



20. Aarg. Nr. 4.

Redigeret af C. M. CHRISTENSEN.

16. Februar 1920.

Genforeningen.

Den 10. Februar var en Mærkedag i Danmarks Historie, thi den Dag stemte Sønderjyderne i 1. Zone sig hjem til Danmark efter at have levet under tysk Regime i 56 Aar. Dette Resultat var paa Forhaand givet, men den fuldbyrdede Kendsgerning, dette, at nu er det Danmark, og ikke mere Tyskland, det forstaar vi fuldt og helt, hvad det maa betyde for de mange danskfølede og dansktalende, som nu har stemt sig hjem til Moderlandet.

For alle os andre, os, der har levet Nord for Grænsen, og som ikke har følt det Tryk, vore Landsmænd Syd for den hidtidige Grænse har levet under, ligegyldigt hvilket politisk Parti man tilhører, er der kun Grund til at glædes over den kraftige, fuldtonende Sejr vore sønderjyske Landsmænd vandt ved Stemmeurnen den 10!

Trods Køllerpolitik, trods alle de Voldsmidler, der har været bragt til Udførelse, for at brede Tyskheden i Sønderjylland gennem et halvt Aarhundrede, eller maaske netop derfor, har Nordslesvig talt sit tydelige og kraftige Sprog, saa at hele Verden nu véd, at Nordslesvig ikke har glemt sin Samhørighed med Danmark, men med Styrke har understreget og gentaget sin døde Førers Ord: „Vi er Danske, og vi vil vedblive at være Danske.“

Bragte Verdenskrigen i sit Følge mange Ulykker, mange Vunder, som det vil tage

uoverskuelige Tider at faa lægt, saa bragte den for os Danske som Nation denne Lykke og gav Sønderjyderne den Ret, at de kunde stemme sig hjem til Danmark saaledes, at alt, hvad der var dansk, ogsaa hørte til Danmark.

Nu har vore Landsmænd i 1. Zone talt, og dermed er vor Grænse allerede nu flyttet et godt Stykke Syd paa, og om føje Tid stemmer vore Landsmænd i 2. Zone, forhaabentlig paa en saa prægtig Maade, at Størstedelen ogsaa af denne Zone atter slutter sig til Danmark.

Allerede den 8. Februar kørte det første danske Tog over Grænsen fra Vamdrup til Tinglev.

Toget kørte over Grænsen Kl. 5,45 Fm. og førtes af Lokomotivfører S. A. Stjernø og Lokomotivfyrbøder C. A. O. Lønquist, begge fra Aarhus. Trods Mørke, ukendte Strækninger, ukendte Stationsforhold og fremmede Signaler førtes Toget glat igennem og ankom rettidigt i Tinglev Kl. 7,55 Fm.

Herfra returnerede det efter ca. 2 Timers Ophold, med Afgang fra Tinglev Kl. 9,50 Fm. og ankom rettidigt til Vamdrup igen Kl. 11,37 Fm.

Toget bestod af Sidegangsvogne, ca. 40 Vognladninger, og fremførtes med ca. 60 km.s Grundhastighed.

En ældre tysk Lokomotivfører assisterede som „Lods“.

Dette var altsaa Begyndelsen, og det varer vel ikke ret længe, forinden den danske Administration har begyndt sit Virke i 1. Zone og forinden de Tjenestemænd, der skal gøre Tjeneste dér, ogsaa faar begyndt paa hver sit Omraade.

Vi kan i denne Forbindelse meddele, at 1. Zone bliver delt i to Dele, der henholdsvis vil blive henført under 2. og 3. Distrikt.

Som henhørende under 2. Distrikt vil der antagelig blive oprettet Maskindepot i Aabenraa, Haderslev, Vojens, Tinglev, Skelle og Sønderborg.

Under 3. Distrikt: Tønder og Løgumkloster.

Hvis Afstemningen i 2. Zone giver det Resultat, at ogsaa denne kommer til Danmark, vil der sandsynligvis komme Ændringer i den for 1. Zone paatænkte Organisation.

Tjenestemændenes Dyrtidstillæg.

Det stiger fra April med 270 Kr. for Gifte og 288 Kr. for Ugifte.

I Henhold til den nye Lønningslov for Statens Tjenestemænd har Lønningsraadet nu indstillet og Finansministeriet bevilget følgende Dyrtidstillæg for Halaaret April—September 1920:

For gifte Mænd, for saadanne Enkemænd og Enker, fraseparerede Mænd og Kvinder, som har egen Husstand, eller hvem der paa-hviler Forsørgelsespligt overfor Børn under 18 Aar, samt for Ugifte med Forsørgelsespligt, og som har egen Husstand: 972 Kr. aarlig, dog ikke over 54 pCt. af Grundløn og Alderstillæg tilsammen. I indeværende Halvaar er Dyrtidstillæget 702 Kr. aarlig.

For alle øvrige Tjenestemænd, mandlige og kvindelige: 648 Kr. aarlig, dog ikke over 36 pCt. af Grundløn og Alderstillæg tilsammen. I indeværende Halvaar er Dyrtidstillæget 360 Kr. aarlig.

Det vil af ovenstaaende fremgaa, at Dyrtidstillæget de første 6 Maaneder forhøjes med 22 Kr. 50 Øre om Maaneden for Gifte og med 24 Kr. maanedlig for Ugifte.

Red.

Tysklands Sammenbrud og Kulnøden.

