



31. Aargang No 1.

REDIGERET AF C. M. CHRISTENSEN

5. Januar 1931.

DET GAMLE AAR — OG DET NYE

Vi gik ind i det nu afgaaede Aar med visse Forventninger til den nedsatte Lønningskommission, vi haabede vel alle paa et godt Resultat af dens Arbejde, og derfor blev der heller ikke gjort nogen kraftig Indvending den Gang det meddeltes, at Lønningskommissionen paa Grund af Arbejdets Omfang ikke kunde naa at blive færdig med sit Arbejde til den først fastsatte Frist. Der var fuld Enighed om, at der skulde Tid til at lave et ordentlig Stykke Arbejde, Hastværk er som bekendt Lastværk. Vi naaede i Aarets ellefte Maanedes sidste Dage at blive bekendt med det fuldførte Værk, der, selv om det altsaa ikke gik saa hurtigt med Arbejdet, ikke har faaet den bedste Modtagelse, — tværtimod er der fra saa godt som ingen Tjenestemandorganisation bleven udtalt blot nogenlunde Tilfredshed med Værket, man kan maaske sige, ganske vist varede det længe med Arbejdet, til Gengæld blev det ogsaa skidt.

Det foreliggende Forslag er jo et Kompromis, og det turde jo ogsaa være bekendt, at Fædrene til et saadant Værk naturligvis ingenlunde er tilfredse, men anderledes kunde det sikkert ikke blive, naar der skulde blive Enighed om paa Rigsdagens Bord at forelægge et Forslag, der havde Udsigt til at gaa gennem Rigsdagen og blive ophøjet til Lov.

Forhandlinger med Ministeriet har jo ikke fundet Sted, og nu, da disse Linier skrives, ved vi, det er paatænkt at tage Forhandlingerne med Tjenestemandorganisationerne den 8., 9. og 10. ds. Om der er Mulighed — eller kan blive Mulighed — for at faa nogle Æn-

dringer gennemført, kan der som Følge heraf heller ikke siges noget om nu, men Forsøg herpaa vil selvfølgelig blive gjort. Vi har set, at de Krav eller de Ændringer til Forslaget, der er fremsat, koster saadan noget som en 12 Millioner Kroner — om Muligheden af at faa saa mange Penge bevilget er Udsigterne vistnok minimale. Vi faar formodentlig snart at vide, hvad Regeringen mener — og hvad det nye Aar i den Henseende vil bringe.

Aaret, der gik, bragte os to ekstraordinære Kongresser, og det i et Aar, hvor vi ingen ordinær Kongres havde. Den første ekstraordinære Kongres var som bekendt foranlediget af Forslaget om Tilslutning til Smedekartellet og til De samvirkende Fagforbund. Den i den Anledning afholdte ekstraordinære Kongres vedtog som bekendt Forslaget med en meget stor Majoritet, men Medlemmerne fulgte ikke i saa stor Udstrækning som fastsat Forslaget, hvorfor det ikke blev vedtaget.

Endelig i Aar blev Sagen angaaende Uddannelsen af Aspiranter bragt til Ende, Forholdet vedrørende Kørelærere blev bragt i Lave. Efter ca. 5 Aars Arbejde med denne Sag afsluttedes den i 1930.

I Begyndelsen af Aaret var Spørgsmaalet angaaende Udnævnelsen af det Antal Lokomotivførere, der var nødvendig i Henhold til Overenskomsten af 1925 brændende. Vi fik jo som bekendt ikke Sagen bragt i Orden den Gang; Sagen blev som bekendt henvist til Lønningskommissionen, men i Løbet af Sommeren blev der mellem Organisationerne og Statsbanernes Administration Enighed om Spørgsmaalet, af hvilken Grund Lønningskommissionen ikke kom til at beskæftige sig med Sagen. Naar

Normeringslovforslaget for 1931—32 kommer til at foreligge, vil man antagelig faa Lejlighed til at stifte Bekendtskab med det Resultat, der opnaaedes Enighed om. Dette opnaaede Resultat vil formentlig virke tilfredsstillende.

Den anden ekstraordinære Kongres var jo foranlediget af Lønningskommissionens Betænkning med det i denne indeholdte Forslag til en ny Lønningslov. Vore Medlemmer kender saavel Forslaget som Forløbet af den ekstraordinære Kongres.

Nu, da vi staar paa Tærskelen til det nye Aar, er det Uvisheden om, hvorledes Situationen vil udvikle sig med Hensyn til det vanskelige Lønningssspørgsmaal, der præger Tjenestemændene, men tillige Haabet om, at Løsningen af Opgaven maa blive tilfredsstillende. I dette Haab gaar man ind i Aaret, men ogsaa i Tillid til, at Organisationens Ledelse af bedste Evne vil udnytte de Muligheder, der maatte vise sig.

Med disse Ord vil vi gerne ønske alle vore Medlemmer et *glædeligt Nytaar!*

11,5 MILL. KR. TIL PRIVATBANERNE

Trafikminister *Friis-Skolte* har Tirsdag den 16. December f. A. i Folketinget forelagt følgende Forslag til Lov om Statshjælp til Privatbanerne:

§ 1.

Stk. 1. Til Hjælp til de danske Privatbaner ved Gennemførelsen af saadanne Foranstaltninger ved Sporet og det rullende Materiel m. m., som maa anses for nødvendige for de paagældende Baners Eksistens, eller som vil kunne sikre Banerne en mere økonomisk Drift, kan der i Overensstemmelse med det i Stk. 2 og 3 nærmere anførte anvendes et Beløb af indtil 11,5 Mill. Kr. dels som Laan, dels som Tilskud.

Stk. 2. Af Beløbet vil indtil 2,5 Mill. Kr. kunne anvendes som Laan til Baner, som maatte ønske derigennem at skaffe sig den til de i Stk. 1 omhandlede Foranstaltninger fornødne Kapital. De ommeldte Laan, for hvilke der vil være at give Pant i det anskaffede Materiel eller at stille anden af Ministeren for offentlige Arbejder godkendt Sikkerhed, vil være at forrente med 4½ pCt. aarlig og at tilbagebetale inden for et Tidsrum af 25 Aar, i Almindelighed med lige store aarlige Ydelser.

