Turin efter Maskindirektør *M. Frescot's* Udkast. Lokomotivet udstilledes paa Udstillingen i Turin, der aabnedes den 26. April 1884. Det fremførtes altsaa for Offentligheden for 30 Aar siden. Vi gengiver i det følgende *Frescot's* Beskrivelse, fordi den endnu i vore Dage er af særlig Interesse.

„Den i Halvtredserne byggede Giovinlinie til Genua har Stigningen paa 30-35 %, og som eneste Forbindelse mellem Italiens største Havn og Po Sletten og dermed det øvrige Europa, havde den en stedse vok-

sende Trafik at bestride. For at afhjælpe dette blev i 1884 bygget en ny Linie med kun 12-16 % Stigning. Medens der paa Giovinlinien paa den 75 km lange Strækning Genua—Alexandria 2 Gange blev vekslet Maskine, og der anvendtes paa Bjergstrækningen stærke D Lokomotiver til alle Togene, saa skulde der paa den nye Linie til Fremskyndelse af Trafiken finde en gennemgaaende Kørsel af Maskinerne Sted. Det Iltogslokomotiv, som skulde anskaffes maatte derfor være i Stand til paa en Stigning af 12-16 % at befordre Tog med en Vægt af 120—130 t og med Hastighed af 40—45 km i Timen, medens den paa den horisontale Del af Strækningen skulde kunde køre med en Hastighed af 60 km i Timen. Maskinen maatte altsaa være i Besiddelse af en betydelig Trækkraft og endda kunne præstere en Hastighed af 80 km i Timen. Af disse Grunde valgtes et 3-koblet Lokomotiv med store Hjul (1675 mm) og en Truck foran med Vuggeophængning for bedre at kunne køre gennem Kurverne.

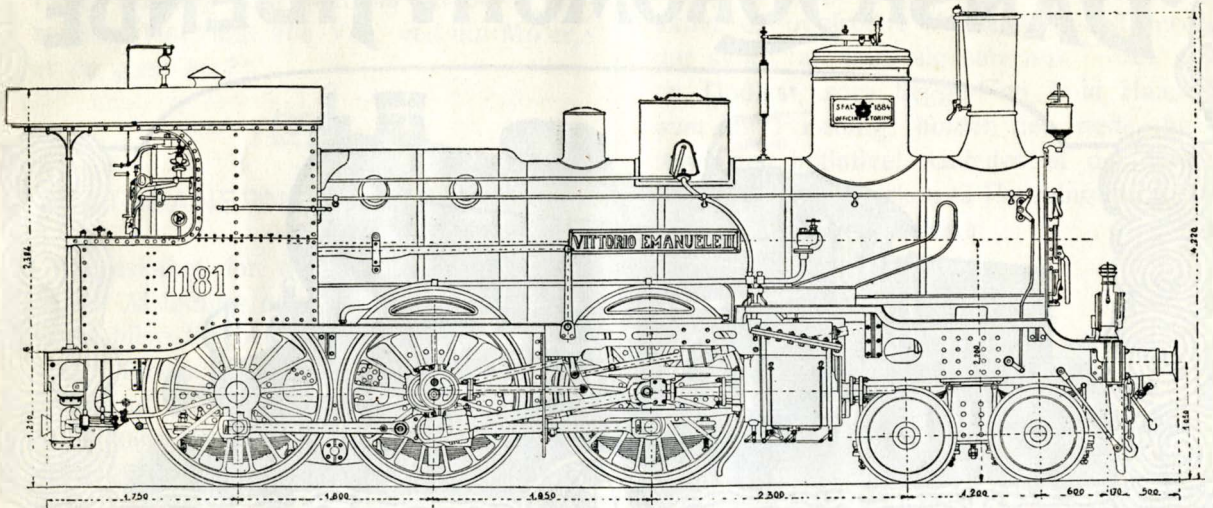


Fig. 1

Cylinderdiameter	470 mm	Damtryk	10 kg/cm ²
Stempelslag	620 —	Hedeflade	108,8 m ²
Drivhjulsdiameter	1675 —	" Fyrkassens	15,2 —
Løbe " "	840 —	" samlet	124,0 —
Fast Hjulstand	3700 —	Risteflade	2,2 —
Samlet —	6200 —	Tom Vægt	49000 kg
Antal Messingkedelrør	202 Stk.	Adhæssions Vægt	37500 —
Diam. af "	50 mm	Tjenst Vægt	53000 —
Længde af "	3810 —		

