



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

14. AARGANG. NR. 24

Redigeret af C. M. Christensen.

16. DECEMBER 1914

*Saa kom da Vingens grønne Lys omsider,
 men det er meget over Afgangstid;
 Vi kommer ikke ind i rette Tider,
 om end vi gør vor bedste Flid. — — —*

Afgang! — og Kæmpen ud i Julenatten strider. — —

*Der spænder den sin stærke Krop af Staal
 og strækker sine blanke, senestærke Sider,
 som var den sig bevidst sit store Maal.*

*Her er den Verden, hvor de to de fik
 det Hverv at sætte mod hinanden Stævne;
 i fælles Pligt og fælles Slid og Evne,
 at skærpe Hjernens Sans og Øjets Blik.
 — Og nu da Julenatten synges fredlyst ind
 for høje Borge og i fattigst Gyde,
 saa staar han der saa rank med Pligten i sit Sind
 og lytter til Maskinens søre Lyde;
 men Øjet glider hen ad Skinnestrengen
 og spejder saa i Mulmet efter Lys,
 for Julenatten har sit Febergys,
 om Julefreden end er over Engen. —*

*Og Tanken har en egen lønlige Melodi,
 en Julenat, naar Fred er over Enge;
 det er som tusind Toners Ekko stemmer i —
 i Nuet vakt, af fine bløde Strengte;
 men her er ringe Rum for Tanke-Symfoni,
 hvor Lasten er saa dyr, og mange venter, —
 og Skruen faar endnu en Tand, der henter
 det Ildhav frem, som Kraften ligger i. — —*

*Ret! — — saa lader vi den kun til Slut
 gaa ganske sagte langs Perronens Sider;
 vi har endnu omtrent et halvt Minut,
 en Julenat — og dog i rette Tider. — —*

*I Drømme Drengen smiler ømt til Julenissen,
 og Orglet tier hist i høje Kirkekor;
 kun Fredens Engel sukker — der er ringe Fred paa Jord. —*

Nu Dampkolossen glider dødtæt til Remisen.

JULESTEMNINGER.

Julen staar for Døren. Julen, Fredens Tegn og Børnenes Festdage; hvilken blodig Ironi er ikke denne Højtidsfest i Aar. Medens Præsterne fra Kirkens Prædikestol søger at forklare deres Tilhørere, at Julen er Symbolet for Freden paa Jorden, opfordrer Hærlederne for de krigsførende Lande deres Soldater til at nedslagte det størst mulige Antal af deres Medmennesker. Og herhjemme findes Officerer, der højlydt udtaler Ønsket om, at ogsaa de maa blive stillede i samme Situation.

Juleklokkerens sidste Toner er hendøede, og hør: Præsten derinde i Kirken lyser sin Velsignelse over dem, som bedst har forstaaet at bruge Mordvaabnene og nedsabtet det største Antal Modstandere, under Forkyndelsen af, at det er med Vorherres Vilje — det Væsen, som Præsterne i Alverdens Kirker i Aarhundreder, Søndag efter Søndag, Jul, Paaske og Pinse og ved alle kirkelige Højtideligheder, har erklæret fri for alle menneskelige Svagheder og Fejl, og i Besiddelse af en guddommelig Godhed.

Juleaften 1914, mens Præsterne maaske endnu staar og definere Bibelens Ord om Julens Betydning for Menigheden, kæmpes der sandsynligvis dernede paa de store Slagmarker en rasende Kamp paa Liv og Død, og Luften fyldes af Forbandelser, Eder eller fortvivlede Smertensskrig fra de døende og saarede.

Men langt fra Valpladsen omkring i Hjemmene, maaske i dem, hvor Nøden ofte i Forvejen er Stangæst, sidder sikkert mangen en Moder med graadkvalt Stemme og synger Melodien: „Julen har bragt velsignet Bud“ for Børnene, medens Tankerne i Virkeligheden dvæler ved ham, som hun sætter højst paa Jorden — ham som maaske i Julens højtideligste Øjeblik ene og forladt ligger i sine sidste Krampetrækninger, og som hun og de uskyldige Børn maaske aldrig mere faar at se. — — —

— — Og Præsterne dernede i de kæm-

pende Lande staar i de oplyste Kirker, med opløftede Arme og Øjne og beder atter og atter Vorherre om at føre Krigen videre til Sejr for hans Nation. — — — — —

Hvad er Civilisationens Julebillede i Aaret 1914 andet end Blasfemi?

I det høje Nord holder Julen ogsaa sit Indtog, og fra Kirkernes Taarne toner Klokkernes Klang ud over By og Land, for efter Bibelens Forklaring at forkynde, at Glædens Festtimer er begyndt. Under Orgebrus bestiger Præsten Prædikestolen for, naar Sungen og Orgelets sidste Toner er forstummede, maaske at indlede sin Prædiken med Ordene: „Glæd Dig! thi i Dag blev vor kære Frelser født, han som blev i Stand til at bespise 5000 Mennesker med 2 Brød og 5 smaa Fisk“.

Hvilken blodig Ironi rummer ikke disse jordiske Udtalelser, naar vi kaster Blikket ud over det Virkelighedsbillede, som netop Julen 1914 viser os saavel herhjemme som derude. — Vel har Krigens Rædsler ikke holdt sit Indtog herhjemme. Vel er vi, i hvert Fald endnu, bleven forskaanede for at se vore kæreste eller vore Medborgere falde for Fjendehaand eller blive lemlæstede for Livstid, men Krigsstafetten, denne Sorgens tro Følgesvend, som tvinger Nøden, Sulten og Sorgen frem i Tusinder af Hjem, han har allerede for lang Tid siden meldt sin Ankomst ogsaa her i Danmark. En stadig voksende Arbejdsløshed og Pristigning paa alle Livsfornødenheder, er den Svøbe som i de senere Aar, men særlig nu, er bleven svungen over Befolkningens Hoveder, og en Ende derpaa er ikke til at øjne. Samtidig er de fleste Forslag med sociale og samfundsnyttige Formaal, som Regel bleven skrinlagte med den Motivering, at Besparselsen har været en Nødvendighed, i Modsætning til Militærvæsenet, hvis Budget stadig har krævet større og større Tilskud.

I Julen 1914 foreligger Kendsgerningerne der ude fra, idet Resultatet stiller os Ansigt til Ansigt med Samfundets værste Fjender — Militærvæsenet og Kapitalismen.

Under Patriotismens og Fædrelandskærlighedens snehvide Klædebon skjuler disse Uhyrer sine Klæder, hvormed de hensynsløst udsuger hele Erhvervslivets Marv for derefter, naar Stagnationens Toppunkt er naaet, at føre Samfundets bedste Kræfter til Slagmarkens Skafotter.

Patriotisme, Fædrelandskærlighed og Næstekærlighed, de Ord som der fra Barndommen, Gang paa Gang, er bleven os indpræntet og lagt paa Hjerte, som det højeste Klenodie. Hvad er denne Morallære andet end en Parodi, naar man ser hen til, at medens Kampene raser, søger Kapitalen derude i de kæmpende Lande, at udnytte Chancerne for en god Gevinst, selv paa sit Fædrelands Bekostning, og til Trods for at de respektive Regeringer, ved Fastsættelsen af strenge Straffe, har set sig nødsagede til at værne Landet, for Landets egen og værste Fjende.