Stk. 3. Af Restbeløbet vil indtil 5 Mill. Kr. kunne ydes som Tilskud fra Staten til Gennemførelse af de omhandlede Foranstaltninger. Tilskudet til den enkelte Bane, for hvilket der vil være at give Staten Aktier, skal dog højst kunne udgøre 50 pCt. — i gan-

ske enkelte Tilfælde dog indtil 75 pCt. — af de medgaaede Udgifter og skal være betinget af, at det resterende Beløb tilvejebringes fra anden Side. Ministeren skal dog ogsaa være bemyndiget til at yde hele det til de enkelte Baner fornødne Beløb som Laan, saaledes at Statens Tilskud ydes som rente- og afdragsfrit Laan, paa Betingelse af, at der tilvejebringes fornøden — bankmæssig eller kommunal — Garanti for Restbeløbets Forrentning og Tilbagebetaling overensstemmende med det i Stk. 2 anførte. For Statens Andel vil der være at stille tilsvarende Sikkerhed som i det sidstnævnte Stykke angivet.

§ 2.

Det er en Betingelse for Støtte fra Staten i Henhold til nærværende Lov, at der af vedkommende Banes aarlige Overskud af Driftsindtægter over Driftsudgifter, under disse sidste indbefattet Renter og Afdrag af Laan ifølge fornævnte Paragraf, saavidt Overskuddet tilstrækker, henlægges til en Afskrivningsfond et Beløb af 400 Kr. pr. km af Banens Driftslængde. Over Fondens Midler, hvortil overføres de Reservefondsbeholdninger, som Banen maatte ligge inde med, kan disponeres med Samtykke af Ministeren for offentlige Arbejder, der ligeledes i hvert enkelt Tilfælde kan bestemme, at Henlæggelser til Fonden under Hensyn til dennes Størrelse indtil videre kan ophøre. Yderligere skal det være en Betingelse for Statens Støtte, at Udbetaling af Udbytte for det enkelte Aar først kan ske, naar Betaling af Renter og Afdrag samt Henlæggelse til Afskrivningsfonden i Overensstemmelse med foranstaaende har fundet Sted.

Fornævnte Regler om Afskrivningsfonden træder for de paagældende Baner i Stedet for de hidtil gældende Reservefondsbestemmelser.

§ 3.

Der nedsættes et Udvalg paa 7 Medlemmer med en af Ministeren for offentlige Arbejder udnævnt Formand og iøvrigt bestaaende af fire Repræsentanter for Rigsdagen, valgt i Overensstemmelse med Grundlovens § 45, Formanden for Danske Privatbaners Fællesrepræsentation samt Direktøren ved Tilsynet med Privatbanerne. Udvalget gør Indstilling til Ministeren om, hvilke Baner der vil kunne komme i Betragtning, samt til hvilke Foranstaltninger Hjælpen skal kunne ydes, og hvorvidt denne skal ydes som Laan eller som Tilskud, samt hvilke Vilkaar der iøvrigt fra Statens Side bør stilles for den omhandlede Støtte.

§ 4.

Andragender om Støtte fra Staten i Henhold til nærværende Lov maa for at kunne komme i Betragtning indgives til Udvalget inden 4 Maaneder efter Lovens Ikrafttræden.

§ 5.

De nødvendige Beløb til de i denne Lov nævnte Foranstaltningers Gennemførelse bevilges paa de aarlige Finanslove. Til Dækning af Statskassens Udgifter til disse Foranstaltninger bemyndiges Finansministeren til, efterhaanden som der bliver Anvendelse derfor, at tilvejebringe de fornødne Beløb ved

Udstedelse af Statsobligationer til en Rente af ikke over 5 pCt. p. a.

Betænkningen til Lovforslaget indeholder intet nærmere om, hvorledes Beløbene 2,5 og 9 Mill. Kr. fordeles sig paa de enkelte Baner, og ej heller nogen Specifikation over, hvilke Moderniseringsforanstaltninger de enkelte Baner har tænkt sig at gennemføre.

EN OMORGANISATION

Fra Nytaar foretages i Generaldirektoratet et Par Ændringer i Ledelsen, idet at Regnskabs- og Tarifaafdelingen nedlægges og dens hidtidige Forretninger fordeles mellem Trafikafdelingen og Personalafdelingen. Personalafdelingen faar Afdelingschef Nansen som Chef.

Den tidligere Personalchef *B. K. Ølgaard* er fra 1. Januar udnævnt til Amtmand.

Det er jo kun faa Aar, Hr. Ølgaard har beklædt Stillingen som Personalchef, der i høj Grad berører Personalets Velfærd. Selv om det ikke var lang Tid, Hr. Ølgaard fik Lejlighed til at virke i denne betydningsfulde Stilling, var det dog længe nok til, at de, der fik Lejlighed til at lære ham at kende, maatte skatte de gode Egenskaber, han besad. De Afgørelser, der gik fra ham, var altid præget af Velvilje og Forstaaelse.

Nu, da han har forladt Statsbanerne, vil han blive husket for den Imødkommenhed og Elskværdighed, han altid lagde for Dagen ved Henvendelser og for den Interesse, han udviste for enhver Sag.

NYTAARSHILSENER TIL DANSK LOKOMOTIVMANDS FORENING

Fra Tysklands Lokomotivmandsforbund.

Ærede Kolleger!

I Anledning af Aarsskiftet sender vi Dem og alle Deres Organisations Medlemmer de hjerteligste Lykønskninger. Maatte det nye Aar bringe Dem gode Fremskridt, saa Forholdene i det store og hele kan være bedre ved næste Aars Afslutning, end de er i Dag.

For os har det Aar, som nu gaar til Ende, bragt daarlige Almenforhold, Forhold, som ikke er bleve uden Eftervirkninger for vor økonomiske Stilling, og som ganske særlig har haft ubehagelige Eftervirkninger for Lokomotivpersonalet.