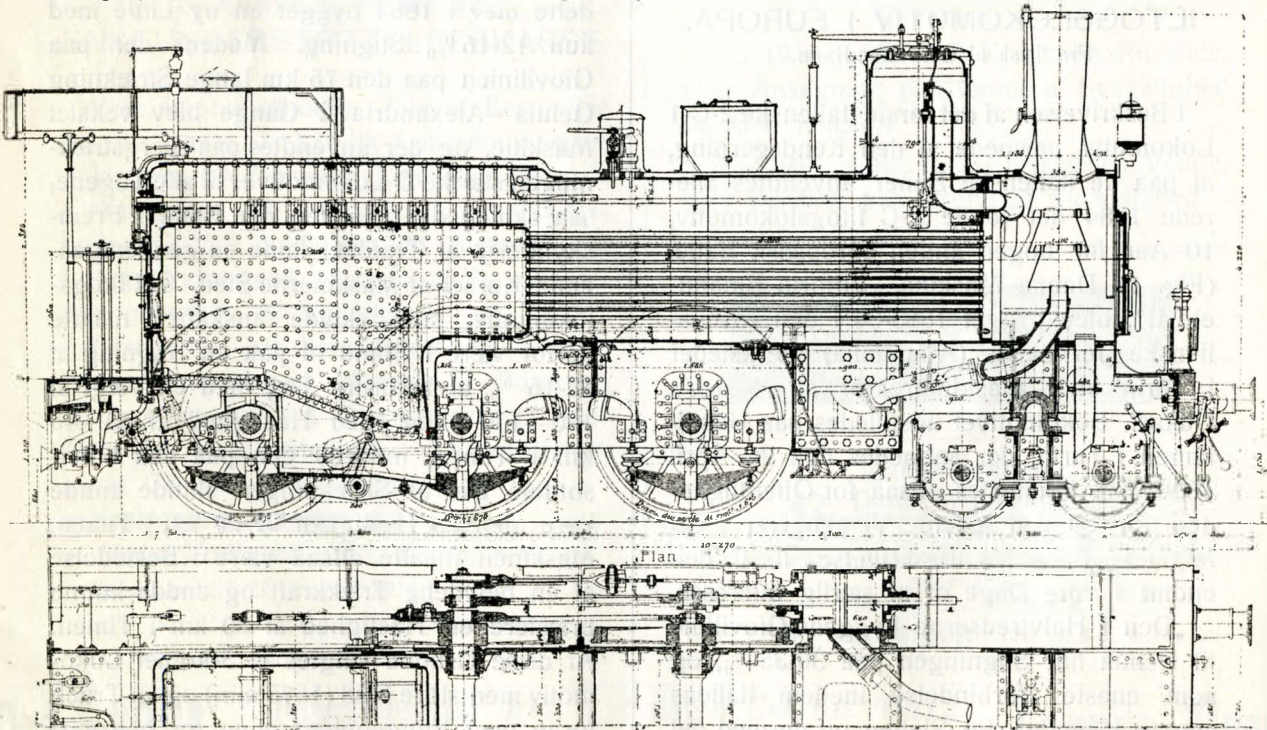


Fig. 2

For at give Kedlen en større Fordampningsevne blev Fyrkassen forlænget ved et Forbrændingsrum og med en tilsvarende Forkortning af Kedelrørene (se Fig. 2). Dette var efter amerikansk Mønster, og imod hidtilværende Sædvane paa det europæiske Fastland. Herfor blev følgende Fordele og Grunde gjort gældende:

1. Forøgelse af den virksomme direkte Fyrkassehedeflade.
2. Forkortning af Kedelrørene, der under Maskinens Løb er stabilere og ikke mere behøver nogen Mellemløstøtelse.
3. For at opnaa et stort Vandrum med livlig Fordampning og derigennem undgaa den store Forandring i Damptrykket, som ellers iagttoges paa Bjergstrækning.
4. For at bringe Rørvæggen saa langt som muligt fra Fyrkassen og forringe Paavirkningen af Rørvæggen.
5. At beskytte Rørvæggen for den bratte Temperaturveksel saaledes, at den er mindre udsat for at forandre sig. Rørene bliver mere tætte, og deres Omvælsning forbrændes ikke.
6. For at hidføre en bedre Blanding af Forbrændingsgassen med Luften, hvilket bliver begunstiget ved Indsnævring af Flammen."

Saa vidt Frescot's Beretning, hvis Udførelse endnu i vore Dage indeholder mange Rigtigheder. Ganske vist anses det forlængst ikke mere som en Nødvendighed at forsyne lange Kedelrør med en Mellemafstivning. Dog bliver der i Amerika i den nyere Tid næsten altid indbygget Forbrændingsrum paa Lokomotiver med lange Kedelrør og med den ved meget store Fyrkasser uundgaaelige ringe Højde mellem Rist og underste Del af Kedlen ved Sadelpladen.

Kedlens Diameter paa det italienske Lokomotiv var forøget rundt om Fyrkassen (Fig. 2) og bar 4 Sikkerhedsventiler. Denne Maskine havde udvendig *Gooch* Styring og opfyldte i alle Retninger de Forventninger, man nærede til den saaledes, at den senere

etterfulgtes af mere end 100 Lokomotiver af samme Type. Dog faldt senere Forbrændingsrummet bort, Damptrykket forøgedes fra 10 til 12 Atm., og man gik over til 2 Cylinder Compund Systemet.



MAALING AF LOKOMOTIVETS OVERHEDEDE DAMP

MED TERMoeLEKTRISK TERMOMETER.

Ved Termoelektricitet forstaar man Elektricitet, der opstaar ved Temperaturforandring. Hvis man f. Eks. bøjer en Stang af Vismut og en af Kobber og lodder dem sammen til en Ring, saa vil der, naar man opvarmer det ene af Lodningsstederne, opstaa en elektrisk Strøm, der i en bestemt Retning gaar igennem Ringen. Havde man derimod afkølet Stedet, vilde Strømmen gaa i modsat Retning. Dette kan tydeligt vises, idet man anbringer en Magnetnaal inden i Ringen, den vil da alt efter Strømmens Retning gøre Udslag til den ene eller den anden Side. Saadanne elektriske Strømme opstaa ogsaa i alle lukkede Ledninger af forskellige Metaller, naar man blot opvarmer eller afkøler et Lodningssted, om end ikke altid saa stærkt og tydeligt som ved de to foran nævnte Metaller. Man har nemlig udfundet gennem Forsøg, at Metallerne ogsaa med Hensyn til deres termoelektriske Forhold kunne ordnes i en Spændingsrække saaledes, at den termoelektriske Kraft er desto større, jo længere disse staa fra hinanden i Rækken. En saadan Spændingsrække er f. Eks. Vismut, Platin, Guld, Kobber, Tin, Bly, Zink, Sølv, Jern, Antimon. Den termoelektriske Strøm vil, naar to af disse Metaller loddes sammen og et Lodningssted opvarmes, altid gaa fra det Metal, der staar foran i Rækken til det andet gennem det opvarmede Sted. Disse Strømme har ingen synderlig Styrke, og

man har derfor sammensat termoelektriske Søjler af en hel Mængde Elementer, hvorved Styrken forøges. Ved at vælge et Par Metaller, der som før nævnt staa saa langt fra hinanden i Spændingsrækken som muligt, og lodde dem sammen i en Søjle kan dog faas en Strøm, hvis Kraft er forholdsvis stærk.

