



29. Aargang N^o 8.

REDIGERET AF C. M. CHRISTENSEN

20. April 1929.

ET ALVORLIGT TOGUHELD.

Er vore Nødbremser gode nok?

Under ovenstaaende Overskrift bragte vi i nærværende Blads Nr. 6 en Omtale af et Uheld, der var passeret med Tog 616 i Nærheden af Svanemøllen, og kom under denne Omtale ind paa Spørgsmaalet om Nødbremsen virkede saa effektivt, som man egentlig har Grund til at forvente, og om det passerede ikke burde give Anledning til Overvejelse af en eventuel Forandring af Nødbremseventil og Rør. Det synes at være givet efter det, der foregik, at der er Grund til at undersøge Sagen, og Lokomotivpersonalet er selvfølgelig stærkt interesseret og direkte interesseret heri, og i at den faar en god Løsning, d. v. s. en Løsning, der fritager Lokomotivføreren for Sigtelse for at forsonne sin Pligt, hvilket skete ret tydeligt i forskellige Dagblades Omtale af det passerede, hvad der bl. a. vel var en medvirkende Aarsag til, at Sagen blev henvist til Auditorundersøgelse. Saa vidt os bekendt har denne Undersøgelse ført til det Resultat, at der ikke var nogen Anledning til at rejse nogen Sigtelse mod Lokomotivføreren, hvilket antagelig kun kan forstaas saaledes, at han har opført sig tjenstlig korrekt. Det sagde vi ogsaa i førnævnte Artikel, og Undersøgelsen har altsaa ikke afkræftet dette.

Nu har vi læst i Dagspressen, at Statsbanerne agtede at foranstalte Forsøg for at prøve Nødbremserne, og saa vidt vi véd, har et saadant Forsøg fundet Sted Fredag den 12. ds. paa sjællandske Nordbane, men om Resultatet af Forsøgene vides der for Øjeblikket intet. Forsøgene har formodentlig fundet Sted for en snæver Kreds af Jernbaneembedsmænd, og da

Bladene intet har indeholdt derom, kan man sikkert gaa ud fra, at der ingen Repræsentanter for Pressen har været, heller ikke Jernbafagpressen har været repræsenteret ved disse interessante Forsøg, men forhaabentlig siver der efterhaanden noget ud om Resultatet, som vi altsaa er afskaaret fra at udtale os om efter Selvsyn.

Angaaende disse Forsøg er der paa Forhaand det at bemærke, at de absolut ikke kan sammenlignes med det, der eventuelt kan ske, naar der trækkes i Nødbremsen, og Lokomotivføreren ikke paa Forhaand er underrettet. Der er jo ingen Tvivl om, at Lokomotivføreren med det omtalte Prøvetog var forud underrettet om, hvad Hensigten var med Prøvetog, vi kan endda godt sige, at selv om det ikke var sagt ham direkte, saa vidste han alligevel Besked om det, om ikke fra andre Steder saa gennem Dagspressen. D. v. s. han vidste altsaa, at saa snart Vakuüm faldt en lille Smule var det et ubedrageligt Kendetegn paa, at nu skulde Vakuüm slaas i Bund, d. v. s. Bremserne skulde paa med fuld Virkning. Den Lokomotivfører med Prøvetog har altsaa holdt et særligt vagtsomt Øje med sit Vakuüm — og Følgen heraf har formodentlig været den, at Prøverne er faldet tilfredsstillende ud. D. v. s. at den Teori, men har opstillet for Brugen af Nødbremsen, har staaet sin Prøve.

Desværre ser det slet ikke saadan ud i Praxis. Der staar Lokomotivføreren ikke og venter paa, at Naalen paa Vakuümmetret skal gaa mod Syd, og han finder ikke paa i det Øjeblik han ser det, at slaa Vakuüm i Bund med mindre Udslaget er meget kraftigt, og det er jo netop det, det ikke er, ellers kunde der ikke være

tale om Fejltagelse, og naar der kan være tale om det, saa svarer Nødbremsen ikke til sin Hensigt.

Lad os en Gang se paa, hvad Maskinlæren siger om dette Spørgsmaal. Der er god Grund til at erindre sig det nu, paa den dertil givne Foranledning, og samtidig kan der være Anledning til at gøre opmærksom paa, at der er stor Forskel paa den Virkning, Aabningen af en Konduktørvæltil bevirker, og den Virkning, Aabningen af en Nødbremseventil forårsager, den første kender alle Lokomotivmænd fra de daglige Vakuumpøver, medens den sidste kun de kender, som har været ude for den Situation, at der er trukket i Nødbremsen. Og det er heldigvis kun faa. Men bør det være saaledes? Men lad os se, hvad Maskinlæren siger om Nødbremsen: »Naar et af Haandtagene trækkes nedad, vil Akslen dreje sig og Nødbremseklappen aabnes, hvorved Luften faar Adgang til Hovedledningen. Dette vil fremkalde en *let* Bremsning, som vil vise sig paa Lokomotivets Vakuummeter ved en *langsom* Falden af Ledningsviseren, hvilket vækker Lokomotivførerens Opmærksomhed og foranlediger, at han sætter Bremsen i Virksomhed«. Vi har fremhævet to Ord af Citatet, *let* og *langsom*, og det er netop det, det daglige Liv viser os ofte, og vi føler os overbevist om, at den Lokomotivfører, der hver Gang, det Fænomen viser sig, vilde træde til og sætte Bremsen i Virksomhed, han vilde snart faa Afgang fra Tjenesten ved Fremførelsen af vakuumbremsede Tog. Naar det er saaledes, maa der ske en Forandring, saaledes at Fejltagelser er udelukket, det maa ske baade af Hensyn til det rejsende Publikum og af Hensyn til Lokomotivmændene. Der maa ikke paa dette Felt være Rum for Fejltagelser, og det er der altsaa; men der er heller ingen Tvivl om, at der kan raades Bod derpaa.

Vi omtalte før, at det heldigvis kun var faa, der kender Virkningen af en Nødbremseventils Aabning, og det er jo for saa vidt ogsaa godt i den Forstand, at det heldigvis er sjældent, at der trækkes i Nødbremsen, thi det er den eneste Maade, man kan faa noget at vide om det. Man er aldrig ude for, at der foranstaltes Prøve med Nødbremsen, og det vilde uden Tvivl have nogen Værdi. Vi tror derfor det vilde være rart, om der foranstaltes Demonstrationer i den Henseende, hvorved *alle* Lokomotivmænd blev bekendte med de Virkninger, Aabning af

en Nødbremseventil forårsager paa et Vakuummeter.