Af Otto Bendixen.

Vi er i saa mangt og meget henvist til Tysklands Produktionsevne ikke mindst paa Industriens Omraade, at vi tungt maa føle de nye Tidernes Tilstand, og det er derfor ikke uden Interesse at se lidt nærmere paa Forholdene i det fordums saa mægtige tyske Kejserrige efter Sammenbrudet og undersøge Aarsagen til den Kulnød, som ogsaa vi lider under.

Den 30. Oktober holdt Rigsfinansminister Erzberger en Finanstale, hvori han karakteriserede det tyske Riges og Regeringens Stilling i følgende Ord: „Vi er ikke andet end Konkursforvaltere (Likvidatorer) af den langt over Folkets Kræfter drevne Krigsforretning.“ Offentligheden har ikke lagt tilstrækkelig Mærke til denne Tale eller ogsaa kun betragtet den som det sædvanlige Erzbergerske Ordgyderi. Denne Gang har Erzberger ikke overdrevet noget, og har han skuffet Omverdenen, saa er det fordi man vil være tilbøjelig til at mene, at hvis det tyske Rige virkelig var konkurs, da vilde Finansministeren, der skal skaffe Penge og Kredit, være den sidste til at sige det!

Det kan derfor ikke nok som betones, at Tyskland er konkurs baade finansielt og økonomisk. Symbolet paa det finansielle Sammenbrud har vi i den Kendsgerning, at Marken nu staar nede omkring 11 og 12; Økonomiens Fallit skjuler sig f. Eks. i Standsningen af hele den tyske Persontrafik, som den 5. November indstilledes i hele 10 Døgn, saa den først genoptoges den 15. Novbr.

Hovedaarsagen til Markvalutaens dybe Fald maa søges i Tysklands ogsaa efter Fredslutningen stærkt stigende Forgældning. Rigs-gælden var i Slutningen af Aaret 1918 omtrent 172 Milliarder Mark, og vil den 1. April 1920 beløbe sig til 204 Milliarder. Til Sammenligning tjener, at Tysklands Nationalformue før Krigen beregnedes til 300 Milliarder. Selvom man, paa Grund af Pengenes nu til en Trediedel sunkne Værdi, teoretisk kan omregne dette Beløb til f. Eks. 900 Milliarder, er Tysklands Produktivitet, Varefrembrin-

gelse og Eksportuelighed dog mindre end før Krigen, og under disse Omstændigheder kan Tyskerne hverken bære eller forrente en Statsgæld paa nominelt altsaa 25 pCt. af Nationalformuen, men i Virkeligheden meget mere. Dertil kommer, at de revolutionære Likvidatorer aabenbart er langt daarligere Finansmænd end det tidligere Regimes. Helfferich brugte gennemsnitlig 32 Milliarder Mark aarlig til at føre Krig for mod hele Verden; Erzberger har i første Fredsaar brugt 40 Milliarder, hvilket efter hans Forklaring hovedsagelig skyldes Demobilisationen. — Det vil dog være vanskeligt at faa det tyske Folk eller andre til at forstaa, at det første Fredsaar skal være dyrere end det sidste Krigsaar, og til næste Aar gælder Undskyldningen i hvert Fald ikke.

Alligevel maa et lignende Beløb paa det tyske Riges Udgiftsbudget for Aaret 1920 anses for sandsynlig, dersom Revolutionsmændene vedbliver at misregere Tyskland som hidtil. Et nyt Bevis herfor har man i Tysklands Forsyning med Kartoffler og Kul, Hovedernæringen for henholdsvis den organiske og uorganiske, den levende og den døde Arbejdskraft i Nutidskulturen. Ikke i noget af de fem Krigsaar har Fordeelingen af disse Grundprodukter været saa slet som i dette Fredens Efteraar. Den tyske Regering undskylder sig med, at den paa Grund af Afleveringen af en Syvendedel af sine Lokomotiver og Waggoner til Ententen er slettere stillet end under Krigen. Det holder ikke Stik. Thi Befordringen af Tropper og Krigsmateriel fra Front til Front under Verdenskrigen baandlagde stedse langt mere end en Syvendedel, ja, ofte mindst dobbelt saa meget Transport-Materiel som nu afleveret til Ententen, og yderligere maatte Tyskland over for sine Allierede træde hjælpende til med rullende Materiel. Forklaringen til den bristende Leveringsevne ligger fortrinsvis i, at en Række hovedkuls sociale Reforme — f. Eks. Afskaffelse af Akkordarbejde i Lokomotivværkstederne, Indskrænkning af Arbejdstiden, Masseansættelse af unge og uøvede, delvis spartakistiske Elementer i Statsværkstederne — har medført den Tilstand, at Halvdelen af Tysklands

23,680 Lokomotiver henstaar ufærdige rundt om paa Reparationsværkstederne.

Dertil kommer, at Lokomotiverne overbebyrdes eller ødelægges, fordi Kullets Kvalitet er blevet betydelig forringet, tildels af lignende Aarsager som de, der har forsinket Reparationerne. For at komme ud af denne Svikmølle har Rigsregeringen altsaa ikke vidst bedre Raad end indstille Persontrafikken i hele Tyskland i ti Dage. I Sandhed en fortvivlet Udvej. Selv om man herved kan faa fyldt Kartoffel- og Kullagreene i Byerne og Industricentrene for nogen Tid, er dette naturligvis kun Galgenfrist. Trafiknøden saavel som den almindelige økonomiske Krise bringes kun ud af Verden ved Arbejde — gammeldags Arbejde, ligesom Finansnøden kun kan bringes ud af Verden ved gammeldags Sparsommelighed og gennem den Udvej, at Markens Værdi reduceres f. Eks. til 25 eller endnu bedre 20 Pfenning, hvorved altsaa Statsgælden vilde blive nedskrevet til en Fjerdedel eller en Femtedel. Sandsynligvis pønser den tyske Regering herpaa, altsaa den aabne Erkendelse og Forkyndelse af det tyske Riges Fallit.

