



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

14. AARGANG. NR. 20

Redigeret af C. M. Christensen.

16. OKTOBER 1914

## BJERGBANER.

Fortsat fra Nr. 19

Mere og mere bliver Bjergbanerne, hvor disse ikke falder ind under Systemet Traadbaner, og Stigningerne har holdt sig indenfor mere beskedne Dimensioner, anlagte efter Sct. Gotthards Banens Mønster, der ved Hjælp af Sløjfer eller Spirallinier og Returtunneler overvinder en Højdeforskel paa ca. 100 m. Dette System, som nu ogsaa har vundet Indpas paa smalsporede Baner med Transitrafik og Tilslutning til andre Jernbanelinier, kan foreløbig paa Bjergbaner, d. v. s. Tovbaner ikke medregnet, der har Bjergtinderne som Maal, kun anvendes under Medvirkning af Tandhjulet paa de stejleste Strækninger, dog søger man — i hvert Fald for Dalpartiernes Vedkommende — saavidt mulig at hjælpe sig uden disse. Omend Anlægget af disse moderne Turistbaner ved Anvendelsen af en længere Strækning og større Omveje ogsaa bliver dyrere end de ældre Banelinier, er det dog

givet, at Vedligeholdelsen til Gengæld er billigere, ligesom Trafiken foregaar betydeligt hurtigere. Ogsaa paa dette Omraade har Forbedringen af Bremsesystemet og den elektriske Drift gjort Udslaget.

Den Tid, hvor de smaa skæve Lokomotiver pustende og med en øresønderrivende Larm skød de aabne Vogne foran sig opad Bjerget og gennem Tunnelerne, mens Passagererne undertiden var ved at kvæles, er forbi. De „hvide Kul“ arbejder langt renere og er røgfri. De elektriske Maskiner har afløst Damphesten, og ved de nyeste Systemer, t. Eks. Mortigny—Chamonix- og Arth—Rigibanen, kan Kæmpevognen med Maskinen i Midten uden For- eller Bagspand overvinde indtil 30% Stigninger paa Tandstangstrækninger. Et Mønster paa moderne Anlæg uden Tandhjulsforbindelse er den rhætiske Bane Chur—St. Moritz, hvor der mellem begge Endestationerne er en Stigningsforskel paa 1200 m.

Man er tilbøjelig til i Bjergbanerne at se et Kommunikationsmiddel som siden sin



Tilblivelse har stagneret, dog viser en opmærksom Betragtning os, aldrig har Ingeniørernes Iver udfoldet sig saa stærkt som netop paa dette Felt, dog synes der at være langt tilbage inden man naar Fuldkommenhedens Grænser.

Eftersom Naturforholdene herhjemme overflødiggør Indførelsen af denne Art Baner, men samtidig umuliggør det for den overvejende Del af Tjenestemændene at sætte sig ind i disse for os højst mærkelige Samfærdselsmidler, skal vi i efterstaaende nærmere beskæftige os med en Del af de forskellige Konstruktioner, som er fremkomne.

I Efteraaret 1903 blev Mendelbanen i Tyrol færdig. Denne, der er anbragt som Tovbane, fører op til Mendelbjergets Top, og den indtager paa Grund af sit storstilede Anlæg en af de mest fremragende Pladser indenfor de i Nutiden i Drift værende Bjergbaner, og bidrager i høj Grad til at Byen Bozens smukke Omgivelser fængsler de Rejsendes Opmærksomhed.

Fra Bozen naar man med Jernbanen til den lille By Kaltern, hvor Mendelbjerget stiger lodret i Vejret. Særlige Vogne med elektrisk Drift løber fra Bozen til Kaltern og indrangeres derefter paa den elektriske Bane Kaltern—St. Anton. Den sidstnævnte Strækning danner den første Del af Mendelbanen og overvinder indtil St. Anton — en Strækning paa noget over 2 km — en Stigning paa 105 m, derfra fortsættes i den elektriske Tovbane fra St. Anton til Mendelpasset. I Løbet af 27 Minutter hæves Passagererne her 900 m i Vejret, medens den Stigning som herved passeres opviser det overordentlige Forhold fra 630 til 1000; et Stigningsforhold som ikke kendes paa nogen anden Bjergbane.

Denne Bane føres gennem to i Bjerget udborede Tunneler paa 80 og 85 m Længde, medens der paa en anden Del af Strækningen er bygget en Bro paa 150 m Længde, der understøttes af 10 mægtige Buer med en Højde af 20 m.

Staaltraadstovet som trækker Vognen har en Diameter paa 3,5 cm og ved indtræffende

Brud bremses Vognen ved Hjælp af de foran i Artiklen nævnte automatiske Bremsekløer.

En af de sidste Repræsentanter for Tovbaner danner den ligeledes i Bozen beliggende Virglbane (se Fig. 3). Denne har en Sporbredde af 1 m, er 344 m lang og overvinder en Højde paa 200 m. Stigningen udgør 66 til 70 %. Køretiden er 5 Minutter.

Et interessant Eksempel paa i hvor høj Grad teknisk Snille og Opfindsomhed har haft Indflydelse paa Forbedringen af Tovbaner fremgaar tilstrækkeligt af Fig. 4 og 5. Den første en næsten grotesk Konstruktion af en Tovbane, hvor Passagererne paa en højst primitiv Maade føres op til et i en svimlende Højde liggende Kloster i Thesalien og tilhører den samme Tidsalder, som det i Fig. 5 fremstillede geniale Befordrings- og Transportmiddel, der har fundet Anvendelse ved Opførelsen af Fyrtaarnet paa Beachy Head, hvor saavel samtlige Arbejdere som de nødvendige Materialer befordredes fra de stejle Klippemure ud paa Arbejdspladsen i Havet.

I en betydelig Højde og ad svimlende Veje blev i Aaret 1905 Jordens højeste Bane anlagt, nemlig den argentinske Tovbane Chilecito—La Mejicana. I det argentinske Kordellerdistrikt Rioja har i lange Tider henligget værdifulde Miner, hengemte og ubenyttede paa Grund af Transportens Umulighed. Omsider besluttedes det, at der i det mindste for Ertstransportens Vedkommende skulde anlægges en Tovbane fra Jernbanestationen Chilecito til Minedistriktet La Mejicana. Leipziger-Firmaet Bleichert & Co. — en fremragende Fabrik paa Tovbaneindustriens Omraade — løste med en forholdsvis kort Frist denne Opgave paa en overordentlig tilfredsstillende Maade, at endogsaa Personbefordringen kunde foregaa med fuld Sikkerhed.