Der er vistnok ingen Tvivl om, at det rejsende Publikum faar den Opfatelse af Skiltene i Jernbanevognene, at de ved at trække i Nødbremsen bringer Toget til Standsning, medens det, der sker, i Virkeligheden kun er af en saadan Beskaffenhed, at der er Mulighed for, at Lokomotivføreren antager det for at være noget andet end det, det er, og ved sin Ejektors Hjælp ophæver Virkningen af den indstrømmende Luft. Det er Publikum ikke tjent med, og Lokomotivføreren er for saa vidt heller ikke tjent med at gøre sig skyldig i en saadan Fejltagelse; men han er endnu mindre tjent med, at saadanne Tilstande bliver ved at bestaa, og af den Grund eller af disse Grunde bør Nødbremsen ændres derhen, at den virker paa effektiv Maade, hvilket vil sige, at et Træk i Nødbremsehaandtaget og den derved aabnede Ventil alene skal være i Stand til at bringe Toget til Standsning.

Til Slut endnu et Par Bemærkninger om Prøvetog og om Afprøvning af Nødbremsen. Det man har foranstaltet med Arrangementet af Prøvetog er ganske svarende til det man foretager sig, naar man foretager Prøvealarmering — efter Forudunderretning. Det er jo klart, at paa den Maade skal det nok klappe efter Programmet. Nej, vil man foretage en virkelig Prøve nøjagtig svarende til, hvad der sker i Praksis, foretag da Prøven i forskellige af Plantogene uden at nogen faar noget at vide derom i Forvejen. Prøv baade i store og i smaa Tog, og prøv naar Hastigheden er oppe ved Maksimum og ved den normale Hastighed, og lad os saa faa at vide, hvorledes Situationen saa ser ud.

FORUD FOR VALGET DEN 24. APRIL.

Det, der er mest Anledning til at skrive forud for Valgdagen, er en Redegørelse for, hvad der er passeret efter Valgdagen den 2. December 1926 — og der er, saadan som Situationen ligger, hvor vi staar foran en Lønningslovrevision, speciel Grund til at overveje, om man ønsker, at de nuværende Magthavere skal fortsætte efter Valgdagen.

Da Ministeriet Madsen Mygdal i December 1926 traadte til, var det i deres Program udtrykt, at det vilde bringe bedre Orden i Statens

Økonomi, og det har Ministeriet forsøgt at gøre paa en saadan Maade, at Tjenestemændene som deres Part har trukket det største Læs. Lad os begynde med Begyndelsen. En af de første Handlinger Ministeriet foretog var, at det ophævede Ministeriet Staunings Bekendtgørelse om Indførelse af en Voldgiftsret i visse Tjenestemandsspørgsmaal. Dette skete den 17. Januar ved en Skriveise til Centralorganisationen, og Dagen efter, den 18. Januar, forelaa der Meddelelse fra Trafikminister Stensballe om Ophævelse af Forhandlingsretten om tekniske Anliggender. Dette var Begyndelsen, der viste os, hvad Klokken var slaaet, og det varede heller ikke længe, inden Ministeriet viste os, hvad mere de havde i Rosen til Tjenestemændene. Og det varede jo ikke længe, førend Ministeriet fremsatte Forslag til Nedskæring af Tjenestemændene. Dette Forslag indeholdt som bekendt Forslag om, at Konjunktur- og Dyrtidstillæg skulde bortfalde og i Stedet indføres et Tillæg efter Børneantal, at Stedstillægget for de Byer og Kommuner, hvor dette var 120 Kr., skulde bortfalde, at Ferie- og Dagpenge skulde reduceres og i visse Tilfælde erstattes af Kørepenge, at Natpengene skulde indskrænkes til kun at gælde for Tidsrummet 23 til 5, at Kørepengene skulde nedsættes til Halvdelen af Timepengene og at de første 3 Timer ikke skulde medregnes og at Rangergodtgørelsen skulde bortfalde. Det var mange Millioner Regeringen paa den Maade skulde have halet op af Tjenestemændenes Lommer. Efter dette Attentat paa Tjenestemændenes Lønninger, som det kun delvis lykkedes at faa gennemført, og da ved nogle Tjenestemænds Mellenkomst. (Det berygtede L. Chr. Larsenske Forlig.) Da man vel havde faaet gennemført Lønnedskæringen skulde der ændres paa Tjenestetidsreglerne for at faa gennemført saa mange Besparelser paa Mandskab som muligt. — Først Pengene ud af Lommen paa Folk, bagefter mere Arbejde for den reducerede Løn. De ændrede Tjenestetidsregler gennemførtes trods Organisationens Protester. Lokomotivmændene fik foruden dette paa anden Maade at vide, med hvilke gode Øjne Ministeriet saa paa dem. Ministeriet brød den Overenskomst, der var sluttet om Besættelse af Rangermaskinerne med Lokomotivførere, idet Ministeriet erklærede at kunne opfylde det givne Tilsagn uden at udnævne det fastsatte Antal, og samtidig med dette afskaf-

ledes to Mands Betjeningen af Rangerlokomotiverne.

Den Periode, der er forløbet siden Ministeriet Madsen Mygdal traadte til, har været en drøj Omgang for Tjenestemændene, og Spørgsmaalet, der nu skal besvares den 24. April, er, om man ønsker dette Regimente fortsat eller ej. Der kan vel næppe være Tvivl om Tjenestemændenes Svar der maa blive et fuldttonende »Nej«, om ikke paa Grund af andet, saa paa Grund af, at Menneskene ikke plejer godvillig at lade sig mishandle — og det er Tjenestemændene blevet. Vi ved jo alle, paa hvilke Maader Regeringen har kunnet opfylde Tilsagnet om at faa Lokomotivførergerningen udført af Lokomotivførere, trods Stramning af Turene, trods Indførelse af »B« Tjeneste.

Alle de mange Foreteelser, vi har nævnt og som vi kan takke det nu siddende Ministerium for, maa antagelig hos Tjenestemændene fremkalde et levende Ønske om, at Valget den 24. April maa bevirke, at vi faar et andet Ministerium, som vil se paa Tjenestemændene med mildere Blikke, og for at opnaa dette, maa Tjenestemændene ogsaa kaste deres Lod i Vægtsskaalen paa en saadan Maade, at Ministeriet og dets Støtteparti kommer saa stærkt svækket tilbage, at det bliver de demokratiske Parier, der skal bestemme Retningslinien.

RAADIGHEDSTJENESTEN OG NEDBRUD.