Ogsaa herhjemme har vi paa nært Hold lært den sande Fædrelandskærlighed og Næstekærlighed at kende. Medens enkelte Handelsmænd ved allehaande Kneb, søger at omgaa de vedtagne Lovbestemmelser og berige sig paa hele Samfundets Bekostning, uden at tage Hensyn til, at de gennem deres Foretagende maaske kan bringe Nationen i Fare, eller i alle Tilfælde forskaaffe dens Regering Ubehageligheder, søger andre gennem stærkt opskruede Priser at presse det mest mulige Udbytte ud af Konsumenterne. At Lovgivningsmagten har maattet træde regulerende til, tjener som et godt Bevis for, at Næstekærligheden, Fædrelandskærligheden og Patriotismen kun er hule Fraser, og kun gælder indtil man berører Pengeposen. — — — — —

I Kirkens oplyste Skib staar Præsten endnu og taler. Vi hører, hvad han siger: „Ej skulde I sanke i Lade, thi det er af det onde“. Og se! Herren dernede i de øverste Stolerækker gaar hjem og standser sin Virksomhed med en Bekendtgørelse om, at dem iblandt Personalet der kunde ønske at fortsætte, kan fortsætte med sin Gærning mod en Reduktion af Lønnen.

Veltilfreds med konsekvent at have overholdt Præstens Ord begiver han sig til Julefest, for sammen med Gæsterne at istemme: „Julen har bragt velsignet Bud!“ — — — — —

Juletiden er inde, Storargraren vandrer omkring i sine Lader og glæder sig over de mægtige Oplag af Korn, hvoraf han i det kommende Aar venter et særligt godt Udbytte, og derinde i Byen frydes Korngrossererens Øje ved Synet af de uhyre Masser af Rug og Hvede, som han i et belejligt Øjeblik har afkøbt den mindre bemidlede Landmand, en Dag da denne var i Pengetrang — selvfølgelig for en billig Penge; Grosserereren er naturligvis en udpræget Menneskeven; men trods sin Opofrelse ved han, at i disse Tider betyder det en sjælden god Gevinst. Og Vennen derovre paa Hjørnet, Kulgrosserereren, ser ligeledes saa veltilfreds ud; thi ogsaa han ved, at Dyrtiden ikke berører hans Pengepung paa en ufordelagtig Maade. Han ved, at paa hans Befaling lukkes Ringen, der som ikke Overprisen betales.

Men derude paa Landet og omkring i Byerne sidder den mindre Detailhandler og Arbejderen og regner med enhver Øres Udgift og Prisstigning. Arbejdsløshed og Dyrtid har i lange Tider trykket mangt et lykkeligt Familiehjem ned og forringet Købeevnen, samtidig med at disse Forhold bringer saavel Korn- som Kulgrosserereren og Storbonden, større Indtægter og Velvære.

Ogsaa vi Lokomotivmænd har, saavel som de øvrige Tjenestemænd, gennem Aarene maattet føle det økonomiske Tryk, som Verdensmarkedet har bragt. Uden at være i Besiddelse af de nødvendige Midler til at kunne forbedre vore Indtægter efter Prisstigningen, har de administrative Omlægninger af Tjenestefordelingerne tværtimod berøvet os en Del af den samlede Indtægt, saaledes at vi nu er daarligere stillede i økonomisk Henseende, end vi var før 1908, hvor vi erholdt ca. 18 pCt. Lønningsforhøjelse. I de forløbne Aar har Prisstigningen, efter Statens egen Statistik, be-

løbet sig til ca. 30 pCt.; heraf alene ca. 10 pCt. fra Krigens Udbrud. Og Slutningen herpaa er sikkert endnu ikke naaet dermed. Tjenestemændene maa lige saa fuldt som andre Samfundsborgere, ja i en vis Forstand mere, tage sin Andel af Krigens Uhygge og Følger. Vore Kaar er de samme som Arbejderens.

Lad os ikke glemme det nu til Julehøj-tiden, naar vi ønsker hinanden en glædelig Jul. — — —

— — „Dejlig er Jordan“. Saaledes lyder det netop i disse Dage saa smukt fra Kir-kens Kor, og „Fred over Jordan“ gentager Præsten i sin Tale til Menigheden. Lad os alle af Hjertet ønske, at der i denne i Ver-denshistorien saa sørgelige Jul, trods Kri-gens Rædsler og Sorger, maa fremkomme Øjeblikke, hvor den rette Menneskekærlig-hed faar Overhaand over den dyriske Vild-skab, og hvor Mennesket formaar at indse, at Julen 1914 kun staar som en Parodi af Ordene: „Fred paa Jordan“. Lad os give vore Følelser Luft og ønske, at Fremtidens Julehøjtider altid maa blive en virkelig Fre-dens og Glædens Fest, hvad enten Opfat-telsen og Forstaaelsen gaar i religiøs eller verdslig Retning.

Glædelig Jul!

Spektator.

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

EN TYREFÆGTNING I MEXIKO.

Alle, der i Halvfemserne var ansat ved Mexikos Centralbane, kendte Mike Moran, en kæmpemæssig, ung Amerikaner, som maalte sine fulde 75 Tommer staaende paa Strømpesokker, og saa var han for Resten stærk som en gammel Kæmpe.

Hans Vej havde ikke formet sig ganske almindelig; thi han havde fra Kularbejder arbejdet sig frem til Lokomotivfyrbøder, og fra Lokomotivfyrbøder til Lokomotivfører paa Godstogslokomotiv, og derfra videre

til samme ansvarsfulde Post paa et Person-togslokomotiv.

Mike gjorde imidlertid sine store Bedrifter, medens han var ude at balastere under Anlægget af Sullivanlinjen, der nu gaar un-der Navnet Mexiko-National.

Den Begivenhed, der her skal fortælles om, hændte i Acambovo, der den Gang var Banens Endestation.

Byen var den Gang et rigtig Sodoma og Gomorha med Spille- og Drikkebuler, Tyre-fægtninger og alle de primitive Fornøjelser, som en raa, men glad og vellønnet Flok Eventyrere, der arbejdede paa Banen, havde Lyst til.

— — —
Den sædvanlige Søndagsfyrefægtning fore-gik under Tilstrømning af en stor Mængde Mennesker.

Den første Tyr kom ind paa Arenaen og blev, efter at den havde gennemgaaet den sædvanlige og systematiske Behandling af Picadorer og Banderillos, bragt ud af Ver-den ved et kraftigt Stød af Matadoren.

Mike, som en Gang havde arbejdet paa et stort Slagteri i Kansas, saa misfornøjet og foragtelig paa hele Forestillingen.

„Er det en Maade at dræbe en Tyr paa“, brummede han. „Lad mig komme ind paa Arenaen, saa skal jeg vise de gode Menne-sker, hvordan vi bærer os ad i Kansas“.

Denne Tanke var neppe dukket op i hans Hjerne, forinden han omsatte den i Handling. Han banede sig Vej ind i den afspærrede Del af Bygningen, der som en Slags Foyer benyttedes af Tyrefægterne, gik hen til en Picador, som holdt til Hest, klar til at ride ind paa Arenaen, trak ham koldblodig ned af Sadlen, tiltrods for alle vrede Protester fra Picadoren og hans Kammerater. Derpaa tog Mike hans Dragt paa, som han Stykke for Stykke pillede af sit Offer, sprang op i Sadlen og red med Lansen i Haanden ind paa Arenaen, hvor hans Grustogspersonale af meksikanske Arbejdere straks genkendte hans Kæmpe-skikkelse, og modtog ham med stormende Bifaldsraab. Fra Døren til deres „Foyer“ betragtede de legitime professionelle Tyre-

fægttere Scenen i en Tilstand af lamslaet Forbavselse. Tyren, en stort kraftigt Dyr, kom nu rasende og brølende farende ind paa Arenaen. Mikes kæmpestore Krop paa den magre, knæsvage Hest mødte Tyrens Øjne, og den angreb ham straks. I næste Øjeblik sad Spidsen af Lansen imidlertid fast i Tyrens Skuldre, medens Mike let og behændig, takket være sin umaadelige Styrke, holdt Tyren paa Afstand, skønt hans Hest var nær ved at styrte sammen under ham.