Man vil kunde forstaa, at en stum Fortvivlelse har grebet det store tyske Folk og at „Berliner Tageblatt“ kan skrive: Den tyske Revolution er ingen aandelig Omvæltning, saaledes som den store franske Revolution. Den er heller ikke nogen aktiv Revolution, intet Gennembrud af nye politiske Ideer, men et Sammenbrud af det gamle System, som hobede Fejl paa Fejl og faldt i det Øjeblik, da det militære Nederlag berøvede det Bajonetternes Beskyttelse.

Hvad vi i den første Del af denne Artikel har nævnt finder sin Bekræftelse i „Lokal-Anzeiger“, som konstaterer, at ingen af alle de Forhaabninger, der næredes den 9. November 1918, er gaaet i Opfyldelse. Med Tysklands Magt og Ære, med Frihed og Velstand er det forbi for Aarhundreder. Tyskland er blevet et Folk af Slaver og Tiggere, hvis Penge snart ikke er mere værd end det Papir, de trykkes paa. Og er vi indadtil blevet lykkeligere? spørger Bladet. Hvor er Brødet blevet af? Alt er blevet dyrere, uopnaaeligt dyrt. Strejkens Maskineri har snurret

og standset alle andre Hjul. Hvad hjælper de opskuede Lønninger? Trods alle Dyrtds-tillæg kigger dog Nøden ud ad Vinduet. Hvor er Arbejdet blevet af? Og Freden? Og der-til den frække Forhaanelse af alt helligt, den skamløse Nydelsessyge, den dagligt voksende Uærlighed, den almindelige Tværhed og sam-menbidte Utilfredshed! Hvad nytter saa Fri-heden? Hvortil det Resultat, vi har tilkæm-pet os? Saadan ser Verden ud den 9. No-vember 1919!

Man ser heraf, hvorledes Erkendelsen af Folkets og Landets fortvivlede Stilling efter-haanden gaar op for det tidligere saa mæg-tige og selvbevidste men med alle sine Fejl dog saa flittige, dygtige og nøjsomme tyske Folk. En frygtelig Opvaagen er beredt det og intet Under, at der lyder et Fortvivlelsens Skrig fra det beklagelsesværdige vildledte Folk.

Og hvorledes ser det ud for Tyskland med Hensyn til Kullene, de for hele det industri-elle Liv uundværlige Kul, hvis Dyrhed og Knap-hed vi ogsaa her hjemme haardt maa føle. Herom skriver den bekendte social-istiske Skribent Richard Calwer i „Wirt-schaftlichen Tagesberichten“ følgende:

„Siden Revolutionen gaar Tysklands øko-nomiske Liv ustandselig tilbage. Det er ikke engang muligt mere at holde Kulfrembrin-gelsen paa en Højde, som garanterer en til-strækkelig Forsyning for den hjemlige Be-folkning. Og dog, hvis paa et Omraade For-syningen var opnaelig gennem egen Kraft, saa var det da ved Kulfrembringelsen. Her kan man ikke som paa Ernæringsomraadet gøre Blokaden ansvarlig for Mangelen. Alle Forudsætninger for en tilstrækkelig Kulfor-syning er til Stede. Der mangler i den sidste Ende kun det, at Arbejderne svigter. Og hvorfor svigter de? Fordi den af Regeringen praktiserede Statsøkonomi har dræbt al Ar-bejdsenergi nøjagtig saaledes, som i Land-bruget Foretagelseslysten paa en skæbne-svanger Maade blev lammet ved denne Poli-tik og i den senere Tid først rigtig indgri-bende bliver hindret. Lad saa være, at den nuværende Regering har overltaget det fejl-agtige statsøkonomiske System fra den gamle Regering, men desto nøjere havde de maattet

prøve, om en Helbredelse af det økonomiske Liv var mulig med denne Politik. Men det skete ikke; tværtimod styrkede man den for-kerte Politik yderligere gennem en social-demokratisk Begrundelse, der af Arbejderne blev optaget som en Opfyldelse af de dem gennem Aartier foregøglede Illusioner.

Man nedsatte Arbejdstiden til otte Timer, endskønt de økonomiske Forudsætninger var saaledes, at kun gennem intensivt Arbejde kunde det nødvendige Livsunderhold vindes. Det er ikke til at fortænke Arbejderne i, at de tog den Verden af Løgn og Bedrageri, som man havde hensat dem i, for virkelig og saa meget som muligt udnyttede og end-nu udnytter den kunstige Konjunktur; thi Korthuset er endnu ikke faldet sammen. Netop hos Bjergværksarbejderne har man et godt Eksempel paa, hvor Rejsen bærer hæn ad. De trænger paa for en yderligere Forkortelse af Arbejdstiden og samtidig for en Stigning af Lønningerne, da jo som Følge af Rigets letsindige Økonomi Marken mere og mere taber i Købeevne og nu næppe er 15 Pfenninge værd. Men samtidig bliver Ar-bejdsresultaterne stadig tvivlsommere: i Ste-det for Kul faar Forbrugerne et voksende Procenttal Sten*).