Ovennævnte anføres for at kunne forstaa Anvendelsen af termoelektriske Termometre ved Lokomotiver. —

Dr. A. Langrod, Wien, skriver herom følgende i „Zeitschrift für Lokomotivführer“:

Til at maale den overhede Damps Temperatur ved Lokomotiver bliver hyppigt anvendt termoelektriske Termometre. Disse Termometre maaler dog ikke den absolute Temperatur, men kun Forskellen mellem Temperaturen paa de to Steder, hvor begge Termometrets Lodningssteder befinder sig. Ved Lokomotiver findes det ene Lodningssted i Overhederen og det andet paa Førerpladsen. Termometrets Viserinstrument bliver indstillet efter en Gennemsnitstemperatur ved Lodningsstedet i Førerhuset, og viser saaledes i Driften den virkelige Værdi af Dampstemperatur. Nu afhænger Temperaturen i Førerhuset i høj Grad af Dags- og Aarstiderne, af Vejrforholdene og vel ogsaa af den Art Arbejde, Lokomotivet udfører. Derfor er Temperaturangivelsen upaalidelig, og Misvisningen kan af disse Grunde alene let overskride 10 %.

Mod denne Unøjagtighed findes der dog en Udvej. Det drejer sig herved om at finde et Sted, hvor der findes den mest mulige uforanderlige Temperatur. Dette er Tilfældet i det indvendige af Dampsamleren. Den mættede Damps Temperatur afhænger, som bekendt, af dens Tryk, og naar dette er kendt, lader den sig nøjagtig bestemme.

Ved normal Kørsel forandrer Kedeltrykket sig næppe en Atmosfære, og hertil svarer en Forandring i Dampstemperaturen paa lidt over 3° C. Vilde man lade det Termometer-Lodningssted, som nu anbringes i Førerhuset indføre i Rummet for den mættede Damp, saa vilde Termometret maale

den virkelige Overhedning, det vil sige Forskellen mellem Temperaturen paa den overhede og den mættede Damp. Alene Angivelsen af denne er værdifuld, og kan i Betragtning af Hensigten erstatte Bestemmelsen af den overhede Damps Temperatur. Da imidlertid, som ovenfor blev fremhævet, den mættede Damps Temperatur er meget lidt foranderlig, saa kan man, hvis det ønskes, direkte aflæse den overhede Damps Temperatur paa Viserinstrumentet, idet man indstiller dette paa den til det normale Kedeltryk svarende Dampstemperatur. I dette Tilfælde andrager Misvisningen ved Temperatur Angivelsen, som Følge af Kedeltrykkets Forandring under Kørslen, næppe 1 %. Bortset fra, at en Fejl af denne Størrelse ikke kan tillægges nogen Betydning, kan den ved bekendt Kedeltryk let fastslås og udskilles. — Det maa endnu hertil føjes, at Termometer-Lodningsstedets Indførelse i Rummet for den mættede Damp ikke betinger nogen Forandring i Viserinstrumentets Skalaindeling, og saaledes ikke forringer Nøjagtigheden af Aflæsningen.

Otto Bendixen.



SITUATIONEN.

I over 1½ Maaned har den europæiske Krig varet, og trods de frygtelige Begivenheder Telegrafens daglig melder om, er der endnu ikke sket noget afgørende, noget hvoraf man har kunnet drage Slutninger om en snarlig Ende paa den for den hele Verden saa frygtelige Situation.

Vore industrielle Virksomheder er i den senere Tid i betænkelig Grad blevet paa-virket af denne ulykkelige Krig. Arbejdsløsheden i Byerne breder sig og selv om Tiderne for vor Handel og vort Landbrug er gode, vil Vinteren vi gaar i Møde, sær-

lig for Byernes Vedkommende sikkert blive præget af Nød og Elendighed.

Den private Godgørelse er rettidig paa-begyndt; en stor Komite (Centralkomiteen) bestaaende af Mænd og Kvinder fra alle Samfundslag har stillet sig i Spidsen for dette filantropiske Arbejde og Pengestrømmer ind. — At Lokomotivpersonalet trods det, at det selv økonomisk rammes af Situationen, ved denne som ved tidligere Lejligheder, vil vise sig offervilligt, betragter vi som givet.

Fra Foreninger, Organisationer o. l. er der gjort Skridt til Bekæmpelse af Arbejds-løsheden; saaledes har J.-F.s Hovedbestyr-else i et Opraab henvendt sig til sine Medlemmer om Dannelse af et Hjælpefond. — Vi bøjer os for denne smukke Tanke, men trods Alvoren i Sagen og Øjeblikket, kan vi ikke andet end trække paa Smilebaandet ad samme Hovedbest., thi samtidig med Anmodningen om Hjælp imod kommende Arbejdsløshed, træffes Beslutninger, som fremmer Arbejdsløshed, idet nævnte Best. vedtager at lade Medlemsbladet „Vor Stand“ udgaa kun een Gang maanedlig. At vor Hovedbestyrelse paa dets Møde i Slutningen af Maanedens vil beskæftige sig med Situationen, er givet, men at den ved sine Beslutninger vil være mere logisk end J.-F.s Hovedbestyrelse, det tør vi garantere for.

Den 1. September, en Maaned tidligere end sædvanlig, traadte Statsbanernes Vinterkøreplan, eller rettere Krigskøreplan i Kraft. Krigen med dens Følger kaldte til Maadehold, og sandelig, Statsbanerne var her overraskende hurtige til at indrette sig herpaa. Foruden de Indskrænkninger, Vinterkøreplanen altid rummer, var der yderligere sket betydelige Indskrænkninger i Toggangen; som Eksempel kan anføres, at paa den sjællandske Vestbane er nu ind-draget 4 Tog i udgaaende og 5 Tog i ind-gaaende Retning, saaledes at denne for det hele Land saa vigtige og benyttede Hoved-rute kun befares af 3 Hurtigtog og nogle lokale Forbindelsestog. At en saadan be-tydelig Indskrænkning af Driften er økono-

misk følelig for Lokomotivpersonalet, vil mange i de kommende Maaneder mærke, og selv om man fra flere Kredsbestyreres Side har gjort Skridt til at bøde herpaa ved en Regulering og Fordeling af Kørslen, saa kommer man ikke uden om, at dette Forhold før eller senere vil kræve Opmærksomhed og Behandling af rette Vedkom-mende.

