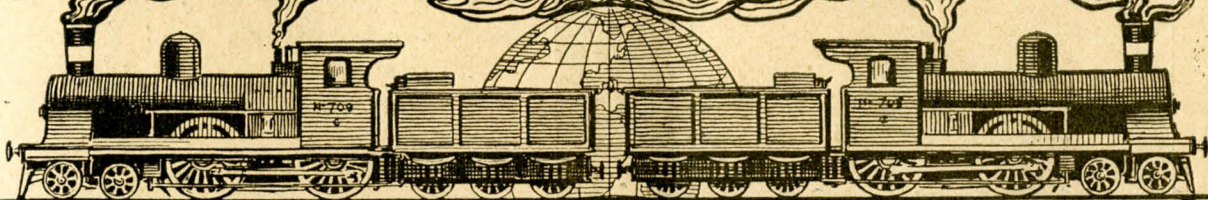


DANSK LOKOMOTIVTIDENDE



ENIGHED

KUNDSKAB

HJÆLP

ORGAN FOR DANSK LOKOMOTIVFØRER OG LOKOMOTIVFYRBØDER-FORENING.

Redaktør: Lokomotivfører L. Mauritzen, Fredericia.

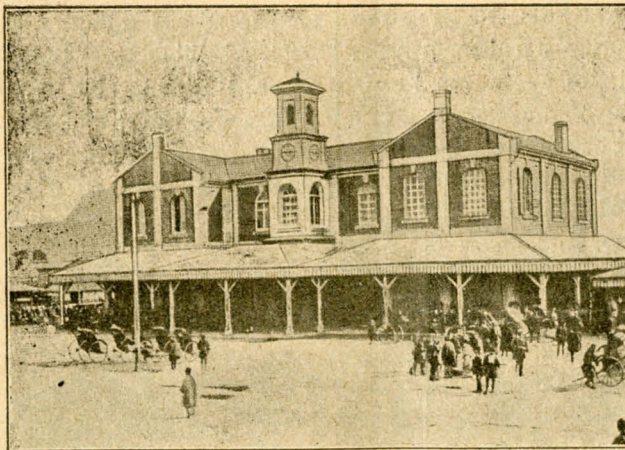
Nr. 15.

1. August 1905.

5. Aarg.

Japans Jernbaner.

Japans Jernbaner daterer sig fra den Tid, da den nuværende Kejser Mutsutulo tiltraadte Regeringen, i 1867. Til Trods for den raadende Opposition beordrede han, at en Plan skulde udarbejdes, og i Aaret 1870 paabegyndtes en Jernbane mellem Tokio og Kioto, Landets ny og gamle Hovedstad. Denne Linie, paa hvilken der samtidig arbejdedes fra begge Ender, fortsattes til Kobe med flere Sidelinier. Den 12. Oktober 1872 aabnedes den første Sektion mellem Tokio og Yokohama, en Vejlængde paa 30 Km. Da det var umuligt fra Begyndelsen at se, hvorledes Udfaldet ved Forsøget med



Jernbanestation i Japan.

Jernbaner i Japan vilde blive, byggede man til en Begyndelse meget provisorisk, og al Ting konstrueredes saa billigt som muligt.

Banen byggedes enkeltsporet langs Søen, mod hvilken den, hvor det fandtes nødvendigt, beskyttedes ved Anlæg af Dæmninger. Samt-

lige Broer byggedes af Træ. Denne Linie blev imidlertid efter nogle Aars Forløb udvidet til Dobbeltspor, og alle Træbrægerne ombyttedes med Jernkonstruktioner. Ved Ofuna, omtrent 50 Km. fra Tokios Forstad Shimbashi, udgaar en Sidelinie til den 16,7 Km. derfra ved Yokosuka liggende Flaadestation med fornødne Dokker, tilhørende Staten. Paa en Tiendedel af denne findes ikke mindre end 8 Tunneller.

