

17. Aarg. Nr. 24.

Redigeret af C. M. CHRISTENSEN.

16. December 1917.

## Juleaften.



Skumringen sænker  
 Stemningens Krone  
 tyst over Hjemmenes travle Tid.  
 Juleaften  
 sænker en Tone,  
 der mildner vort Sind i den haarde Strid.

Tændt over Jorden  
 straalende Stjerne,  
 lyser i Julekvælden som ny.  
 Ren i sin Glans  
 den os beskærme,  
 ved altid at tro paa et evigt Gry.

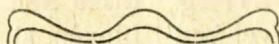
Ingen er hjemløs  
 i Kvældens Stunder,  
 Lyset blir tændt i forhutlet Skrog.  
 Børn saa gode,  
 I alle blunder,  
 vaagner med Mindernes Eventyrbog.

Klokkerne kalder,  
 Højtiden minder  
 Fattig og Rig under Kirkens Tag.  
 Sangen aabner,  
 Sjælene finder  
 Vejen mod Krybben i Bethlehems Stad.

Fjernt iler Tanken,  
 tænker paa andre  
 Stakler — der strider den sidste Strid.  
 Ordet mindes:  
 Elsker hverandre,  
 Mens Tusinder dræbes i Hadets Tid.

Tak da for Lykken,  
 der til os smiler.  
 Hjemme vi synger vor Julesang:  
 Lykkelig Fred  
 over Danmark hviler  
 i Julenatten med Fredsklokkens Klang.

N. Hammer.



## Lokomotivet i Sprogene.

Fra Tysk ved Otto Bendixen.

Fra det Ungarske kunde man tage Anledning til at benævne Lokomotivet „Beweger“ (Bevæger). Den sproglige Overføring vilde gennem loco = fra Stedet = bort (fort) lede til Ordet: Fortbeweger (Bortbevæger), der maaske vilde være mere brugbart end Beweger, thi Kendetegnet for Lokomotivet i Modsætning til andre Maskiner ligger i Bevægelsen (bort fra Stedet).

Til en anden Fortyskning vilde en Tanke

man først og fremmest indvende, at Stavelsen „ling“ næsten stedse giver en Tankeforbindelse, som bliver anvendt paa Mennesket, (ganske som paa Dansk), ja som ledsager Mennesket fra Fødselen til Alderdommen; tænker man paa Sprösling (lille Afkom), Zwilling (Tvilling), Saungling (Pattebarn), Liebling (Yndling), Zögling (Plejebarn), Jüngling (Yngling), Günstling (Yndling), Feigling (Kryster, Schwächling (Svækling, Skrantning), Höfling (Hofmand) o. s. v. Men Stavelsen ling gaar ogsaa videre ind i Dyre- og Plante- riget, jeg nævner kun Schädling (Skadedyr).

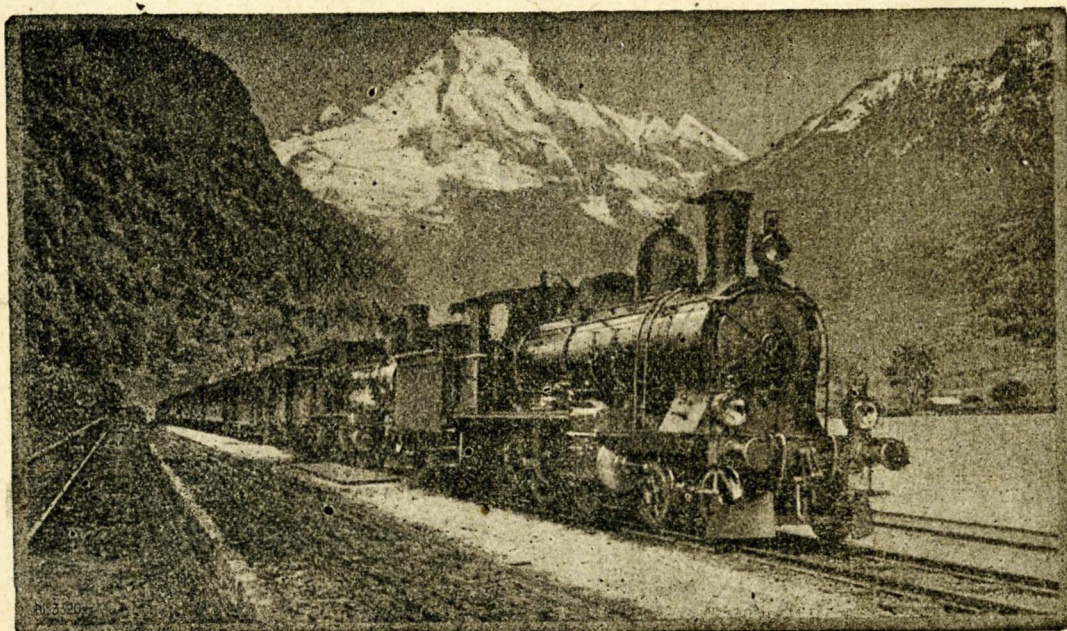


Fig. 13. Gotthardekspressen ved Flüelen (Vierwaldstädter Søen) med to 2 C 4 cyl. Compound Lokomotiver. (I Baggrunden Bristenstock 3074 m.)

gaaende ud fra det spanske: locomotora føre. For Motor er en Gang, efter Forfatterens Mening i „Zeitschrift des Deutschen Sprachvereins“ 1914, som meget hensigsmæssigt til Fortyskning foreslaaet: Treiber (Driver, Kvæddriver). (Ved dette Ord maa tages Hensyn til, at det allerede har en anden Betydning, som sidst nævnt). Tyskerne besidder ogsaa Ordet: Trieb (Driven, Drift), Antrieben (Tilskyndelse, Paavirkning), Betrieb (Udøvelse, Udførelse, Bedrift), Vertrieb (Afsætning, Omsætning), Zahnradtrieb (Tandhjulsdrev). Sætter man til Treib eller Trieb Stavelsen ling, saa faar vi det nye og maaske nærmest mærkeligt klingende Ord Treibling eller Triebbling. Mod en saadan Betegnelse af Lokomotivet kan

Hänfling (Irisk), Gründling (Grundling), Frischling (Vildgris), Stickling (Hundestejle), Stechling, (Stickling), o. s. v., og sluttelig paa de livløse Tings Omraade Frühling (Foraar), Silberling (Sølv-mønt), Säuerling syrligt Vand, Mineralvand), Riesling (en Slags Druer og Vine ved Rhinen og Mosel).

Vi finde endvidere et Hittebarn (Findling) men kun et Menneskebarn eller en Sten, som vi finde kalde vi Findling. Og heller ikke enhver Sten, som vi finde, tør vi kalde Findling, men kun de Granitblokke, som i Urtiden af Gletscherisen er ført fra Sverrig til Tyskland. Her kan man netop hævde, at disse Sten, som Hittebarnet fra Moderen, er bleven slæbt fra Hjemmet, og at de altsaa

ogsaa saa at sige er Hittebørn. Men Findling betegner i hvert Fald her er særlig Art af Stenblokke. (I Geologien).

Lignende er det med Drilling (Trilling). Herved forstaar man, bortset fra Betydningen for Mennesket, et treløbet Jagtgevær med 2 Haglløb og 1 Kugleløb, skønt dette Udtryk for et Skydevaaben ikke bor i Orddannelsen (Drilling).