Vi har her i Bladet adskillige Gange omtalt, at man anvender Nedbrudsmaskinerne til Særtog o. lign., og det lader til, at man taler for døve Øren, indtil der en skønne Dag sker en Katastrofe, hvor man pludselig indhenter en dyr og kostbar Erfaring for, at saadan som det nu gaar bør det ikke vedblivende gaa. Det er kun nogle faa Dage siden, at Gb. Nedbrudsmaskine anvendtes til Særtog. Samtidig med, at Personalet fik Underretning om, at de skulde køre Særtog, fik de Besked paa, at de stadig havde Nedbrudsreserve. Særtoget blev kørt, og nu traf det sig hverken værre eller bedre, end at der skete et Maskinuheld, saa Nedbrudsmaskinen maatte kaldes til Assistance. Naa, det gik for saa vidt meget godt, som Skæbnen vilde, at Uheldet passerede paa samme Strækning.

hvor Nedbrudsmaskinen arbejdede, og derfor var forholdsvis nem at faa fat i. Men Uheldet kunde jo være passeret paa en anden Strækning, og det kunde for Resten ogsaa have været af den Beskaffenhed, at der skulde have været anvendt Hjelpevogn m. m., og saa er det jo ikke sikkert, at det hele havde spændt saa gunstigt af. Men hver Gang man foretager Prøvealarmering bliver det Dagen efter i Dagbladene fortalt, at Alarmeringsøvelsen foregik til alles Tilfredshed, fordi man foretager den fornuftige Foranstaltning kun at alarmere efter forud givet Underretning, og fordi man saa sikrer sig at have en Maskine hjemme. Der vilde jo ogsaa blive Panik i Gaden, hvis man alarmerede og bag efter maatte meddele, at naar ikke det klappede, som det skulde, skyldtes det, at man paa Grund af Sparsommelighed havde anvendt Nedbrudsmaskinen til Særtog, og først skulde have den kaldt hjem. En saadan Situation undgaar man klogelig.

Vi kan i Dag meddele lidt om en Tjeneste, et Sæt Personale, der holdt Nedbrudsraadighed, kom til at udføre, da det paa Grund af Nedbrud maatte køre ud med Hjälpemaskine. Det er en ganske frisk Historie, og den passer i 1. Distrikt. Det Personale, det drejer sig om, mødte til Tjeneste om Morgenen Kl. 6. Kl. 7 maatte de ud med Nedbrudsmaskinen for at hjælpe et Motortog. Nedbrudsmaskinen overtog Motortoget og kørte saa frem og tilbage paa Strækningen hele Dagen til om Aftenen henad Kl. 21, og det kan være, han havde kørt der endnu, hvis han ikke havde protesteret og bestemt sagt, at nu efter 15 Timers uafbrudt Tjeneste paa Lokomotivet kunde han ikke mere. Formodentlig skulde den Tjeneste, Personalet maatte udføre, have været udført af 2 Motorførere, men da Motortoget brækkede ned, faldt det selvfølgelig ikke et Menneske ind at sørge for Afløsning af Lokomotivpersonalet efter passende Tids Forløb. Paa et Tidspunkt paa Dagen underrettede Lokomotivføreren Togkontoret om, hvornaar han havde paabegyndt sin Tjeneste og gik derefter ud fra, at Togkontoret vilde sørge for Afløsning paa en passende Tid og Sted. Men der kom ingen Afløsning, hvad enten det nu skyldes, at Togkontoret har ladet Sagen ligge eller det maaske skyldes, at der ikke kunde skaffes Afløsning. De maatte som sagt køre til Kl. 21, og kun efter Lokomotivføreren bestemt Vægning mod at fortsætte fik

man fremskaffet Personale. Tjenestetidsreglerne lader man sove en god Dag.

De danske Statsbaners Lokomotivpersonale er indstillet paa, at det ved forekommende Ulykker maa tage en haard Tørn naar de maa ud med Nedbrudsmaskinen, men der maa protesteres paa det bestemteste mod en saadan Behandling som den, vi omtaler foran. Det er dog for meningsløst, at et Nedbrudspersonale kan blive udsat for en saadan Behandling, og det endskönt, at de har været ved Endestation flere Gange den Dag. Der kan vel heller ikke bemærkes noget særligt til, at Maskinen kører Tog tilbage til den egentlige Aflosningsstation. Men at man lader Personalet køre hele Dagen uden at interessere sig det fjerneste for, hvor vidt det faar en meget for lang Tjeneste, ja endog uden at man gider bekvemme sig til at give ham et eller andet Svar paa hans Henvendelse. Vist ved vi, at Hensynsløsheden er blevet sat i Højsædet under Minister Stensballes Regimente, men der maa dog være Grænser, og det har vi erhvervet os et tydeligt Indtryk af, at man ikke forstaar. Der kommer imidlertid igen en Tid, hvor d'Hrr., som nu optræder saa hensynsløst, vil blive belært om at nu gaar den ikke længere.

Den Maade man anordner Raadighedstjeneste paa synes efterhaanden at udarte sig og specielt er der Anledning til at bemærke det med Hensyn til det Depot, vi her omtaler, der er det Depot, der her i Landet er mest udsat for at maatte afgive Nedbrudsmaskine. Først lader man Personalet gøre Tjeneste ved Togfremførelse i ca. 8½ Time, derefter Nedbrudsreserve i 3 Timer; man er ved denne Tjeneste lige paa Grænsen af det tilladelige. Men det er dog for meningsløst at sætte Folk til Nedbrudsreserve efter den omtalte Tids Forløb, og da navnlig paa et Depot, hvor der som sagt er store Chancer for at komme ud. Det hænder da ogsaa hyppigt, at Personalet faar sammenhængende Tjenester paa 14—15 Timer paa Lokomotiv. Vi kan da ogsaa her sige, der maa dog være Grænser for, efter hvor lang Tjeneste forud man kan tilrettelægge en Nedbrudsraadighed. Det maa da vides, i hvert Fald af Maskintjenestens Folk, at det Personale, man sætter til Nedbrudstjeneste, ogsaa maa være i Stand til at udføre den eventuelle Tjeneste der kan komme. Men efter ca. 8½ Times Tjeneste for Tog er det vist lidt

urimeligt at sætte Personale til Nedbrud, og efter det Tilfælde, vi omtaler forud, hvor Personalet fik ca. 15 Timers Tjeneste ud i en Køre, da det blev kaldt til Hjælp, er det nogle kedelige Udsigter at have, naar Personalet efter 8½ Time paa Strækningen kan risikere at komme ud med Nedbrudsmaskinen i ca. 15 Timer — det kan altsaa blive et Døgn i Træk. Og naar man saa ser den Interesse, der udvises for Personalets Velfærd, og for den Sags Skyld ogsaa for Publikums Velfærd, saa maa man sige, at Personalet og Statsbanernes Sikkerhedstjeneste er vel rejst.

Vi noterer derfor med Tilfredshed tilsidst, at det er godt Lokomotivmændene véd, hvad de har med at gøre, at de paaser, at de er i Stand til at udføre deres Tjeneste paa betryggende Maade og siger til i Tide — det ser jo ud til, at Statsbanernes ledende Mænd ikke forstaar det Ansvar, de paatager dem ved Anordning af Tjenesten.