Denne Tovbane, der er den længste og højeste der eksisterer, har en Længde af 35 km med en Højdeforskel af 3536 m, idet den nederste Tilslutningsstation ligger 1049 m højt medens Endepunktet ligger 4585 m højt. Ogsaa Spændevidden mellem Bære-



soklerne overtræffer alle hidtil udførte Konstruktioner og naar ved Overkridelsen af en 300 m dyb Kløft 800 m. Staalstativer paa 40 m Højde bærer Tovene, der paa en vis Maade danner Jernbanespoet, og Mennesker og Gods befordres i en Højde af 300 m over Jordens Overflade. Ialt findes 25 Spand med mere end 300 m Spændevide. Hele Linien er inddelt i 8 Distrikter paa 4 à 5 km Længde med 7 Mellemstationer, og hvert Distrikt drives af sit eget Maskinanlæg; Vognene passerer Stationerne og indlemmes paa en enkel Maade i det næste Tov.

Tovets Roterung imellem 2 Stationer — de kolossale Tove, hvorpaa

Vognene hviler ved Hjælp af Ruller ligger selvfølgelig fast — besørger ved Dampkraft, i hvilket Øjemed der paa hver Banegaard findes en Tvillingdampmaskine paa 35 HK.

Under Anlæggets Udførelse maatte Tovene, Dampmaskinerne, Taarnene, Pillerne, Kedlerne o. s. v. fordeles i smaa

Lastpartier, der paa Ryggen af Muldyr transporteredes op i de evige Sneregioner. Ialt af-

sendtes fra Tyskland over Antwerpen til Rosario ved Parana over 16,000 Kasser, deri over 140 km Staaltove. Fra Rosario maatte alt Materiellet med Jernbanen be-

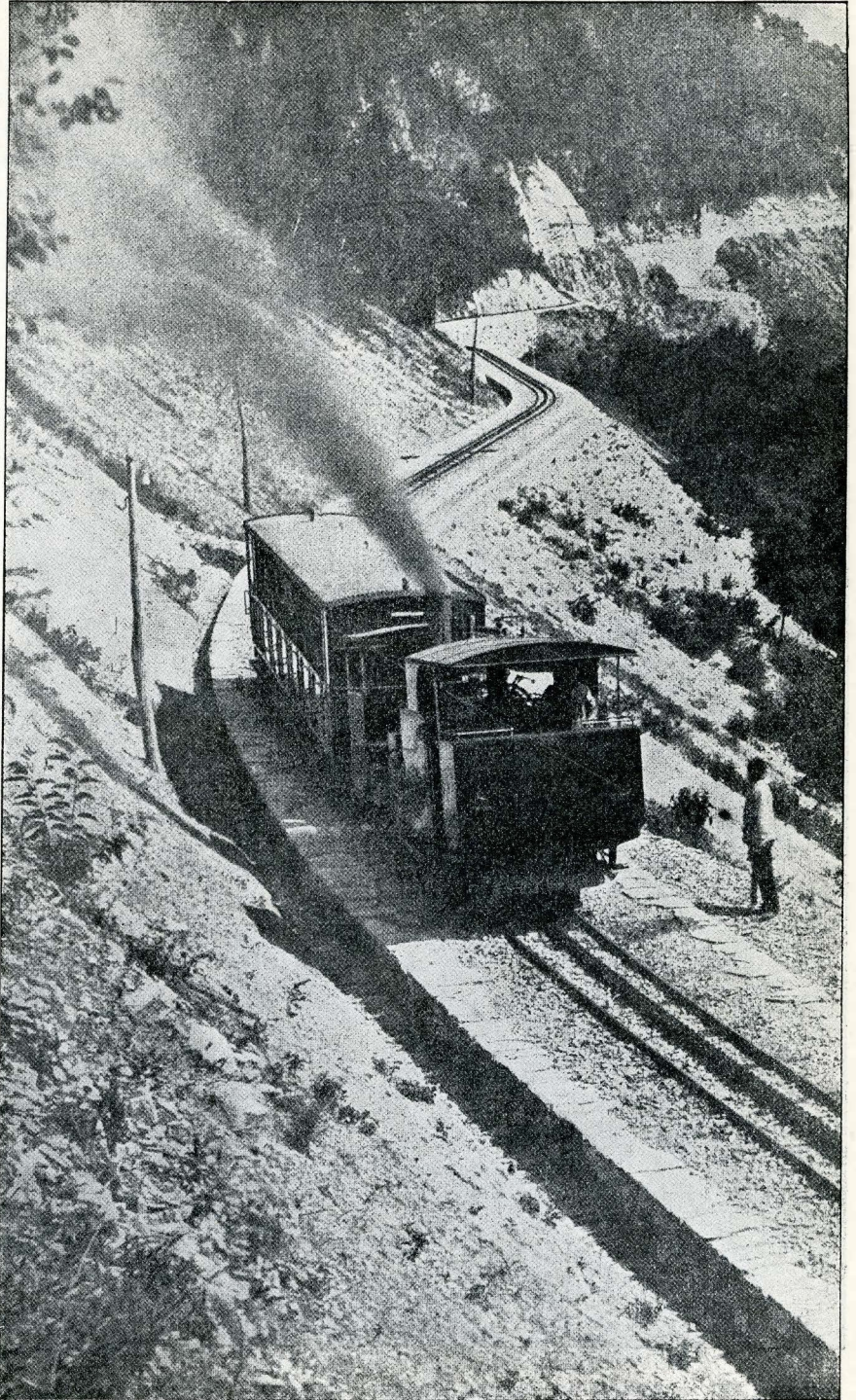


Fig. 3

fordres tværs igennem Argentina til den østlige Side af Kordillerne, herfra begyndte saa Transporten med Muldyr.