Hvorfor skulde da Lokomotivet ikke kunde betegnes som Triebing eller som Treibling, det er dog af alle Kraftmaskiner en af de

igennem ubevidst indtaget i de enkelte, ofte i skarp Vædestrid staaende Privatbaner. Englænderne har ogsaa særlig lagt Vægt paa smukke, glatte ydre Former, saaledes som ogsaa de danske Statsbaners mangeaarige fortjenstfulde Maskindirektør Busse gjorde det. Fig. 15 viser en af hans sidste Konstruktioner. Overhovedet breder sig med Sansen for Jagttagelsen af Tekniken netop ogsaa den for Lokomotivets Vurdering stadig videre ud. „Verden“, siger Eyth, „selv den saakaldte dannede Verden, begynder at er-

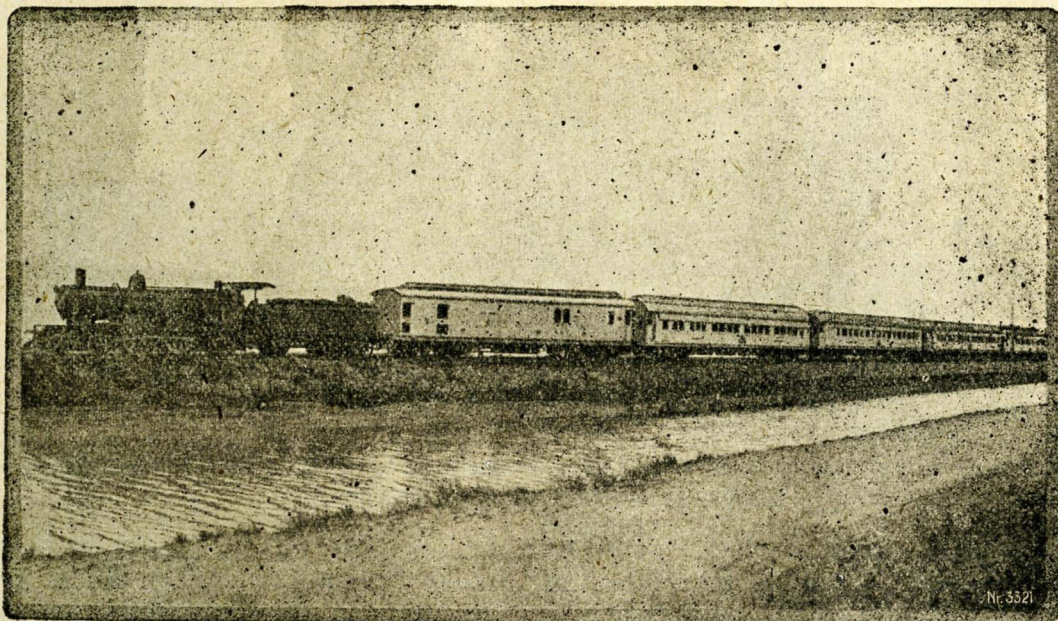


Fig. 14. Den ægyptiske Statsbanes Luksustog, trukket af 2½ B 1 4 cyl. Compound Lokomotiv. Fransk Konstruktion.

mest betydningsfulde, om ikke selv den vigtigste. I hvert Fald er det den bekendteste. En Dampmaskine staar for det meste indelukket i et Rum, til hvilket Adgangen omhyggeligt bliver vogtet; Lokomotivet kender endelig enhver Bonde, thi det lader sig gerne se offentlig, og henleder yderlig gennem Støj og Røg- og Dampudvikling Opmærksomheden paa sig. Bekendt er det, at de engelske Baner gerne maler deres Lokomotiver med paafaldende Farver og sørger for vedvarende god Vedligeholdelse af denne Maling, vel hovedsagelig i den Hensigt at gøre dem behageligt iøjnefaldende. Hvert Selskab har en bestemt Farve, græsgrøn, staalblaa, brun, mat rød, lys gulbrun o. s. v. Publikum bliver der-

kende, at i et smukt Lokomotiv stikker mere Aand end i den sirligste Talemaade som Cicero konstruerede, i den mest rullende Hexameter som Virgil nogensinde har falbudt. Begrebet om Skønheden kan i hvert Fald falde meget forskellig ud. Zola sagde en Gang, at efter hans Mening fremstillede et Lokomotiv af Diamanter den højeste Skønhed. Nu lægger man, i hvert Fald for det meste, mere Vægt paa Formen end paa Prydelser, især da Vedligeholdelsen af den sidste fordrer stadig Pengeoffer. Men selv uden den kun i faa Lande anvendte gode Udvikling ogsaa af den ydre Form, bliver Lokomotivet den af Almenheden mest betragtede og kendte Maskine.

Om Treib- eller Triebing vilde være sprogligt rigtigere, vover jeg ikke at afgøre. Vi kende en Treibriem (Drivrem), kalder Lokomotivets drevne Aksel Treibachse og Triebachse (Drivaksel), men taler ellers mest kun om Trieb, f. Eks. i Triebwerk (Drivværk) og lignende allerede ovennævnte Ord. Friebing vilde ogsaa passe godt til den tidligere nævnte i Tyskland almindelig udbredte Betegnelse Triebwagen. Ogsaa den med Drivværk forsynede Tender (Model Sturrock og sidst Eriebanen (se Lok. Tid. Nr. 15—16, 1915, S. 175—185 og Nr. 1, 1917, S. 1)) vilde meget godt kunde betegnes som Triebtender.

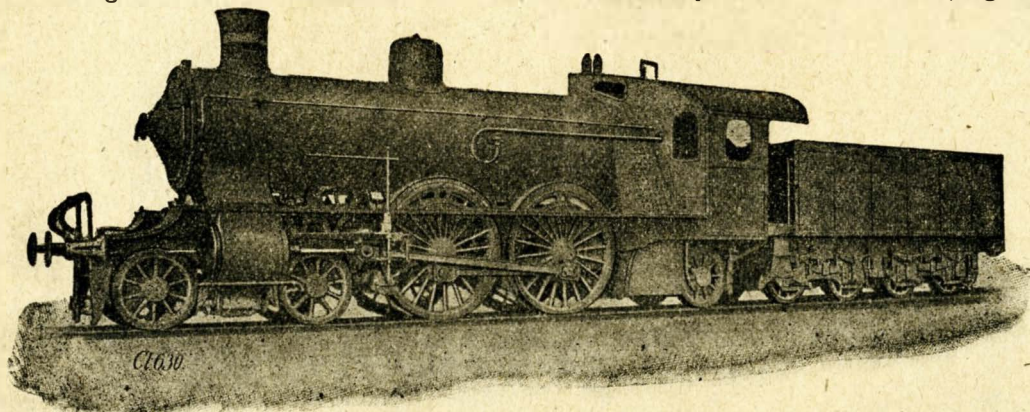


Fig. 15. De danske Statsbaners 2 B 1 Iltoglokomotiv, efter Udkast af Maskindirektør Busse.

Man lægge Mærke til den gode Form. \*)

Mod Fortyskningsbestræbelser, som de ovenfor kendetegnede, kunde indvendes, at et Ord som Lokomotiv har Almengodhed i de vigtigste Kultursprog, og gennem en Fortyskning vilde det besværliggøre den fremmede Ingeniør Læsningen af tyske Tidsskrifter. Gjaldt denne Indvending, saa vilde vi paa Ingeniørvidenskabens Omraade overhovedet næppe turde gaa til Fortyskninger. Men hvad bekymrer det os, om Udlændinge bliver besværliggjort Studiet af tysk Kultur. De tyske Ingeniører vil ikke gennem sproglige Vanskeligheder lade sig afholde fra at forfølge andre Folks Fagvidenskab, omend nu med den højtudviklede tyske Teknik netop Tyske-

ren vel har mindre at lære af hine end hine af os. Den tyske Industri, og dermed ogsaa den tyske Folkeøkonomi, er i langt højere Grad tjent med Udbredelsen af sine Producter end af sin Videnskab.