FRA MEDLEMSKREDSSEN

OMKRING KØRSELSFORDELINGEN

Med Foraarets Indtog i Danmark melder sig for os Lokomotivmænd det store Spørgsmaal: hvorledes bliver Turene? Og med Henblik paa foregaaende Aar har vi jo Erfaring for, at det gaar med Turene som en Skruetvinge, man giver den blot en Tand til, saa er alt saare godt — tror man da —, men det skal nok vise sig før eller senere, at det gaar bare slet ikke; for hvad er Resultatet af den Topnotering, hvori Turene befinder sig, megen Sygdom, Utilfredshed og tabt Arbejdsglæde, og man maa mindst have Stær paa begge Øjne for ikke at kunne se, at dette er megen dyr Administration, som Personalet hverken har Lod eller Andel i. Fra Afdelingernes Side har der gentagende Gange været fremsat Ønsker om en Forbedring af de nuværende Ture, men det har atter strandet paa en Henvisning til Tjenestetidsreglerne med deres Normativer og hvad dertil hører — saa er den klar — ganske flot, dog ikke fra vor Side, da vi ikke alene har den tvivlsomme Ære at køre i disse meget haarde Ture, men ogsaa bedst véd, hvilket snærende Baand disse Regler er. Og at de nuværende Tjenestetidsregler er almindelig forhadte er vel ikke uden Grund, da disse Regler aldeles ikke tager Hensyn til Arbejdets særlige Karakter med et omskiftende Arbejde inden for Døgnets 24 Timer i alle Nuancer Nat som Dag, og hvor der skal udføres en Tjeneste, der ikke alene kræver Agtpaagivenhed, men ogsaa en fysisk Kraft til at modstaa de Forhold, vi arbejder under, og det kan ikke undgaas, at den Bitterhed, der er kommen til Orde mod disse Tjenestetidsregler, før eller senere slaar ud i lys Lue, thi kun den der har Skoen paa, ved hvor den trykker!

Naar derfor Kongressen om kort Tid træder sammen, vil den selvfølgelig komme til at behandle en snarlig Revision af Tjenestetidsreglerne, og der maa gives saadan et Udtryk, at det er selve Grundvolden i Lokomotivmændenes Kamp for at opnaa Menneskerettigheder og dermed Glæde ved at udføre den Gerning, hvortil vi er sat. —

I disse Dage arbejdes der paa den nye Køreplan, og dermed paa de nye Kørselsfordelinger, som vi i den kommende Sommer skal være underkastet, og naar disse nye Ture er udarbejdet, faar saa Afdelingerne dem til Gennemsyn, og det er vist ikke sket endnu, at der ikke har været noget at rette, for saa, som Regel lang Tid efter, at faa en Rettelse til Tur den og den, men da en saadan Forandring mange Gange laver et vist Afbræk i en søgt Sommerpermission, er det at haabe med lidt god Vilje fra begge Parter, at naar Køreplanen træder i Kraft, saa er Turene forankret i et fast Løje. — Men den nye Kørselsfordeling bør ogsaa indeholde en Rettesnor for Maskindepotet med Hensyn til Reserverlokomotivernes Renholdelse paa Fyrpladsen, da disse Maskiner er i en megen elendig Forfatning. Naar man kommer op paa saadan en Maskine — der som oftest har staaet inde i flere Dage — er det ikke let at se, om det er en Losseplads eller en Fyrplads paa et Lokomotiv.

O. Lørborg.

ENERGIANVENDELSE I JERNBANEDRIFT

DAMPENS ENERGI OG DENS ARBEJDSYDELSE I DAMPMASKINEN

Efter Die Lokomotivtechnik ved F. Spoer.

Som den øverste Linie i Diagrammet, Fig. 1, viser, er Varmen, der kræves for at hæve Dampens Tryk fra Atmosfære til Atmosfære, kun meget lille. Ved 1 at Overtryk er Totalvarmen i Dampen 647,2 VE og ved 19 at kun 673,4 VE, der behøves altsaa kun 26,2 VE mere for at Dampen kan antage 18 at højere Tryk. Ved Forsøg med Højtryksdamp har det vist sig, at Totalvarmemængden til at udvikle højtspændt Damp er stigende indtil 30 at Tryk, men falder derefter. Af Dampens Totalvarme bliver Indholdet af Vædskevarme større og større, men ved højere Tryk bliver samtidig Indholdet af Fordampningsvarme endnu mindre, hvorved det totale Varmeindhold i Damp af over 30 at bliver mindre jo højere Trykket naar op. Dette fremgaar af den øverste Linie i Fig. 2. Ved at sammenligne denne Linie med den øverste Linie i Fig. 1 vil man se, at der til at udvikle 1 kg Damp af 60 at Tryk ikke behøves mere Varme end til at udvikle 1 kg Damp af 16 at Tryk.

Tænker man sig Linien, som i Fig. 2 angiver Varmeindholdet, fortsætte og angive det synkende totale Varmeindhold i Damp af over 200 at, og man yderligere tænker sig Linien F, som i Fig. 1 viser det stigende Indhold af Vædskevarme, anbragt i Fig. 2, saa vil Linien F mere og mere nærme sig den faldende Linie for Totalvarmen. Ved 225 at vil disse Linier skære hinanden og Fordampningsvarmen være lig 0. Ved 225 at har Kedlens Indhold en Temperatur af 374 Grader; Vand og Damp er ved denne Varmegrad, som kaldes Vandets kritiske Temperatur, i samme Tilstandsform.

Medens saaledes den nødvendige Varmemængde og dermed Kulforbruget bliver mindre, naar der udvikles Damp af meget høj Spænding, stiger Dampens Arbejdsevne med Damptrykket. Dette Forhold har vist Dampmeknikkerne Vejen for videre Udvikling af Dampmaskinen. Tysklands Rigsbaner understøtter tyske Lokomotivfabrikker i at bygge Højtrykslokomotiver ved at give Bestilling paa Prøvelokomotiver af denne Slags.

De i Diagrammerne vist Egenskaber ved Damp er Resultater af Forsøg med tør mættet Damp. Angivelserne viser, at Damp godt kan have en anden Tilstandsform end den, man i Almindelighed tillægger Damp. Bekendt er det, at mættet Damp er Damp, som er i Forbindelse med Vædsken, hvorefter den er udviklet, og indeholder Vand, og at tør mættet Damp fremkommer ved at tilføre mættet Damp saa megen Varme, at Vandet, der indeholdes i Dampen, akkurat fordamper. Tilføres yderligere Varme, fremkommer overhødet Damp (Heddamp).