Tovbanen, som i en broget Afveksling



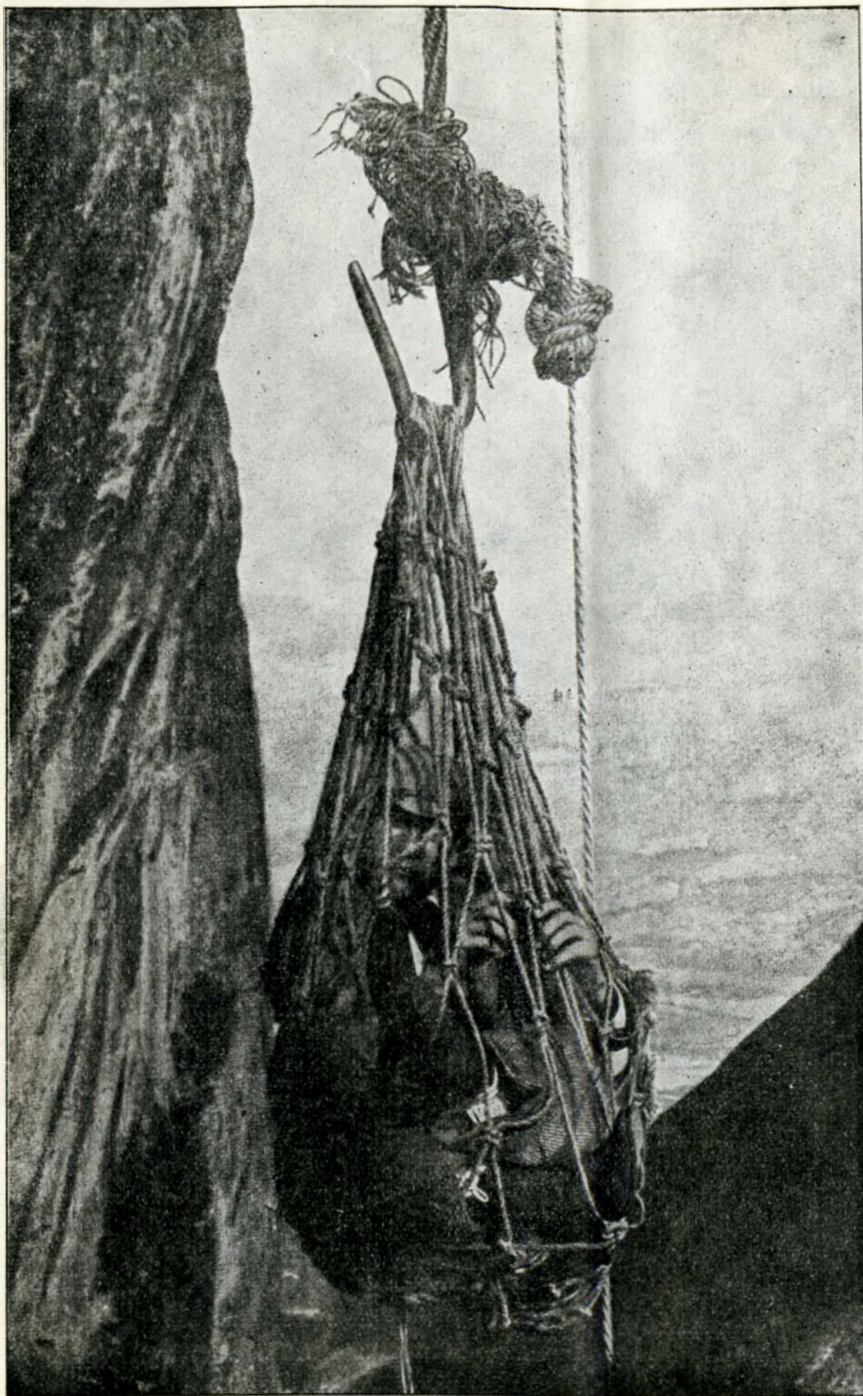


Fig. 4

føres over dybe Afgrunde og stejle Bjergkammé, besørger nu ca. 40 t Erts pr. Time, foruden den forhaandenværende Persontrafik, der selvfølgelig ikke er stor.

Hver Vogn indeholder 5000 kg Erts og med 45 Sekunders Mellemlum ankommer til

den nederste Endestation en Vogn til Af-tømming.

Først gennem dette storstilede Anlæg har de nævnte Ertslagre, som er udnyttede i over 400 Aar, men paa den mest primitive Maade, faaet en større Betydning, men fremfor alt har dette System vist, at det ligger indenfor Mulighedernes Omraade, at faa oprettet en

Forbindelse til Egne som er utilgængelig for almindelig Jernbaneanlæg. I denne Forbindelse og med Henblik paa nævnte Bane skal oplyses, at saafremt de derværende Stigninger skulde overvindes med almindelige Adhæsiionslokomotiver, vilde det være nødvendigt at anlægge en Skinnevej paa 80 til 100 km Længde; et Foretagende der paa Grund af de dermed forbundne store Vanskeligheder vilde blive overordentlig kostbart.

Ved Hjælp af en lignende Tovbane udnyttes nu de store Svovlkilder i Popocatepetl Krateret langt mere rationelt end tidligere, hvor Indvindingen ogsaa foregik paa samme primitive Maade som

for 400 Aar siden. Det paa Bunden af det svimlende dybe Krater løshakkede Svovl pakkedes da indtil en Vægt af 12 kg i Kurve, som Arbejderne derefter paa deres Ryg bar hen til Kratervæggens stejleste Sted, hvor det derefter ved Hjælp af en Vinde



hævedes op til Randen. Her modtoges Kurvene af andre Arbejdere, som derefter paa Straamaatter rutschede ned ad de stærkt skraanende Sneflader (Popocatepetl Bjerget er 5800 m højt og rager langt op i de evige Sneregioner) for derefter møjsommeligt at klatre op. Paa Vegetationens Grænser gjordes Holdt og herfra bragtes Svovlet paa Ryggen af Muldyr til den nærmeste Jernbanestation, som dog laa 25 km borte.

Fortsættes.

---

*Støt Lokomotivpersonalets Hjælpefond!*

---

## D. L. & L. F.

TIL

MEDLEMMERNE AF D. L. & L. F.

Den ved Krigen mellem Stormagterne skabte Situation i Europa, har jo ogsaa paa mange Maader berørt vort lille Land og dets Befolkning.

For Lokomotivpersonalet saavel som for alle organiserede Statsfunktionærer, betyder Krigen en foreløbig Standsning af Organisationsarbejdet, for vort Vedkommende havde vi sat vor Lid til en Forbedring af vore Lønninger i den kommende Rigsdags-samling, ligesom vi jo ogsaa nærede Haab om andre Forbedringer af vore tjenstlige Forhold, dette maa vi foreløbig lade ligge, og haabe paa, at Krigen snart maa være forbi.