August var Krisemaanedens: den Nervø-sitet, der mer eller mindre greb alle, og som havde sine Udslag paa forskellig Maade, satte sine Spor. Fra saa godt som alle Virksomheder, maaske Kulimportørerne und-tagne, meldes der om Nedgang i Indtægt-erne og ikke mindst for Statsbanerne, saa-ledes kan nævnes, at der paa Københavns Personbanegaard af II. Kls. Billetter solgtes for ca. 100.000 Kr. mindre end August Maaned i Fjor. Døg heraf skal man ikke lade sig forskrække, thi ved Inddragning af Tog samt Afbrydelsen af Berliner Ruten var man forberedt paa en væsentlig Ned-gang for denne Billetklasse.

September synes at skulle blive god, de rolige Forhold, der atter indtraadte de sid-ste Dage i August kan nu i September nærmest betegnes som normale, dette gæl-der navnlig Handelen. Landbrugseksporten er, trods flere Forhindringer ført ind i faste Former og vor Kulforsyning er overorden-lig tilfredsstillende. Trafikken paa Stats-banerne bliver større og større og med særlig Glæde læser man i Meddelelser fra Generaldirektionen, at grundet paa den store Godstrafik og dermed følgende Vogn-knaphed er Læsnings- og Aflæsningsfrist-erne indskrænkede. Et glædeligt Vidnes-byrd om sunde Tilstande i vor Handel og Eksport, og lad os haabe, at dette maa vedvare, saaledes at de 300 lejede svenske Godsvogne, Statsbanerne i det sidste halve Aar benyttede, men som over Hals og Hoved i Augusts nervøse Dage hjemsen-dtes, atter med det første maa trille paa danske Banelinier.

Trods de mange Indskrænkninger i Drif-ten 1. September viste, har den dog budt

paa en Udvidelse, idet Staten fra nævnte Dag har overtaget Ruten Kallundborg—Aarhus. — Denne, gennem mange Aar af Rigsdagen saa omdisputerede Rute, er nu trods Generaldirektionens Modstand Statsrute, og trods den uheldige Tid, hvorpaa Overtagelsen sker, tror og haaber vi, at Ruten vil kunne oparbejdes og bidrage til det Overskud alle statsbaneinteresserede glæder sig over. —

Alle de Bestemmelser, der ved de ekstraordinære Militærforanstaltninger indførtes for Statsbanepersonalet, er nu hævede, og den Frihedsberøvelse, mange Tjenestemænd i August Maaned fik at mærke, kan nu indhentes.

Vi vil kraftigt opfordre Lokomotivpersonalet til at søge Permission ovenpaa den stærkt trafikerede og varme Sommer. Tiden er nu inde til at faa den Rekreation, der kan styrke og gavne mod kommende Strabadser.



JERNBANERNES STRATEGISKE BETYDNING I KRIGSTID.

[fortsat fra Nr. 17]

Særdeles vigtig er Ødelæggelsen af Spor-skifterne, dog har Tilintetgørelsen af Vandstationerne den største Betydning. Her er det uhyre let at beskadige Pumperne og Vandtaarnene saaledes at de bliver ubrugelige, thi har Fjenden ingen Reservedele, da nytter det ikke at den har erobret Jernbanerne, idet den ingen Vand faar til Lokomotivernes Drift.

Demateringen af Vandstationerne tvang Engelskmændene til at de i nogen Tid daglig maatte lade et Vandtog løbe paa Strækningen syd for Bloemfontein. Paa Strækningen nord for Kranstadt, hvor det i en Afstand paa 112 km ikke var muligt at forsyne Lokomotiverne med Vand, ind-sattes der bag Lokomotivet en Vandvogn

som med en Slange var forbundet med Tenderen, saaledes at denne under Kørslen kunde efterfyldes.

Ved Broer har det vist sig at være formaalstjenlig efter forudgaaende Sprængning at nedkaste Dragerne fra Pillerne; de sidstnævnte bør kun angribes saafremt der er rigeligt Sprængstof tilstede. Til Genopstillingen af sprængte Broer hvis Piller ikke er højere end 6 m er det det fordelagtigste at anvende Svellestabler hvorover Plankerne lægges. Til Beskyttelse mod Højvande isoleres de førstnævnte med Sten; mod Brandfare omgives de med Jord. Ved større Højder er Fordringen til Træ meget stor og Arbejdet gaar kun langsomt. Men Hurtighed er den væsentligste Hovedbetingelse under Arbejdet i al Felttjeneste. Angaaende Hensigtsmæssigheden ved Natarbejdet under saadanne Forhold staar Meningerne delte.

Pansertogene har under Boerkrigen spillet en betydelig Rolle; særlig gjorde de stor Nytte under Forsvaret mod De Wets Overfald paa Jernbanerne. Paa Oranje Fristatens Baner var der saaledes en Tid stationeret et Pansertog paa hver 3die Station, som efter modtaget Meddelelse om Overfald straks rykkede ud. Da Overfaldene blev hyppigere paa Strækningen mellem Springfontein og Bloemfontein, patrouillerede Pansertogene om Natten over denne og fordrev de fjendtlige Tropper. Medbringelsen af Værktøjer gjorde det muligt for Personalet selv at reparere mindre Skader paa Strækningen. Ved større Forstyrrelser tilkaldtes det nærmeste Arbejdstog, som da under Pansertogets Beskyttelse restaurerede Strækningen.

Den største Kamp som Pansertogene har udfægtet under Krigens første Halvdel fandt Sted ved Hautkraal, hvor 4 Pansertog kørte sammen i en Afstand af 700 til 900 m og i den Grad beskød Boerne, at de efterlod 24 med Okseforspand forsynde Munitionsvogne og kun reddede hvad Soldaterne medførte. De indhøstede Erfaringer bevirkede, at der opstilledes bestemte Grundregler for Pansertogene, i Særdeleshed for Transporten af svært Skyts, lige-

som der udnævntes en Militærdirektør for Pansertogene, der havde Overledelsen af 20 Pansertog.