I Praksis har det vist sig, at der af Damp, som bortgaar fra en Dampkedel, medrives Kedelvand, og dette jo kraftigere Dampudviklingen foregaar. I Lokomotivkedlen er Dampudviklingen langt større i Vandet omkring Fyrkassen end i Langkedlen henimod Rørvæggen, da Røggassen har afgivet det meste af sin Varme, forinden den naar gennem Kedelrørene. De medrevne Vandpartikler svæver i Dampen og udgør en Del af denne. Man taler om fugtig Damp eller, naar Fugtighedsgraden er særlig stor, om vaad Damp. 1 kg mættet Damp med 10 pCt. Fugtighed indeholder 900 g ren Damp og 100 g Vand. Hyppigt benævnes Damp af den Art som Vaaddamp med 90 pCt. Tørhedsgrad.

I det efterfølgende skal undersøges, hvor

forandrede Egenskaberne ved mættet Damp er overfor tør mættet Damp.

Vand af en bestemt Vægt har som bekendt et meget mindre Rumfang end det samme Vægtkvantum Damp. Som Følge deraf er 1 m³ mættet Damp med et vist Vandindhold tungere end 1 m³ tør mættet Damp. Omvendt følger at 1 kg mættet Damp har et mindre Rumfang end 1 kg tør mættet Damp. Har man 1 kg mættet Damp med 10 pCt. Vandindhold, saa svarer dens Rumfang til en Dampmængde paa 900 gr plus Rumfanget af 100 g Vand =

$$900 \cdot 1722 + 100 = 1\,549\,900 \text{ cm}^3$$

medens Rumfanget af 1 kg tør mættet Damp =

$$1000 \cdot 1722 = 1\,722\,000 \text{ cm}^3$$

1 kg mættet Damp med 10 pCt. Vandindhold har saaledes et Rumfang, der er

$$1\,722\,000 \div 1\,549\,900 = 1\,117\,100 \text{ cm}^3$$

eller

$$0,1721 \text{ m}^3$$

mindre end Rumfanget af 1 kg tør mættet Damp.

I Lokomotivdrift gaar Dampens Vandindhold ofte over 10 pCt.; ved Undersøgelser har man endda konstateret indtil 17 pCt. Vand. Vandindholdet i Damp fastslaas paa følgende Maade: Man lader Dampen, som skal undersøges, strømme gennem en Beholder af en vis Størrelse, indtil Beholderens Vægge har antaget samme Temperatur som den gennemstrømmende Damp. Denne Temperatur maa naas, for at Beholderen ikke skal afkøle og fortætte Dampen. Beholderen indeholder nu en bestemt Rummængde Damp, hvis Vægt kan bestemmes efter den i Diagrammet (Fig. 1) gældende Linie for tør mættet Damp (Linien G). Derefter lukkes Beholderen tæt og afkøles saa meget, at Dampen fortættes til Vand. Viser det sig nu, at Fortætningsvandet vejer mere end det Rumfang Damp, som Beholderen indeholdt, maa veje efter Linien G, saa skyldes Merevægten, at Dampen indeholdt Vand.

Ved at sætte Vandets Vægt i Forhold til hvad Dampen maa veje efter Diagrammet, fastslaas Fugtighedsgraden i Procent.

Kan man gennem Regulatoren faa tør Kraftdamp vil det dog paa Lokomotiver uden Overheder blive Damp med nogen Fugtighed, der kommer til at arbejde i Cylindrene. Dampen vil paa sin Vej komme i Berøring med kølende Flader i Kraftdamprør, Dampkanaler og i selve Cylindrene, hvorved fremkaldes en delvis For-

tætning til Vand. Vandet, som findes i Dampen, udfører ikke noget Arbejde i Cylindrene; derimod undrages Kedlen til ingen Nytte den Varmemængde, som indeholdes i Fortætningsvandet. Hvert kg Vand i Dampen unddrager Arbejdsprocessen i Dampdrift med 12 at Overtryk en Varmemængde paa ca. 190 VE. Naar Kedelvandet med en Temperatur af 90 Grader tilføres Kedlen (Forvarmerdrift) saa tabes af Kullenes Varmeindhold 100 VE for hvert kg Vand i Kraftdampen.

Et Hurtigtogslokomotiv for mættet Damp fordamper i Timen $7 \text{ m}^3 = 7000 \text{ kg}$ Vand, og tænker man sig Dampen indeholde 10 pCt. Fugtighed, naar den arbejder i Cylindrene, gaar af 7000 kg Damp de 700 kg bort som fortættet Damp uden at udføre noget Arbejde. Ved 12 at Kedeltryk og 10 pCt. Fugtighed i Dampen tabes derefter ved en Fordampning af 7 m^3 Vand i Timen

$$100 \cdot 700 = 70\,000 \text{ VE pr. Time.}$$

Arbejdsmængden, som tabes derved, lader sig let omregne til Hestekræfter. Teoretisk er 1 Hestekraft lig 632 VE; Tabet bliver da

$$\frac{70\,000}{632} = 110,7 \text{ H. K.}$$

Derfra maa dog regnes Tabet, der altid er ved at omforme Damp til mekanisk Arbejde.

Dampens Fugtighed er altid mindre ved højere Damptryk end ved lavere. Man har endvidere fundet, at Fugtigheden er større jo flere kg Damp, der i Timen udvikles pr. m^2 Vandoverflade i Kedlen. For Lokomotivkedlens Vedkommende regner man i Gennemsnit en Dampudvikling af 1000 kg Damp i Timen for hver m^2 Vandoverflade.

For at faa saa tør Damp fra Kedlen som muligt, anbringes Dømen paa det Sted, hvor Vandet er mest i Ro, og ved mange Baner anbringes i Dampdømen en Vandudskiller, i hvilken Dampen, forinden den gaar gennem Regulatoren, tvinges til at skifte Bevægelsesretning, hvorved Vand i Dampen slynges ud. At Vandudskilning af Kraftdampen, ja selv Tørring, d. v. s. en Efterfordampning af denne, ikke op hæver Fortætning i Cylindrene, har længe været en kendt Sag. Man kan derimod sikre Damp mod Tab ved Fortætning ved at give den et Overskud af Varme, som saa først maa afgives til Fladerne, Dampen berører, inden For-

tætning kan begynde. Af mættet Damp, som er tilført Overvarme, fremkommer overhedet Damp, der forholder sig omtrent som en Luftart, er altsaa en daarlig Varmeleder og afgiver derfor mindre Varme til de omgivende Vægge, end mættet Damp.

I moderne stationære Dampturbineanlæg, hvis dampberørte Flader ikke behøver Smøring, anvendes nutildags en Overhedningstemperatur af indtil 450 Grader af Hensyn til, at Fordelene ved overhedet Damp bliver større ved højere Temperatur.