Blandt den almindelige Befolkning har Krigen foranlediget, at enkelte har beriget sig ved at skabe Dyrtid paa Nødvendigheds-Produkter; disse skal jeg dog ikke opholde mig ved.

Uagtet at de fast ansatte jo under opad-gaaende Konjunkturer saavel som nu, faar at føle Pengenes forringede Værdi, saa bør vi dog tænke paa den store Masse, som er kastet ud i Arbejdsløshedens uhyggelige Nødtilstand og som af den Grund

mangler ethvert Betalingsmiddel til at skaffe Føde og Klæder til sig og sine; det er derfor mit Haab, at vi alle, saavidt vore Evner rækker, vil deltage i Afhjælpning af den, paa Grund af Arbejdsløsheden skabte Nød.

Det er jo heldigvis ikke alle Steder, at Krigen har bragt Forstyrrelse i de daglige Forhold, men i de fleste af de store Byer er Nøden allerede stor, og naar Vinterens Kulde lægger sig over de fattigste Hjem, hvor Nøden allerede er til Huse, da føles Livet dobbelt tungt for de, som uden egen Skyld lider Sult og Kulde, og da er det jeg appellerer til vore Medlemmers gode Hjærter: Giv en Skærv til de nødlidende.

Er der Steder, hvor det ikke har været nødvendigt at foretage Indsamling til Afhjælpning af stedlig Nød, saa anmodes vore Medlemmer dog om alligevel at affatte en Liste og sende det indkomne Beløb til Hovedbestyrelsen, hvorfra Beløbet vil blive videresendt til de Steder, hvor Nøden er størst.

I de Byer, hvor der nedsættes Indsamlingskomitéer, anmodes vore Medlemmer om, at give paa særlige Lister, saaledes, at Hovedbestyrelsen kan faa et Overblik over det ydede.

Esbjerg, i Oktober.

*Chr. Christensen,*  
Formand for D. L. & L. F.



### FAGLIG SAMFØLELSE.

I det sidste Aars Tid er der her i Aarhus indmeldt 8 Lokomotivførere i D. L. & L. F., og det synes at fremgaa deraf, at de udtraadte begynder at faa Forstaaelsen af, hvilken Organisation de bør tilhøre.

Efter de lange og resultatløse Forhandlinger, vor Org. har ført med Jernbaneforeningen og dennes Stilling til det af det kombinerede Udvalg forelagde For-

slag, der var enstemmig tiltraadt af saavel 9. Kreds som D. L. & L. F., kan det ikke virke overraskende, at -- som før nævnt -- Lokf. igen begynder at samles i den Org., der -- væsentlig i Henhold til Ønsket fra Lokf. i Jbf. -- har reorganiseret sig, og hvis Medlemmer, da Kravet om Tilslutning til Jbf. blev rejst, saa bort fra personlige Anskuelser imod denne Tilslutning, men stemte for den, dikteret dertil af deres Bestræbelser for at samle Lokf. til en enig Stand og saa forresten i nogen Grad se bort fra Formerne, under hvilke den skulde finde Sted, man kan med god Samvittighed sige, at der fra D. L. & L. F.s Side blev sét stort paa Forholdene; i modsat Fald var vor Haand ræppe bleven rakt saa langt ud!

Resultatet af 9. Kreds' og D. L. & L. F.s Arbejde for at samle Lokf. synes jeg -- i Henhold til ovenstaaende -- nu kun kan føre til *én* Løsning, nemlig Samling af alle Lokf. som Medlemmer af D. L. & L. F.

At 9de Kreds intet Mandat har faaet i Centralorg., intet Mandat i Lønudvalget og temmelig sikkert snart *kun et* Mandat i Jbf.s Hovedbestyrelse, synes jeg kun kan diktere Lokf. i Jbf. deres Standpunkt nemlig Indmeldelse i D. L. & L. F.

De ulykkelige Begivenheder, der finder Sted i de krigsførende Lande, synes at vække Befolkningen her i vort Fædreland til mere national Samfølelse. Jeg vil ønske, at denne ogsaa vil give sig Udslag i faglig Samfølelse blandt Lokf. ved D. S. B.

*Mich. Sørensen.*

Vi er enige med den ærede Indsender i hans Betragtninger og ønsker Aarhus til Lykke med de opnaaede Resultater i Haabet om, at man i andre Afdelinger vil følge Eksemplet.

*Red.*

---

*For 1 Krone aarlig sikrer Du Dig Støtte og Hjælp om Uheld eller Ulykke rammer Dig!*

---

## HOVEDBESTYRELSESMØDET.

Som det af forrige Nr. af Bladet fremgaar, har vor Hovedbestyrelse holdt Møde og indgaaende behandlet og drøftet de forskellige, af Situationen prægede Forhold. Saaledes var Avancements-Spørgsmaalet fra flere Sider Genstand for indgaaende Behandling, og da man var bekendt med Besættelse af flere Trafikinspektør- og Baneingeniørpladser, synes det nær at antage, at Tiden snart for Maskindirektøren var inde til, at faa den høje Generaldirektions Tilladelse til, at kunne besætte de vakante Lokomotivførerpladser. At nævnte Spørgsmaal naturligvis vil blive Genstand for en indgaaende og videre Behandling er efter omtalte Udnævnelser baade selvfølgelig og naturlig.

Et andet og forresten lige saa aktuelt Spørgsmaal behandlede, nemlig Depotarbejdernes Anvendelse som Lokfb. Efter hvad der fremkom under Mødet, forekommer det, som Maskinbestyreren i 1ste Kreds ikke er ganske klar over Maskindirektørens Mening med Anvendelsen af denne Arbejdskraft. Som man af Protokollen over Forhandlingerne ser, har Ministeren, da Spørgsmaalet under Mødet i Ministeriet var fremme, henvist det til Forhandling med Generaldirektionen til Fastsættelse af bestemte Regler for en begrænset Anvendelse af disse Mennesker. Da dette nu skete i Maj, og man under Forhandlingerne hos Maskindirektøren d. 31. Juli ikke fik klaret dette Spørgsmaal, grundet paa Tiden, kunde man nok, uden at være ubeskeden, betragte nævnte Spørgsmaal som liggende uden for som Kilde til Misforstaaelser og Misfornøjelse. I Protokollen er anført, at Personalet kan faa Forhandling om dette, naar det ønsker det; men da Tjenestetidsforslaget af sig selv vilde fremkalde videre Forhandling, ansaa man det for naturligt, at Forhandlingerne om Depotarbejdernes Anvendelse kædedes sammen hermed.