Besætningen paa disse Tog bestod mest af Infanteri, en Afdeling Artilleri under Ledelse af 1 Officer og 6 Ingeniører, der særlig var uddannede i Sporanlæg og Vognafsporinger. Hertil kom 2 Telegrafarbejdere, 1 Telegrafist, 2 Lokomotivførere og 2 Lokomotivfyrbødere som skiftevis havde Tjeneste. Ved den kraftige Beskydning fra Toget kunde Føreren under en Kamp indlade sig med en langt stærkere Fjende. Til Trods for at hans Opmærksomhed var rettet fremefter, maatte den bagved liggende Strækning ikke lades ude af Betragtning saaledes at et eventuelt Tilbage-tog ikke blev afskaaret. Heraf vil man forstaa, at der stilledes store Fordringer til Mandskabets Opmærksomhed og Udholdenhed.

Under Pansertogenes Fremførelse var Lokomotivet anbragt i Midten, hvor den medførte Vandvogn fandtes, saaledes at man i længere Tid kunde holde sig ude paa Strækningerne. Yderlig kom hertil 2 Vogne med en Kanon og en eller to Maxim-Maskingeværer. Paa Lokomotivets anden Ende var Vognen til Projektørens Dynamo, denne Vogn tjente tillige Maskinpersonalet som Opholdsrum. Efter denne fulgte en Vogn for Officererne og Telegrafens medens Togets Afslutning dannedes af en Vogn med Maximskyts; paa den Maade var Toget beskyttet til begge Sider. Pansertogets Kommandant rejste som oftest i den første Vogn, ved hans Plads fandtes en Trækstangsforbindelse til Lufttrykbremsen og et Traadtræk som førte til Lokomotivets Fløjte og Klokke; saaledes var han i Stand til at standse Toget og afgive Signaler til Advarsel. Den anden Officer opholdt sig i Vognen med Kanonen; begge Officerer maatte aldrig tage Plads i samme Vogn, da de derved lettere begge to kunde blive gjort ukampdygtige. Hele Toget var forsynet med Telefonforbindelse, hvorved den kommanderende Officer samtidig kunde uddele sine Befalinger til alle Vognene.

Ved de forannævnte Overfald plejede Borne ved Gæværskud at beskadige Bremseledningen paa den sidste Vogn; at bepanse Slangerne herimod vilde være for omstændeligt, hvorfor man i Stedet traf den Forholdsregel at Bremsen, dersom Slangen beskadiges, kunde udløses ved Hjælp af et Traadtræk, derved kunde Toget i det mindste fortsætte Kørslen, men var forøvrigt henvist til Lokomotivets Bremsevirkning; paa Grund af de stærkt kuperede Terrænforhold paa Banerne i Sydafrika, maatte der i slige Tilfælde køres meget forsigtigt.

Fortsættes.



FRA KRIGSSKUEPLADSEN.

Under denne Overskrift agter vi, saalænge Krigen varer, at bringe Læserne de under denne fremkomne Nyheder, for saavidt det angaar Oplysninger paa Jernbaneanens Omraade.

Da vi, i Overensstemmelse med Regeringens Opfordring om ikke at fremkomme med Udtalelser, der i sin Form kan være nedsættende for denne eller hin af de krigsførende Magter, afstaar vi i vore Gengivelser fra enhver personlig Udtalelse, men overlader det til alle selv at danne sig en Mening om Forholdene.

„Deutscher Eisenbahnzeitung“ oplyser, at de af Belgierne ødelagte Banestrækninger nu er restaurerede og satte i Drift. Særlig interessant er Genoprettelsen af Driften i en afspærret Tunnel. Den 8. August befordredes med Særtog 36 Mand fra Krefeldts Hovedværksted over Aachen til Belgien. I Tunnellen mellem Nasgrau og Verviers havde Belgierne, for at spærre Adgangen for de tyske Militærtog, ladet 17 af de sværeste Lokomotiver køre op i hinanden. Forgæves havde man forsøgt at sprænge

den 400 m lange Tunnel, hvor man ogsaa fandt 186 Kasser Dynamit. Under militær Bedækning, med 6 Soldater paa hver Maskine og 6 i hver Vogn, blev Toget, med Maskinen bagerst og blændede Lanterner og Lys, befordret over Grænsen, hvor det Søndag Morgen Kl. 4 ankom til Tunnellen. Her frembød der sig et skrækkeligt Billede paa Ødelæggelse, Af de 17 Maskiner stod de 7 paa kryds og tvers imellem hinanden. Indtil Tirsdag Eftermiddag Kl. 5 var 5 af disse bragt ud, og samtidig det ene Spor gjort frit. Nye Skinner indlagdes, saaledes at Troppetransporten med Banen til Lüttig kunne begynde Onsdag Formiddag Kl. 9. Det 2det Tog befordrede Skytset. Lokomotivet, der gjorde Sporet frit, smykkedes med Grønt og Inskriptionen: „Jeg er en Prøjsjer!“



SCHWEITZ OG KRIGEN.

I „Die Lokomotive“, Organet for Lokomotivpersonalet i Schweiz, skrives der følgende om den foreliggende Situation:

„Vi betragter det som en Selvfølge, at i Tider som de nuværende, hvor hele Nationens Velfærd staar paa Spil, og hvor der efter al Sandsynlighed endnu vil komme til at flyde Strømme af Blod, sætter vi alle de smaa og mindste af Hverdagslivets Postulater til Side og retter vort Blik paa det store og hele.

Vi ser i Tankerne, at den forestaaende Verdenskatastrofe vil faa hidtil uanede Følger, ogsaa for vore senere Eksistensbetingelser, og at enhver saameget lettere vil kunne bære sin Skæbne, jo dybere at den Bevidsthed gror i ham, at Fællesskabet, Forbundet, vor Organisation staar bag ham for solidarisk at yde ham Støtte.