Til Yamatita, en Strækning paa 97 Km, er Hovedlinien anlagt gennem en forholdsvis flad Egn, men denne afbrydes ved ovennævnte By af en Bjærgkæde, der strækker sig vinkelret mod Banen, der er anbragt tværs over denne. Paa en Strækning af 21 Km. stiger Banen 348 Meter, inden det højeste Punkt,

»Gotemba«, der ligger 460 M. over Havfladen, er naaet, hvorefter et lige saa stærkt Fald fortsætter paa den anden Side. Man gør sig en Forestilling om, med hvilke Vanskeligheder der arbejdedes, naar man erfarer, at der findes en 25 Km. lang, uafbrudt Stigning paa 1:40

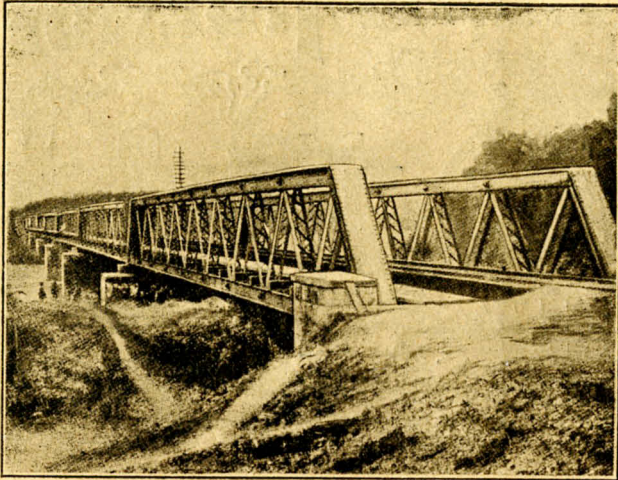


Fig. 1.

til »Numadoza«, der ligger i en kun ubetydelig Højde over Havet. Paa denne Strækning har Banen 7 Tunneller, der tilsammen er 2 Km. lange. Desuden findes der en Masse store Broer og meget skarpe Kurver. Paa det horisontale Stykke af Banen findes der en Bro, der har 9 Spand og er 60 Meter lang (se Fig. 1). Denne Bro fører over den under almindelige Forhold ikke synderlig brede Fujiflod. Ved Højvandstid derimod tilføres der denne Flod vældige Vandmasser, hvis Voldsomhed ved visse Aarstider stiller store Fordringer til de japanske Jernbanebrokonstruktioner. Ligeledes findes der mange Vandfald, og Kysten er meget indskaaret. Fra Numadoza gaar Linien for det meste langs Øens søndre Strand, snart i Stigninger over og snart i Kurver rundt de mange fremspringende Klipper. Tunneller forekommer talrig, men af ubetydelig Længde. Over Oi-Floden fører en Bro paa 16 Spand og over Tenryn en paa 19 Spand, denne sidste, der er den største i Japan, har en Længde af 800 Meter. Paa den anden Side af Tenryn er Terrænet lavt og sumpet paa en lang Strækning, men fra Toyokashi — 317,5 Km. fra Tokio — gaar det over til meget kouperet Terræn, hvor Dale, Floder, Tuneller samt smaa Glimt af Søen veksler med hinanden og fanger Øjet. I Nærheden af Ogaki

Station, efter at en Vej længde paa 439,6 Km. er tilbagelagt, skifter Linien Udseende, og her begynder en 20 Km. lang Stigning op til Sikigahavapasset paa 228,7 Meter. Ved Majbava kommer man til den store Biwa-Sø, der ligger 473 Km. fra Tokio, hvorfra Banen følger Biwasøens Bred adskillige Mil og passerer ogsaa her over en Mængde Floder. Ved Kutsatsa støder Kansai-banen til Hovedlinien. Kansai-banen er en Privatbane, omtrent 85 Km. lang og gaar til Yokkaichi ved Owani-Bugten. Ved Baba, som ligger omtrent midt paa Øen, findes

en Sidelinie til Endepunktet og Banen fra Otsu, en By ved Biwasøen. Jernbanernes største Værksteder er beliggende i Kobe og ledes af en Hr. R. F. Trevithick, en Sønsøn af den udødelige Opfinder og Maskinkonstruktør Richard Trevithick. Størstedelen af Lokomotiverne er leverede af engelske og amerikanske Firmaer, men fornylig er der ved Kobe-Værkstederne bygget to praktiske Lokomotiver af Concolidationstypen. Ligeledes har man ved disse Værksteder bygget en Del 2-cylindrede Compoundmaskiner med en Cylinderdiameter af henholdsvis 325 og 566 mm. og en Slaglængde af 504 mm.