Paa Grund af de økonomiske Konjunkturers stærke Tilbagegang er ogsaa Trafikken paa de tyske Rigshaner blevet anseligt mindre. Som Følge heraf er de yngre af vore Medlemmer trukket ud af Lokomotivtjenesten og beskæftiges nu enten ved Værkstedstjenesten eller i andre Grene af Driften, ja, det er endda kommet dertil, at talrige Lokomotivfører-aspiranter er afskediget fra Banerne. Detate har medført megen Utilfredshed og Foruroligelse blandt vore Medlemmer, ganske vist ikke saaledes, at der

rettes Behrejdelse mod Bestyrelsen; thi Medlemmerne er overbeviste om, at Bestyrelsen har gjort alt, hvad gøres kunde, for at afværge eller formindske det truende økonomiske Tryk; men vi føler alle, gamle saavel som unge, det Tryk, de daarlige Forhold udøver.

Som bekendt er den allerstørste Del (ca. 80 pCt.) af det ved Banerne ansatte Personale Statstjenestemænd, hvorfor man i Almindelighed ikke kan beklage sig over Nedgang i Indtægterne; 1. Oktober 1930 er Lønningerne dog reduceret med 2½ pCt., der skal anvendes til den saakaldte »Rigshjælp«, men derved gennemføres egentlig kun det samme overfor Tjenestemændene, som gælder for Arbejderne. Fra og med 1. Februar 1931 skal Bidraget til »Rigshjælpen« være 6 pCt. af Lønningerne. Ifølge de derom gældende Bestemmelser skal disse Lønnedsættelser ganske vist kun finde Sted indtil 1934; men det er ikke i Øjeblikket muligt at udtale sig om, hvorvidt Forholdene vil udvikle sig saaledes, at der ikke bliver Tale om endnu større Afkortninger eller om en Forlængelse af den Termin, hvori disse Lønfradrag skulde finde Sted. Ved Bedømmelsen af disse Kendsgninger maa der tages Hensyn til, at Lønningerne den 1. Oktober 1927 forhøjedes med 15—20 pCt. Regeringen søger at fremkalde Fald i Varepriserne for derved at gennemføre en Forbedring af Lønningernes reelle Værdi og saaledes udligne Lønnedgangen; hidtil er Nedgangen i Varepriserne dog saa ringe, at den tilsigtede Udligning ikke er sket og vel sagtens vanskeligt opnaas.

Afskedigelsen og Forsættelsen fra Lokomotivtjenesten til Værkstedstjeneste eller anden Tjeneste ved Driften er dog værre end Lønnedsættelserne; thi de Haandværkere, som er rykket op i Lokomotivtjenesten, ser i denne tjenstlige Anvendelse en Forfremmelse af deres Stilling, heraf følger, at de anser Forsættelse til Værkstedstjenesten som en Tilbagegang.

Særlig haardt er de Aspiranter, som endnu ikke havde opnaaet fast Ansættelse som Tjenestemand, blevet ramt af en den 10. Juli 1930 udstedt Forordning, ifølge hvilken de Aspiranter, som er fyldt 40 Aar, ikke kan opnaa Ansættelse som Tjenestemand. Denne brutale Fremgangsmaade, der skal bringe Banernes Udgifter til Pensioner og Efterløn stærkt nedad, berører Hundreder af vore Kolleger og Tusinder af andre ved Rigshaner beskæftigede.

I det foranstaaende har vi i korte Træk givet Dem et Billede af vor nuværende Stilling. De strenge Spareforanstaltninger, som anordnes ovenfra, træffer altid Lokomotivpersonalet haardt, fordi der ved Lokomotivtjenesten kan indvindes store Besparselser, nemlig den videstgaaende Udnyttelse af den Kapital, som er anbragt i Lokomotiverne, og herved udnyttes desværre tillige Lokomotivpersonalet. Vi har i den senere Tid mobiliseret den offentlige Presse for at opnaa en Nedsættelse af Tjenestetiden; men Administrationen har ved i Pressen at meddele, at en Imødekommen af vore Fordringer vil medføre mange Millioners Merudgift, søgt at paavirke den offentlige Mening. Paa dette Punkt staar vi altsaa i haard Kamp med Administrationen.

Vi ved, at det heller ikke i andre Lande ser ro-

senrødt ud, Tallet af Arbejdsløse er jo mange Steder meget højt. Det er ikke let at overvinde den nuværende Verdenskrise, og det vil efter vor Mening tage endnu en Tid. Efter vor Opfattelse kan man kun bringe det store Tal af Arbejdsløse nedad ved en Nedsættelse af Arbejdstiden; men netop deroverfor vægrer sig baade de ledende Embedsmænd ved Rigsbanerne samt de førende Herrer indenfor Handel og Industri. Det vil være en fælles Opgave for alle Arbejderorganisationer at virke eftertrykkeligt for en Nedsættelse af Arbejdstiden.

Selv om Forholdene i det store og hele ikke er lyse for Tiden, vil vi dog ikke gaa det nye Aar mødløse i Møde; Pessimisme har endnu aldrig styrket Arbejdskraften, derfor maa der ogsaa i det nye Aar gaas til de organisatoriske Arbejder med Kraft og frisk Mod. Vi ønsker ogsaa Deres Organisation godt Arbejde og betydelige Resultater i det nye Aar.

Med de bedste Hilsener og Ønsker.

sign.

Warstein.

J. Farber.

Fra de østrigske Lokomotivmænd.

Ærede Bestyrelseskolleger!

I Anledning af Aarsskiftet sender vi Dem de hjerteligste Nytaarshilsener. Vi ønsker, at det nye Aar maa bringe Dem Sundhed og Velvære, saa De ogsaa fremtidig er i Stand til at hellige Deres kostbare Kræfter til Deres organisatoriske Virksomhed.

Vi ønsker samtlige danske Kolleger Fremgang og Tilfredshed ogsaa i det kommende Aar.

Med et hjerteligt »Godt Nytaar« og med de hjerteligste kollegiale Hilsener.

sign.

Johann Baldrich.

Kram.

Franz Hartenhauer.

»MIN REJSE TIL ORLOGS«

Nedenstaaende avtentiske Skildring af en Orlogs-Rejse som indrulleret Marinesoldat i Aarene 1869—70, er skrevet af forlængst afdøde Lokomotivfører paa Frederikssundbanen, Wiggo Jensen.