I Lokomotiver er Overhedningstemperaturen sædvanlig 350 Grader. Foruden at beskytte mod Fortætning af Dampen faar man ved Overhedning en større Dampmængde, idet ikke alene Fugtigheden i Dampen vil fordampe til tør mættet Damp, men Dampen modtager Overvarme, d. v. s. antager en Temperatur, der ligger over Temperaturen for det givne Damptryk, hvorved Dampen udvider sig. Man formindsker derved Vægtforbruget af Damp, da et givet Rumfang Heddamp er lettere end det samme Rumfang mættet Damp. Vægten af Dampen, som indlades i Cylindrene, bliver derved for samme Fyldningsgrad mindre.

Ved Damp af 12 at Tryk, overhedet til 350 Grader, kan Rumfangforøgelsen sættes til 35 pCt., men det maa ikke overses, at Varmen, som Dampen optager ved Overhedning, ikke er Spildevarme, men Varme som unddrages Kedlen. Imidlertid er Varmeforbruget til Dampoverhedning kun lille i Forhold til Dampens større Arbejdsevne. Til 1 kg overhedet Damp bruges 12,5 pCt. mere Brændsel end til samme Kvantum mættet Damp, men saa maa tages i Betragtning en Vandbesparelse paa 30—33 pCt. og Kulbesparelse paa 15—20 pCt., hvorved man kan regne, at for hver 5 Graders Overhedning fremkommer en Besparelse paa 1 pCt.



25 AARS JUBILÆUM

Lokomotivfører N. C. Nielsen, Nørregade 40, Skanderborg, fejrer den 1. Maj 25 Aars Jubilæum som Lokomotivmand. — Nielsen blev ansat som Lokomotivfyrbøder ved Vejle—Givebanen den 1. Maj 1904 med Station i Vejle Nord, og forfremmedes til Lokomotivfører den 1. Oktober



N. C. Nielsen.

1913. Ved Givebanens Overgang til Statsbane forflyttedes Nielsen til Brande den 1. Oktober 1914 og forflyttedes efter Ansøgning til Skanderborg den 1. Februar 1919. Jubilaren er en dygtig Lokomotivmand og god Kammerat og Organisationsmand. Nielsen har været i Afdelingsbestyrelsen i Brande og har været det i en længere Aarrække i Skanderborg. Nielsen er Repræsentant for Rekreationshjemmet og er en ivrig Agitator for Hjemmet. Jubilaren har ved sit rolige Væsen og gode Humør kun Venner mellem sine Kollegaer og Medansatte. Afdelingen ønsker Jubilaren til Lykke paa Festdagen med Tak for de svundne Aar.

J. S. C.

Medlemslisten

Overført som ekstraordinære Medlemmer:

- Pens. Lokomotivfører H. M. Petersen, Nyborg.
- Pens. Lokomotivfører E. E. Bielefeld, Skanderborg.
- Pens. Lokomotivfører V. G. V. Kruse, Nyborg.

Rettelse til Adressefortegnelsen

Lokomotivførererkredsen:

Helsingør: Afdelingsformandens Adr. rettes til: Marienlyst Sideallé 12. — Kassererens Navn og Adr. rettes til: H. A. Loft, Rosenstandsvej.

Nyborg: Kassererens Navn og Adr. rettes til: A. Storm, Bredahlsgade 19.

Lokomotivfyrbøderkredsen:

Roskilde: Kassererens Adr. rettes til: Gl. Landevej 21, 1.

Nyborg: Afdelingsformandens Adr. rettes til: Aarsleffsgade 19, 1.



Udnavnelse fra 1—4—29:

Lokomotivfyrbøder P. K. Christensen, Struer, til Lokomotivfører i Thisted. (Min. Udn.)

Lokomotivfyrbøder P. A. Rasmussen, Langaa, til Lokomotivfører i Glyngøre. (Min. Udn.)

Lokomotivfyrbøder K. Kristensen, Langaa, til Lokomotivfører i Padborg. (Min. Udn.)

Lokomotivfyrbøder H. M. Jeppesen, Korsør, til Lokomotivfører i Orehoved. (Min. Udn.)

Udnavnelse fra 1—5—29:

Lokomotivfører R. Lillie, Østerbro, e. Ans. iflg. Opslag til Materialforvalter ved Centralværkstedet i København (Kgl. Udn.).

Forflyttelse fra 1—4—29:

Lokomotivfører H. P. J. Jensen, Kolding, efter Ansøgning if. Opslag til Ryomgaard (Depotforst.).

Lokomotivfører R. N. Rasmussen, Orehoved, efter Ansøgning til Kbhvns Godsbg.

Lokomotivfører T. C. Steffensen, Holstebro, efter Ansøgning til Kbhvns Godsbg.

Lokomotivfører N. K. Andersen, Kolding, efter Ansøgning til Kbhvns Godsbg.

Lokomotivfører K. P. Hambak, Glyngøre, efter Ansøgning til Holstebro.

Lokomotivfører O. Kornild, Padborg, efter Ansøgning til Kolding.

Lokomotivfører K. F. Honoré, Thisted, efter Ansøgning til Struer.

Lokomotivfyrbøder G. F. Gjødese, Aarhus H., efter Ansøgning til Langaa.

Lokomotivfyrbøder K. V. Møller, Aarhus H., efter Ansøgning til Aalestrup.

Lokomotivfyrbøder C. L. Frederiksen, Slagelse, til Aarhus H.

Overgang til anden Stilling fra 1—3—29:

Lokomotivfyrbøder J. P. A. S. K. Nielsen, Struer, af Helbredshensyn til Stillingen som Haandværker i Struer.

Ordensdekorationer:

Kongen har under 9—4—1929 benaadet Lokomotivfører F. Poulsen, Eshjerg, og pens. Lokomotivfører N. J. F. Rohde (Kbhvns Godsbg.), med Dannebrogsmændenes Hæderstegn.

Afsked:

Lokomotivfyrbøder C. V. Vest, Haderslev, paa Grund af Svagelighed med Pension fra 31-7-29.

Nærværende Nummer er afleveret paa Avispostkontoret d. 20. April.

REDAKTION: Vesterbrogade 98 A, 2. Sal, København V.
Tlf. Vester 8173 eller Centr. 14613.
Udgaar 2 Gange mdl. — Abonnementspris: 6 Kr. aarlig.
Tegnes paa alle Postkontorer i Skandinavien.

ANNONCE-EKSPEDITION:
Ny Vestergade 7, 3. Sal, København K.
Telefon Central 14613. — Kontortid Kl. 10—4.
Postkonto: 20541.

EN VINTERNAT PAA LOKOMOTIVET.