Nu, da Maskinbestyreren i 1ste Kreds ved sin Stilling har sat Spørgsmaalet frem,



maa Organisationen naturligvis med det allerførste anmode Hr. Maskindirektøren om denne Forhandling for, at faa Spørgsmaalet endelig klaret.

Ligeledes beskæftigede Hovedbestyrelsen sig med Spørgsmaalet om Lokomotivpersonalets Stilling til Afhjælpning af den nuværende og kommende Vinters Nød. Spørgsmaalet fandt stor Velvillie; men den overvejende Stemning var for, at Lokomotivpersonalets Afdelinger Landet over skulde støtte de lokale Komitèer.

Formanden har nu overfor Afdl. i dette Blad rettet Henstilling herom, og lad os Lokomotivmænd derfor forberede os saaledes, at vore Bidrag kan blive vægtige og rigtig anvendte.



## REFERAT.

### Hovedafdelingsmøde for Lokomotivførere.

23. September 1914.

Alle tilstede.

#### DAGSORDEN:

- Punkt 1. Meddelelse fra Formanden.  
— 2. Eventuelt.

**Punkt 1.** *Formanden* omtalte den almindelige Situation, der var saaledes, at man i Øjeblikket intet kunde gøre ved de større Sager.

**Punkt 2.** Der behandlede en Sag angaaende Arbejdsmands Kørsel som Lokomotivfyrbødere.

*Formanden* mente, at Medlemmerne bør optræde ens og behandle Sagen paa samme Maade og antog, at en Artikel i Bladet vilde gavne. Formanden havde faaet den Opfattelse, at Arbejdsmand var uduelige som Lokomotivfyrbødere.

Derpaa fulgte en Diskussion i hvilken bl. a. fremsattes den Opfattelse, at Forhandling burde ske samtidig med at Sagen optoges i Bladet. Sagen henvistes til Forretningsudvalget.

C. M. Christensen.

### Hovedafdelingsmøde for Lokomotivfyrbødere den 23. September 1914.

#### DAGSORDEN:

- Punkt 1. Formanden aflægger Beretning siden sidste Møde.  
— 2. Regnskabsoversigt.  
— 3. Forskellige af Hovedafdelingen behandlede Sager.  
— 4. Anciennitetsregler.  
— 5. Eventuelt.

**Punkt 1.** *Formanden* gav Beretning om forskellige Sager, som var udsendt til Afdelingerne til Besvarelse.

- a. Spørgsmaal om Tjenestetiden før og efter Kørselen.  
b. Cirkulæret angaaende Opholdsværelserne.  
c. Om det gennemsnitlige Timetal pr. Maaned for alle Rangerdepoter. Det overdroges A. Olsen at bearbejde og behandle Materialet.

Endvidere gav Formanden Beretning om et Besøg hos Ministeren og Direktøren angaaende Forfremmelserne. Beklagede at Afdelingerne ikke havde efterkommet Opfordringen i „D.L.T.“ om at indsende alle nægtede Permissioner.

**Punkt 2.** Kassereren fremlagde Oversigt over Regnskabet pr. 1/9.

#### Toges til Efterretning.

**Punkt 3a.** Forskellige Sager, som var behandlet dels af Formanden dels ved at cirkulere mellem Bestyrelsesmedlemmerne.

#### Toges til Efterretning.

- b. Horsens Rangerpersonale ønskede at komme under Aarhus Afd. Det overdroges Formanden at faa Forholdet ordnet.  
c. En Sag fra Aspirant Schlosser, Korsør, som er tilskadekommen under Udførelsen af sin Tjeneste og nu er afskediget med en mindre Erstatning en Gang for alle, henvistes til Behandling paa Hovedbestyrelsesmødet.  
d. En Skrivelse fra Aarhus om et Medlems Anciennitet foranledigede en Del Diskussion. Afstemning om Sagen skete ved Navneopraab og fik følgende Resultat: Ja! stemte Lillie, Søndergaard og Olsen. Nej! stemte S. Jensen.

**Punkt 4.** *Formanden* forelagde Forslag til Anciennitetsregler, udarbejdet efter Generalforsamlingens Beslutning.

Det vedtoges at foretage Undersøgelse af enkelte lokale Forhold før Forslaget forelagdes Direktionen.

**Punkt 5.** Intet.

Alfr. Olsen.



## FRA RIGSDAGEN. (Finanslov).

Mandagen d. 5. Oktober traadte Rigsdagen sammen til den ordinære Rigsdags-samling for 1914—15. Med ikke ringe Spænding afventede man i Aar Finanslovens Forelæggelse; thi med de urolige og ulykkelige Tilstande, der hersker omkring os, maatte man her, som saa mange andre Steder vente at se, Loven bære Præg heraf.

De kolossale Udgifter, de ekstraordinære Militærforanstaltninger krævede i August Maaned, vil, saalænge Krigen fortsættes, være stadig flydende, og at de først bevilgede 10 Millioner Kroner snart vilde blive fulgt af Krav om flere Millioner, maatte man være forberedt paa. At Landets Forsvarsminister ved Udarbejdelsen af Finansloven, maatte tage Hensyn hertil, maatte være klart; men trods det, viste Finansloven sig i en overordentlig beroligende og tilfredsstillende Skikkelse, rigtig i Tendens med de Hensigter, den nuværende Regering søger at tilvejebringe i alle Forhold.

For Statsbanernes Vedkommende kan vi Jernbanemænd i det store og hele være tilfredse. Vor Trafikminister havde i forrige Samling bebudet i Aar, at forelægge en samlet Finansplan for forskellige tiltrængte Arbejder, vedrørende saavel Stationsforholdene som Spornettet. At dette ikke under de nuværende Forhold kunde ske, var selvsagt; men dog byder Finansloven paa ret betydelige Arbejder. Saaledes vil der for Byer som Kolding, Vejle, Aarhus, Randers m. fl. blive paabegyndt betydelige Stationsarbejder, ligesom der for Spornettets Vedkommende gives betydelige Summer, saavel til Dobbeltspor som til Sporforstærkning. Men ogsaa paa andre Omraader har Ministeren haft sin Opmærksomhed, saaledes byder Finansloven paa betydelig Forbedring af Medhjælpernes Lønninger, idet der stilles dem i Udsigt en Forbedring, der svarer til mellem 20—25 %

af deres Indtægter. At der her afhjælpes et haardt tiltrængt Krav er sikkert alle enige om; men at Konsekvensen af Ministerens Stilling til dette Spørgsmaal vil blive Krav fra andre ligesaa berettigede Tjenestemænd, hvis Lønforbedring kun kan ske i Forbindelse med Finansloven, tør vi forudsige.