Maaske ytrer Sprogforskere og -lærde sig til det sidste Forslag: Lokomotiv = „Triebing“ (Triebing).

Ovenstaaende er kun et lille Led i et stort Arbejde, som ikke mindst under Krigen har taget Fart i Tyskland, nemlig at rense det tyske Sprog for alle Ord af fremmed Oprindelse, eller som ogsaa benyttes i andre Sprog. Der findes paa alle Omraader, og ikke mindst

det tekniske, en Mængde Fremmedord, for hvilke der udmærket kan findes tyske Ord. Der har i „Hanomag-Nachrichten“ været gengivet en lang Række fremmede Udtryk med deres Uforvandling til tysk Sprog; men det vil føre for vidt at komme ind herpaa i denne Artikel.

Ogsaa herhjemme har været slaet til Lyd for at rense det danske Sprog for fremmede Udtryk, og i Stedet benytte rent danske Ord.

Sluttelig bringer vi „Hannoversche Maschinenban-Actien-Gesellschaft“ en Tak for Laanet af Klichéer, som har tjent til Illustration af denne Artikel og for Tilladelsen til at benytte Hr. Metzeltin's Art. om »Lokomotivet i Sprogene«.

\*) Under Illustrationen i det tyske Tidsskrift staar: Man beachte die gute Formgebung.

## For sent!

Midnat er forbi. Banegaarden ligger hyllet i Mørke. Intet minder om, at endnu for næppe 10 Minutter siden herskede virksomt Liv og Færdsel. Der er Togpause. — Jernbanepersonalet har begivet sig til deres Opholdsværelser for under den een Times Pause at hvile sig lidt til de Anstrengelser, som Nattjeneren kræver. De utallige Sporskiftelanterner hæve sig spøgelsesagtigt frem af Mørket og danne med de forskellige Signalers gule, røde og grønne Lys en ejendommelig Kolorit. Vinden sukker i Telegraftraadene og fra Masterne lyder det som en hul Brummen.

Hinsides Stationsbygningen holder et enstomt Lokomotiv, der er bestemt til at yde eventuel Forspandstjeneste eller træde i Stedet for et utjenstedygtigt Tog-Lokomotiv. Bag Førerpladsen er ophængt et Sejl, under hvilket Lokomotivfører og Fyrbøder har beskyttet sig mod den kolde Nattevind. Nu og da rejser Fyrbøderen sig for at se til Fyret, og kaste nogle Skuffer Kul paa. Føreren støtter Hovedet i Hænderne og ser drømmende ud i Natten. En Times Pause i Jernbanens evige Hasten og Jagen giver ham altid Lejlighed til at hengive sig til sine egne Tanker. Han tænker paa Kone og Børn, udkaster Planer over huslige Anliggender og lader forskellige af sit Livs særlige Tildragelser glide forbi i Erindringen. — Kun naar en Ugle i Nærheden lader sin uhyggelige Tuden høre eller en Natsværmer krydser Lanternernes Lyskastere, afbrydes hans Tanker for kort Tid.

Signalklokken ved Stationsbygningen melder ved to Gange fem Slag Iltoget, som ventes Kl. 2. En Mand med en Lygte kommer løbende over de to Spor hen imod Lokomotivet, medens Buelamperne forvandler hele Sceneriet og faar Banegaarden til at ligge bade i Lys. Endnu nogle Meter fra Lokomotivet raaber han højt: „Mester, Mester! De maa overtage Iltoget, Tog-Maskinen er beskadiget!“

Som elektriseret ved disse Ord springer Fører og Fyrbøder op. I et Nu er det beskyttende Sejl slaet til Side; der begynder en febrilsk Travlhed. Medens Føreren gaar ned med en Lygte og Oliekande for at foretage

endnu en Undersøgelse og Eftersyn, har Fyrbøderen med Krumrageren spredt Fyret over hele Risten og givet det en ny Overfyring. Sorte Røgskyer stiger op fra Skorstenen og formørker for en Tid Omgivelserne, som naar en maaneklar Nat en sort Sky pludselig drager forbi Maanen. Samtidig genlyder fra de omliggende Huse de regelmæssige Slag fra Luftpumpen til den automatiske Bremse.

Efter knapt 3 Minutters Forløb kører Toget ind i Banegaardshallen. Nogle Rejsende stikker nysgerrig og med søvnige Øjne Hovederne ud af Vinduerne. Men største Parten af dem har lagt sig paa Sæderne eller er gaaet til Ro i Sovevognen. De har alle ingen Anelse om, under hvilken Sindsbevægelse og ubeskrivelig Møje de to Mænd forude paa Lokomotivet lykkelig har bragt Toget hertil, trods det, at Fyrristen var falden ned og Dampudviklingen derved havde mistet den fornødne Styrke. Efter at Tog-Maskinen var kørt fra og Reservelokomotivet koblet til, blev en Bremseprøve foretaget. For at bekæmpe Kuldefølelsen, som den hurtige Temperaturveksling havde fremkaldt hos Fører og Fyrbøder, tog begge en kraftig Slurk varm Kaffe af Flasken. Iøvrigt mærker man paa disse Mænd, at denne saa pludseligt forandrede Situation ikke er saa sjældent for dem. Det synes derimod som dette ejendommelige vanskelige Kald paa Lokomotivet fører det med sig, at disse Mænd, som er saa vante til Strabadser, først rigtig føler sig i deres Element, naar det gælder, som her, at bringe den Drift i Orden, der er gaaet i Staa. — Imidlertid har Togføreren opgivet Lokomotivføreren Tallet paa Togets Akser og Vægt, og Vognopsynet meldt „Bremsen i Orden“, nu giver den vagthavende Stationsbestyrer Signalet til Afgang, og i næste Øjeblik sætter Lokomotivføreren Toget i Bevægelse. Først ganske jævnt, saa hurtigere og hurtigere, og efter nogle Minutters Forløb jager Toget af Sted med en Hastighed, saa at selv de Beboere, der bor langs Strækningen, og ved deres Naboskab ere vante til Jernbanetrafikken, ublidt rystes op af Sønnen, og sender et Par kraftige Ord efter den natlige Fredsforstyrrelse.

I Toget selv ligner alt et stort Soveværelse; ogsaa de faa Rejsende, der var vaagne paa

den sidste Station, er overmandede af Sønnen, og har lænet Hovedet op mod et eller andet Hjørne. Kun naar Toget passerer en stærk Kurve eller rasler gennem en Stations Sporskifter, da hæver en eller anden Hovedet for straks efter igen at synke tilbage mod Polstrene.