Bjergværksarbejderne stræber for ved Udenomsarbejde i deres Fritid at forøge deres Indtægter og virker derved trykkende paa andre Arbejdslag. Den saglige Tvang at maatte fortjene sig Udkommet gennem pas-sende Ydelse i egen Bestilling, har den for-fejlede Økonomipolitik saa udmærket for-staaet at rydde af Vejen, at Kulforsyningen derunder er bleven prekær og Befolkningen maa kæmpe med en utrolig Kulmangel. Der-for kan vi i Pressen læse om Anbefalinger af amerikanske Kul. Gas-, Vand-, Elektrici-tetsværker og saadanne industrielle Forbr-gere, som overvejende anvender Kullene til Fremstilling af Udførselsvarer bliver tilbudt amerikanske Kul til 30 Dollars pr. Tons, d. v. s. 900 Mark efter tysk Mønt. Saa dybt er vi økonomisk sunkne, at vi ikke engang er

*)Det er ikke figurligt talt, men i Overensstemmelse med Virkeligheden, saaledes som vi skal se i en føl-gende Art. om Manglerne i Kulforsyningen.

i Stand til mere af vore egne Kulskatte at bringe saa mange Kul frem, som er nødvendige for vort eget Forbrug. Dertil mangler det aldeles ikke paa Arbejdere. Hvor længe tror man, at en saadan Drift kan fortsættes! Og i hvilken Elendighed vil Arbejderne vaagne op, naar det Bedrag og Gøglebillede, som den forfejlede Økonomipolitik har fremmanet, bryder sammen?"



Hovedbestyrelsesmøderne den 3. og 4. Februar 1920.

M. Mortensen fraværende.

Punkt 1: Meddelelser fra Formanden.

Efter en kort Omtale af det foregaaende Aars Arbejde og det Arbejde, der laa for i Organisationen 1920 gik han over til Omtale af de løbende Sager. Refererede Org. Skrivelse ang. Konstitution af Lokomotivfyrbødere som Lokomotivførere og oplyste, at der var kommet Svar herpaa, og dette gav den Oplysning, at Konstitution kun kunde foreligge, naar Stillingen var normeret. Konstitution foreligger f. Eks. ikke, fordi en Lokomotivfyrbøder gør Tjeneste paa en Rangermaskine i Stedet for en Lokomotivfører, hvis ikke den paa-gældende Plads er normeret med Lokomotivfører. Redegjorde for Org. Ønske om Ændring af Anciennitetsreglerne, der var imødekommet. Oplæste en indsendt Skrivelse ang. Udstationeringsspørgsmaalet og meddelte, at Sagen var til Behandling og vilde komme frem, naar der skal forhandles om Bestemmelserne herom. Kom derefter ind paa Spørgsmaalet om Besættelse af de tomands betjente Rangermaskiner med enten de yngste eller de ældste Lokomotivfyrbødere, som havde været til Forhandling i Distriktet. Sagen var foreløbig behandlet mellem Distrikterne og der vil senere blive Forhandling om Sagen med Generaldirektoratet. Refererede forskellige Skrivelser og Sager, der var behandlet. Omtalte derefter Tjenestetidskommissionens Arbejde. Der var af Org. udsendt Opraab om Hjælp til Wienerbørn og tyske Børn. I en Sag om Sigtelser mod en af Org. Tillidsmænd blev der givet Tilladelse til at foretage retslige Skridt. Der var kommen forskellige Svar, bl. a. ang. Tørvefyring, der viste nogen Imødekommenhed, idet Procentforholdet var sat noget ned. Org. har paa Lokfyrb. Nielsens Moders Vegne fremsendt Andragende til Vigerslevkommissionen ang. Understøttelse. Der var fremsendt Skrivelse om Ændring af Krydsningsforlægningsreglerne, der gik ud paa, at Underretning om Forlæggelse altid skulde afgives til Lokomotivføreren forinden den foreslaede Krydsningsstation naas.

Redegjorde derefter for de gennem Fællesudvalget førte Forhandlinger om Dag-, Time-, Nat- og Kørepenge m. m. og omtalte de naaede Resultater, der maatte anses for tilfredsstillende. Tilbage staar den endelige afsluttende Forhandling.

Efter Formandens Meddelelser udspandt der sig en længere Diskussion.

Mødet den 4. Februar.

M. Mortensen fraværende.

Punkt 2: Meddelelser fra Kassereren.

Kassereren gav en Oversigt over Regnskabet for 1920 og Bladets Regnskab for 1920.

Vording fremsatte paa kritisk Udvalgs Vegne nogle Bemærkninger til Regnskabet.

Efter nogen Diskussion toges Meddelelserne til Efterretning.

Kassereren fremsatte derefter Forslag til Budget for 1920.

Efter en længere Diskussion vedtoges det, at Forretningsudvalget i Forbindelse med Kassererne skal behandle Budgettet og derefter til Hovedbestyrelsesmødet fremsætte Forslag.

Redaktøren fremsatte derefter Forslag til Budget for „Dansk Lokomotiv Tidende“ og foreslog, at man til forestaaende Forhandling med Annonceforpagteren ang. Overtagelse af Annoncestoffet delegerede et Par Medlemmer udenfor Bladudvalget til at deltage i denne.