For Lokomotivpersonalets Vedkommende byder Finansloven paa Forfremmelser og Ansættelser. Lokomotivførernes Antal forhøjes fra 523 til 592, da 60 af disse Forfremmede hovedsagelig skal anvendes til Afløsningstjeneste paa Linien, henholdsvis Rangering, nedsættes Lokfyrbødernes Antal med 35, hvilket dog reelt betyder en lige saa stor Meransættelse. Man vil heraf se, Ministeren har taget Stilling til de resultatløse Forhandlinger, der om dette Spørgsmaal fandt Sted hos Maskindirektøren d. 31. Juli. Ministeren har her imødekommet Lokomotivfyrbødernes Ønske og uden nærmere at komme ind paa dette Spørgsmaal i nærværende No., ved vi, at naar disse Linier læses, vil mange venlige og taknemmelige Tanker blive rettet mod Trafikministeren og de Mænd paa Tinge, der ved deres retfærdige Synspunkt har fremkaldt en Ordning, der i Særdeleshed for Lokomotivfyrbøderne vil give det bedste Haab om en lysere Tid, end de sidste 3 Aar har budt paa. »Dick«

Som bekendt har man i Sverrig fornylig afholdt Valg til den svenske Rigsdags 2det Kammer. Ved Valget i Kopperberg Lens østre Valgkreds, blev som Repræsentant for Socialdemokratiet, Lokomotivfyrbøder Aksel Gylfe Krydbo valgt, og vore Standsfæller vil derved have opnaaet Repræsentation i Sverrigs Rigsdag. Efter hvad vi har erfaret, er Gylfe en meget ivrig Afholdsmand.

### Forslag til Lov om Statsbanernes Styrelse.

Forslag til Lov om Statsbanernes Styrelse, der i sidste Rigsdagssamling blev forelagt og som af Folketinget var over-



sendt Landstinget, naaede som bekendt ikke at blive Lov, da nævnte Tings „Højre“ i Grundlovssagen gjorde Strejke. Forslaget blev derfor paany af Trafikministeren forelagt i Landstinget ved dets Møde d. 6te Oktober. Forslaget fremtræder i alt væsentlig i samme Skikkelse, som ved dets Oversendelse i Landstinget, dog skal bemærkes, at der er sket en enkelt, for Personalet tilfredsstillende Tilføjelse, ligesom det er lykkedes Ministeren, at faa en klarere Redaktion i § om Forfremmelser og Afskedigelser.

---

*Husk Indmeldelse i Hjælpefonden!*

---

## FRA KRIGSSKUEPLADSEN.

### Den tyske Jernbanedrift i Belgien.

I Dagspressen har man kunnet læse, at Tyskerne har taget de belgiske Jernbanelinier i Brug for deres Troppetransporter og vel ikke mindst for deres Etappetjeneste, Tilførslen af Levnedsmidler og Ammunition til Fronten, Transport af saarede o. s. v. Man kan forstaa, at saadanne Jernbanelinier er Hærenes Livsnerver, og at det er af overordentlig Betydning, at Trafikken paa disse Linier foregaar uhindret og saa regelmæssigt som muligt. Der vaages da ogsaa over saadanne Liniers Sikkerhed med alle til Raadighed staaende Midler. Udover en slet og ret Meddelelse indeholder Dagspressen imidlertid intet om, hvorledes denne Trafik foregaar; men netop for Fagmanden paatrænger sig mange Spørgsmaal af forskellig Art angaaende, hvorledes Jernbanetjenesten under saadanne Tilstande udføres i et fremmed Land, hvor Sikkerhedsvæsnen og Forholdene i det hele taget er ukendte. Naar dertil kommer, at saa meget som muligt naturligvis er ødelagt og forstyrret af de vigende Belgiere, kan man tænke sig, at en saadan Jernbanetjeneste ingenlunde er let at udføre og ofte er forbun-

den med store Strabadser. Dette bekræftes da ogsaa i „Zeitschrift für Lokomotivführer“, hvor to tyske Lokomotivførere, der har forrettet Tjeneste paa de belgiske Linier, fortæller om, hvorledes Forholdene er. Da mange af de ovennævnte Spørgsmaal herigennem bliver besvaret, skal vi i det følgende bringe disse Føreres Beretning. —

Den første skriver som følger:

Samtidig med den tyske Hærs Fremtrængen i Belgien maatte ogsaa de daværende Baner tages i Brug til militære Formaal. Af denne Grund blev et Antal preussiske Jernbanetjenestemænd udkommanderet til Tjeneste paa disse Baner. Blandt de dertil hørende Lokomotivførere befandt jeg mig. Det vil interessere Kolleger at høre noget om de nye Jernbaneforhold i Belgien.

Den nye tyske Jernbanetrafik paa de af Belgierne for en stor Del ødelagte Jernbaner, kunde naturligvis endnu ikke foregaa med den Orden og Sikkerhed, som vi er vant til paa vore tyske Baner. Allerede i Fredstid havde den belgiske Jernbanetrafik ofte saadanne Forstyrrelser, at det preussiske Handelskammer maatte henvende sig til de højeste belgiske Mynigheder om Afhjælpning af disse. For Trafikpersonalet, og blandt dette igen for Lokomotivpersonalet, viste Forholdene sig meget vanskelige; thi *Gennemføringen af Togene* er Hovedsagen, og hermed har Lokomotivpersonalet saa temmelig Hovedandelen. Alt gaar saa godt som det kan, og at det kan gaa saa godt som muligt, herpaa rettes Lokomotivpersonalets Bestræbelser. For det første maa man vænne sig til den nye Trafik, der paa mange Omraader er vidt forskellig fra i Preussen. I Belgien køres der paa venstre Spor. Derved kan vi foreløbig ikke ændre noget, thi Banegaards- og Sporanlægene ere indrettede herefter. En anden Ubehagelighed for Lokomotivføreren er Mangelen af Signaler. Der staar dog Signaler baade paa Strækningen og ved Stationerne. Dog disse viser os efter vore Begreber et meget forvirret Billede og er alle ude af Brug. En Ens-