Fof de to Mænd forude paa Lokomotivet gælder det nu først rigtig at være paa deres Post. Fyrbøderen har fuldt op at gøre med at mætte det graadige Ildsvælg, og naar han aabner Fyrdøren, ser det ud, som om det vældige Ildskær, der stiger mod Himlen, vilde udfægte en Kamp med de Dampskyer, der drager hen over Toget. Begge Injektorerne, som skal erstatte det Vand, der fordampes i Kedlen, er stadig i veklende Vikssomhed. Som vilde den befri sig for sine Lænker, saaledes svinger og ryster nu Kedlen og sætter alle Haandtag og øvrige Dele, der er forbundne med den, i en vibrerende Tilstand, som har en øredøvende Larm til Følge. Hele Lokomotivets vældige Rysten forplanter sig uden Barmhjertighed til Fører og Fyrbøder. Nu indtræffer det Tidspunkt, hvor det uhyre Ansvar ved en Hastighed paa 110 km i Timen, som Hastighedsmaaleren netop viser, og de herved til det yderste anspændte Nerver fremkalder en ubestemt Følelse, som selv det mest robuste Menneske ikke kan værges imod. — Som fastgroet staar Føreren paa sin Plads med den venstre Haand paa Regulatoren og den højre paa Bremsahaandtaget. Foroverbøjet, som vilde han selv ile forud for Toget, saaledes søger han de i det Fjerne opdukende Signaler, der tildels endnu lyser ham røde og gule i Møde for efterhaanden at forandre sig til det grønne Gennemkørselssignal. skarpt iagttager han om en tillukket Overgang eller andet paa Strækningen skulde foraarsage Hindring paa hans Vej. Kun nu og da overser han med et kort Sideblik Manometrene for at overbevise sig om Damptrykket og om den til Bremsningen fornødne Trykluft er til Stede. Som Spøgelse suse enkelte Bygninger, Broer eller Træer forbi ham, og dog hilser han dem alle, thi til Orientering er de næsten bleven ham uundværlige.

Maalet er nu snart lykkeligt naaet, allerede ses i Horisonten den oplyste Endestation.

Forventningsfuld spejder Føreren efter det sidste Signal, der paa Grund af sin ugunstige Beliggenhed bag et Højdedrag først sent kan ses. Imidlertid aabner Fyrbøderen endnu en Gang Fyrdøren for at foretage en sidste Regulering af Fyret. Herved hører han en ejendommelig Hvislen fra Fyrkassen. Før han endnu er i Stand til at fastslaa Aarsagen til denne, bliver Lyden stadig stærkere; idet han erkender Faren ved et beskadiget Kedelrør, vil han hurtigt lukke Døren, men i samme Øjeblik har Dampen fuldstændig sprængt Røret, strømmer med vild, ubændig Kraft ud gennem Fyret, river Fyrdøren ud af Haanden paa Fyrbøderen, og kaster ham som et Støvgran over mod Tendervæggen. Og nu rammer den med glødende Kulpartikler blandede koghede Damp ogsaa Føreren, og før han endnu kan betjene Bremsen, trykkes han ind til Tenderen, hvor han ubarmhjertigt synker sammen. Alt dette er sket hurtigere end det kan skrives; kun et Par Øjeblikke ligger han som afsjælet, da vender hans Bevidsthed pludselig tilbage. Trods det, at Førerpladsen er fyldt med tætte Dampskyer, der hindrer ethvert Udskig, saa mærker han dog paa den bankende Støj, som Hjulene foraarsager, at Toget kører gennem Sporskifter og altsaa ind paa Stationen. — Da farer det som et Lyn nem ham: „For Himlens Skyld! Hvis nu Signalet ikke har staaet til Indkørsel!“ — Uden at agte paa de skrækkelige Smerter, som de utallige Brandsaar foraarsager ham, famler han sig, under Opbydelse af sine sidste Kræfter, frem fra Tendervæggen, griber Bremsahaandtaget, og slaar det ned paa Hurtigbremsning, hvorpaa han straks faldt sammen.

Bremsevirkningen var ganske vældig. En Sitren gik gennem hele Toget, Pakker faldt ned fra Nettene, de Rejsende blev kastede mellem hverandre, og Sovevognspassagererne sprang forskrækkede ud af Sengene.

Toget var omtrent bragt til Standsning; da bruser et Persontog i stærk Fart frem fra et Sidespor, der krydser det Spor, hvorpaa Iltoget befinder sig. Opdagende den truende Fare, aabner Føreren Hurtigbremsen, river Styringen tilbage, og giver Kontradamp med fuld Kraft. Men med den korte Afstand er Ulykken ikke mere til at afværge, som med et

frygteligt Tordenbrag træffer Lokomotiverne sammen lige i Skæringspunktet, borer sig ind i hinanden og styrter om, begravende Førere og Fyrbødere under sig.

Nu følger en kort Pause, men da bryder et øredøvende Hjælp- og Nødskrig frem fra Passagerene, der er vaagnede af den første Skræk Den udstrømmende Damp fra de knuste Lokomotiver brøler et grueligt Akkompagnement hertil. Telegrafene dikker til alle Himmelhjørner, Alarmsignaler lyde, og fra alle Sider strømmer hjælpende Funktionærer og Arbejdere til, for at begynde paa Rømningsarbejdet. Men hurtigt er man klar over, at der kun er meget lidt at gøre ved selve Toget, da Vognene, med Undtagelse af Pakvognen, næsten alle var ubeskadigede. Bortset fra nogle Besvimelser og Skrammer, var Passagererne slupne uskadte fra Ulykken. Derimod havde Døden gjort sin Høst blandt Lokomotivpersonalet. Tre brave Mænd havde allerede udaandet, kun Føreren for Iltoget laa, som ved et Under, trods sine svære Saar, endnu med svage Livstegn under Ruinhoben. Takket været hans kraftige Natur, vendte hans klare Bevidsthed endnu en Gang tilbage, og efter at Dampen fuldstændig var strømmet ud af Kedlen, blev der saa megen Ro, at det var ham muligt at iagttagte, hvad der foregik omkring ham. Gennem det almindelige Virvar af Stemmer hørte han nu, at ved Sammenstødet var Togets tætbesatte Vogne næsten forblevet ubeskadigede, og særlig havde ingen Passager sat Livet til. Da nærmede sig til Lokomotivet to Mænd, der var i en livlig og meget ivrig Samtale. Skønt hans Stilling under den væltede Maskine ikke tillod ham at se begge disse Herrer, kunde han dog af Stemmerne høre, at hans nærmeste Foresatte, Maskinbestyrer N., var den ene af Herrerne.

„Sig mig nu, Hr. Stationsforstander“, saaledes sagde han til den anden Hrre; „er der ikke en Mulighed for at søge Aarsagen et andet Sted? Det forekommer mig næsten utroligt, at en Lokomotivfører i saa klart Vejr kan overse Signalet“.

„Det er udelukket, Hr. Maskinbestyrer“, svarede Stationsforstanderen, „at trække begge Signalerne paa samme Tid. Apparaterne tillader det ikke, og de fandtes iøvrigt efter den

øjeblikkelige Undersøgelse at være i fuldkommen Orden. Iltoget havde nogle Minutters Forsinkelse, og det var derfor Hensigten, først at lade Persontoget køre ind. Men desværre har Iltogets Lokomotivfører overset, at Signalet stod paa „Stop“, og ulykkeligvis stødte saa begge Togene sammen her. Gud ske Lov har dog begge Lokomotivførerne, som det er fastslaaet, endnu i sidste Øjeblik opdaget Faren, og ved de Forholdsregler, der stod til deres Raadighed, bevaret Togene for fuldstændig Undergang“.

Først kunde Lokomotivføreren, som kæmpede med Døden, ikke rigtig forstaa Meningen af disse Ord; men efter at han endnu en Gang forestillede sig Tildragelsen med det sprængte Kedelrør, da dæmrede paa en Gang for ham den skækkelige Bevidsthed, at man paa Grund af det knuste Lokomotivs Tilstand aldrig vilde kunne fastslaa den virkelige Aarsag til Ulykken. Naar nu ogsaa han, ligesom sin brave Fyrbøder, for bestandig havde lukket Øjnene, saa vilde den Plet blive heftet paa ham, at han ved letsindigt at køre forbi Stopsignalet havde været Aarsag til Ulykken, og dog var netop gennem hans Aandsnærværelse og Beslutsomhed det allerværste blevet afværget. Da hævede sig endnu en Gang den hos ham saa stærkt udprægede Æres- og Standsfølelse, og i hans Indre skreg det uophørligt: „leve, leve“ for at bevise Uskylden.