I Anledning af den stedfundne Mobilisering, omtales derefter Militærvæsenets Dispositionsret over Banerne, bl. a. oplyses,

at fra det Øjeblik Militæret overtager Driften, gælder for Personalet følgende Bestemmelser:

1. Under enhver tjenstlig Udførelse skal Tjenestemændene bære Schweitzerforbundets Armbind.
2. Banepersonalet og det under Stationerne sorterende Personale, som hører til den ydre Tjeneste, skal under Arbejdet bære Gevær og Patrontaske.
3. Kontorpersonalet paa Stationerne opbevarer deres Geværer i Arbejdslokalerne, og i Nærheden af deres Person.
4. Banelegemetets Eftersyn forstærkes, d.v. s., at dette foretages af mindst 2 Mand i Fællesskab.

I følgende Tilfælde har Banepersonalet Ret til at gøre Brug af sine Vaaben:

1. Naar Strækningen eller Banegaardene angribes af Personer, dog skal der forud afgives 2 Advarselsraab og saavidt muligt skal Vedkommende anholdes.
2. Naar Togenes Sikkerhed nødvendiggør et saadant Skridt.
3. Naar det personlige Forsvar kræver det.

Angaaende Publikums Færdsel gælder omtrent de samme Regler som hos os; dog maa Personer, der er Banepersonalet ubekendte, ikke nærme sig Banestrækningen paa mindre end 200 Skridts Afstand, ligesom Færdsel paa Jernbanebroer, hvor der i Fredstid er Fodsti, er forbudt. Det samme gælder for Færdslen i Tunnellerne.

I Almindelighed skal Tropperne tjene som Forstærkning for Banepersonalet og skal ikke indblandes i Jernbanedriften, men paa den anden Side skal Banepersonalet tjene Militæret som Fører.

Under Mobiliseringen har der siden den 3. August fundet en midlertidig Indskrænkning af Togenes Antal Sted, ligesom Orlov og Fridagens Inddragelse og Formindskelse har skabt helt nye Forhold.



NYT FRA ALLE LANDE.

En 71-aarig Frivillig.

Ifølge „Eisenbahnzeitung“ meldte den pensionerede Lokomotivfører Wilhelm Mechnig fra Rheinbreitbach ved Bonn, sig som Frivillig ved den tyske Hær, hvor han blev antaget. Han er 71 Aar gammel og har deltaget i Felttogene 1866 og 1870-71, Den 16. August er han bleven saaret ved Mars-la-Tour.

Lokomotiv- og Togpersonalets Emulumenter under Krigsforholdene i Tyskland.

Fra den første Mobiliseringsdag faar for hver Dag Personalet gør Tjeneste:

Lokomotivførere	Mk. 4.00
Lokomotivfyrbødere	- 3.50
Togførere	- 3.00
Togbetjente	- 2.50

i Bestillingstillæg.

Det Personale, der beordres til Tjeneste i andre Kredse, erholder et Kommandotillæg, som pr. Dag udgør:

Lokomotivførere	Mk. 8.00
Lokomotivfyrbødere	- 4.50
Togførere	- 8.00
Togbetjente	- 4.50

dog forekommer der her følgende Forandring i Bestillingstillægget:

Lokomotivførere	Mk. 4.00
Lokomotivfyrbødere	- 3.00
Togførere	- 3.00
Togbetjente	- 2.00

Lokomotiver i Amerika.

30. Juni 1913 havde Nordpacificbanen i Amerika 1366 Lokomotiver imod 1433 det foregaaende Aar, hvilket er en Formindskelse paa 67 Stk., tiltrods for, at et større Antal nye Maskiner er satte i Drift. Den gennemsnitlige Trækkekraft er ikke desto mindre forhøjet fra 14 til 15² Tons.

Verdens sværeste Lokomotiv

har hidtil været en Mallet Maskine paa Atchison, Topaha og Sante Fé-Jernbanen. Dens Vægt er 386 t inkl. Tenderen, samt et Mallet Lokomotiv paa Virginia-Banen, der formaar at udvikle en Trækkekraft paa 52 t. Begge disse Typer er nu overfløjet af et Lokomotiv paa Eric Banen, som fornylig leveredes af Baldwin-Værkerne. Denne Maskine vejer 387 t og har en Trækkekraft paa 73 t.

Jordens Lokomotiver.

Antallet af alle Jordens Lokomotiver er endnu aldrig nøjagtig fastslaaet. Her spiller Trafikens Størrelse en Hovedrolle. Saaledes har f. Eks. de preussiske Statsbaner over 20.000 Lokomotiver til ca. 37.000 km Banelængde. De forenede Stater i Nordamerika 50.000 Lokomotiver til 400.000 km, altsaa et Forhold af henholdsvis 1:185 og 1:8. — I England findes ca. 1 Lokomotiv pr. 1 km Banelinie, hvilket for Aaret 1911 giver ca. 37.000 Lokomotiver.

Tager man som Grænseværdi Forholdet 1:5, saa faar vi ca. 200.000 Lokomotiver, hvis Værdi med en Gennemsnitspris. af 50.000 Rmk., vil svare til en Anskaffelsespris af 10 Milliarder Mark.

Papirtvist.

Efter hvad „Eisenbahn-Curier“ meddeler, anvendes der i Øjeblikket Papirtvist til Af-tøring af Maskinerne. Produktet, som er fremstillet af en særlig Art Papirstof, skal efter Bladets Udtalelser gøre god Nytte og være meget billig.



D. L. & L. F.

BESØGET PAA GEVÆRFABRIKKEN.

Den 17. Juli havde D. L. & L. F. Kh. Afd. arrangeret et Besøg paa „Den kgl. Gevær- og Kanonfabrik“ Amager Boulevard, for at Medlemmerne kunde faa Lejlighed til at se Fabrikationen af moderne Skyts. Ved denne, som ved saa mange andre Lejligheder, var kun et lille, begrænset Antal Medlemmer mødt.