„Leve Don Miquel, vor Formand og Beskytter“, raabte Grusarbejderne i Kor og — „Hurra for Jumbo“, skreg Tom Foley; en anden Amerikaner, kendt som Mikes specielle Ven og Soldebroder, idet han ganske overdøvede Spektaklet.

Forvirret over den Modtagelse, den havde mødt, trak Tyren sig nogle Meter tilbage og blev staaende, idet den rev Jorden op med sine Fødder og kastede nervøst med Hovedet ved det djævelske Væsen, som fra alle Sider slog den i Møde. Paa samme Tid løftede Mike paa Hatten og rejste Lansen i Vejret, som Svar paa den Applaus-salve, han var bleven modtaget med. Men dette skulde han ikke have gjort, thi hurtigt som Lynet benyttede Tyren sig af denne Chance, den fór frem og kastede i et Nu baade Rytter og Hest til Jorden, hvor Mike blev liggende, fastholdt ved venstre Ben, som han havde faaet under Hesten, da denne styrtede. Heldigvis kom Mike ikke til Skade, men den stakkels Hest havde faaet nok, og samtidig med, at Tyren med sænkede Horn trak sig tilbage for at forberede sig til et nyt Angreb, befriede han sig fra Dyret og rejste sig op. Der blev imidlertid ingen Tid for Mike til at dække sig. Tyren gav ham ingen Pusterum, men styrtede med sænkede Horn atter løs paa ham. Et frygtelig Sammenstød syntes uundgaaelig, men Mike var Situationen voksen. Da Tyrens Horn kom indenfor hans lange Armes Rækkevidde, tog han nemlig fat i disse og kastede med en lynsnar Bevægelse, der er umulig at beskrive, men som fordrede baade Øvelse og

stor Styrke, Dyret med knækket Hals til Jorden.

Under drønende Applaus, og medens Penge, Cigarer, Lommetørklæder og Hatter — ja endogsaa de Indfødtes nationale Jakker — regnede ned paa Arenaen fra Tyrefægtningens fanatiske Beundrere, satte Mike sin Fod paa det faldne Dyrs Hovede. lagde den ene Haand paa Brystet og løftede den anden hilsende i Vejret paa de professionelle Tyrefægteres sædvanlige Maade, medens han samtidig saa spørgende mod Dommerlogen. Dommeren nikkede venlig, og straks efter meddeltes det, at den døde Tyr foræredes Don Miquel for det Mod, hvormed han havde udført en hidtil ukendt Daad paa Tyrefægtningens Omraade.

Meld Dig ind i Hjælpefonden, og Du fejrer en god og glad Jul.

AMERIKANSKE OG EVROPÆISKE JERNBANETOGS HASTIGHED.

Fra Tysk af Otto Bendixen.

(Fortsat).

1. Det viste sig at 2-B Tvilling-Lokomotivet (saakaldte Amerika Type) glimrende bestod Prøven og ikke mindst ved Løbet paa Sporet under de højeste Hastigheder. Derimod kunde 2-B-1 Typen (Atlantic) saavel med fast som med bevægelig bageste Løbeaksel, ikke saa godt anbefales ved Hastigheder paa over 110 km i Timen.

2. Med Hensyn til forstyrrende Bevægelser, blev der paa Tvilling-Lokomotivet ved bestemte Hastigheder (115 og 128 km) iagttaget Rystelser, som dog henførtes til en tilfældig Sammenfalden af Perioder i Lokomotivets Svingninger og saadanne fra Tenderens Tværfjedre.

Ved de Forsøg der i Marts 1906 fandt Sted i Breslau med et 2-B Tvilling-Lokomotiv viste det sig, at med en hensigtsmæssig Konstruktion kunde det opnaa store Hastigheder, uden at det havde en urolig Gang til Følge. Lokomotivet var bygget under Garbes Medvirkning og frømførte paa den sidste Prøvetur 36 Aksler (306,3 t. Togvægt). Køreplanen var efter 110 km Gen-

nemsnitshastighed. Strækningen var 344,96 km lang, og den tilbagelagdes paa 222 Minutter, hvilket svarer til en Gennemsnitshastighed paa 93,2 km i Timen. Efter Køreplanen var 238 Min. Køretid foreskrevet. Som højeste Hastighed opnaaedes gentagne Gange 123 km. Hastigheder paa 110—120 km kunde paa horizontal Bane og ad lette Fald vedvarende holdes, uden at Kedlen overanstrengtes.

3. Overraskende virkede Resultatet med Hensyn til de undersøgte Damplokomotivers Præstationsevne. Det enkelte 2-B Tvilling-Lokomotiv med overhededet Damp og 54 t. Tjenstvægt, der den Gang ikke var konstrueret fuldkommen i alle Enkeltheder og kun besad 101,7 m² Hedeflade + 30,75 m² Overhederhedeflade, viste her den samme Præstationsevne som det 88 t. svære 2-B-1 3 Cylinder Compound Lokomotiv med mættet Damp og 257 m² Hedeflade.

4. Den store Bremseafstand der var nødvendig, fremgaar af følgende:

Kørsel med 6 Vogne:

Hastighed ved Bremsningens Begyndelse:							
km/Time	102	108	112	115	123	127,5	
Bremseafstand i Meter:	580	628	695	770			
					900	1120	

Kørsel med 3 Vogne:

Hastighed ved Bremsningens Begyndelse:					
km/Time	116	118	120	124,5	133
Bremseafstand i Meter	720	725	880	925	
				995	1280

Disse Forsøg beviser ikke blot, at med de forhaandenværende Iltogslokomotiver kan Maksimalhastigheder paa indtil 120 km i Timen tillades paa Strækninger med svær Overbygning (43,4 kg m), men de gav ogsaa et tydeligt Fingerpeg i hvilken Retning en Forbedring af vore Trafikmidler skulde tilstræbes ved yderligere Forøgelse af Hastigheden. Det viste sig,

1. at de svære mættede Damps Lokomotivers Præstationsevne ikke har tiltaget i samme Forhold som Kedlens og hele Lokomotivets forøgede Vægt, og selv med 3 eller 4 Cylinder Compound Lokomotiver med den yderste Grænse af Drivakseltryk og Akselantal kan ikke opnaas en Træk-

kraft, der svarer til de nuværende Driftsforhold.

2. At Anvendelsen af højt overhededet Damp byder her en velkommen Udvej til ganske betydeligt at forøge Iltogslokomotivernes Præstationsevne, og at dette er muligt uden væsentlig Forøgelse af Kedlens og hele Lokomotivets Vægt, hvorved endog den enkelte Form for Tvilling-Lokomotivet enten som 2-B eller 2-C Type uden Tvivl i overskuelig Fremtid vil være tilstrækkelig for praktisk opnaelige Hastigheder. Derforuden byder Overheder Lokomotivet endnu en Fordel som Følge af Kul- og Vandbesparelsen, idet man med det samme Forraad kan køre længere Strækninger uden Ophold.