Den opstigende Morgensol traf ham med sine første Straaler paa hans blodunderløbne og af Smerter fortrukne Ansigt, som vilde den lade ham tilstrømme ny Livskraft. Fortvivlet udstøtte han uarticulerede Lyde og søgte, ved at bevæge sine brækkede Arme, at henlede sin Foresattes Opmærksomhed, for at bevise ham sin Uskyld. Endnu i sidste Øjeblik blev denne opmærksom paa ham, som man forlængst troede blandt de døde. Hurtig springer han til for maaske endnu at høre vigtige Oplysninger eller sin stakkels Undergivnes sidste Ønske. — Dog for sent! En tyk Blodstrøm vælder ud af hans Mund, et Par korte Trækninger og ogsaa dette Liv er udaandet.

Den næste Dag kunde følgende Efterretning læses i Dagbladene: „Officielt meddeles: I Gaar Morges Kl. 2,45 stødte Iltoget 4 og Persontog 9 sammen paa Banegaarden i B.

Begge Lokomotiverne knustes, medens Vognene forblev uskadte. Af Passagererne har kun enkelte faaet lettere Skrammer, medens begge Lokomotivførere og Fyrbødere er døde. Skylden bærer Iltogets Lokomotivfører, der har kørt forbi Signalet, som stod paa „Stop“.

Ved O. B.

*Den, der ønsker at styrke Sammenslutningen mellem Lokomotivmændene, er Medlem af*

**HJÆLPEFONDEN**

## Kørepengenes Forhøjelse.

Onsdag den 12te ds. fandt der i Generaldirektoratet en Konference Sted mellem Generaldirektøren og Jernbaneorganisationernes Fællesudvalg angaaende Udvalgets Andragende om en Forhøjelse af Tog- og Lokomotivpersonalets Kørepenge. Noget endeligt Resultat opnaaedes ikke ved Konferencen, men Generaldirektøren stillede sig ret velvillig overfor en ensartet Forhøjelse. Sagen skal nu forelægges Ministeren, hvorefter Afgørelsen formentlig vil blive truffen i den allernærmeste Tid. Vi kan paa dette Tidspunkt ikke meddele, hvad der er Udsigt til at opnaa, da Resultatet af Konferencen først skal overvejes i Ministeriet, men vi har Indtryk af, at Ordningen vil blive antagelig for de respektive Organisationer.

*Støt vor Organisation i Ord og Gerning*

## Jernbaneulykken ved Fetsund Bro (Norge.)

Den 15de August skete ved Fetsund i Norge en Jernbaneulykke af et Omfang, som heldigvis er sjælden. Det er vel værd at se nærmere herpaa, thi Tildragelsen giver et klart Eksempel paa de Tilfældigheder, Lokomotivpersonalet kan komme ud for under Udøvelsen af deres Tjeneste, og hvor vanskelig deres retslige Stilling kan forme sig, naar de foreskrevne Tjenesteregler skal opfyldes ligelig til alle Sider. Den paagældende Lokomotivfører Amundsrud blev suspenderet.

Hovedtrækkene i Ulykken formede sig saaledes: Tog 6 B fra Charlottenberg, der havde Stockholmspassa-

gerne med, blev straks før Ankomsten til Fetsund Bro ledet ind paa det ny Brospor, hvor der holdt et Grustog.

Tog 6 B kørtes af Lokomotivfører G. Amundsrud. Sporskiftet er kun synlig paa ca. 60 m.s Afstand og tiltrods for, at Amundsrud gjorde, hvad der stod i menneskelig Magt at tidrette paa den korte Tid, var en Katastrofe uundgaaelig.

Det norske Blad „Tidens Tegn“ skriver om Ulykken følgende, der er gengivet i det norske Lokomotivpersonales Organ „Lokomotivmands Tidende“:

Lokomotivfolkene paa Stockholmstoget fortæller: Vi havde lidt forsinket passeret Sørumsanden og kom fra Skoven frem ad Kurven mod Fetsund Bro. Farten mindskes paa denne Strækning, Broen køres noget langsommere, og paa den anden Side ligger Stationen. Vi kender godt Sidesporet, men ingen kunde tvivle paa, at Linien ikke er klar. Toget kommer frem i stærk Fart, passerer Sporskiftet — og løber lukket mod Godstoget, som kun staar halvhundrede Meter fra os. Føreren giver Faresignal og sætter Vakuumbremsen paa. Med den største Koldblodighed gør han paa de faa Sekunder alt, som kan tænkes for at redde Toget. Han ved det er haabløst, i næste Nu vil hans eget Tog løbe ind i Lokomotivet ret foran, Bufferne splintres, og Vognene slynges over hverandre. Men han bliver paa sin Post. Fyrbøderen springer ud, i et Skrig slynges han mod Banelagemet, samtidig smelder Togene mod hinanden, Forstellet paa Stockholmstoget knuses mod Godstogets Tender, denne trykkes ind i Lokomotivet, og hele Grustoget klemmes sammen. Hurtigtoget stopper med et voldsomt Chock, som forplanter sig over det hele. Koblinger og Buffer knækker som Tændstikker, alt og alle slynges hulter til bulter. Lokomotivet kastes af Skinnerne men bliver staaende, Konduktørvognen reddes af Tenderen. Men fra de to svære og moderne Boggievogne høres voldsomt Brag, og Luften fyldes af hjerteskrærende Skrig. Den anden Boggie løftes højt i Luften ved Kollisionen og skydes ret ind i den første. Paa denne knuses bageste Platform, Toilettrum og én Kupé fuldstændig. En Passager dræbtes og en anden saaredes haardt.

Aarsagen til Ulykken er ikke helt opklaret, idet Stationsmesteren paa Sørumsanden fastholder at have meldt Tog 6 B, medens Vedkommende ved Brosporet ikke erkender at have modtaget Melding.

Saavidt altsaa Hovedindholdet af Beretningen i „Tidens Tegn“. I en Artikel om Ulykken i det norske Jernbaneblad „Jernbanemanden“ faar man et Indblik i de norske Sikkerhedsforskrifter, som Bladet finder i den skønneste Orden. Herpaa har Lokomotivpersonalet dog et andet Syn, og i hvert Fald maa Lokomotivfører Amundsrud nu undgælde for, at selv de bedste Sikringsforanstaltninger intet er værd, naar ikke det er fuldt ud paalidelige og erfarne Mænd, som skal varetage disse.

Det norske Tidsskrift „Jernbanemanden“ skriver under Overskriften „Hvem har Ansvar?“ efter en Omtale af det uhyggelige ved Fetsund Ulykken, der netop



skulde ramme et Hurtigtog, og som kunde have faaet et betydeligt større Omfang, at Situationen ved Ulykkesstedet var i Korthed saaledes:

Ved Siden af Fetsund Bro har i længere Tid en ny Jernbanebro været under Opførelse. Fra Hovedlinien over mod den ny Bro fører et Sidespor, hvor Arbejdstog flere Gange daglig kører ud og ind. Som Sikring mod Ulykker netop af den Art, som paa Ulykkesdagen ramte Hurtigtoget, er der ved Sporskiftet til Sidesporet oprettet fast Signalpost, hvortil Togene meldes, og hvor man er ansvarlig for Sporskiftets rigtige Stilling til Hovedsporet, forinden Gennemkørselssignal gives.