artethed i Signalvæsnet som hos os, hvor Sikkerhedstjenesten er gennemført efter bestemte Grundregler, bestaar ikke i Belgien. Tilbage meldinger gennem Blokindretninger gives i det mindste ikke nu. Alle elektriske Forbindelser er bleven ødelagt; vi hjælper os med Telefonforbindelser. Men ogsaa disse er paa Steder afbrudte, saa at enhver Indforstaaelse mangler. Som Følge heraf kan der kun køres med begrænset Hastighed, og vi maa forlade os paa vore Øjne og Øren. Strækningsforholdene, der i Almindelighed er meget vanskelige i Belgien med det kuperede Terræn, er endnu vanskeligere for os tyske Lokomotivførere, fordi vi ikke er nøje bekendt med dem, og Stigningsviserne mangler. Militærtogene har i Almindelighed en høj Belastning, hyppigt er de udnyttede til den højeste Grænse. Naar man dertil gør sig klart, at der i Belgien er Stigninger at overvinde, der hos os kun forekommer paa enkelte og særlige Steder, som f. Eks. 1:38, saa kan Fagmanden forestille sig, under hvilke vanskelige Forhold Togtjenesten bliver gennemført. I Lüttich (Liége) er to bayerske 4-koblede Skydelokomotiver bleven stationerede. Da en Deling af Togene vil være højst upraktisk, maa mange Tog befordres med 2 Lokomotiver, og disse kommer ofte i Tilfælde, hvor de maa udvikle den højeste Kraft. Her viste sig vore Lokomotivers overlegne Præstationsevne frem for de belgiske. En belgisk Jernbanemand vilde absolut ikke tro, at jeg paa en ugunstig Strækning alene havde befordret et Tog paa 80 Aksler. Dermed mente han, her kører vore Lokomotiver ikke med det halve.

Som denne Trafik stiller store Fordringer til Lokomotivpersonalets Omsigt og praktiske Kendskab, saa er det ogsaa Tilfældet med Hensyn til Tjenestetiden. Den militære Interesse fordrer dette, og det sker i Offer villighed for Fædrelandet, saa længe en god Vilje og de legemlige og aandelige Kræfter tillader det. Det forekom, at Personalet har tilbragt 5—7 Dage paa Lokomotivet og derved kun haft faa Timers Ro. Ogsaa mig var det givet allerede to Gange

at præstere en Tjeneste paa over 70 Timer hver. uden egentlig Hviletid. Selv om det ogsaa forekommer, at man af Hensyn til Tjenestens forsvarlige Udførelse, udbeder sig en eller nogle Timers Hvile, saa optages dog med Glæde Tjenesten igen, saasnart Kræfterne tillader det. Saaledes udføres der, hvad der overhovedet kan præsteres. Det gælder jo i en Trængslernes Tid at yde Fædrelandet tro og vigtige Tjenester, og dertil er vi gerne beredte.

Fra en Medarbejder ved ovennævnte Tidsskrift bringes efterfølgende Skildring af Jernbanetjenesten paa de belgiske Baner.

Den 27. August fik jeg Ordre til med mit Lokomotiv et G 7, (1-D Godstogslokomotiv) at befordre en Troppettransport fra Aachen til Lüttich (Liége). Efter en mere end 14 Timers Natkørsel, der for største Delen gik gennem Fjendeland, ankom vi uden særlige Hændelser til Lüttich. Skønt den nyoprettede Maskinkreds i Herbesthal (tysk-belgisk Grænsestation) havde givet mig direkte Ordre til kun at køre til Lüttich, saa maatte jeg dog, som Følge af ny Ordre, køre Toget videre til Brüssel, fordi der manglede en ny Togmaskine. En kold Afvaskning skulde overvinde den af den 14 Timers Nattjeneste foraarsagede Træthed, og med frisk Mod fortsattes videre Kørselen, der forløb uhindret til Tirlemont. Dette betyder allerede meget ved den paa de belgiske Baner herskende primitive Drift, hvor der køres til venstre, uden Signaler, og kun med telefoniske Forbindelser, der paa Steder er afbrudte. Der køres forsigtigt, og man maa stole paa sine egne Sanser. I Tirlemont maatte vi dog ufrivillig tage et længere Ophold, fordi der paa den foranliggende Strækning til den næste Station Cumpbisch, havde fundet et Spor afløb Sted. Efter to Timers Ophold gik Kørselen videre til Löwen, hvor vi ankom omtrent Kl. 3 om Eftermiddagen. En ny Befaling bestemte, at Tropperne skulde stige ud der.

Efter denne Kørsel vilde vore udmattede Legemer have haft godt af en kort Hvile; man saa vidt var vi ikke endnu, vi maatte



rangere til Kl. 6. En Time senere, da jeg var i Begreb med at køre paa Drejeskiven, aabnedes der pludselig fra Byen en hæftig Geværild paa de Soldater, der opholdt sig i Gaderne og paa Banegaarden, saa jeg maatte indstille min Kørsel. Skydningen foregik tilsyneladende fra Vinduerne og fra Tagene af de endnu staaende Huse. Geværilden varede ca. en halv Time. Byen Löwen, der allerede for en stor Del var nedbrændt, fik sin velfortjente Straf for dette foragtelige Overfald, idet den blev fuldstændig nedbrændt. Jeg er overbevist om, at saadanne Krigsforanstaltninger, som vore Fjender selv hidfører, i Hjertet gør vore Officerer og Soldater ondt. Kun Raadhuset skulde blive staaende, fordi det havde stor historisk og kunstnerisk Værdi, saavel som Kirker og Hospitaler og naturligvis Bane- gaarden.

Efter at nogen Ro atter var indtraadt, drejede jeg mit Lokomotiv og henimod Kl. 10 om Aftenen kunde jeg vende denne af Krigen ugæstfrie By Ryggen. Vi kørte atter til den hjemlige Arne. Den følgende Dag naaede vi ved Middagstid igen Her- besthal. —

Som man vil se, er det ingenlunde blide Kaar, der bydes Lokomotivpersonalet, saavel som det øvrige Jernbanepersonale, under disse Forhold, og det er store Krav, der stilles til den enkeltes Kraft og Ud- holdenhed. Men det, at det gøres for Fædrelandets Tarv paa en Tid, hvor det gælder at sætte Ryg mod Ryg, hjælper ud over alle Vanskeligheder. At dette ogsaa forstaas og paaskønnes fra allerhøjeste Sted, viser en egenhændig Tak, som Kejser Wil- helm har rettet direkte til de tyske Jern- baner, fra Direktionen til den sidste Ar- bejder. Vi skal senere bringe en Over- sættelse af denne.