3. At det vil være absolut nødvendigt at forøge Bremsvirkningen ved en væsentlig Forøgelse af de hidtidige Hastigheder.

Blandt Evropas største Jernbanestater Tyskland, England og Frankrig indtager Frankrig første Pladsen med Hensyn til hurtigkørende Tog. I Følge de sidste Opgørelser fra de nyeste Køreplaner efter „Die Lokomotive“ turde for Tiden den franske Nordbane have Evropas hurtigste Tog mellem Paris og St. Quentin. Denne Strækning er 154 km lang, og den køres uden Ophold paa 92 Min., hvilken er en Gennemsnitshastighed af 100,4 km i Timen. Den størst tilladte Hastighed i Frankrig er 120—125 km; men den opnaas kun undtagelsesvis. Derimod forekommer ved enkelte franske Iltog regelmæssig Hastigheder paa 110—115 km, hvor Banen har Fald. —

Paa de engelske Baner kører mange Tog, der kan opvise lignende planmæssige Hastigheder. Ved enkelte specielle Kørsler er dog opnaaet betydelig højere Hastigheder. Saaledes blev der paa Great Western Jernbanen fra Bristol til Exeter kørt med en Gennemsnitshastighed paa 113 km, og fra Exeter til London med 115 km i Timen. Denne gennemsnitlige Hastighed paa hele den 401 km lange Strækning var 114 km. Det hurtigste Tog i England kører for Tiden paa Strækningen London—Swindon—Bristol, 190 km paa 120 Min. uden Op-

hold, hvilket er 95,2 km Gennemsnitshastighed. —

I Tyskland opnaas den største planmæssige Hastighed mellem Hamborg og Berlin. Denne Strækning, der er 287 km lang, tilbagelægges uden Ophold paa 3 Timer 14 Min. Det er en Gennemsnitshastighed af 88,7 km i Timen. Dette er tillige den længste Strækning, der i Tyskland køres uden Ophold. Herefter kommer München—Würzburg, 277 km, der køres paa 3 Timer 25 Min., hvilket er 81,1 km Gennemsnitshastighed. — England er dog Nr. 1 med Hensyn til Længden af Strækninger, der køres uden Ophold, idet Strækningen Luds—London er 315 km lang og køres uden Standsning paa 3 Timer 38 Min., hvilket svarer til 86,7 km Hastighed. London—Liverpool, 309 km, køres ligeledes uden Ophold paa 3 Timer 28 Min., Gennemsnitshastigheden er 89,1 km. I Frankrig er de to længste Strækninger, der køres uden Ophold, Paris—Calais, 298 km paa 3 Timer 15 Min., Gennemsnitshastighed 91,7 km, og Paris—Chamont, 262 km, paa 3 Timer og 6 Min., Gennemsnitshastighed 84,5 km.

Verdens hurtigste Tog kører efter amerikanske Angivelser paa Strækningen mellem Camden ved Philadelphia og Atlantic City i Amerika med en Gennemsnitshastighed af 109,35 km i Timen.

Dr. ing. *Garbe* havde paa sin Studierejse i Amerika ikke Lejlighed til at foretage en Tur med dette berømte Tog, hvis Hastighed ikke er egentlig imponerende i Betragtning af, at Strækningen er baade kort og gunstig. Tillige taltes hyppigt om en regelmæssig Forsinkelse. Muligvis er dette Togs Prædikat som Verdens hurtigste et Udslag af Amerikanernes Tendens for Brug af Superativer. — De amerikanske Iltogs Gennemsnitshastighed er en Del mindre end de europæiske Iltog i Fjerntrafiken. I det vestlige Amerika opnaa selv de bedste Iltog ikke mere end 60 km Gennemsnitshastighed, og ligeledes i det stærkt trafikerede Østen staar Hastigheden tilbage for den europæiske. Dette anerkendes ogsaa i den nyere Tid fra amerikansk Side. Saaledes hedder

det f. Eks. i Tidsskriftet „Railway age“: „Naar vi betragter de Køretider, der var fastslaaet for den engelske og franske Ingeniørforenings Rejse fra New York til St. Louis, saa kunde vi ikke andet end fastslaa, at vore Iltogs Gennemsnitshastighed er langt mindre end den i Evropa sædvanlige“.

I de forenede Stater hersker i Almindelighed ikke større Krav efter hurtige Tog. En Undtagelse danner kun nogle Byer i Østen med større Trafik. De faa Forsøg man i den vestlige Del af Landet har foretaget til Forøgelse af de personførende Togs Hastighed faldt ugunstige ud som Følge af de store Udgifter, den forøgede Fare for Uheld, og Hindringerne for den langt mere rentable Godstrafik. Grundet paa Godstogenes Antal og forholdsvis ringe Hastighed vilde det være nødvendigt ved et Flertal af Banerne at have 4 Spor for at kunde opnaa en væsentlig Forøgelse af Il- og Persontogenes Hastighed, og Udgifterne hertil kunne kun faa Baner bære, Men en Hovedgrund hvorfor en væsentlig Forøgelse af Iltogshastigheden i de forenede Stater næppe, selv i en overskuelig Fremtid kan ventes, ja næsten er umulig, ligger i Lokomotivernes og Vognenes overmaade store Vægt, der paa ingen Vis retfærdiggøres efter de nuværende tekniske Erfaringer, og i de vedblivende Bestræbelser for at bygge disse Trafikmidler endnu større og sværere. Amerikanske Iltogslokomotiver af nyere Type med 2 Drivaksler (2-B-1) vejer allerede 92,2 t, og den tilhørende Tender 73,5 t. Vægten af et saadant tjenstfærdigt Lokomotiv udgør med 165,7 t omtrent det samme som 4 af de preussiske Statsbaners Sidegangs Truckvogne. Og dog er det ikke den største Iltogs Lokomotivvægt i Amerika. De nu almindelig byggede 2-C-1 Iltogslokomotiver vejer ved de forskellige Selskaber fra 110—130 t tjentsfærdig og Tenderen op til 83 t. —

Et almindeligt amerikansk Iltog bestaar i Reglen af 8 a 9 Vogne af over 20 m Længde og en Vægt af 50—55 t. Den gennemsnitlige Vægt af et saadant Iltog

andrager ca. 450 t. Et Iltog bestaaende af 9 Truckvogne benævnes i Evropa for et svært Tog og vejer dog kun ca. 300--350 t. Et Gennensnits Iltog i Amerika vejer saaledes ca. 40 pCt. mere end et evropæisk med tilnærmelsesvis samme Pladsindhold. Hvis Amerikanerne derfor vil have deres sædvanlige Iltog kørt med en Hastighed, som er nogenlunde lig den, der allerede er naaet i Frankrig, England og Tyskland, saa maa de frem for alt formindske Togvægten, og bygge præstationsdygtige og dog lettere Lokomotiver og Vogne. Med Henblik derpaa vil ogsaa i Amerika af økonomiske Grunde en gennemgribende Forandring være nødvendig.

I Sommeren 1905 blev saavel af New York Central-Banen som af Pennsylvania-Banen indført det saakaldte 18 Timers Tog fra New York til Chicago, der kørte den 1454,5 km lange Strækning paa 18 Timer, altsaa med en Gennemsnitshastighed af 80.8 km. Men Pennsylvania-Banens Tog bestod dertil kun af 4 Vogne med 230 t Vægt og et Lokomotiv med Tender, der vejede 150--160 t. En længere Strækning maatte yderligere køres med 2 Lokomotiver. Trods det at Billetprisen til disse „Specialtog“ blev forhøjet med 10 Dollars (37 Kr. 30 Øre), saa den 18 Timers Kørsel kostede 35 Dollars (130 Kr. 55 Øre), maatte dog denne forcerede Trafik vise sig som et meget kostbart Foretagende for Banerne, og som noget kun to saa rige Baner, der konkurrerede, kunde tillade sig. Allerede den Forsinkelse af de andre Tog, der var bleven nødvendig, for at Strækningen kunde være fri, betød et Tab, som hverken kunde opvejes gennem Forhøjelsen af Billetprisen eller den opnaaede Reklame.

At denne efter evropæiske Forhold ringe Hastighedsforøgelse var forbunden med en Nedsættelse af Driftssikkerheden viste sig allerede anden Dagen efter det nye Togs Indførelse, idet det afsporede ved Mentor. Herefter blev paa New York Central-Banen dette Togs Køretid en kort Tid efter forøget til 20 Timer, men senere endelig sat ned til 18 Timer.