I Ulykkesøjeblikket stod netop et Arbejdstog paa Sidesporet, og da Sporskiftet ikke var lagt tilbage til Normalstillingen, frit Hovedspor, maatte Hurtigtoget løbe ind paa Sidesporet, hvor det med temmelig stærk Fart tørnede mod Arbejdstoget.

At en saadan Ulykke overhovedet kan passere, kan nok give Jernbanefolk Anledning til at anstille Betragtninger over de Aarsager, som kan have hidført Ulykken. Om selve Signalpostens Anordning kan intet indvindes, Betjeningen af denne havde faaet tydeligt Instruks, og alt Personale Underretning om Signalposten.

Derimod vil det af mange sikkert synes mindre betryggende at overlade Betjeningen af en saa vigtig Post til en 19aarig Trafikelev, som til Trods for planmæssig teoretisk Undervisning i Faget næppe kan siges at være i Besiddelse af den praktiske Sans og Sikkerhed, der erhverves under længere praktisk Tjeneste, selv om det ikke tvivles om, at Formaliteterne er i Orden.

Tilsyneladende er Forholdene ved et saadant Sidespor meget enkle, men i Virkeligheden findes her samme Pligter og Ansvar som ved en Station, naar der er Togmeldingsapparater. Men hvordan man end ser paa dette, kan det ikke nægtes, at den uheldige unge Mand groft har forsyndet sig mod Instruksene, idet han har ladet Sporskiftet blive staaende til Sidesporet, efter at Arbejdstoget er passeret, trods det at et Tog efter Planen hvert Øjeblik kunde ventes. Der er som sagt ikke Klarhed over, om Toget var meldt fra Sørumsand, men dette er heller ikke afgørende, da de samme Sikkerhedsforanstaltninger alligevel skal iværksættes, medmindre Toget er meldt forsinket, man kunde ellers aldrig føle sig tryk paa Linien. Men kan man forudsætte, at en Elev har fuld Forstaaelse af dette?

Og var nu den unge Mand, hvis Pligt det var at passe Sporskiftet, den eneste Skyldige? Bladet mener nej, og finder at et stort Ansvar falder paa den, som har beordret den unge Mand til den Post, han havde. Ej heller mener Bladet, at det kan dølgtes, at ogsaa Lokomotivføreren har vist Uagtsomhed. Alt Personalet var, som sagt, underrettet om Signalposten, og denne maa ikke passeres af noget Tog, uden det foreskrevne Signal er opsat. En Lokomotivfører maa køre varsomt mod faste Signalposter og være forberedt paa, at der kan vises Stopsignal, et fejlagtigt

eller utydeligt Signal, og i saa Fald kunde standse.

„Jernbanemanden“ bemærker dog udtrykkeligt, at det med ovenstaaende ikke har villet øve Kritik til nogen Side, det maa blive Rettens Sag at afgøre Skyldsspørgsmaalet. Hensigten har udelukkende været en saglig Udredning af Ulykkens Aarsager set fra de gældende Forskrifter, og haaber sluttelig paa forstaaende Dommere, som ved at vurdere de mange Vanskeligheder, der møder en Jernbanemand under Udførelsen af hans ansvarsfulde Gerning.

Saaledes foreligger altsaa de nærmere Omstændigheder ved Ulykken, og det vil være af Interesse at se, hvorledes Traadene vil blive udredet, hvorledes Ansvaret for Ulykken skal fordeles. Sindene er i stærkt Røre blandt Lokomotivpersonalet i Norge, hvad ogsaa fremgaar af nedenstaaende Artikel i „Lokomotivmands Tidende“:

### Fetsundulykken.

Lokomotivpersonalets sind er opskaket efter Ulykken. Med rette.

Den suspenderte lokomotivfører, G. Amundsrud, er blandt sine kamerater anset som en av de mest forsigtige og mest samvittighedsfulde lokomotivførere inden standen.

Der er kun én mening blandt lokomotivpersonalet: at et saadant tilfælde kan hvemsomhelst komme op i under de nuværende forhold.

Vi har tidligere paapekt at signalvæsenet og bremsebestemmelserne er mangelfulde. Organisationerne har gjentagende pekt paa forskellige forhold uten at syndelig hensyn hertil er tat.

Vi skal ikke komme nærmere ind paa alle de forhold, som her spiller ind, før efterat medlemsmøtet er avholdt, og dette har fattet sine beslutninger.

„Jernbanemanden“ har i en „katetereteoretisk“ avhandling irettelagt skyldspørgsmaalet efter sikkerhetsforskrifterne og finder disse i skjønneste orden.

Det er ingen som tviler paa at jernbanen ikke er sikret ved Paragraf 109 i tjenestereglementet; men det er den hake at der ogsaa skal kjøres efter togruterne, og da kan ikke Paragraf 109 befølges.

Enten maa man respektere togruterne og ta mindre hensyn til bestemmelserne, eller følge bestemmelserne og ikke ta det nøie med togruterne.

„Baade — og“ kan nu engang ikke efterkommes. Det blir „enten — eller“.

Det er som nævnt flere forhold som i denne forbindelse maa paapekes; men det vil sikkerlig bli belyst paa møtet, og vi skal efter dette komme tilbake hertil.

Det har vakt megen harme, at vedkommende lokomotivfører er blitt paalagt daglig at melde sig for politiet. Hr. advokat M. Puntervold har imidlertid i skrivelse til statsadvokaterne i Oslo henstillet at meldepligten skal opføre.

Vi vil henstille til Medlemmerne at befølge tjenestereglementets Paragraf 109 nøiagtig. I sin egen interesse inaa enhver lokomotivfører nu indse, at dette er absolut nødvendigt indtil en forandring finder sted.

Den i ovenstaaende omtalte Paragraf 109 i det norske Tjenestereglement lyder saaledes:

Kjørehastigheden skal formindskes: naar skinnegangen er ujævn paa grund av tælehævninger eller andre aarsaker, naar toget passerer skarp kurve, naar mennesker eller dyr observeres foran toget, eller der maatte forekomme nogen anden omstændighed ved linje eller tog, som maatte gjøre langsommere fart end den normale tilraadelig.

Paa nedstigning skal hastigheden i intet tilfælde være større, end at den med sikkerhet kan beherskes ved hjælp av togets bremses.

Naar tog nærmer sig station eller noget punkt av linjen, der er eller efter omstændighederne kan ventes at være dækket av signal, maa der ikke kjøres hurtigere, end at der betimelig kan stanses for mulig stop-signal.

Den 7. Oktober afholdt Lokomotivpersonalet et Møde i Kristiania, hvortil Pressens Repræsentanter var indbudt. Her skulde Fetsundulykken indgaaende behandles. Det norske Lokomotivpersonale har set sig nødsaget til at anvende denne Fremgangsmaade, da det synes dem umuligt at faa saadanne Signalbestemmelser og Sikkerhedsforskrifter, som kan anses for betryggende for Lokomotivpersonalet. Der vil senere fremkomme udførligt Referat fra dette Møde, og vi skal da omtale det her i Bladet.

O. B.



*Vi ønsker alle vore Medlemmer og  
Læsere en Glædelig Jul og et godt  
Nytaar!*

## Dyrtidstillæg og Lønrevision.

Det supplerende Dyrtidstillæg for i Aar er nu udbetalt — 70 og 120 Kr., henholdsvis for Ugifte og Gifte — for mange af sidstnævnte en hel Maa-neds Løn; men hvor mærkeligt det end lyder, saa er Fakta dog, at vi allerede er paa bar Bund igen. Kakkellovnen sluger hele Tillæget i Vinter, og man gruer allerede for det kommende Aar og en velsag-tens dermed voksende Dyrtid.