Etterfølgende lille Historie er sendt os af en ung studerende Dame, der har oversat den fra Tysk. Fortællingen er gammel, ca. 50 Aar, og giver et Billede af Forholdene den Gang. *Red.*

»Hvem skal i Dag køre Natiltoget?«, spurgte Inspektøren, idet han kort før Midnat traadte ud af sit behagelige Kontor i Afgangshallen i Maarstedt, ind i hvilken en bidende Nordøstvind suste og snart lod den lange Række Gasflammer blusse op, snart igen halvt slukkede dem. Iltoget holdt foran den brede statelige Perron, Dørene til de faa elegante Vogne med første og anden Klasse, hvoraf Toget bestod, var aabne og tillod, at man i Kupeernes svagt oplyste Indre skimtede underlige, sammenfoldede Pelsmasser, som om Vinteren opfylder et Natiltogs Siddepladser, og hvorfra der nu og da titter en rødfrossen Næse eller en dampende Mund. Undertiden slaar en vaagnende, fortrædelig Passager de søvnige, missende Øjne op, idet han er i Tvivl, om han befinder sig i Prag, Dresden eller Hannover og spørger Konduktøren om Tid og Sted og Grunden til, at Toget holder saa længe. Kun faa Passagerer havde forladt Toget ved det Sted, og endnu færre var kommet til; kun nu og da skubbete en mørk, formummet Skikkelse sig besværligt gennem en Vogndør, medens Perronvogne med nerverystende Rullen bragte den ubetydelige Bagage til Pakvognen, og Pakkarlen, Pakmesteren, Postkonduktøren med monotom Rytme optalte det modtagne Ilgods, Rejsegods og Postsager, medens Vognpasserne omhyggelig med Lanterne og Hammer listede langs med Undervognen, belysende hver Aksel, hvert Hjul, hver Fjeder eller drønende Hammerslag prøvede Hjulene, thi kun et fuldtud undersøgt Iltog maa fortsætte sit Løb. I denne officielle Mislyd blander sig Raab fra Kelnerne, der løber frem og tilbage langs Toget og med skingrende Stemme tilbyder de søvndrukne og forskrækkede ud af deres Pelsværk opfarende Passagerer: Grog, krydret Vin eller en Kop varmt Øl. Den Udbyden af Spise- og Drikkevarer er karakteristisk for Tyskland. I Frankrig, Belgien og fremfor alt i England vil Aviser næsten med Magt blive stukket den rejsende i Haanden. Tyskeren kan, synes det, spise og drikke i hver Time og paa hvert Sted, ligesom Englænderen uophørligt løser, hvor der bydes ham Lys og noget, der er trykt.

»Hvem skal køre Natiltoget?«, spørger Inspektøren, der skrider frem langs Toget, idet den »højbenede« Iltogsmaskine uden Stød kobler til Toget, og derfra den aabne Fyrdør kastes et ildrødt Skær ud over den undslupne Damp. »Den gamle Zimmermann«, lyder Svaret, og straks trænger en lille, tyk Skikkelse, indhyllet i en Læderpels, hvorom en Rem er spændt som Bælte, sig frem mellem Maskinens Gelænder og Tenderen og hiker paa Inspektøren. Den »gamle« Zimmermann er en Mand i sin bedste Alder, men en gammel Lokomotivfører, thi staaende paa den rystende, brusende Maskine et kvart Aarhundrede i Uvejrs og Storm, Hede, Kulde og Regn, tilbagelæg-

gende en Vej, der naar ti Gange Jorden rundt, det er et Arbejde, som hurtigere skaber Oldinge, end det at læse Akter med Pennen bag Øret ved en varm Kakkelovn, Zimmermann løfter med vaklende, matrosagtige, skrævende Skridt, hvormed han kommer frem, besværligt de af at staa paa den buldrende Maskine svagelige Ben, der stikker i tykke Filtstøvler. Han har trukket Pelsuen langt ned over Ørene og snoet et Tørklæde om Nakke og Hals. Ud af det ubehjælpelige Dække kigger en lille Del af et godmodigt, jovialt af Kulde bronceret Ansigt. Den næsten violetfarvede Næse viser alligevel intet Spor af de Blomster, som stærke Drikke plejer at fremkalde, Øjnelaagene er opsvulmede, og det hvide i de livlige Øjne er blodsprængt.

»Om 5 Minutter er vi færdige, hvorledes staa det til hos Dem, Zimmermann?«, spørger Inspektøren. »Forbistret koldt, 15 Grader godt og vel«, svarer denne, »har allerede min »Direktions varme Øl« — hvorfor Gud velsigne den — i Livet; men min Luise bringer mig nok en Kaffe med en »Rommer«, den drikker jeg, medens jeg endnu en Gang efterser og smører min »Greif«. Pokker ogsaa! Mod denne Norøst vil Sneen i Dag stikke, som blev man beskudt med Plokker gennem Blæserør! Naa, der er nok allerede Luise! »En lille Kvinde, stærkt tilsnoet, løber virkelig med en Kurv skyndsomst over Perronen, knikser for Inspektøren og pakker saa, idet hun ilsomt med Lokomotivføreren gaar hen mod Maskinen, Kaffekanden ud, hvis Indhold hun skænker op til ham, medens han endnu en Gang med Oliekanden i Haanden gaar rundt om sin mægtige Iltogsmaskine, der med glødende Øjne fra dens store Lanterner stirrer fjendtlig ud i Uvejret, medens han endnu en Gang beføler enhver Del og overbeviser sig om, der er Olie i alle Smørekopper, om Risten er behørig renset for Slagger, om Kedlens Rør er befriet for Aske, om noget er løst eller spændt for fast, og om hans »Greif« er i Stand til at lade sine Kæmpelemmer spille smidigt, frit at udvikle sine 120 Hestekræfter, og om dens vældige Legeme er i Stand til med den tilkoblede Last paa over 2000 Centner at fare gennem Stormnatten med Ørnens Hastighed.