Dette vedtoges.

Punkt 3. Fra Fællesudvalget forelaa Henvendelse om Tiltrædelse af Andragende om, at Fridage, der laa i en Orlovsperiode, ikke medregnedes i Permissionsdagene.

Dette tiltraadtes.

Lillelund redegjorde som Repræsentant i Laanekassen for Laanesummens Størrelse,

Formanden omtalte N. L. F. Repræsentation paa Transportarbejderkongressen i Kristiania og meddelte, at det nedsatte Udvalg til Behandling af Spørgsmaalet om Indmeldelse i D. s. F. har besluttet at afvente denne Kongres Forhandling.

Punkt 4: Forslag til Delegeretmødet.

Forskellige Forslag behandledes, og det besluttedes, at Forretningsudvalget skulde forme og fremsætte de forskellige Forslag til næste H. B. M.

C. M. C.

Lokomotivførererkredsens Møde den 3. Februar 1920.

M. Mortensen fraværende.

Punkt 1: Meddelelse fra Kredsformanden.

Kredsformanden (fg.) omtalte forskellige Sager, der var behandlet, og meddelte, at han og Mortensen havde besøgt en Afdeling for at bringe en mellem 2 Medlemmer verserende Sag ud af Verden. Dette var ogsaa lykkedes. Vilde derefter henstille, at et Par Sager vedrørende Ordre fremmedes.

Det besluttedes efter nogen Diskussion at søge disse Sager løste paa bedste Maade.

Vording omtalte nogle daarlige Værelsesforhold, og det besluttedes at henvise Spørgsmaalet til H. B.

Kredsformanden forelagde derefter et Apparat til Aftørring af Vinduerne i Lokomotivernes Førerhus under daarlige Vejrforhold.

Mad vedtog at anbefale dette.

Punkt 2: Kredskassereren giver Oversigt over Regnskabet.

Dette viste en Indtægt af ca. 28,800 Kr. Udgiften androg ca. 27,900 Kr., og Kassebeholdningen var ved Aarets Udgang ca. 3478 Kr.

Regnskabet toges til Efterretning.

Kredskassereren fremlagde Budget for 1920, og man vedtog at forelægge dette paa et senere Møde.

Punkt 3. Eventuelt.

Forskellige smaa Sager behandledes herunder.

C. M. C.

Lokomotivfyrbøderkredsens Møde

den 3. Februar 1920.

C. Andreasen fraværende.

Punkt 1: Meddelelser fra Kredsformanden.

Kredsformanden refererede de siden sidste Møde behandlede Sager, bl. a. Turbesættelserne paa 2 Mands befjente Rangermaskiner, samt nogle Aspiranters Dyrtidstillæg.

Det paa sidste Møde nedsatte Udvalg angaaende Lokomotivfyrbødernes Lønanciennitet, havde modtaget 33 Klager, hvoraf Udvalget mente, at de 27 var berettigede. Det paa lagdes Udvalget at arbejde videre paa Sagen.

Nogle Udstationeringssager fra Viborg henvistes til Hovedbestyrelsen.

Punkt 2: Meddelelser fra Kredskassereren.

Kredskassereren fremlagde Regnskabsoversigt pr. 31. Decbr. 1919 samt foreløbig Forslag til Budget for 1920.

Toges til Efterretning.

K. J.

Til Afdelingsbestyrelserne.

Alle Rekvisitioner paa Papir, Konvolutter, m. m. bedes sendte til Foreningens Kontor, Vodroffvej 3 b, Kjøbenhavn V.

Til Medlemmerne.

Alle Henvendelser vedrørende Bladets Expedition bedes ligeledes tilstillet Kontoret.

Reklamationer ang. Udeblivelse af Bladet maa ved Flytning indeholde Oplysning om saavel den gamle som den nye Adresse.

Meddelelse fra Afdelingerne.

Struer Lokomotivfører Afdeling afholdt Generalforsamling Mandag den 19. Januar 1920.

Til Bestyrelse valgtes: Formand: A. J. Drøjdahl. Kasserer: M. P. Stubdrup. Sekretær: P. Hansen, og Repræsentant: C. C. Nielsen. P. Hansen.

Spørgsmaal.

Herman Bang foretog i sin Tid en Køretur paa et Lokomotiv mellem København og Roskilde og skildrede derefter sine Indtryk i et herværende Blad. Jeg har af den Lokomotivfører, som Herman Bang kørte hos, faaet oplyst, at det maatte være omkring ca. 1888.

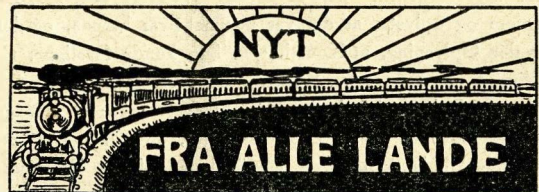
Skulde mon ikke en af Lokomotiv Tidendes Læsere erindre noget nærmere om denne Artikels Trykkersted og Aarstal?

Den yngre.

Der staar et Sted i H. A. Rambusch's Oversættelse af Michael Reynolds „Lokomotivkørsel“ 1878: Enhver ved Jernbanen har hørt om „Helvesed Ild Jack“ og hans forvovne Flugt over Dee-Broen ved Chester efter at Broens ene Side var falden i Floden derneden.

Skulde nogen kende noget til ovennævnte, vilde jeg være taknemmelig ved at modtage Oplysninger.