Vi bringer Forfatterens egenartede, og for sin Tid karakteristiske Sprogbrug. Fortællingen, der er en Selvoplevelse fra hine Tidens Marineliv, tør sikkert paaregne Interesse og saa i vore Dage.

Red.

Som indrulleret i Søværnet aftjente jeg min Værnepligt, som Proviantskriver, om Bord i Fregatten Sjælland, paa dennes Togt til Middelhavet. Til Minde om denne Reise har jeg nedskrevet disse Erindringer.

Vi vare to Skrivere, C. Svendsen og jeg, og hver af os havde en Smørstikker under sig. Vi havde med Udlevering af Proviant og Beklædningsgjenstande at gjøre. Besætningen var 384 Mand. Ved siden heraf havde vi en lille Privat Handel, med Knive, Piber, Tobak osv. Under klart Skib havde vi skiftevis Tjeneste i Krutkammeret, ved Krutlangning. I Ildebrandstilfælde havde vi Vagt ved Brændevinskjælleren, et Rum i Lasten, hvor alle Spirituosa opbe-

varede, her stillede vi med dragen Sabel og Revolver. Vi vare fra Begyndelsen af Reisen blevne enige om skiftevis at gaa i Land, naar der skulde hentes Proviant, for at begge kunde faa saa meget som muligt at see.

Onsdagen d. 13. October 1869 Kl. 4 om Morgenen lettede vi fra Københavns Ydder Red, tog Los ombord, og stod ud i Sundet. D. 14. October ankrede vi paa Frederikshavns Strand. D. 15. October om Morgenen lettede vi igjen, i det deiligste Veir. Jeg stod ved Fallerebs Trappen og tog Afsked med Danmark for denne Gang. Kun kort er Sømandens Glæde, thi op af Dagen forandrede Veiret sig, vi fik en Storm, som senere gik over til Orkan. Jeg var usøvant, blev naturligvis aldeles ukapuper til at foretage mig noget som helst. Stormen varede i tre Døgn, under Uveiret faldt der en Mand ned fra Regningen og slog sig fordærvet. En god Støtte havde jeg i min Ven og Colega, som heldigvis var søstærk. Jeg blev det ogsaa senere, men havde det rigtigt godt hele den øvrige Reise, men jeg lovede mig selv, aldrig at gaa til Søs som privat Mand.

D. 21. October stode vi ind i Canalen imellem Engeland og Frankrig, og havde en nydelig Reise langs Englands Kyst, og ankom Plymut d. 22. October.

I Plymut havde vi et skrækkeligt Roderi ombord, vi fik Dækket og Batteriet kalfaktret, hvilket varede i to Dage. Efter at have taget Kul, lettede vi d. 25. October og stode ud af Canalen, her hilste vi paa en Svensk Orlogsmand, ved at tone Flag og spille Kong Christian. Næste Morgen, da jeg kom op paa Dækket vare vi allerede langt ude i Atlanterhavet, jeg saa da den bekjendte Springer, en Fisk, som i store Flokke fulgte Skibet, bestandig hævende sig op af Vandet. Efter en forholdsvis behagelig Reise over den Byskaiske Havbugt, naaede vi Cadix d. 29. October. Her gik alt over Hals og Hoved. Ingen Landlov. Det eneste jeg saa af Cadix Befolkning var Consulen, en meget smuk Mand i en straalende Uniform, nogle Kadreier, som falbhøde Sydfrugter. Det var en hel Tuskhandel vi havde med dem, som gav Anledning til megen Morskab. Vi viste dem nogle gamle Bukser eller Støvler, og viste da med Fingrene, hvor mange Appelsiner de vare værd, saa halede vi en lille Kurv med Appelsinerne ombord, og de fik da de gamle Bukser firet ned, og saa var den Handel sluttet. Vi fik ogsaa 80 Fade Scherry, og hvide Skibs Byskøiter ombord, som der desværre gik Orm i, saa vi maatte smide dem overbord. D. 1. November om Morgenen lettede vi fra Cadix, gik igjennem Gibraltar Strædet, og vare nu i Middelhavet, her mødte vi en Spansk Bark, som var slemt medtaget og halvt Vrag.

Da vi kom ud for Malta kom der en lille Fugl flyvende til os, jeg var saa heldig at fange den, og havde længe megen Glæde af den.

Paa Turen over Middelhavet havde vi flere Gange temmeligt haardt Veier. Vi ankom til Port Said d. 13. November. Det var et smukt Syn med alle de Skibe af alle Nationer, der havde givet Møde, for at overvære Aabnings Høitideligheden af Canalen. Den første Dag havde vi travlt med at male og pudse, inden og udenbords, og salutere med alle de frem-

mede Skibe, der laa i Havnen, for hver Salut vi afgav, heisede vi vedkommende Nations Flag paa Stortoppen. Fra om Morgenen tidlig d. 16. November var alt Festligt smykket med Flag og Vimpler. Ved Middagstid seilede den Franske Kaiser Damper med Kaiserinde Eugénie ombord, igjennem to Rader af næsten alle Nationers Krigs-Skibe, og mange private, og under en Øredøvende Kanonade fra alle Skibene og med Musik af alle National Melodier i Munden paa hinanden og Hurra Raab, var Suez Canalen aabnet. Hele Dagen var der stor Fest i alle Skibene. Jeg var flere Gange i Land og morede mig udmærket over det uvandte Syn, med alle de mange Mennesker i deres forskjellige Dragter og deres, for mig i det mindste, uforstaaelige Tungemaal. Længere Spadsere Ture var her ikke tale om at gjøre, thi det var ikke andet end Sand og Sten man vadede i, det grønne jeg saa, som var brugt til Udsmykning af Telte og Boder, var hættet Gud ved vor langt borte fra. D. 23. November lettede vi fra Port Said, og ankrede paa Alexandrias Red d. 25. November, her traf vi en del Skibe, som vi havde været sammen med ved Canalens Aabning, desværre vankede der ingen Landlov her, vi laa lige ud for Haremmet, men der var ikke noget at kigge efter.