Kobbeltjulene er 1,325 Meter i Diameter, og en Maskine vejer 40,000 kg. De japanske Jernbaners Sporvidde er 1,050 Meter, men det har været underkastet Tvivl, om denne Sporvidde kan svare til Fremtidens Behov under

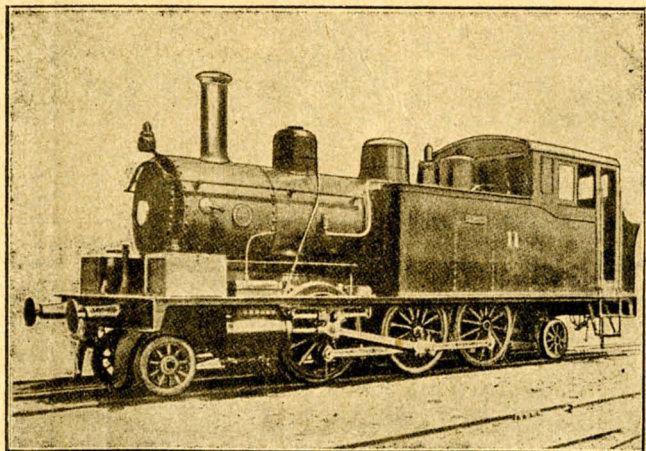
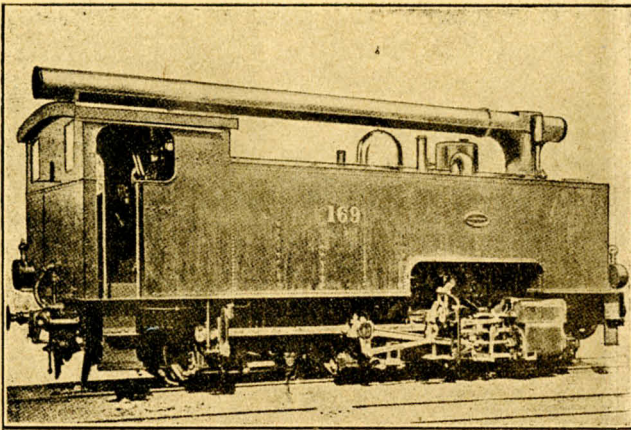


Fig. 2.

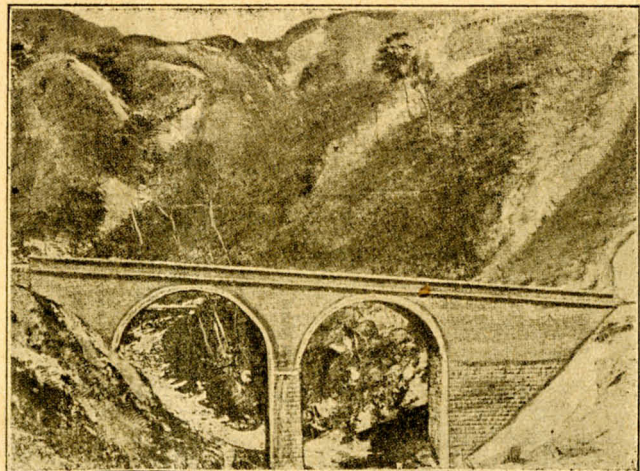


Japansk Rangerlokomotiv.

gaar fra Tokio over Statsbanerne paa en Strækning af 583 Km., der tilbagelægges paa 11 Timer 20 Min. med en Gennemsnitshastighed paa 50 Km. Ianyobanens Værksteder ligger i Hiogo, hvor en Del af dens Maskiner er fabrikerede, men Størstedelen er fra Baldwin og og Schenectady-Værkstederne. Den interessanteste Linie er uden Tvivl den fra Novetsu fra Takasaki, 105 Km. fra Tokio og 91,8 Meter over Havet. Paa en Strækning af 30 Km. stiger den 1:40, men siden bliver Terrænet for svært for alm.

Hensyn til Landets Forøgelse af Folketal og Handel, men da der allerede findes ca. 8,500 Km. Jernbane af denne Sporvidde, er det sikkert for sent at foretage nogen Ændring af Sporvidde. Ladeprofilen er omtrent af samme Størrelse som ved normalsporede Baner, hvorimod Hastigheden begrænses af den ringe Sporvidde, dog kan den uden Risiko drives op til 67 Km. i Timen. Et af de fineste Tog paa Statsbanerne er Natsovevognseksprestoget, der bestaar af 1 Bagagevogn (forrest), 2 2den Kl.s og 1 kombineret 1ste og 2den Kl.s, 1 1ste Kl.s Sovevogn, 1 Restavtionsvogn, 1 kombineret 2. Kl.s og Postvogn. Toget fremføres gennem respektive Banesektioner af forskellige Typer Maskiner, ganske efter Behovet af Trækkekraften. Størstedelen af Banen fremføres det dog af 4-koblede Boggie-Lokomotiver fra Schenectadyværkstederne i Amerika. Disse Lokomotiver har 400 mm. Cylinder og 550 mm. Slag med Drivhjul paa 1500 mm. i Diameter. Af denne Type er bygget 30 Stykker siden 1902. For de svære Stigninger anvendes 6-koblede »Mogul«-Maskiner, hvoraf en Del er Tenderlokomotiver (se Fig. 2), der meget anvendes paa Grund af deres store Adhæsionsvægt. En Del af disse Maskiner er byggede i England og Resten i Amerika. Fra Kobe kommer man til Øens venstre Del med Sanyo-Jernbanen, der ender ved Schinionoseki og er Privatbane. Gennemgaaende Tog