Den yngre.



En Mærkedag i Scotswood-Fabrikernes Historie.

Under Tilslutning af en udsøgt Forsamling fandt der Onsdag den 12. November Prøvekørsel Sted med et paa Sir W. G. Armstrong, Whitwort & Co. Ltd's Scotswood Fabriker bygget Lokomotiv, det første efter Firmaets ændrede Arbejdsplan, og Ceremonien formede sig som en stor Begivenhed i den engelske Industris Historie.

Lokomotivet var imponerende, og den repræsentative Forsamling var meget interesseret i saa vel dets Konstruktion som i den Prøvefart, som blev foretaget med det under Førning af Sir Vincent L. Raven, Overingeniør for North Eastern Railway Co., for hvis Regning Lokomotivet er bygget.

Skønt Prøveturen ikke strakte sig over nogen særlig lang Distance, konstanterede den dog fuldt ud, at de store Forventninger, der var stillet til denne Sir Armstrong Whitworths nyeste Konstruktion fuldt ud blev opfyldt.

Efter den vel overstaede Prøvetur besaa Selskabet

med megen Interesse den mægtig Fabrik, hvis fuldstændige Omlægning og hele Organisation skyldes dens dygtige Leder, Mr. R. B. Mc. Coll.

Ved en Banket, som Direktionen for Verdensfirmaet om Aftenen gav for sine Gæster, udtalte Formanden for Selskabet, at den nye Lokomotivfabrik nu var den største i Storbritanien og vilde snart blive den største i Verden.

Arbejdstempoet paa amerikanske Værfter

skal i Følge den engelske Presse langt overgaa dét i England almindelige; dér nævnes saalebes at det kun tager den halve Tid at bygge et Skib, mod den anvendte Tid paa engelske Værfter, og der sættes tre Gange saa mange Nagler i pr. Dag.

Nogle af disse Sammenligninger smager vel nok stærkt af Politik, og konstrueres for en stor Del for senere at kunne anvendes i polemisk Form, mén at Tempoet er hurtigere i U. S. A. er ganske utvivlsomt.

I de enkelte Fagblade staar meget ofte nævnt Rekordbygninger, som man skulde tro fantastiske, om ikke de refereredes i den paalidelige engelske Fagpresse.

Mest betegnende for dette Forhold, og hvad der har vakt saa megen Opsigt i den teknisk engelske Verden, at „Engineering“ har taget sig for, at undersøge Sandheden, var Bygningen af den amerikanske Jager Ward, som afleveredes halvfjerdsindstyve Dage efter Kollægning. Dens Længde var 310 fl.; Displacement ca. 1200 T. og Maskinkraften 26,000 A. H. K. ved 35 Knob.

Det første Indtryk af denne Rekord var, at nu maatte da engelsk Skibsbygning være ganske distanceret, men ved nærmere Undersøgelse mener det citerede engelske Blad dog, at Frygtén herfor er overdreven.

At det imidlertid har været et eksemplarisk Arbejdstempo, fremgaar af nedenstaaende Data. Arbejdstempo, fremgaar af nedenstaaende Data. Kollægning 15. Maj — (Timerne er endogsaa angivet), 1. Juni Afløbning, Kedlerne anbragt 28. samme Maaned, Turbinen opstillet 2. August, 1. September forlod Skibet Værftet for at foretage prøveture. —

Værftets Arbejdere og Ledelse kappedes om at gøre denne Bygningsrekord saa god som mulig. Alle Navne samledes i et Festskrift. Navnet paa Nitteren med de flest indsatte Nagler

pr. Arbejdsdag og Time, publiceredes vidt og bredt over hele U. S. A.

Med Hensyn til Reparationer er Tempoet særlig hurtigt, og som Bevis herpaa kan nævnes en Stævntermin paa en Stillehavsdamper, hvis Ror og Rorstævn var bortrevet under Storm. Reparationen varede tyve Dage. Arbejdet med at fjerne Plader og Forbindelser med den brudte Stævn besværliggjordes i høj Grad, fordi man skulde gennemskære et tykt Cementlag i Tanken agter. Reparationens omfattende Størrelse maa bedømmes ud fra den Forudsætning, at Roret var 32 ft. langt, 5 ft. bredt og vejede indbefattet Bøslag, Tappet o. lign. omtrent 10 Tons, medens selv den nye Rorstævn vejede 20,5 Tons.

(Tidssk. f. Mask.).

Aluminium

kan anvendes som Slibemiddel. Som Slibemasse er den fed at føle paa og viser stærk Vedhængen til Staal. Knive af det Materiale, som hvæsses paa Aluminium, faar i Løbet af kort Tid en saa haarfin Eg, at den ikke kan faas bedre paa selv den bedste Slibesten.

Anløbning af Kobber

Grønligblaa patina faas paa Kobber og dets Legeringer, naar man bstryger de blankbejsede Genstande med en pensel, der er dyppet i én Opløsning af: 1 Del Salmiak og 3 Dele kulsur Ammoniak til 24 Dele koldt Vand.

(Tidssk. f. Mask.).

Amerikanske Staaelskibe.

Det amerikanske Firma East Steel Co. i New York er for nylig kommet ind paa at svejse Staalplader til Skibsskrog sammen ad elektrisk Vej; i Stedet for som tidligere at fremstille dem af sammennittede Plader. Ved Sæmsætningen anvendes en svalhaleformet Forbindelse. Omkostningerne ved Fremstillingen af et saadant Skibsskrog bliver kun lidt større end Halvdelen af Omkostningerne ved Fremstilling af sammennittede Skibsskrog.