Otto Bendixen.



## PERSONALIA.

$\frac{1}{10}$  14.

Forflyttet er:

Lokfb. H. P. C. Jensen, Herning, til Holstebro.

Navneændring:

Lokfb. O. V. Torkilsen, Slagelse, hedder fremtidig O. V. Thorkilsen.

Rettelse til Nr. 19:

Lokf. H. L. E. Ohlsen forflyttet efter Ansøgning fra Aalestrup til Aalborg.



## MEDLEMSLISTEN.

Udmeldte:

Aarhus Lokf. Afd.

Lokf. P. Staal og Lokf. Casper Møller fra 1. Oktober 1914.



## BYTNING.

En Lokomotivfyrbøder, København G 1, ønsker at bytte til Aarhus H, Ø ell. Randers.

Billet mrk. „Bytning“ indsendes til Red- aktionen.

---

*Ingen udenfor Lokomotivpersonalets  
Hjælpesfond!*

---



Cigarforretningen  
42, Dannebrogsgade 42

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

Vine og div. Ølsorter  
H. Jacobsen. Telef Vester 4248



# „PAKHUSET“

Telefon Central 9064.

■ **Varerne leveres franko.** ■

Sct. Pederstræde 26 anbefaler sit Detail-udsalg af Kaffe, Sukker samt alle Kolonialvarer og Konserveres *til billigste Dagspriser.*

Prisliste sendes paa Forlangende. Ingen Filialer.

Telefon Central 1110.

J. Chr. Christensen, 1. Kl.s Herreskræderi,  
Telf. Vester 2837x **Vesterbros Torv 55, Mezz.** Telf. Vester 2837x

Største Lager af danske, engelske og skotske Stoffer.  
Flot Snit og god Pasning garanteres. 20 Aars Praksis som Tilskærer. m

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

m **A. BRAAMS'**  
Skotøjsforretning- — Ny Carlsbergvej 11.  
Lager af Fabriksfodtøj. Bestilling efter  
Maal med Garanti for god Pasning.  
— Specialist i vanskelige Fødder. —  
Stort Reparationsværksted. Tlf. Vester 692 x.

**Bruger De Træsko**  
da ved De, at 7de fikse lette haandlavede  
Elletræsko, de saakaldte „Holbæk-  
ker“ findes kun her Gasværksvej 4.  
Stort Lager af brugt Læderfodtøj samt  
Morgensko og Turistsko.

Reparationer godt og billigt.

N. Hansen (Holbæk) Gasværksvej 4

## Aarhus.

**Aarhus Hovedbanegaards  
RESTAURATION**  
anbefales. N. LAURSEN.

**Bagermester N. J. Johansen**  
Annægaard, Ingerslevplads 2.  
Morgenbrød bringes overalt. R  
Telf. 3494. AARHUS. Telf. 3494.

**Aage Hass' Boghandel**  
Bruunsgade 33. Aarhus.  
Specialitet: Skolebøger & Skolemateriel.  
Telefon 1400, Telefon 1400.

**Skotøjsforretning.**  
Lager af nyt Fodtøj.  
Reparationer udføres bedst og billigst.  
**Valby Langgade 67.**  
m H. P. Hansen.

Statsbanepersonalets  
**Brandforsikrings Forening**

Ekspeditionskontor:

**Vesterbrogade 26**  
Telefon Nr. 6626.

Foreningen er oprettet 1891, har c. 7000 Medl., ejer c.  
37000 Kr. og har i Understøttelser uddelt c.  
36000 Kr. Kulant Erstatning.  
Lav Præmie.

Indmeldelser og Oplysninger:  
pr. Brev eller gennem Tillidsmændene, der for  
København er:  
Hr. Fuldmægtig Pöckel, Hr. Rangermester  
A. C. Lemming, Hr. Overbanemester Fal-  
kenberg og Hr. Lokomotivformand Clau-  
sen ligesom Hr. Fuldmægtig B. Bertelsen,  
Revisionen, giver Oplysninger om alle  
Foreningen vedrørende Forhold.

Læge INGVAR KJÆRTINGE  
**TANDKLINIK**  
Østergade 37 (10-4) — Aarhus.  
Sygekassens Tandlæge i 25 Aar. R

**J. W. Sieck,** R  
Meilgade 78 — Telefon 2127.  
AARHUS.  
**Sønderjydsk Bageri & Conditori**  
Brødet bringes og forsendes overalt.

**N. P. NIELSENS EFTFL.**  
Bruunsgade 29. AARHUS. Telefon 1083  
Uhre - - Brillere - - Fotografi.

Støt de averterende.

**HANS JØRGENSENS**  
MODERNE HERRESKRÆDERI  
UNIFORMER & LIBERIER  
**HELGOLANDSGADE 13,**  
Hj. af Istedgade m Telf. Vester 3522

Man bør  
lade sig livsforsikre i  
**„Danmark“**

**J. V. JENSEN**  
1. Kl. Herre- & Dameskræderi  
Gl. Kongevej 131 Tlf. Vester 900y  
Leverandør til Embeds-  
og Bestillingsmænd m

**J. TH. WESTPHALL,**  
**Isenkram- & Køkkenudstyrs-  
forretning.**  
Bruunsgade 57. AARHUS. Tlf. 1513.  
Telefon 1436  
Leverandør til Vare- og Landbrugslosterlet

**H. M. HANSEN,** R  
Chr. Jensens Eftf.  
Mejlgade 89.  
Kolonial og Delikatesser.

**Svendborg Ovne og Komfurer**  
De forenede Jernstøberiers  
Fabriksudsalg  
**Sophus Frisch** R  
Telefon 1053, Telefon 1058  
Hj. af Fiskergade og Frederiksgade

## LEVERANDØRER TIL STATSBANERNE

**A/s FRICHS Lokomotivfabrik, Aarhus.**

Sporskifte, Signalapparater, og alle andre Arbejder for Banerne. m

**A/s DE FORENEDE JERNSTØBERIER**  
LEVERANDØR TIL MASKINAFDELINGEN AARHUS SPORSKIFTER — KRANER SIGNALMATERIEL m