D. 29. November om Efermiddagen forlod vi Alexandria og satte Kursen imod Tunis. Her afleverede vi Bayen af Tunis 101 Skud som Tak for en Tjeneste han en Gang havde gjort Danmark. Vi laa temmelig langt ude, men Chefen og nogle Officerer maatte tre Gange i Land med Dampbarkassen, inden det behagede hans nederdrægtighed at give dem Audience. D. 6. December ankom vi til Grækenland og lagde os til Anker under Øen Corea. D. 11. December ankom vi til Piræus. Den næste Dag gik Chefen og nogle Officerer i Land, og allerede den paafølgende Dag kom Kong Georg og Dronning Olga ombord til os. De vare meget venlige og talte med flere af Mandskabet. Vi havde det udmærket ombord. En flink Chef, Kommandør Bruun, flinke Officerer og en god Tone imellem os indbyrdes. Jule Aften blev holdt saa godt det lod sig gjøre, paa Hjemlig Vis, med Juletræ, Risengrød, Flæskesteg og Puns naturligvis, Sang og Dans uden Damer. Nytaars Aften havde vi det ogsaa rigtig rart. Kong Georg kom ofte ombord og tilbragte mange behagelige Timer sammen med Officerene, hvoraf han kjendte mange fra tidligere Tid. Jeg var tre Gange i Land. I Piræus var der imidlertid ikke meget at see, men desto mere i Athen. Jeg tog da op med Jernbanen, og det kneb ofte med at faa Tiden til at slaa til, for at være ombord i rette Tid. Jeg var oppe paa Acropolis Ruiner, ved Sokrates Fængsel. Paa Slottet, i Slots-haven, og over alt var der henrivende smukt.

D. 9. Februar forlode vi Neapel og anløb Øen Kapri med den bekjendte blaa Grotte. Officerene vare i Land, men Mandskabet desværre ikke, saa jeg ærgrede mig meget over at have været den blaa Grotte saa nær, og dog ikke at have faaet den at see indvendig. Vi kunde nemlig fra Skibet lige skimte Indsejlingen til den. Nu gik Rejsen videre til Malta med Fæstningen La Valetta. Her var jeg flere Gange i Land, og havde blandt andet en deilig Kjøretur op

i Landet. Selve Byen er bygget op af Klipperne, alle Gaderne ere som almindelige Gader, hvorimod tvær Gaderne ere Trappetrin, saa det er meget anstrengende at gaa paa tværs igjennem Byen. Vi forlode La Valetta 13. Februar, og satte Kursen imod Tulong, som vi i god Behold naaede d. 16. Februar. Her vankede der heller ingen Landlov, vi laa i Orlogshavnen og indtoge Kul, hvilket Arbejde blev besørget af de bekjendte Galai-Slaver, nogle sande Bandider at see til.

D. 19. Februar lettede vi fra Tulong, med den velsignede Ordre at begive os Hjem. Vi naaede Gibraltar d. 23. Februar. Jeg var et Par Gange i Land og besaa Engælændernes Fæstning, der som bekjendt er udhugget i Klippen.

D. 26. Februar forlode vi Gibraltar. I den Byskaiske Havbugt rejste der sig en Storm, denne overgik alt, hvad vi endnu havde oplevet af den Art. En Dag blev der pøbet til Extrabrændevin, noget Mandskabet altid faar, naar det er haardt Veier. Jeg og min Smørstikker begave os derfor op paa Dækket, han med sin Pøsfuld af Brændevin og sit kvart Potte Maal, jeg med min Tavle, for at skrive hver Mand af, efterhaanden som han modtog sin Ration. Som vi vare midt i Uddelingen kom en Sø ind over Dækket, og tog baade mig og Smørstikkeren og et Par Mand ud i Bore, men en to tre, paa Benene igjen, og drivvaade som vi vare, maatte vi ned og hente mere Brændevin til Resten af de andre forkomne Sjæle.

D. 8. Marts naaede vi Cowes, efter at have ligget og banket i Canalen i tre Dage. Vi forlode Cowes d. 11. Marts, og havde en udmærket Lejlighed over Nordsøen. Vi passerede Skagen d. 16. Marts, og efter at have ligget og rodet i Sundet i Drivis, ankrede vi paa Kjøbenhavns Red d. 17. Marts.

Dagen efter kom Kongen ombord, han var uanmeldt gaaet over Isen ud til os. Fregatten blev derefter inspiceret og derefter indlagt i Flaadens Leie, og derefter bleve de Værnepligtige Afmønstrerede, og glade vare vi Alle sammen, da alt var gaaet godt og alt vel overstaaet. Nogle Dage efter Afmønstringen var Svendsen og jeg inviterede ud til Skibsforvalteren, Aamuth, som vi privat drak et Glas med.

W. Jensen.

(Københavns Amts Folkeblad).

BRÆNDSSELSBESPARENDE DAMPLOKOMOTIVER

Af Lokomotivfører F. Spøer.

I den forudgaaende Artikel om dette Emne blev det omtalt, at man til Højtrykslokomotiver er tvunget til at forlade den sædvanlige Lokomotivkedeltype og maa anvende Vandrørskedler. Fig. 2 er en skematisk Fremstilling af en Henschel-Schmidt Højtryks-Lokomotivkedel. Den bestaar i Hovedsagen af 2 Vandkamre c og 2 Dampkamre d. Disse er indbyrdes forbundne med snævre Vandrør a og b, og hele

Rørsystemet udgør Fyrkassen. Forneden ligger Risten r. I Vandkamre og -rør og en Del af Dampkamrene fyldes Vand, og under Opfyrring samler den udviklede Damp sig i den øver-

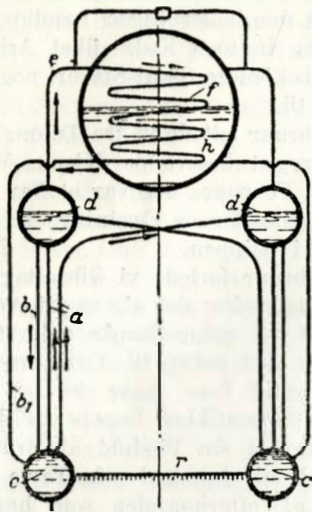


Fig. 2.
Skema af Schmidt-Henschel-Højtrykskedlen.