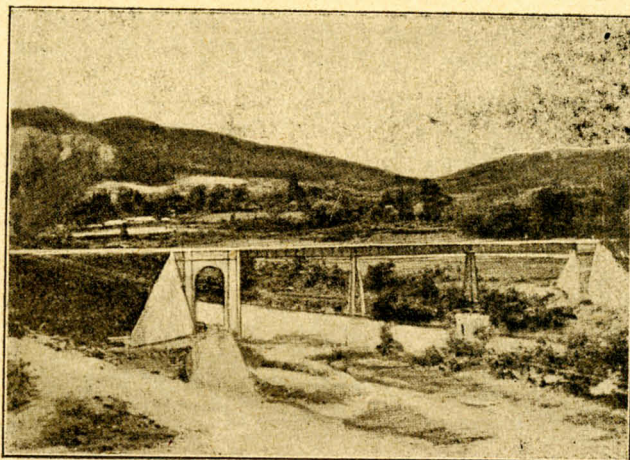
Adhæsionsmaskiner, hvorfor der anvendes Tandhjulsbaner efter Abt-Systemet paa en Vejlængde af 11 Km. Dette svære Stykke Bane paabegyndtes i 1891 og afsluttedes 1893. Omtrent midt paa Banen findes en Krydsningsstation. Stigningen paa denne Linie er 1:15, og Toget skydes op af Lokomotivet, der saaledes er forrest, naar Turen gaar nedad. For ekstratunge Tog anvendes 6-koblede Maskiner, byggede dels i Esslingen i Tyskland, dels hos Beyer, Peacock & Co. i Manchester. Disse Lokomotivers Vægt er 54,000 Kg. og har Cylinder 387,5 × 500 mm. samt 900 mm. Drivhjul. De sidste 60 Km. af denne Bane er ofte flere Uger i Træk om Vinteren blokeret af Sne. Størsteparten af de Kul, der anvendes paa de japanske Jernbaner kommer fra Gruberne ved Kinshu og Hok-



Viadukt ved Sekigahavapasset.

kaido og fragtes ad Søvejen til Yokohama. Endskønt disse Kul ryger en Del, indeholder de dog ikke meget Svovl, hvorfor de ikke afsætter megen Slagge og er lette at holde Damp med. Vandet til Lokomotivbrug er paa faa Undtagelser nær særdeles godt. De japanske Jernbaners værste Fj-nde er de ofte forekommende Jordrystelser, der snart hjemsøger den ene, snart den anden af de japanske Øer. Saaledes blev i Aaret 1891 ikke mindre end 200 Km. af Tokaidoliniens midterste Banestykke gjort ufarbar i over 6 Maaneder af en Jordrystelse. Banedæmningen sank paa 45 Steder over 4 Meter, og 63 Broer forskødes af sit Leje. Japans Jernbanevæsen kan siges at være en Kombination af engelske og amerikanske Ideer. Boggievognene begynder nu at blive ganske almindelige, men man holder paa det engelske System med Døre paa Siderne. Godsvognene er uden Undtagelse firehulede.

Ligesom i andre Lande er Arbejdsklassen saa at sige Rygraden i Persontrafikken, og alle Hurtigtog med Undtagelse af »Natpostekspresen« fører 1ste, 2den og 3die Vognklasse. Den automatiske Vakuumbremse er den almindeligste, og Togbilletteringsystemet anvendes ligesom hos os. Hele Længden af trafikerende Jernbaner i Japan udgjorde i 1902 7,490 Km. Lokomotivernes Antal var 1275, Personvog-



Bro ved Novetsu.

nenes 4663, og Godsvognenes 20,317. Bruttoindtægten udgjorde 90,200,000 Kr. og Driftsomkostningerne ca. 41,800,000 Kr.