Her maa dog nævnes, at den amerikanske Lokomotivfører er langt mindre bunden til bestemte Hastighedsgrænser end f. Eks. den tyske Fører. Hvad de med deres kolossale Lokomotiver taber paa Stigninger, søger de gennem vild Kørsel at indhente paa Faldene. Amerikanske Iltogs Gennemsnitshastighed er efter „Journal of Political Economies“ 50--60 km i Timen. 122 Iltog har en Gennemsnitshastighed af 65 km og kun 12 „Specialtog“ opnaar Gennemsnitshastigheder af 74--80 km i Timen. —

Denne Nytteydelse af de amerikanske Kæmpelokomotiver er altsaa i Forhold til deres vældige Materialmasser ret beskedne, og den opnaas kun ved et eksempeløst Kulforbrug og under Krav til de enkelte konstruktive Dele, der forøger Vedligeholdelsesomkostningerne overordentlig og stærkt begrænser Lokomotivernes Levetid. —

I sit Værk om „Die Damplokomotiven der Gegenwart“ fremfører Dr. ing. *R. Garbe* bl. a. nogle Betragtninger over den naturlige tilladte Grænse for Iltogenes Hastigheder, og disse har, alene af Hensyn til Forfatterens mangeaarige Erfaringer og Forsøg paa Lokomotivbygningsomraadet, en vis Interesse, og de skal derfor til Slut meddeles her.

Saa anerkendelsesværdigt det end er at imødekomme de stigende Fordringer til Hurtigtogstrafiken ved at bygge Iltogslokomotiver, der bedre end de forhaandenværende ere egnede til høje Hastigheder og stor Trækkraft, saa meget er det dog at beklage, at saa megen Viden og Evne her er slaet ind i en Retning, der aldrig kan føre til det tilstræbte Maal. Ud fra de i det foreliggende Arbejde indtagne Standpunkter har det, med al Anerkendelse for Arbejdet, undret mig meget, at der med de Erfaringer, som nu ere høstede ved Anvendelsen af højt overhedet Damp, endnu har været muligt alvorligt at vente et virkelig sundt Fremskridt for Hurtigtogstrafiken af et Reklamestykke som disse Lokomotiver. Den vide Udbredelse i Dagspressen og i Fagblade om disse Lokomotivers

Fortrin, der ere egnede til at opildne det rejsende Publikums Begærlighed efter stadig større Hastigheder, og ogsaa i tekniske Kredse at udvikle en lidet prisværdig Kappelstrid, gør mig det til en Pligt aabent at udtale min Mening om de høje Hastigheder i Hurtigtogstrafiken i Almindelighed, og om de Retninger, der her er slaaet ind paa i Lokomotivbygningen. (Fortsættes)

Husk Indmeldelse i Hjælpefonden!

PROTOKOL

over

Forhandlinger mellem Generaldirektionen for Statsbanerne, Dansk Lokomotivfører- og Lokomotivfyrbøderforening og Jernbaneforeningens 9. Kreds om Begrænsning af Anvendelsen af ikke-faguddannede Arbejdsmænd (timelønnede Remisearbejdere) som Lokomotivfyrbødere.

Torsdag den 29. Oktober 1914 Kl. 10 Fm. mødte Repræsentanter for ovennævnte Organisationer efter Tilsigelse til Forhandling paa Maskindirektørens Kontor.

Tilstede var for Generaldirektionen: Maskindirektør A. Floor og Ingeniørassistent H. Mansen; for Dansk Lokomotivfører- og Lokomotivfyrbøderforening: Lokomotivførerne Chr. Christensen, M. Mortensen og C. M. Christensen (Protokolfører), Lokomotivfyrbøderne Rich. Lillie og Alf. Olsen og for Jernbaneforeningens 9. Kreds: Lokomotivførerne C. Lillelund, G. Høegh og H. Vigholt.

Forhandlingen førtes i Henhold til Skrivelse af 14. Maj 1914 fra Ministeriet for offentlige Arbejder og omfattede følgende Spørgsmaal:

Begrænsning af Anvendelsen af ikke-faguddannede Arbejdsmænd (timelønnede Remisearbejdere) som Lokomotivfyrbødere.

Direktøren udtalte, at han af en Artikel i Dansk Lokomotivtidende havde set, at Personalet ønskede en snarlig Forhandling om dette Spørgsmaal, og derfor havde han sammenkaldt til Mødet nu i Stedet for at vente indtil Forhandlingen om Tjenestetidens Længde kunde fortsættes, hvilket vilde vare nogen Tid paa Grund af de omfattende forberedende Undersøgelser, som denne Sag krævede; man havde indhentet Oplysning om, hvorledes det paagældende Forhold var ordnet i andre Lande m. m., og Sagen skulde derefter blive fremmet det mest mulige.

Vedrørende det Spørgsmaal, som her forelaa til Behandling, vilde han bemærke, at man ikke kunde

forhandle om det principielle i Sagen om Anvendelsen af Arbejdsmænd som Fyrbødere, og Ministeriets Skrivelse angav da ogsaa, at der kun skulde forhandles om en mulig Begrænsning i Anvendelsen; han vilde da i denne Forbindelse gerne have oplyst, hvilke Ulemper den nuværende Ordning medførte for Lokomotivpersonalet.

I den førnævnte Artikel var det omtalt, at særlig 1. Maskinkreds havde benyttet mange Arbejdsmænd, og han bad da ogsaa for dette Punkts Vedkommende om nærmere Oplysning om, hvad der sigtedes til.

Lillelund oplyste, at han i sin Tid ikke havde haft noget at bemærke til, at der paa enkelte Dage anvendtes nogle enkelte Arbejdsmænd som Fyrbødere paa Toglokomotiverne, men han var efter den Udvikling, Sagen havde taget, blevet i høj Grad betænkelig; han var ganske vist bekendt med, at det udtrykkelig var tilkendegivet de paagældende, at de ikke kunde vente fast Ansættelse som Fyrbødere, men han mente, at der rummedes en stor Fare for Lokomotivpersonalet efterhaanden som Staben af uddannede Arbejdsmænd voksede, særlig efter et eventuelt Personskifte i Generaldirektionen. Selv om Direktøren havde sagt, at man ikke kunde forhandle om den principielle Side af Sagen, maatte han dog fremhæve, at det var ikke tilstrækkeligt for en Lokomotivfører, om den Medhjælp, han havde paa Lokomotivet, kun kunde smøre og fyre, og man maatte ogsaa betænke, at der f. Eks. i Skibsfarten var lovhjemlede Bestemmelser for, at den nærmeste Medhjælp for de Ansvarshavende skulde have den fornødne Uddannelse. Han mente derfor, at nogle tilsvarende Garantier burde stilles for Lokomotivførernes Vedkommende.

De nu indtraadte Forhold havde ogsaa medført økonomiske Tab for Lokomotivpersonalet, idet Arbejdsmænd udstationeredes som Fyrbødere, saaledes at megen Udkommando af Lokomotivfyrbødere nu var bortfaldet; endvidere mente han, at der efterhaanden ogsaa manglede det fornødne Antal Arbejdsmænd til Pudsning af Lokomotiverne i Remiserne.

M. Mortensen kunde slutte sig til Lokomotivfører Lillelund, idet han yderligere vilde fremhæve, at de paagældende Arbejdsmænd ofte manglede Interesse for Tjenesten paa Lokomotiverne vel mest fordi de, i Modsætning til de faguddannede Fyrbøderaspiranter, ikke havde nogen Udsigt til Forfremmelse, men ogsaa fordi der paa enkelte Steder udøvedes Tvang fra Kredsenes Side overfor Arbejdsmændene. Med Hensyn til Artiklen i „Dansk LokomotivTidende“ om Forholdene i 1. Kreds vilde han oplyse, at der i Helsingør fornylig var sat faste Fyrbødere ud af Tur, for at nogle Arbejdsmænd kunde faa den paakrævede Uddannelse, og han mente, at der derved var paaført Lokomotivfyrbøderne store økonomiske Tab og at Sagen i det hele taget havde taget en saadan Vending, at Forhandling og mulig deraf følgende Fastlæggelse af bestemte Regler burde iværksættes.