ste Del af Dampkamrene. Damptrykket i Vandrørskedlen kan stige til 75—90 Atm. Fra Dampkamrene udgaar Rørene e, hvorigennem Dampen strømmer til en anden Del af Kedlen, den ovenpaa liggende Fordamper h, hvor den i Var-

melementet f afgiver sin Varme til Vandet i Fordamperen, og der udvikles Damp af 60 Atm. Denne Damp er Lokomotivets Arbejdsdamp. Fortætningsvandet, der fremkommer i Varmeelement, løber gennem Røret b' tilbage til Vandrørskedlen, og Vandet deri vil fortætte Kredsløbet, saa der ikke skal tilføres Fødevand. Derved undgaas Kedelsten i den ildpaavirkede Vandrørskedel. Fordamperen ophedes som nævnt indirekte ved Damp af 75—90 Atm. og faar sit Fødevand fra Kedlens tredie Del, som er en Lavtrykskedel med 14 Atm. Damptryk, der udgør Langkedlen. Den gennemstrømmes og ophedes af Forbrændingsgassen, som fra Fyrkassen strømmer mod Skorstenen. Da Fødevandets Kedelsten udskiller sig i Lavtrykskedlen, undgaas ogsaa Kedelsten i Fordamperen.

I Fig. 3 ses et af London-Midland og Southern Jernbanen bygget Højtrykslokomotiv med en Kedel, som i det væsentlige er efter samme Princip som Henschel-Schmidt-Kedlen. Den bestaar ligeledes egentlig af 3 Kedler: Vandrørskedlen, Fordamperen og Lavtrykskedlen. I Figuren, hvor Vandrørskedlen lægges paa Rammen, ses tydeligt Vandrørskedlen med den ovenpaa liggende Fordamper og den foran liggende Lavtrykskedel. Damptrykket i Vandrørskedlen er 98—120 Atm., i Fordamperen 63

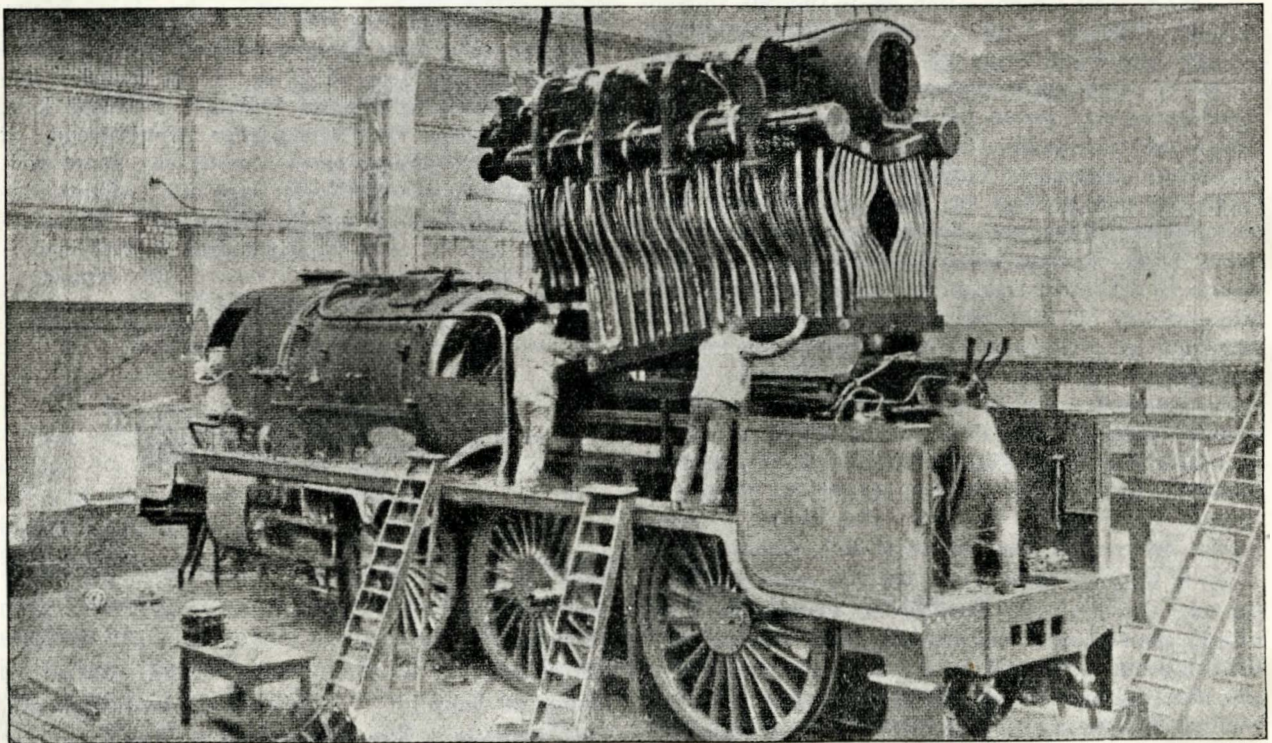


Fig. 3.
London-Midland og Southern Jernbanens Højtrykslokomotiv.

Atm. og i Lavtryksskedlen 17,5 Atm. Dampen fra Fordamperen overhedes, inden den bruges i Højtrykscylinderen, hvorfra den gaar til et Blandingskammer og blandes med Dampen fra Lavtryksskedlen, som forinden har passeret en Lavtryksoverheder. Denne Blandingsdamp anvendes i Lavtrykscylindrene.

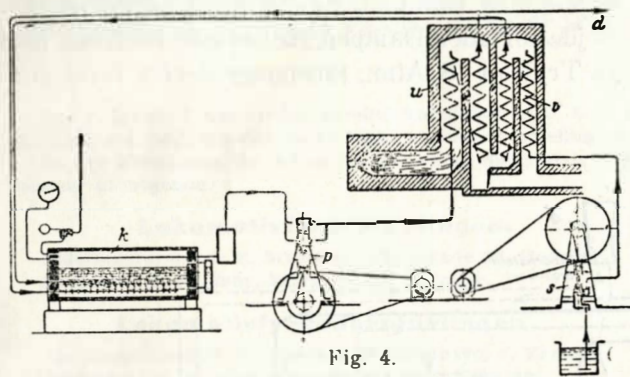


Fig. 4.