Vil Forvaltningen dog aldrig bygge Skærmvægge paa Maskinerne for Eder, stakkels Folk?«, spørger Inspektøren Lokomotivføreren. »I maa lide frygteligt der foran i en saadan Vinternat.« Ja, de Herrer i deres Forsamlingsværelse ved ikke, hvor en Snestorm fra Nordøst bider«, svarer Føreren hult fra sine tykke Tørklæder, »de mener, vi hverken hører eller ser i saadan lille Hytte. Mon man hører bedre med saa tilbundne Øren og ser bedre med saa betændte Øjne?«, føjede han leende til, idet han pegede paa sit Hoved. »Færdig, Herr, De kan lade give Afgang.« Inspektøren vinker; Perronklokken jager endnu en Gang med sin skingre Bjældelyd de sovende op, og den sidste Tone smelter sammen i det endnu mere afskyelige, langtrukne Flojt fra Maskinen. Udefra hører man de elektriske Klokkers Dobbeltslag, e, e — e, e, e, e, hende i Stormen. »Vorherre bevar Dig, Zimmermann«, siger Konen, som endnu en Gang rækker Haanden til den paa Maskinen staaende Fø-

rer. — »God Nat, Mor, tænk paa mig, naar I ligger varmt.« — »Du stakkels Mand.« Han lægger den pelsbehandlede Haand paa Regulatoren, et Ryk, Maskinen sætter sig i Bevægelse, stønnende ligesom genstridige følger Vognene den, idet den stødende blæser den første Dampsky mod Hallens Tag, og den næste allerede ind i det tætte Snevejr, saa Fnuggene som forfærdet farer op og stødes fra hverandre. Hylende anfaldet den bidende Storm de to tavse Mænd paa Lokomotivet, Lokomotivføreren og Fyrbøderen og skyder som Isnaale næsten vandret de i Lokomotivlatterens Skin tindrende og som smaa kolde Plageaander de dansende Sneflokke i Ansigtet paa dem. Føreren ser sig om, om alt er i Orden ved Toget. De oplyste Vognvinduers Skin glider over Sneen. Hvor behageligt maa der ikke være i de polstrede Kupéer. Paa Vognene sidder som sorte Klumper Konduktørerne begravede i Pelse og Kapper, og Stormen farer med hæslig Hvislen ind mellem Hjul og Vogne.

Signalernes røde Lys ved Sporskifterne glider langsomt forbi, nu har Toget det sidste bag sig og er ude paa den frie aabne Bane. Bælgmørk, stormfuld, gennempisket af Sne ligger Natten foran Føreren; han kan næppe se Skorstenen paa sin Maskine. Hvilke Farer skjuler dette Mørke for ham? Har Stormen væltet et Træ, eller en Vogn fra en Station drevet ud paa Banen? Har Snedrivernes Tryk nedstyrtet Telegrafledningen? Eller er alle Sporskifterne stillet til det rigtige Spor? Har en op af Jorden sivende Kilde dannet Isklumper paa Sporet? I alle disse Tilfælde er han i højeste Livsfare, og naar han nu aabner Regulatoren mere, og Maskinen hurtigere og hurtigere pustende og stønnende farer ud i Natens tætte Mørke, i hvilket Stormens Hylen ogsaa sammenfletter ethvert Advarselsraab fra Signalerne, indtil Maskinens drønende Hjul næppe mere synes at berøre Skinnerne, saa iler han blindt Farerne i Møde — helt i Guds Haand. — Intet staar ved hans Side uden hans Mod, hans Aarvaagenhed og hans Aandsnærværelse. Og saaledes staar han da paa den ilende Maskine, med Blikket rettet — trods det, at Storm og Sne pisker ind i hans betændte Øjne, — paa det snævert begrænsede Skær, som Lokomotivets Lanterne med rystende, blaaagtig Straale kaster paa Banen, og som ved Maskinens pilsnare Løb faar Telegrafpælene til at vandre som nedadgaende Lyn, og faar Vogterhuse, Vandkraner, Kratskov, Klippevægge, Broer til at lukke op og skyndsomst igen forsvinde ligesom Billederne i en »laterna magica«. Undertiden blinker som røde opdukkende venlige Stjerner Lysene fra de nærliggende Landsbyers Hytter. — »Hvor varmt og sikkert og hyggeligt maa der være!«

— Dog, de er allerede igen forsvunden i en Hvirvel af oppisket Sne eller i de puffende Dampmasser, som Maskinen slynger med Vinden, og som bølgende og rullende ledsager den, som Dæmoner i Hastværk. Forbi! Fremad. Lokomotivføreren ser paa Uhret. Stormen holder op; han er 4 Minutter forsinket. Fremad! Han aabner Regulatoren mere, hurtigere bliver de raslende Slags Tempi, endnu mere skyndsomst iler Toget ind i Natten. »Kul«, raaber han, efter at Farten har varet en halv Time, til sin Fyrbøder gennem Stormen og Støjen fra Maskinen, der jager Lyden fra Munden, saa det af Bragen, Hvislen, Klapren og Hylen overdøver Ord næppe formaar at naa den nærstaaendes Øre.

Fyrbøderen staar drømmende og stirrende hen for sig ved Tenderbremsen og hører ham ikke. »Gärtner! Kul!«, skriger Zimmermann til ham, idet han lægger Haanden paa hans Arm. Fyrbøderen farer op og griber efter Fyrskovlen, medens Føreren river Fyrdøren op. En uhyre funkende Lyskegle farer ud af den hvidglødende Ildmasse gennem Døren og næsten lodret mod Himlen, forvandler Dampmasserne i en vild rødglødende Jagt og berører med sit Straalebundt de lavt drivende Snestruker. I Flammeskæret bøjer Fyrbøderens dunkle Skikkelse sig maa-ske omtrent ti Gange, idet han hver Gang fra Tenderen har fyldt den store, tunge Fyrskovl og styrtet Indholdet ind i Fyret. Han har omtrent kastet 2 Centner nyt Brændselsmateriale ind i det hvidglødende Gab. Lokomotivføreren lukker Fyrdøren. Straalebundtet, der skød sig ud deraf, slukkes, og ophødet og pustende træder Fyrbøderen tilbage til sin Post, medens en uhyre Mængde pragtfulde Ildgnister, som det smukkeste Fyrværkeri farer op af Skorstenen, hvis voldsomme kunstige Træk hurtigt antænder de lette Dele af det nylig indkastede Brændsel og slynger dem som hvislende Funker ud i Snestormen.

»Hvad er der i Vejen, Gärtner?« skriger Føreren Fyrbøderen i Øret. »De hverken ser eller hører i Dag! Pas dog paa!« »Ak, Hr. Zimmermann,« skriger Gärtner tilbage. »det gaar mig ilde, min Kone ligger hjemme i svære Fødselssmerter, halv død, Søsteren, som plejer hende, er bleven syg, nu er hun helt alene med den tiaarige Hedeveg — jeg skulde til Tjeneste — Gud alene kan hjælpe.« Føreren vender sig bort og trækker Pelshuen dybere ned over Øjnene. — »Der er Wolffsberg, siger han efter nogen Tids Forløb, da en Stations røde og hvide Lys begynder at flimre for ham gennem Snehvirvlen. Han fløjter, og straks derefter buldrer Toget ind under det overhængende Perrontag paa Stationen.

(Fortsættelse).

København



Saml alle Deres Kreditorer paa een Haand.

Hent en Rekvisition i *Garanten*

Dosseringen 4

Tlf. Nora 484 v