Direktøren vilde overfor Lokomotivfører Lillelund paany gøre opmærksom paa, at man ikke kunde forhandle om det principielle i Spørgsmaalet, thi det maatte være Administrationens Sag at afgøre, hvilken Uddannelse der skulde fordres af Reservepersonale, saalænge Personalet endnu ikke havde faaet Selvstyre eller der ad Lovgivningens Vej var fastsat særlige Bestemmelser. Han skulde dog blot henvise til, at den store Stab af Lokomotivmænd i England rekruteredes blandt de ikke faguddannede Arbejdere, ligesom han vilde bringe i Erindring, at der til Fyrbødernes Hovedbeskæftigelse, nemlig den at fyre, krævedes et medfødt Haandelag, som ikke havde noget med den haandværksmæssige Uddannelse at gøre.

Til det af Lokomotivfører Mortensen fremdragne vilde han bemærke, at det stedse havde været hans Tanke, at der ikke i nogen Retning maatte øves Tvang overfor de paagældende Arbejdsmænd, idet det hele skulde have et Frivillighedens Præg. Han vilde erindre om, at det var de for Værkstederne meget følelige Ulemper ved at have de mange Fyrbøderaspiranter, der havde gjort, at han i sin Tid havde givet Kredsen Ordre til at uddanne nogle Arbejdsmænd i Fyrbødertjenesten, og der var da dengang skrevet, at man alene havde haft Tanken henvendt paa deres Anvendelse paa Søndage, ved Højtider og andre Lejligheder, hvor der i forholdsvis korte Tidsrum krævedes et betydeligt større Lokomotivpersonale end ellers, ligesom det ogsaa var anført, at de paagældende Remisearbejdere ikke kunde vente at overgaa til Stillingen som Lokomotivfyrbøder.

Vedrørende Sagen i Helsingør vilde han oplyse, at der var gaaet strængt til Værks mod de omhandlede Lokomotivførere, fordi det var hans Overbevisning, at der fra disses Side var vist ligefrem Obstruktion. Man maatte have klar Besked paa, om de Arbejdsmænd der her var Tale om havde faaet den tilbørlige Uddannelse eller ej, og derfor var Sagen drevet igennem som den var.

Mortensen fremhævede paany den manglende Interesse fra flere af de paagældende Arbejdsmænds Side og udtalte, at man næsten hellere maatte gøre Skridtet fuldt ud og udnævne Arbejdsmændene til faste Fyrbødere for om muligt derved at opnaa, at de kunde faa den Interesse for Arbejdet som de manglede nu. Han maatte tage Afstand fra, at der af Lokomotivførerne i Helsingør var tiltænkt nogen Obstruktion eller Insubordination overfor Direktøren ved deres Behandling af Spørgsmaalet.

Lillie henlede Opmærksomheden paa, at det Spørgsmaal, der nu var til Forhandling, i sin Tid var drøftet i Pressen, og at det derefter havde affødt Andragendet til Ministeriet. Han omtalte den Betydning det havde for Lokomotivførerne at have den bedst mulige Hjælp paa Lokomotivet og mente, at man i hvert Fald burde skride til en Begrænsning i den nuværende Anvendelse af Arbejdsmænd, saale-

des at der f. Eks. i Ekspres-, II- og hurtiggaaende Persontog ikke maatte anvendes Arbejdsmænd til Fyrbødere. Han fremhævede endvidere, at Arbejdsmændenes Uddannelse skete paa Lokomotivfyrbødernes Bekostning og mente ogsaa, at der udøvedes Tvang fra nogle Kredses Side overfor Arbejdsmændene, samt at enkelte af disse Folk nærede Forhaabninger om til sin Tid at blive faste Fyrbødere. Han var iøvrigt forbavset over at høre, at der med Hensyn til Anvendelsen var givet de af Direktøren nævnte Bestemmelser, og han mente, at disse slet ikke overholdtes af Kredsene; havde de været fuldstændigt overholdt, havde nærværende Forhandling været overflødig.

Lillelund vilde pege paa, at man formentlig ogsaa burde udelukke Arbejdsmændene fra Fyrbødertjenesten paa P-Maskinerne under Hensyn til disses særlige Konstruktion.

Chr. Christensen henstillede, at Direktørens Skrivelse til Kredsene indskærpedes.

Direktøren erklærede, at man ikke kunde gaa med til at fastsætte saa vidtgaaende Regler som af Lokomotivfyrbøder *Lillie* foreslaaet, men han havde dog intet imod, at det bestemtes, at der ikke maatte benyttes Arbejdsmænd som Fyrbødere i de Tog, som i Opslagskøreplanen for Publikum benævnedes Ekspres- og Iltog samt paa P-Maskinerne.

Lillie foreslog dernæst følgende Regler udover den af Direktøren omtalte og i Skrivelsen til Kredsene givne:

1. Arbejdsmænd maa ikke anvendes som Fyrbødere i Ekspres-, II- og hurtiggørende Persontog.
2. Arbejdsmænd maa ikke udstationeres til Fyrbødertjeneste.
3. Arbejdsmænd maa ikke anvendes til Fyrbødertjeneste, saalænge der haves Fyrbøderaspiranter ved Depotet.
4. Uddannelsen af Arbejdsmændene skal være parallelløbende med den Uddannelse der gives Fyrbøderaspiranterne.
5. Uddannelsen skal foregaa paa et Tidspunkt, hvor man ikke udsætter de faste Fyrbødere for økonomiske Tab.

Efter nogen Diskussion om dette Forslag tog *Lillie* paa Henstilling fra Lillelund Forslagets Punkt 4 tilbage, hvorefter man enedes om følgende Regler:

1. Arbejdsmænd maa kun anvendes til Fyrbødertjeneste paa Søndage, ved Højtider og andre Lejligheder, hvor der i forholdsvis korte Tidsrum kræves et betydeligt større Lokomotivpersonale end ellers, og de maa kun anvendes ud fra saadanne Depoter, ved hvilke der er stationeret Reservepersonale d. v. s. Personale udenfor de faste Ture.
2. Arbejdsmænd maa ikke anvendes som Fyrbødere i de i Opslagskøreplanen for Publikum

som Ekspres- og Iltog betegnede Tog samt paa P-Maskiner.

3. Arbejdsmænd maa ikke udstationeres for at gøre Tjeneste som Lokomotivfyrbødere.
4. Arbejdsmænd maa ikke anvendes, saa længe der findes disponible Lokomotivfyrbødere ved Depotet, og som Regel heller ikke saa længe der er Fyrbøderaspiranter, der kan disponeres over.
5. Uddannelsen af Arbejdsmænd som Lokomotivfyrbødere henlægges til saadanne Tider, hvor man i mindst mulig Grad berøver de af de faste Fyrbødere deres Emolumenter, som midlertidig eventuelt maa tages ud af fast Tur, for at Uddannelsen kan komme til at foregaa.

Direktøren stillede sig velvillig overfor et af Lokomotivfører Mortensen fremført Forslag om, at Uddannelsen af saavel Fyrbøderaspiranter som Arbejdsmænd for den første Maanedes Vedkommende skulde foregaa ved særlig dertil udtagne Lokomotivførere.