Dyrtidstillæget for 1918 er rigtignok 200 Kr. højere end i Aar, naar man da vil regne med et Supple-mentstillæg til næste Efteraar ogsaa, og herom ud-

talte Hr. Folketingsmand L. Rasmussen paa et Møde i Fredericia den 6te f. M., idet han betonedes, at han ansaa det for selvfølgeligt, at vi ogsaa i 1918 skulde have et 5te Kvartalstillæg, hvis Dyrtiden va-rer ved, og det er vi vistnok alle, desværre, ganske sikker paa. Trods disse 200 Kr. mere i 1918, maa man altsaa med dette Aars Kvaler og Spekulationer i frisk Minde, for at holde Hjemmet nogenlunde oven Vande, resonneres og renoncere et helt Aar endnu.

Uden for Tjenestemændenes Rækker forstaar man ikke rigtig den store Utilfredshed, der for de fleste Tjenestemænds Vedkommende er tilstede med Dyr-tidstillægsloven for 1918. Deres Syn er i Grunden ret forstaaeligt; for naar disse Mennesker ser det store Beløb, nemlig 37 Mill. Kr., som Dyrtidstillæget for 1918 koster Staten, og at hver gift Tjenestemand deraf faar 750 Kr., maa de jo sige til sig selv, at det endda er et meget stort Beløb; for de regner næppe med, at Beløbet skal dække mere end den Dyrtid Kri-gen har foraarsaget. Var dette Tilfældet, vilde vi ogsaa give dem fuld Ret, men Sagen er jo, at Dyr-tidstillæget foruden at skulle dække Krigsstigningen, tillige skal dække det Beløb, som vor Løn er forringet med siden Lønningsloven 1908 og til Krigens Be-gyndelse i 1914, nemlig ca. 15 pCt.

For de ansatte under Staten, som senere end 1908 og tæt op til Verdenskrigens Begyndelse og senere under denne har faaet deres Lønninger reviderede, har Dyrtidstillægsloven skabt fuld Tilfredshed. Men er Utilfredsheden hos de øvrige Tjenestemænd da saa underlig, naar saadanne Uretfærdigheder er til-stede i Loven — for den ene Part skal Dyrtidstil-læget kun dække den almindelige Krigsstigning me-dens det for den anden skal dække en manglende Lønrevision tillige.

Inden for Hovedbestyrelsen er man da ogsaa fuldt enige om, at Dyrtidstillægsloven for 1918 bør følges af en midlertidig Lønrevision, der kan skabe Balance i dette Forhold, saa at Etatens Tjenestemænd kom-meri paa Højde med Prisstigningen til 1914; da er der skabt Ensartethed, og Tjenestemændene vil da sikkert føle sig mere tilfreds med Dyrtidstillægslov-givningen.

Den endelige Lønrevision bør dog ikke derfor yder-ligere forhales. Efter Kommissionsmedlemmers Ud-talelser vil der jo mindst hengaa 3 Aar, forinden Betænkning kan afgives. — Vi undervurderer ikke Kommissionens Arbejder; men 3 Aar er en lang Tid, og med Kendskab til andre lignende ved vi, at man ikke forhaster sig med Arbejdet, det ønsker vi heller ikke i dette Tilfælde; thi ingen er mere end Tjeneste-manden interesseret i, at vi da maa faa en Lønnings-lov, hvor alt og alle Forhold er taget i Betragtning.

Organisationens Bestræbelser maa derfor i den kom-mende Tid lægges ind paa, at vi med den endelige Lønrevision kan naa et saa gunstigt Resultat som mu-ligt; men Lokomotivmændene maa dog ikke glemme, at i Arbejdet for at højne vore Kaar, er det ikke nok, at de ledende Mænd indenfor Organisationen ar-bejder, men at foruden et godt Sammenhold, er

Fengene det første Moment. Organisationerne, „D. L. F.“ ogsaa, er fra almindelige Forhandlingsorganisationer gledet over til at blive Kamporganisationer, og for at kunne være dette, maa der et godt Rygstød til i Form af en solid Krigskasse. „D. L. F.“ har jo allerede, takket være Fremsynetheden hos Formanden for Kreds II, skaffet sig en god Begyndelse til et Reservefond, dels gennem frivillige Bidrag i 1916 og Ekstrakontingent i Aar. Med Supplementstillæggets Udbetaling i f. M. ophørte Ekstrakontingentet, og jeg tror at turde sige for de fleste af Organisationens Medlemmer, at de ikke saa snart ønsker dette igen. Vi kan dog ikke derfor lade det saa godt begyndte Reservefond staa i Stampe, tværtimod, det maa og det skal, ikke mindst for vor egen Skyld, men ogsaa for Organisationens Anseelses Skyld, stadig øges, og dette kan bedst og nemmest ske ved en almindelig Forhøjelse af Kontingentet, saaledes at det Beløb, Kontingentet forhøjes med, gaar lige ind til Reservefondet. Der vil sikkert paa førstkommende Delegeretmøde blive stillet Forslag i den Retning, og jeg vil allerede nu indtrængende bede Organisationens Medlemmer bevise, at de har den rette Forstaaelse af, at det er Tidernes Krav, der fremtvinger Nødvendigheden af et saadant Skridt.

Vi har — gennem vor Organisation — kun os selv at stole paa i Fremtiden, og den Dag kommer sikkert, hvor vi kan sige til hverandre: det var alligevel godt, vi begyndte at ruste os økonomisk den Gang, skønt det da knob allermest; men nu har vi Resultatet, nu er Sejren hjemme, og det vi har ydet kommer nu hjem med Renter.

P. A. Jensen.

---

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

---

## En vigtig Herre.

Det hændte forleden, at en Lokomotivfyrbøder forvildede sig ind i 2den Klasses Restauration i Masnedsund for at faa sig en Kop Kaffe. Vedkommende tænkte sig ikke Muligheden af, at dette kunde vække Anstød hos nogen paa en Tid, hvor der ingen Tog var eller ventedes, ligesom at han omtrent var henvist til at søge 2den Klasses Restauration, fordi 3die Klasses henlaa i det dybeste Mørke, hvad der i Parentes bemærket intet er at sige til i disse kul- og lysfattige Tider. Medens han ventede paa sin Kaffe, kom den paa Stationen værende Overassistent ind i al sin Majestæt sammen med Restauratøren, der bestilte Toddy.

Da han nu saa bemeldte Lokomotivfyrbøder siddende i en Frog ganske rolig og uden at vække Anstød eller genere nogen, skulde man have tænkt sig, at Overassistenten, som formentlig ikke kom der i Selskab med Restauratøren i tjenstligt Ærinde, kunde have ladet Manden i Fred, men fandt sig beføjet

til at vise sin Myndighed ved at rette en saalydende høflig Forespørgsel til Lokomotivfyrbøderen:

„Hvad sidder De der og sover efter?“

Som man kan se, passer det gamle Ord ikke, der siger: „Den der sover, synder ikke“, ellers havde den tjenstivrige Overassistent formodentlig ikke optraadt paa anførte Maade. — Naa, enten nu Grunden var den ene eller den anden, maaske var Toddyen med dobbelt Væge, det ved vi ikke; men paa en beskeden Bemærkning om, hvad Overassistenten mente hermed, fik han at vide, at Fyrbødere ikke maatte komme saa fine Steder som 2den Klasse — slet ikke i saa fint Selskab.