Kl. 1½ aabnede Fabriken sine Porte, og vi blev modtaget af Fabrikens Chef, som havde ventet ca. 100 Besøgende, hvorefter vi blev præsenterede for Hr. Undermester Hergest, under hvis Ledelse vi havde Lejlighed til at se Fabrikens Virksomhed. Vort første Besøg gjaldt Maskinstuen, som er indrettet til en 180 H. K. Compound Dampmaskine med 225 Omdrejninger, forsynet med et Central Smøreapparat for alle Lagre og Gangtøj, 2 Mollerups Smøreapparater for Glider og Cylinder. Drivremmen som overførte Kraften til en Dynamo, var af særlig Interesse, idet den var fremstillet af blaat anløbet Staal, ca. 1 mm tyk og 200 mm bred, og samlet med en paa-skruet bevægelig Remsamler; Fordelen ved denne er, at den under Kraftoverføringen ikke lader sig strække, ligesom den næsten er uopslidelig; for at Remmen ikke skal skrænse, var Remskiven forsynet med et meget tyndt Lag Kork. Under Perioder hvor der bruges særlig megen Kraft, blev Reservemaskinen taget i Brug; denne var en af Burmeister & Wains nyeste konstruerede 45 H. K. Dieselmotor, med 180 Omdrejninger, med et Forbrug af 4 Liter Olie i Timen. Smedien, hvor alt Raamateriel til Gevær bliver smedet, var indrettet med adskillige Damppressere, Faldhamre og Fjederhamre; den største Damppresse kunde udøve et Tryk af 1800 Kg. Vi havde her

Lejlighed til at se, hvorledes hver enkelt Del blev smedet, i Sinker med hver sin Form, til Geværrets enkelte Dele. Herfra fulgte vi Materialets Behandling i de forskellige Værksteder. Geværløbet blev udboret paa specielle Bænke med Bor, som var forsynet med en lukket Kanal, hvor Olien bliver pumpet igennem under et Tryk af 1 Atm. Riffelgangen, som har en Stigning af 1 : 500, blev udboret med et specielt Bor, fremstillet af fineste Diamantstaal, og for hver Ende af Løbet var anbragt et Smørerør, som afkøler, smører og samtidig sprøjter Spaanerne bort, efter at Løbet er bearbejdet indvendig, bliver det pudset udvendig paa en Slibemaskine.

Alle enkelte Dele til Laasemekanismen bearbejdes paa Fræsemaskiner, og for Bundstykkets Vedkommende gennemgaas 6—7 forskellige Operationer i Maskiner, hvorefter det bliver opmaalt og prøvet inden det bliver pudset og samlet. Fræserne, som er af mange forskellige Former, og i flere Stykker, bliver paa Fabriken fremstillet paa franske Specialmaskiner, ved Hjælp af en Model i Staalplade; naar Fræsen har sin Form og er blevet forsynet med Tænder, bliver den efter Hærdningen planeret paa en Slibemaskine, hvor Planen er en roterende Elektro Magnet, og efter Slibningen bliver afmagnetiseret paa en særlig dobbelt Plan.

Efter at have set Fabrikationsmaaden, overværede vi en Skydning med Rekylggevær og Rekylrevolver, hvorefter vi blev præsenterede for Hr. Undermester Halkiær, under hvis Ledelse vi havde Lejlighed til at se Kanonfabrikationen. Da det er for indviklet at beskrive Fabrikationsmaaden af Kanoner, vil jeg kun nævne de vigtigste Konstruktioner, som væsentligst bestaar i Kilemekanisme og Bundskruemekanisme.

Feltkanoner og mindre Fæstningskanoner er som Regel forsynet med Kilemekanisme, da den er hurtigere at betjene, hvorimod sværere Kanoner har Bundskruemekanisme.

Af det Arbejde, der for en Del optager Fabriken for Tiden, skal særlig nævnes ældre Kanoner af svensk Fabrikat, hvor

Riffelgangen bliver udboret, da Materialet er af særlig god Kvalitet. Til Slut blev os forevist et bevægeligt tysk Udsigtstaarn i Virksomhed.

Som Erkendtlighed for Modtagelsen og den Assistance som blev udvist ved vort Besøg paa Fabriken, undlader vi ikke at udtale vor bedste Tak; ligesom Beskrivelsen af Fabriken saavel som de Forsøg Fabriken foreviste blev fulgt med levende Interesse af os alle. Vi udtaler ligeledes en Tak for Arrangementet af Turen, som for en stor Del skyldes Hr. Lokomotivfører Florenz ihærdige Arbejde.

Flem. Raabæk.



MEDLEMSLISTEN.

Aarhus Lokomotivfører Afdeling:

Indmeldt

Lokfører Carl Nielsen, $\frac{1}{9}$ 14.

Korsør Lokomotivfyrbøder Afdeling:

Indmeldt

Aspirant H. V. Nielsen, $\frac{1}{6}$ 14 fra Afd. 7, København.

København G. Lokf. Afd.:

Slettet for Restance

Lokf. E. P. C. Jespersen.

Adressefortegnelse:

Formanden:

Lokf. Chr. Christensen, Finsensgade 40, Esbjerg

Hovedkassereren:

Lokf. C. Larsen, Vesterbrogade 128³, Kjøbenhavn

Hovedbestyrelsens Sekretær:

Lokf. C. M. Christensen, Vesterbrogade 98 a², Kjøbenhavn B.

Formanden for Lokomotivførernes Hovedafdeling:

Lokf. M. Mortensen, Rosenvængets Allé, Esbjerg

Formanden for Lokomotivfyrbødernes Hovedafdeling:

Lokfb. Rich. Lillie, Middelfartgade 4¹, Kjøbenhavn Ø.

Bladudvalgets Formand:

Lokf. C. A. Vording, N. Christensensvej, Villa „Dan“, Helsingør.