A. Floor. Chr. Christensen. C. A. Lillelund.

C. M. Christensen.

*Har Du Raad til at undlade Indtrædelse
i Hjælpefonden!*

D. L. & L. F.

Nyborg Lokf.-Afdeling.

Den 15. November samledes Medlemmer af D. L. & L. F. Nyborg Afdeling med Medlemmer af Dansk Smede- og Maskinarbejder-Fagforening med Damer til et Foredrag, ledsaget af levende Billeder, af Hr. Maskinmester Hansen, Elektricitetsværket, Nyborg, om Jernindustrien, Elektricitet, Motorer og Fremstilling af Glødelamper.

Foredragsholderen lønnedes med meget Bifald for sit interessante Foredrag.

Møde afholdtes Onsdag den 2. December Kl. 7 Em.

DAGSORDEN:

- Punkt 1. Andragende fra 42. Tur.
- 2. Tilskud til Festudvalget.
- 3. Hjælpefonden.
- 4. Eventuelt.

Bekendtgørelse af en Skrivelse af 29. November 1914 fra Redaktøren, Hr. C. M. Christensen.

Bestyrelsen.

ET BESØG PAA NORDISKE KABEL OG TRAADFABRIKKER I MIDDELFAKT.

Nyborg Lokomotivfyrb.-Afdeling havde Lørdagen den 5. December arrangeret et Besøg paa ovennævnte Fabrik, som der ved Direktørens Velvilje var aabnet os Adgang til. Det er meget vanskeligt at faa Adgang til denne Fabrik, og det er af den Grund saa meget mere værd at komme indenfor Fabrikens Porte.

Det vi saa ved denne Lejlighed var for os Fagmænd meget interessant, idet mange af de Maskiner der anvendes er Vidundere af teknisk Snille.

De Deltagende fik et meget stort Udbytte af Turen, idet at Hr. Overværkfører Zimmerman ved sine udmærkede Egenskaber som Foreviser og Besværer af de utallige Spørgsmaal der rettedes til ham, og som han hele Tiden beredvillig svarede paa, gjorde Turen indholdsrig.

I Sømafdelingen viste Hr. Værkfører Petersen os rundt, og havde Overraskelserne været store i de andre Afdelinger, saa kulminerede de her, da vi kom til Sømaskinerne, hvor vi saa Fabrikationen af Søm paa alle dets Stadier.

Vi var dernæst henne i Maskinrummet, hvor vi besaa et meget smukt Dieselmotoranlæg.

Efter Besøget samledes Deltagerne paa Bæhrendts Hotel til Torskespisning, hvor man i høje Toner priste alle — fra Direktøren og nedefter — for den Velvilje og Opmærksomhed man havde været Genstand for under Besøget.

Direktøren, Værkførere og Personalet paa Fabrikken takkes for udvist Opmærksomhed, ligesom Lokomotivmesteren som sædvanlig var imødekommende med Tjenestefrihed.

En Deltager.



FRA KRIGSSKUEPLADSEN.

Medens Krigen raser i al sin Gru paa de vidtstrakte Slagmarker i Evropa, ledsaget af sine uadskillelige Følgesvende, Død og navnløs Nød og Elendighed, medens nu med blind Lidenskab alt det lægges øde, som det har kostet Menneskene mangfoldige Aars utrættelig Flid og Dygtighed at bygge op, og som det vil tage Aaringer atter at oprette, paa en Tid, hvor alt det daarligste i Menneskene kun altfor tit stikker Hovedet frem, — under saadanne Til-

stande gør det godt at se, at der endnu rører sig gode Følelser og opofrende Menneskekærlighed. Vi behøver blot at se, med hvilken Gæstfrihed og Hjælpsomhed, Hollænderne tager imod Tusinder af de ulykkelige Belgiere. I Sverrig er nylig startet en Landsindsamling, som uden Partihensyn skal hjælpe disse haardt prøvede Mennesker. og en lignende Iudsamling er nu ogsaa herhjemme ved at dannes. Men ogsaa indadtil er Hjælp nødvendig, thi selv om vi endnu er udenfor Verdenskrigens Rædsler, saa mærker vi den dog paa mange Maader, gennem Dyrtdid og Arbejdsløshed. Allerede nu er Nøden stor, men hvorledes vil det ikke blive til Vinter! Selv om de fast ansatte jo ogsaa mærker Dyrtdiden, saa behøver de dog ikke at frygte Arbejdsledens Spøgelse, og derfor maa det haabes, at hver efter sin Evne støtter de mange, som maa lide Nød. Gennem vor Forening er, som bekendt, allerede gjort de indledende Skridt hertil. At vore tyske Standsfæller nu ogsaa har Brug for al deres Hjælpsomhed, kan man forstaa, og de sparer da heller ikke dem selv paa en Tid, hvor det mere end nogensinde gælder at staa Last og Brast med hverandre, og hvor der paa saa mange Maader er Anvendelse for Godgørelsen.

Kort efter Krigens Udbrud, fremkom i „Zeitschrift für Lokomotivführer“ et Opraab, der lyder som følger: Kolleger og Brødre! Fjender rundt omkring! Med disse Ord har vor Kejser betegnet vort Fædrelands nuværende Stilling. Allerede længe var det opadstræbende Tyskland vore Fjender forhadte, allerede længe ventede man paa Øjeblikket til at tilintetgøre os. Nu er dette Øjeblik kommet, nu gælder det at kæmpe for Rigets Eksistens. Tusinder og atter Tusinder af vore Sønner og Brødre er kaldt til Vaaben, for at optage Kampen mod alle de Fjender, som true os. Begejstring toner fra det enige tyske Fædreland, kun een Villie hersker, Villien til Sejr. Men vi tør ikke skjule, at vi maa bringe umaadelige Ofre af Blod og Penge. Mange Saar bliver slaet, og vi, som ikke med Vaaben i

Haand kunne forsvare Fædrelandet, vi vilde og maa hjælpe, at helbrede disse Saar og lindre Ulykken.

Bestyrelsen for Foreningen af tyske Lokomotivførere har allerede stillet deres Rekreationshjem og 5000 Mark af Foreningens Kasse til Disposition for Røde Kors, i sikker Forventning om, at alle Kolleger i Landet med Glæde vil give deres Tilslutning hertil. Dog kunne vi paa langt nær ikke lade det være tilstrækkeligt med denne lille og ganske selvfølgelige Gave. Derfor opfordres hvert af vore Medlemmer herigenem, til efter sin Evne at paabegynde Bidrag til dette store og ædle Værk.

Giv rigeligt! Giv meget!

Som Mindstetegning venter vi af hver Fører mindst 5 Mark, af hver Fyrbøder 3 Mark; thi Nøden er stor hos hine talløse Familier, hvis Forsørgere Krigen har kaldt bort, og som maa hjælpes.

Frygtelige og smertelige ere de blodige Saar, der tilføjes af Fjenden, og som det gælder at helbrede. Derfor fremad Kolleger! Vi gaa ufortøvet til Handling, og bidrage efter bedste Evne til at lindre den uhyre Nød, som denne frygtelige Krig har til Følge. Vi vilde marchere med i Spidsen for det store Tog af dem, som har sluttet sig sammen for at hjælpe.

I „Zeitschrift für Lokomotivführer“ meddeles følgende: Lokomotivføreraspirant *Heinrich Kremer* fra Frankfurt a. M., der som Underofficer i Reserven drog i Felten med Infanteri Regiment Nr. 81, blev nylig, for sin gentagne Gange udviste Tapperhed mod Fjenden, tildelt Jernkorset af 2. Klasse, og samtidig forfremmet til Stabssergent. — Denne glædelige Efterretning var neppe naaet hans Familie og Kollegerne, før det var lykkedes den tapre Kaldsfælle at erhverve en endnu højere Udmærkelse. Som det siden er blevet bekendt, smykkedes hans Bryst, der kort forinden var bleven dekoreret, nu med Jernkorset af 1. Klasse som Paaskønnelse for „Hans lysende Eksempel paa Omsigt og Tapperhed for alle Underofficerer og Mandskabet“.