Til et Skib paa 10,000 t. fordres ca. 2000 Plader. Der maa sørges for, at de Bøjnings-spændinger, der optræder i Skroget, ikke kommer til at virke i Svejséfugen. Pladerne frem-

stilles i Jernforme, der udføres med et Sandlag. Sandet fornyes efter hver Støbning, og forskellige Tykkelser af Sandlaget tillader at fremstille forskellige Pladetykkelser.

Der behøves kun et forholdsvis ringe Antal Forme.

(The Eng. 15. Aug. 1919).

Jernbetonriste til Forstærkning af Underlaget ved Skinnestød.

Münchens Jernbanedirektions Omraade anvendes til Forbedring af Spor anlæget et Middell, der giver Skinnestødene en bedre Understøttelse og væsentlig formindsker Omkostningerne ved Vedligeholdelsen, nemlig et stærkt Gitter af Jernbeton.

Stængerne i Risten tiltager først og aftager senere i Tykkelse fra oven og nedad.

Risten indbygges saa nær op mod Stødsvellerne som muligt paa et mindst 10 ctm. højt Ballastlag af Skærver, der er udjævnet med Smaasten.

Det øverste Ballastlag bliver stødt ned i Risten i vandrette Lag, til det naar op i Højde med Svellens Underkant.

Risten til hvert Skinnestød har en Grundflade paa ca. 65 × 90 cm., Stængerne er ca. 6 ctm. høje.

Risten overfører Trykket fordelagtigt paa en stor Flade; desuden presses Ballastlaget ikke nær saa let ud som ellers.

Zeitschr. d. V. d. Eisenbahn, Juli 1919, op-giver, at Omkostningerne ved Vedligeholdelse i Almindelighed er 1000—2000 Mark pr. km. pr. Aar, medens Indbygning af Jernbetonriste, f. Eks. ved Stødsvellernes lejlighedsvis Udveksling, bevirker en Merudgift paa ca. 1200 Mark pr. km. og ikke videre Vedligeholdelsesudgifter.

Nødbelysning.

En Lampefatning, der hurtigt og let kan anbringes et hvilket som helst Sted paa et Kabel, hvor det drejer sig om at skaffe Lys i en Hurtighed, anvendes en Del paa amerikanske Værfter.

En almindelig Bajonettfatning, er fastgjort til en isolerende Plade, og dens poler forbundet til et Par, paa denne Underplades Bagside, fastsiddende Metalspidser eller Stifter.

Fatningens Spidser trykkes ind gennem Kablernes Isolation saaledes, at disse kommer i

Berøring med selve Strømlederen og ved Hjælp af et Spændestykke over Kablét holdes Fatningen fast til denne.

Er Kablét staa- eller blyarmeret, maa man dog sørge for at fjerne Armeringen saaledes, at Spidserne ikke berører denne. Fremgangsmaaden særtregnes bedst ved Overskriften.

Sølvagtig Metallegering.

Der er paa amerikansk Marked fremkommet en Metallegering, der ligner Sølv og som holder sig rigtig godt, udsat for Atmosfærens Paavirkning. Sammensætningen er som Nysølv med Tilsætning af noget Aluminium — efter Procent 57 Kobber, 20 Nikkel, 20 Zink og 3 Aluminium.

Legeringen giver tæt og fejlfrit Støbegods, den er meget haard og behøver ikke at fornikles; kan med Lethed poleres og beholder sin Glans i Luften og er ikke dyrere end Kobber.

Tyske Krigsskibe som Handelsskibe.

Et Danziger-Værft har af det tyske Rigsværft købt to nye, store Torpedobaade, i hvilke al indenbords Opbygning og Maskineri endnu ikke var anbragt, og vil omdanne disse Baade til Handelsskibe. Da Skrogene lette Konstruktion gør dem mindre godt egnede til Fragttransport, søges Ulemperne formindsket ved Anbringelse af forskellige Forstærkninger.

Baadene tænkes anvendt til lettere Fragt- og Persontransport i bestemte Ruter paa Østersøhavne.

Støt vor Organisation i Ord og Gerning.

Rettelse til Adressefortegnelsen.

Lokomotivførerafdelinger:

Fredericia: Formandens Navn og Adresse rettes til P. C. Christensen, Prinsensgade 85.

Fredericia: Kassererens Navn og Adresse rettes til G. Keller, Dalegade 41.

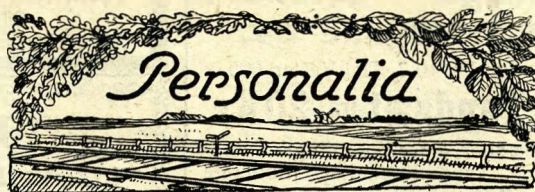
Lokomotivfyrbøderafdelinger:

Gedser: Kassererens Navn rettes til A. Henriksen.

Kallundborg: Kassererens Navn og Adresse rettes til C. Olsen, Valdemarsgade 8 St.

Statsbanepersonalets Biblioteker.

Nye Bøger.