Skema af Prof. Dr. Löfflers indirekte Varmeoverføring til Kedelvand ved overhedet Damp.

Lokomotivet er 3-cylindret med 1 Højtrykscylinder mellem Rammepladerne og 2 Lavtrykscylindre udenpaa Rammen. Højtrykscylinderens Diameter er 292 mm. Lavtrykscylindrenes 457 mm. Drivhjulenes Diameter er 2058 mm og Trækkekraften 15 000 kg.

En helt ny Fremgangsmaade er anvendt af den tyske Professor Dr. Löffler. Han anvender overhedet Damp som Hedemiddel (Varmebærer), idet han lader overhedet Damp strømme ind i Kedelvandet. Anordningen ses skematisk i Fig. 4. I en cylindrisk Kedel k, som er tildels fyldt med Vand, men uden Fyr (For-

dampere) indlades under Dampopsætning («Opfyring») Damp fra et andet Dampanlæg indtil der er Damptryk i Fordamperen. Derefter spærres af for Damptilførslen og den i Fordamperen udviklede Damp pumpes af en elektrisk drevet Centrifugalpumpe p gennem Overhederelementerne u og tilbage til Fordamperen, hvor den gennem smaa Huller i et Rørsystem gaar ud i Kedelvandet og afgiver Varmen, den har faaet ved Overhedningen. Ved Dampens fortsatte Kredsløb vil Trykket i Fordamperen stige. Som man ser, er det kun Overhederen, der er ildberørt. Naar det ønskede Damptryk er naaet, tager man ved d en Del af den cirkulerende Damp til Forbrugsdamp. Ved Damptryk af 100 Atm. og Overhedning til 450 Grader maa der pumpes 3½ Gang saa meget Damp gennem Overhederen, som der afgives til Forbrugsdamp. Overhederelementernes Temperatur er kun uvæsentlig højere end Dampens, saa Faren for Rørsprængning er ikke større, end at Overhederen kan fremstilles af almindeligt Staal. Fordamperens Fødevand pumpes af Fødepumpen s gennem Forvarmeren v ind i Fordamperen.

Lokomotivfabrikken Wien-Floridsdorff og Jernværket Witkowitz (Czekoslovakiet) har prøvet den nye Fremgangsmaade, dog vistnok kun i stationære Anlæg. Der anvendtes Damp af 12—15 Atm. til Dampopsætning. I den første Time steg Damptrykket til 30 Atm. og i den næste til 100 Atm.

I Forbindelse med den omtalte Verdenskraftkonference, der fra den 15. til den 26. Juni

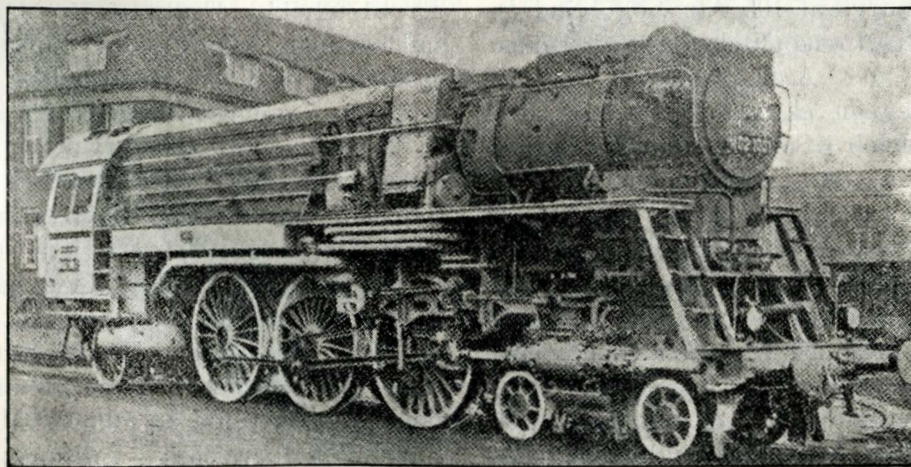


Fig. 5.

Schwartzkopf-Löffler-Højtrykslokomotivet. 105 Atm. Damptryk i Højtrykscylindrene og 13 Atm. Damptryk i Lavtrykscylinderen.

pen, der maa tilføres Fødevand, og derfor er det kun i Lavtryksfordamperen, der vil danne sig Kedelsten. Lokomotivet er beregnet til en Kulbesparelse paa ikke mindre end 47 Procent.



NYE AFDELINGER

Fra 1. januar i Aar er der oprettet **Afdelinger af D. L. F. i Herning** (de tidligere **Underafdelinger af Brande Afdelinger**). De nye **Afdelinger, Nr. 53 og 54, har valgt Bestyrelse, der bestaar af følgende:**

Lokomotivførerafdelingen.

Afdellingsformand: E. Sivertsen, Fyensgade 39, Herning.
Kasserer: C. M. Søby, Sølvgade 12, Herning.

Lokomotivfyrbøderafdelingen

Afdellingsformand: O. Laursen, Godthaabsvej 7, Herning.
Kasserer: K. K. Jørgensen, Elme Allé 3, Herning.



Paa de syvhundrede,

eller nøje regnet 696 km af Rhinen, som gaar gennem tysk Omraade, krydses Floden for Tiden paa fireogtyve Steder af Jernbanebroer. Den femogtyvende Bro er nu under Bygning ved Kassel. Denne Bro faar en fri Vidde af 310 Meter.

De lette Godstog,

vi tidligere har omtalt og hvilke er indført paa en hel Del tyske Jernbanelinier, er nu ogsaa indført i Østrig paa en Del Hovedlinier. Disse lette Godstog bestaar af Lokomotiv og fem til seks rummelige Godsvogne og følges af en eller et Par Pakmestre, der under de korte Ophold paa Stationerne besørger Godsudvekslingen.

JERNBANELÆGER

Det meddeles herved, at Dr. med. E. Jarløv efter eget Ønske fratræder Stillingen som Jernbanelæge i I A III Lægedistrikt i København med Udgangen af indeværende Maaned, og at Læge F. M. Illum er ansat som Jernbanelæge i nævnte Distrikt fra 1. Januar 1931.