Naa, den paagældende gik da over i 3die Klasses Ventesal og tænkte sig Muligheden af, at der var Fred og ingen Fare; men han havde gjort gal Regning, thi knapt havde han faaet sat sig for at nyde sin Kaffe, for Overassistenten kom derind og beordrede Lampen slukket og bemærkede, at hvis Kaffen ikke kunde nydes i Mørke, saa maatte han medbringe en Haandlygte. — Hvilket Sparegeni er der ikke gaet tabt for Staten i disse vanskelige Tider! — Havde Restaurationspersonalet nu ikke forbarmet sig over Manden og bragt et Lys ind, havde han været nødsaget til at nyde sin Kaffe i Mørke.

Vi er ikke helt vis paa, at en Optræden af den Art paaskønnes alle Steder, i hvert Fald ikke af Personalet, ligesom vi føler os overbevist om, at man paa højere Steder forstaaer, at det somme Tider kan være nødvendigt for Personalet at henvende sig i Jernbanerestauranterne, blandt andet særlig i Masnedsund, hvor Personalet ofte tilbringer et helt Døgn, lige saa sikre er vi paa, at det ikke er saa nødvendigt for Overassistenten at komme der, eftersom hans Boli er lige oven over Restaurationen. — Vi skal saamænd ikke have ondt af den Toddy, Overassistenten fik, dens Virkning maa han selv tage Følgerne af; men vi beklager, at han ogsaa i Fremtiden kommer til at finde sig i at se Lokomotivfyrbødere henvende sig i 2den Klasses Restauration, naar de ønsker at nyde noget, i hvert Fald saalænge der sædvanligvis ingen Betjening er i 3die Klasses Restauration. Det er der kun i Togtid, og da maa Personalet jo ikke saa gerne komme der.

Naa, vi haaber, at disse Par Linier kan bevirke, at man enten ser igennem Fingre med Personalets Tilstedeværelse i 2den Klasses Restauration i Masnedsund eller ogsaa sørger for, at Servering kan ske om Aftenen ved Lys i 3die; for det er vel ikke Meningen, at man vil tvinge Personalet til at søge Værtshusene for i Fred at kunde nyde en uskyldig Kop Kaffe, fordi det behager Overassistenten at beære Restauratøren med sit Selskab.

Det kan være, det er mere nødvendigt, at Overassistenten faar sin Toddy end at Personalet faar en uskyldig Kop Kaffe, men saa synes vi han passende kunde tage den ovenpaa, saa er han da fri for at se sig gal i Hovedet paa de lavere stillede Tjenestemænd.

---

*Betal dit Kontingent punktlig.*

## Hjertelig Tak.

For al venlig Deltagelse ved vor kære Mand og Fader, Lokomotivfører V. Bergs Jordefærd takker  
Dorthea og Ellen Berg.

## Meddelelser fra Generaldirektoratet.

I Anledning af, at det den 1ste September d. A. var 50 Aar siden, at Statsdrift af Jernbaner paabegyndtes her i Landet, vil Staten til Erindring herom oprette et Jubilæumsfond.

Bevillingsmyndighederne har i Forbindelse hermed tilladt, at der for Jubilæumsaaret anvendes et Beløb af 2000 Kr. til Uddeling.

Beløbet vil i Overensstemmelse med Fondets Tanke af Bestyrelsen for Christian den Niendes Understøttelsesfond ved de danske Statsbaner blive uddelt i Portioner à 100 Kr. til ansatte, som uforskyldt er komne i Trang, og til ansattes trængende Efterladte.

Ansøgninger om at blive delagtige i Uddelingen maa ind den 7de Januar 1918 indgives til et Medlem af Bestyrelsen for Christian den Niendes Understøttelsesfond eller til Generalsekretariatet, og de for Ansøgninger til sidstnævnte Fond brugelige Blanketter vil med fornøden Ændring i Overskriften være at anvende hertil.

Nævnte Bestyrelse bestaar af: Generaldirektør Andersen-Alstrup, Togfører Duelund, Kbhvn., Sofartschef Heise, Kbhvn., Værkmester O. Larsen, Kbhvn., Værkmester P. Mikkelsen, Aarhus, Telegrafmester I. J. C. Thomsen, Kbhvn., Assistent, Frk. Westergaard, Kbhvn., Distriktschef Wissenbach, Struer, Baneingeniør Wolfhagen, f. T. Kbhvn.

*Glem ikke at sende nødvendige Meddelelser til Hovedbestyrelsen og Bladet*

## Bytning.

En Lokomotivfyrbøder ved østjysk Rangerdepot ønsker Bytning til Kh. H, Gb eller Ø. — Billet, mrk. B. L. A., modtager Bladets Kontor.

Undertegnede ønsker Bytning med Kollega ved mindre Depot i Jylland.

A. K. Nørvig, Lokomotivfyrb.,  
Kallundborg.

*Hver Dag kan have Bud efter Dig!  
Hjælpefonden kun een Gang om Aaret*

## Nyt fra alle Lande.

### Isolationsmateriale for Damprør.

I „The proceedings of the am. soc. of mechanical engineers“ for 7.—10. December 1915 beskrives en Undersøgelse, der gennem et Tidsrum af et Par Aar har været foretaget ved Universitetet i Wisconsin over Værdier af forskellige Isoleringsmaterialer for Damprør.

Isoleringsmaterialerne er prøvede i Tykkelser fra 0 til 75 mm og ved Temperaturdiffenrenser mellem Røroverflade og Luft varierende fra 0 til 260 Gr. C., og der er paa Grundlag af Forsøgene opstillet Formler, hvorefter Virkningen af Isoleringslag af forskellig Tykkelse saa vel som Temperaturfaldet fra Dampen til Rørvæggen og videre til Isoleringslagets Yderflade kan beregnes.

Forsøgene har vist, at Varmetabet fra ethvert isoleret Rør er en Funktion af Temperaturforskellen mellem Overfladen af Isoleringslaget og den omgivende Luft, og at denne Funktion er den samme for alle Isoleringslag, der har samme Overfladebeklædning, idet Variationerne i Isoleringsstoffets andre Egenskaber kun giver sig til Kende gennem Temperaturdiffrensens Størrelse. Funktionens Værdi findes beregnet for Overflader beklædte med Lærred.

### Fyring med Kulstøv.

„American Lokomotive Comp.“ i Schenectady anvender udelukkende Kulstøvfyring saa vel under Dampkedlerne som i Smelteovnene. Systemet har vist sig tilfredsstillende ogsaa i økonomisk Henseende; navnlig efter at man er begyndt at tilføre Blæseluften i endnu flere Afsnit (op til 5 forskellige), saa at Strømmen af Kulstøv og Luft møder hinanden under rette Vinkler og en mere inderlig Blanding finder Sted.

Forskellige amerikanske Jernbanelinier anvender nu ogsaa Kulstøvfyring under Lokomotiverne, hvor Brændselsbesparelsen andrager 15—20 pCt. sammenlignet med almindelig Kulfyring, og Askemængden er betydelig mindre, da den største Del blæser op gennem Skorstenen. Et andet Jernbaneselskab, der i flere af sine Skibe benytter Oliefyring, har nu forsøgt at erstatte denne med Kulstøvfyring. Der behøves kun ringe Forandring af Oliebrænderne for at gøre dem anvendelige til Kulstøv, og Forsøgene, som endnu ikke er afsluttede, har hidtil givet gode Resultater.

*Besøg altid din Afdelings Møder  
naar Du har fri*