Silius A. Petersen,
Istedgade 47
Hjørnet af Absalonsgade
Glas, Porcelæn.
Sakse, Lommeknive.
Kurvevarer, Trævarer.
Komplette Køkkenudstyr
fra 20-100 Kr.
Hængelamper og Ampler.
til Jernbanens Folk. **5 pCt.**

Holbæk.

Køb Fodtøj i

J. H. Nielsens Fodtøjsforretning,
Nygade 10 - Holbæk - Telef. 1

Odense.

Odense Jernbane-Restauration
anbefales.
TH. ØSTERBY.

Man bør
lade sig livsforsikre i
„Danmark“

DRIK

HOLBÆK

ØL

Cigarforretningen
42, Dannebrogsgade 42

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

Vine og div. Ølsorter

H. Jacobsen. Telef Vester 4248

Langaa.

J. JOHANSEN'S

1 Kl.s Herreskrøderi, Langaa
anbefales.

God Pasning garanteres.

Langaa Materialhandel

Kolonial & Urtekram.

Tapeter og Malervarer. Telf. 38.

Maskinfabriken „Phønix“ ^{Ramsherred} Odense.
Reparation af Lokomotiver og andet Jernbanearbejde.

STØT de Handlende, der averterer i Bladet.

Slagelse.

Prøv! **Specialkaffe** Prøv!
120 Øre pr. 1/2 Kilo
absolut uovertruffen til Prisen.

Vilhelm Møller, Set. Mikkelsgade 9 - Slagelse.
2 Min. Gang fra Banen. — Forsendes franco overalt.
Telefon 625

„URSUS“

elektr. Fodtøjsreparation og
Skotøjsforretning.

Svejtserplads 1. Slagelse.

Absolut bedst og billigst paa Pladsen.

THORVALD NIELSEN

Jernbanegade 5.

Slagelse. Telefon 234.

Største Lager af Møbler.

Guldsmed CARL JENSEN,

Rosengade. - - Slagelse.

Enestaaende Udvalg i Guld og Sølv.
forsøvede og forniklede Varer.

Meget billige Priser.

HUSK! HUSK!

Rasmus Hansens Varehus
SLAGELSE,

er billigst med alt.

Prøv vort ægteblaa Maskintøj.

H. C. Rasmussens

Skotøjsmagasin

Rosengade 15 — Slagelse

anbefales det ærede Lokomotivper-
sonale i venlig Erindring.

**Slagelse Vegetabil-
Margarine**

bedste eksisterende Plante Margarine

Tandlæge PAULSEN

Casino — Slagelse — Telf. 82

Jernbanesygekassens Medlemmer 20 %

Rabat for kunstige Tænder.

Tandudtrækning 1 Kr.

Slagelse Andels

Svineslagteri.

Ferske Affaldsartikler faas i vort
Udsalg sikrest hver Onsdag.

Aktieselskabet
SLAGELSE og KORSØR
DAMPMØLLER'S
ømerkendte Melsorter anbefales.

Vett & Wessel's Udsalg

(JULIUS ZAHLE)

Fisketorvet 1. Slagelse.

Største og billigste Lager af Manufakturvarer

Nicolai Hansens
BAGERI-CONDITORI

Smedegade 11. Filial: Valbyvej.
Telef. 289. Telef. 139.

Brød bringes overalt.

Camillus Dann,

Skovsøgade 2 - Telefon 6
anbefaler sig med alt
til Faget henhørende.

Pasteur Casino

anbefaler

Smør, Margarine, Flaske Mælk, Fløde
samt Medova The 2 Kr. 1/2 kg.

Husk! Husk!

Rasmus Hansens Varehus

Slagelse

er billigst med alt.

Prøv vort ægteblaa Maskintøj.

„LATONA“

Schweitzerpladsen 4

er den billigste Modelforretning.
Omsyninger. Ompresninger og alle Reparationer
hurtigt, billigt og samvittighedsfuldt.
Handsker, Strømper, Korsetter.
billigst paa Pladsen.

VILH. LANGE,

SLAGELSE.

SKRAATOBAKKER, RØGTOBAKKER
CIGARER

DRIK
SLAGELSE
ØL

Esbjerg.

DRIK

P. HOLMS HVIDTØL

Esbjerg Ostehus, Kongensgade 98
anbefales. Telf. 86

Graves Henriksen

Herreekviperingsforretning og Herreskræderi,
Jyllandsgade 18 (v. Kongensg) Esbjerg
anbefales.

Sygepleje Artikler.

Fotografiske Artikler — Malerverer anbefales i største Udvalg.
LØVE-MATERIALHANDELEN - Anton Rehkopff. Esbjerg.

Læderverer

Bedst og billigst i Specialforretningen
JOHANNES NEYE's Udsalg
Kongensgade 21. Telef. 766. Esbjerg

Denne Plads reserveret

Niels Rohde,

„Ankerhus“.

Eneste Specialforretning i
DAMEKONFEKTION.

Chr. Wohlerts
fotografiske Atelier,
Kongensgade 18 (Hj. af Englandsgade)
leverer altid fikse og holdbare Billeder

M. Hansen, Møbelforretning.
Kongensgade 74 — Telf. 230
Rullegardiner, Gardinstæng., Linoleum

Johannes Seelen,
Isenkram- & Udstyrsforretning.
Kongensgade 64, Esbjerg.
Telf. 433. Leverandør til Varelotteriet.

M. ERLANDSEN,
GULDSMED & TANDTEKNIKER
KONGENSGADE 54
TELF. 445 ESBJERG TELF. 445

Anna Sørensens

Vaskeri.

Kirkegade 27 - Telf. 726
anbefales.

R. Sørensens Handelsgartneri

ved Tunnellen. Telf 128.

Fikse Kranse, Potteplanter & Buketter.

Helsingør.

Forlang

Fællesbageriets

Brød

J. Braband-Køster og Mary Braband-Køster

Tandlæger.

Stengade 57, Helsingør.

(Ved Siden af Raadhuset)

Konsultation i Helsingør 10—4.

Telefon 252.

Konsultation i Hornbæk Mandag,
Fredag 4—6.

Sygekassemedlemmer sædvanlig Rabat.