Nr.	Sjæll.- Falst.	Jyll.- Fyn	
10690	8996		Smith, E.: Britt-Maul Colstrup.
10691	8988		Persson: Bjørnehytten.
10692	8949		Erichsen: Ved Bethesdas Dam.
10693			Schwänenflügl: Det tekniske Fremskridt.
10694	8952		Janssen: Den fangne Lehnsmænd.
10695	8912		Rosenkrantz: Jordskælvet.
10696	8989		Petersen, L.: Korsfæstet.
10697	8950		Ehrencrone-Kidde: Over Sukkenes Bro.
10698	8994		Koch-Schiøler: Ungdom.
10699	8945		Lützhøft: Julefortællinger.
10700	8973		Gravlund: Jætterbroen.
10701	8978	a. b.	Hugo: Havets Arbejdere.
10703	8975		Götzsche: Blandt Bøfler og Bambuss.
10702	8951		Jensen, Johs. V.: Det tabte Land.
10704	8941		Bjergby: Komtesse Hjemløs.
6174	l.		— Jernbanebladet 16. Aargang.
3326	v.		— Gads danske Magazin 1918—19.
9719	c.		— Ugens Tilskuer 1918—19.
10705	8934		Westergaard: Erik og Misse.
10706	8928		Holm: Vups Afrikarejse.
10707	8933		Strang: Luftens Konge.
10709			Jensen, J. P.: Glade Born.
10710			— Sømandsliv.
10711	8932		Meyn: Ilisah-Ada.
10712	8927		Duurlo: Tykke og hans Søstre.
10713	8926		Christiansen: Nytaarsaften i Præstegaarden.
10708			Stender: Stolt Henrik
10715	8987		Olson: Ritmester Falk.
10716	8982		Jensen, T.: Dansk Jul.
10717	8968		Collins: Paladshotellet.
10718	8976		Hamilton: Flyverens Elskede.
10719	9038		Rolland: Colas Brugnon.
10720	8972		Friberl: Rupert den Sidste.
10721	8969		Doyle: San Pedros Tiger.
10714	a. b.		Wassermann: Christian Wahnschafte,

Forflyttelse efter Ansøgning:
 Lokf. A. C. Wedebye, Korsør, fra $\frac{1}{2}$ 20 til Slagelse.
 " S. A. Nielsen, Gjedser, fra $\frac{1}{2}$ 20 - Korsør.
 " M. P. C. Andersen, Langaa, under $\frac{3}{2}$ 20 til Nyborg.
 " S. V. Christiansen, Gjedser, under $\frac{3}{2}$ 20 - Brande.
 " H. M. Wollenberg, Brande, under $\frac{3}{2}$ 20 - Langaa.
 Lokfb. H. E. Künckel, Korsør, fra $\frac{1}{2}$ 20 til Kbh. Godsbg.
 " C. Hansen, Brande, fra $\frac{1}{2}$ 20 - Nyborg, og
 " L. C. Knudsen, Holstebro, fra $\frac{1}{2}$ 20 - Kbh. Godsbg.
Tilladelse til at bytte Opholdssted fra 1. Febr. 1920:
 Lokfb. N. P. Stevn, Aalborg, og V. C. M. N. Pedersen, Aalestrup.

Efter de paagældendes Ønske er følgende tilbagekaldt:
 Forflyttelsen af Lokomotivfører C. C. K. Bruhn fra Thisted til Nyborg fra $\frac{1}{2}$ 19.

Den Lokomotivførererne M. P. C. Andersen, Langaa, og H. P. C. Jensen, Fredericia, under $\frac{1}{2}$ 19 givne Tilladelse til at bytte Opholdssted.

Ministeriel Udnævnelse til Lokomotivfører fra 1. Febr. 20:
 Lokfb. J. E. Elmue, Vejle, N. (Rangerfører), i Gjedser og
 " H. C. C. Henriksen, Nyborg i "

Ansatte som Lokomotivfyrbødere fra 1. Februar 20:
 Ekstraandv. E. M. N. Markussen, Struer, i Holstebro.
 " A. P. Petersen, Centralværkstedet, Aarhus, i Kbhvns. Godsbg.
 " F. S. Stokholm, Centralværkstedet, Aarhus, i Kbhvns. Godsbg.
 " A. Andersen, Centralværkstedet, Aarhus, i Korsør, og
 " J. G. Poulsen, Centralværkstedet, Aarhus, i Brande.

Til Medlemslisten.

Overført fra D. S. og M. F.

Lokomotivfyrbøder I. R. V. Jørgensen, Gb., Axel Fuglsang, Østerbro, R. B. Marcussen, Gedser, W. Chr. Horbye, Masnedsund, S. Mortensen og K. E. Hansen, Struer.



Samlede Garantimidler pr. 1. Januar 1920
ca. 100 Millioner Kroner.
 Samlet Forsikringsbestand pr. 1. Jan. 1920
ca. 410 Millioner Kroner.



HAFNIA

A/S LOUIS LILLIEQUIST
 GARVERI & LÆDER-UDSALG
 187, NØRREBROGADE 187.
 KØBENHAVN L. TELF. TAGA 444.

Annønce-Ekspeditioner:

For Kjøbenhavn: Chr. Hylver, Sommerstedgade 22¹,
 Telefon Vester 4011.

For Provinsen: L. Rasmussen, Hans Tausensgd. 14, Odense.
 Telefon 2288.

Udgaar 2 Gange maanedlig.

Redaktion: Vesterbrogade 98 a², Kjøbenhavn B.
 Tlf. Vester 2895 v.

Abonnementspris: 5 Kr. aarlig,
 Tægnes paa alle Postkontorer i Skandinavien.