Kremer har, trods 2 Gange saaret, været med i 11 Træninger paa den vestlige Krigsskueplads, og efter at samtlige Officerer ved Kompagniet var faldet, overtog han selv Kommandoen over dette. Som det ses af Dagspressen. er den unge, dygtige og med sjælden Tapperhed kæmpende Kompagnifører tildelt Grad som Løjtnant. Den kongelige Jernbanedirektion i Frankfurt a. M. anerkendte denne tapre Kollegas fremragende Præstationer paa Slagmarken derved, at den til Felten sendte ham hans Udnævnelse til Lokomotivfører. Gennem denne den kgl. Jernbanedirektions velvillige Disposition, vil der sikkert være beredt Stridsmanden paa Ærens Mark en Glæde; thi hans Familie tiltaas derved tilsvarende Indtægter som i Fredstid. Ogsaa Personalet ved den kgl. Maskinkreds i Hanan glædede ved Gaver deres berømte Medansatte. Bestyrelsen for Lokomotivførernes Forening priser sig lykkelig over at turde udtale vor Stands hjerteligste Lykønskning til den fremragende Kollega og Foreningsmedlem. Kremer var dygtig i Damphestens Tjeneste, han er ogsaa en dygtig Soldat. Foreningen i Frankfurt a. M. kan være stolt af dette Medlem af deres Afdeling. Vor Kaldsfælles store Udmærkelse vil tjene vor Stand til megen Ære, og være en Spore til andre Heltegerninger. Vi ønske vor udmærkede Kollega hjerteligst til Lykke ved hans videre Færd, og haaber, han atter maa vende sund tilbage i vore Rækker.

Bestyrelsen for Foreningen
for de preussisk-hessiske Lokomotivførere.

FANGNE FRANSKMÆND SOM JERNBANEARBEJDERE.

„Münchener Abendzeitung“ beretter: Paa Jernbanelinien i Schleisheim anvendes en Del franske Fanger til Udbedring af Sporene. Det er mest Nord-Franskmænd. De have Beboerne af disse Egenes egenartede magre Skikkelse, mørke Øjne og sort Haar. Næsten stiltiende arbejde de Dagen lang, bevogtede af Jernbaneregimentets Soldater

med opplantede Bajonetter. I Middagsstunden gaar det til Spisning. Folkene faa god og kraftig Soldaterkost, og man kan se paa dem, at det bayerske Militærkøkken smager dem fortræffeligt, thi alle ere i Besiddelse af en dygtig Appetit og skrabe Skaalene aldeles rene. Arbejdstiden svarer til den sædvanlige paa Stedet. Dertil bliver Folkene ikke overanstrengte. Under Ledelse af en Banemester og hans Hjælpere, foregaar Arbejdet uden større Anvendelse af Stemmemidler. For det meste foregaar Forstaaelsen med de Fangne ved Tegnsproget, og det bliver forstaaet af alle. Strækningen, der daglig bliver bearbejdet, er ikke meget lang. Efter Fyraften bringer man Fangerne til deres Kvarterer. Ledet af Jernbaneregimentets Soldater paa begge Sider, begynder Toget sin March, naturligvis under Ledsagelse af mange nysgerrige. Iøvrigt tager det Publikum, der her samler sig om Fangerne, Hensyn til Forholdene, og lader Folkene i Fred.

TYSK JERNBANEDRIFT I RUSLAND.

I Følge „Zeitschrift für Lokomotivführer“ staar nu under preussisk Forvaltning ialt 564 Kilometer forhen russiske Jernbaner, nemlig Linien Kattowitz—Sosnowize—Czenstokan—Petrikan, 168 km, Dombrowa—Kielce 157 km, Skalmierzyce—Lodz 114 km, og Strækningen Herby—Kielce 125 km. Som bekendt er den tidlige Warschau—Wien Jernbane Skalmierzyce—Lodz bygget normalsporet, medens de andre Banelinier, der her er Tale om, ere bredsporede (russisk Sporvidde 1524 mm). For Tiden arbejdes der med Højtryk paa Forandringen af Sporvidden til normal Spor, for af strategiske Grunde saasomt som muligt med vort Materiel at kunde befare disse Strækninger, der ere af eminent Vigtighed for det videre Forløb af Krigen i denne Del af Østen. Til den første i Rusland i Slutningen af August oprettede Trafik- og Maskinkreds i Czenstokan, er der den 10.

Oktober for de under tysk Regine værende Banelinier Kielce—Wloszczowa og Kielce—Strzemiszyce nu oprettet en ny Maskinkreds i Kielce, som er underlagt Jernbandedrektionen i Kattowitz. O. B.

Ingen udenfor Lokomotivpersonalets Hjælpefond!

NYT FRA ALLE LANDE.

Galiziens Jernbanemænd.

Blandt de Hundred Tusinder af Flygtninge, der kom til Wien som Følge af Russernes Besættelse af Galizien, var der over 15,000 galiziske Jernbanemænd. De stakkels Flygtninge blev fordelt rundt om i Østrig. De fleste Jernbanemænd blev foreløbig fordelt paa de forskellige Stationer i Steiermark.

Paa mange Toglinier

er Telefonen traadt i Stedet for den elektriske Telegraf til Signalisering om Afsendelse af Tog, men en af Vanskelighederne ved dens Brug har været, at den, der benyttede Telefonen, maatte bære en Hovedtelefon paa Ørerne, hvad der kan være farligt, naar der er Uvejr i Anmarch. En amerikansk Jernbanelinie har derfor begyndt Anvendelsen af højtalende Telefoner. Modtageren er mere følsom end sædvanlig og forsynet med en Tragt i Lighed med Grammfonen, opstillet paa Afsenderens Skrivebord, saaledes at han er i Stand til at modtage en Tele-

fonbesked uden at lægge Øret til Modtageren. Af-senderen er udstyret paa samme Maade, og det paa-staas, at man skal kunne høre tydeligt i femten Fods Afstand fra Tragten.

* * *

Elektriske Hastighedsmaalere for Lokomotiver

fremstillet paa en større amerikansk Fabrik, anvender et elektrisk System, bestaaende af en lille Vekselsstrømsmaskine, hvis Aksel bevæges fra Lokomotivakslen med en Hastighed, der er proportional med Akselhastigheden. Generatoren sender Strøm i et elektromagnetisk Apparat, der indeholder et Sæt smaa Tunger af Metal eller Kamme anbragt lige over for en Magnet. De er afstemt saaledes at kun een af dem vibrerer i Overensstemmelse med den elektriske Strøms Svingninger. Langs med Kammene er der opstillet en Talskive, hvorpaa man kan se, hvilken Tunge der vibrerer, og derigennem Lokomotivets Omdrejningstal, eller med andre Ord Hastighed paa Sporet. En særligt anbragt Skive tillader endog en direkte Aflæsning i engelske Mil i Timen.



MEDLEMSLISTEN.

Fredericia Lokfb. Afd.

Udmeldt fra	1/10	14	Maskinarb. (Aspirant)	O. Hansen
Indmeldt	-	1/10	14	— — S. Paulsen
—	-	1/12	14	— — C. Honoré





Carlsberg Pilsner




Verdens fineste!





OVE C. BJERREGAARD

Tlf. 10127 **Reventlowsgade 14,** Tlf. 10127
v. Centralbanegaarden.

Spisestel — Kaffestel — Servantestel.
Vinservicer — Toiletbordsgarniturer — Krystal.

Fiske og billige Julegaver. — Statsbanernes Personale 10% Rabat.