Læge Illum afholder Konsultation Ny Carlsbergvej 28 (Hjørnet af Enghaveplads) Hverdag Kl. 11—12 samt Mandag, Onsdag og Fredag Kl. 18—19, Telefon Vester 7795.

Anmodning om Sygebesøg maa rettes — saavidt mulgt inden Kl. 9 — til Jernbanelægens Bopæl, Reventlowsgade 30, Telefon Vester 3841.

»LANTERNEN«

Opmærksomheden henledes paa, at det beror paa en Fejltagelse, naar der i Meddelelser om Stiftelsesfesten i Bladet for 20. December 1930 staar anført Lørdag den 25. Februar, skal være *Lørdag den 28. Februar.*

TAK

Hjertelig Tak for udvist Deltagelse ved vor kære Fader, pens. Lokomotivfører Jørgen Jensens Død og Begravelse. Tak til Aarhus, Frederikshavn, Aalborg og Aalborg Privatbane for de smukke Dekorationer. Tak til Aalborg Lokomotivpersonales smukke Repræsentation, og for Lokomotivfører Gronemanns Mindeord ved Graven.

Paa Søskenes og egne Vegne.

Folmer Jensen,
Lokomotivfører.

RABATBILLETTER

Medlemmerne kan ved Henvendelse paa Kontoret, Reventlowsgade 28, erholde Billetter til nedsat Pris til Folketeatret og Zoologisk Have.



Overført fra D. S. & M. F. til D. L. F.

1. December 1930:

Lokfb. H. A. Nielsen, Nyborg.

M. Christensen, Nyborg.

Optaget som *ekstraordinært Medlem:*

Pens. Lokomotivfører P. O. Olsen, København.



Lokomotivfyrbøderkredsen:

Aarhus: Kredsbestyrelsesmedlem Barthold Kjær
Adresse rettes til Annagade 55, 2. Sal tv., Aarhus.



Ordensdekoration:

H. M. Kongen har under 18.—12.—30 udnævnt Lokomotivfører C. W. W. Mogensen, Frederikshavn, til Dannebrogsmænd.

Landsfald:

Lokomotivfører P. J. Olsen, Kolding, den 23.—12.—30.

GRAVMONUMENTER

Thorvald Hansen — V. Fælledvej
(Ved Vester Fængsel) · Tlf. Vester 8879

FILIAL: Vigerslevalle ved Indgangen til Terrassen

**KORSØR
LØVE
MARGARINE**



**FINESTE
KVALITET
TIL BORDBRUG**

HARALD HANSEN
AKTIESELSKAB
AMAGERTORV 11^A

Damekonfektion,
færdige og efter Maal. * * *
* * * Imprægnerede Frakker.
Kun mod Rekvisition.

Tlf. Byen 3537. Lagertid 9—5^{1/2}.

**Laane- og Sparekassen
for Embeds- og Bestillingsmænd**
Konfor: Frederiksholms Kanal 16^A, Kbhvn. K. Postgiro 4800.
Aabent 10—3. Lørdag 10—2.

Opmærksomheden henledes paa vor særlige Spareafdeling, i hvilken Tjenestemænd og disses Enker og Børn kan indskyde større eller mindre Beløb paa 3 Maaneders Opsigelse med for Tiden
5 pCt. i aarlig Rente.

VILHELM LANGES
FORLANG

**Cigarer og Cigarillos
Tobakker og Skraa**

Leverandør til Lokomotivmændenes Feriehjem.

Brug Svendborg Eksport Mil-Co
med 12^{0/0} Fedt.
Drøjere i Brug og mere velsmagende.
(Almindelig Eksport Fløde har kun 9^{0/0})

Amk. Gummi-Industri.
Vestergade 3 - København K.
Illustr. Katalog gratis m. 15 Øre t. Porto.
Vor Brochure: **Børnefødslernes Begrænsning**, m. 14 Bill.
giver Oplysninger om de sikreste præventive Midler.
Sendes mod 65 Øre i Frimærker diskret i lukket Couvert.
Tjenestemænd 10% Rabat

Istedgades Legetøjshus
A. M. Thuneby) Istedgade 66
Specialitet: Dukker og Dukke-
reparat. Stort Udvalg i Legetøj.
Billige Priser.



**ALBANI ØL
OG
ALBANI PILSNER
er bedst.**

Blomsterforretning
H. Dannenberg.
Blaagaardsgade 25
Tlf. Nora 1979 Tlf. Nora 1979
Medlemmer erholder 10 pCt.
Varerne bringes overalt.

BRILLEHUSET

B. E. Schytte. **Istedgade 112** Vester 7497.
(tidligere Vesterbrogade 36)

Moderne Tilpasning af al Brille-Optik.
25 Aars Erfaring.
Eget Værksted for Indslibning af alle Arter Glas
efter Læge- og Sygekasserecepter,
Fotografiske Artikler. — Ure. — Ur-Reparationer.

DEN NY LAANEBANK A/S
Vestre Boulevard 9 og 11. Telefon 438 og 9708.

Anerkendt af Staten, Københavns Magistrat og Frederiksberg Kommune
som berettiget til at modtage Lønforordninger fra Tjenestemænd.

Ny Ravnsborg
V. Fælledvej 82 - Tlf. 10718
anbefaler sine
Selskabs- og Foreningslokaler

**TANDLÆGE
S. A. MARTENSEN**
Tage Hansens Eft.
Konsultation: 10—8 og 6—7
Lørdag 10—2:
Telf. Vester 3330.
Enghave Plads

Nærværende Nummer er afleveret paa Avispostkontoret d. 7. Januar.

REDAKTION: Vesterbrogade 98 A, 2. Sal, København V.
Tlf. Vester 8173 eller Centr. 14 613.
Udgaar 2 Gange mdl. — Abonnementspris: 6 Kr. aarlig.
Tegnes paa alle Postkontorer i Skandinavien.

ANNONCE-EKSPEDITION:
Reventlowsgade 28, København V.
Telefon Central 14 613. — Kontortid Kl. 10—4.
Postkonto: 20 541.