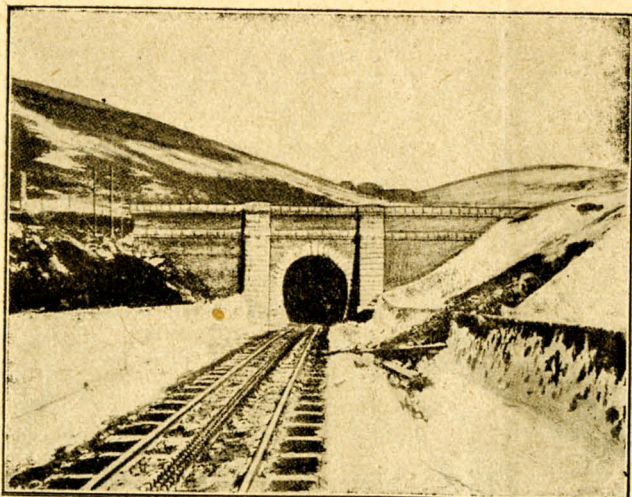
I Betragtning af, at Japans Jernbaners Udvikling er foregaaet i de sidste 20 Aar og i et Land, hvor Naturen lægger flest mulig Hindringer i Vejen, maa det siges, at Japannerne ogsaa paa dette Omraade besidder store Udviklingsmuligheder.

Lokomotivmandsmødet i Helsingfors.

I Anledning af Lokomotivmandsmødet i Helsingfors bevilgedes der Lokomotivførerne O. Larsen, L. Mauritsen og Lokomotivfyrbøder G. Lund hver 100 Kr. af Statsbanedriftens Midler til Hjælp til Rejsedgifterne samt en ekstra Orlov paa 14 Dage, for hvilken vi herved tillader os at bringe Administrationen vor dybtfølte Tak.

Vi skal i Forbindelse hermed tillade os at give en sammentrængt Fremstilling af Rejsens Forløb.

Mandag den 10. Juli d. A. startedes fra Københavns Frihavn Kl. 7,30 Efterm. Ankomsten til Malmø, laa her Bevilling for Lokomotivfyrbøder Lund til at rejse gennem Sverrig paa 2den Vognklasse (Toget medfører kun 1. og 2. Kl.s Rejsende). Rejsen fortsattes mod Stock-



Tunnel ved Numadoza.

holm Under Vejs indtraf en Episode, vi ikke vil undlade at nævne, da den, saa vidt vi ved, ikke vilde kunne lade sig overføre paa danske Forhold. Da Eksprestoget, der bestod af 1 Postvogn, 5 Sovevogne, 1 kombineret 1. og 2. Klasses Boggievogn samt 2 Bagagevogne og fremførtes af en Compoundmaskine, var naaet ca. 30 Km. fra Malmø, blev det holdende ved en lille Station, Isløf, i ca. 1 Time. Vi forhørte os om Grunden til dette lange Ophold og erfarede da, at et Rejse-selskab paa 4 Personer ikke var kommet med Toget i Malmø, hvorfor de nu pr. Ekstratog skulde indhente Eksprestoget, og ganske rigtig, efter ca. 1 Times Ventetid suste et lille Ekstratog, Maskine og to Vogne, op paa Siden af os, og vi genkendte i en af Ekstratogets Passagerer en lille tysktalende Englænder, der i Malmø gentagne Gange havde spurgt os om sin Sovekupe. Efter denne Afbrydelse fortsattes Rejsen med en Gennemsnitsfart af 50 Km. til Stockholm, hvortil vi ankom rettidigt næste Dags Morgen og modtoges af den af danske Lokomotivmænd saa fordelagtigt bekendte Lokomotivfører Friberg.

Dagen i Stockholm blev, efter at vi havde sikret os Kahytsplads paa den finske Dampbaad »Torneå« til Turen Stockholm – Hangø, udelukkende helliget Fornøjelsen. I Stockholm stødte de i Referatet nævnte 3 svenske og 3 norske Repræsentanter til os; vi opfriskede gamle Minder, og mangan god Jernbanekronike gik igen her paa et »Skandinavisk«, det vilde have været en sand Sjælekval for en Sproglærer i de nordiske Sprog at være Ørevidne til. Sejladsen gennem Stockholm Skærgaard var omtrent til Ende, og vi tog os et Par Timers højt fornøden Hvile, medens Skibet med god Fart sejlede over den botniske Bugt. Da vi atter stod op, var vi allerede inde i den finske Skærgaard, der om muligt var endnu vanskeligere at besejle end den svenske. Klipperne laa mange Steder saa tæt, at man fra Skibet bogstavelig kunde spytte paa Klipperne til begge Sider, og Sejlløbet dannede paa mange Steder rette Vinkler. Flertallet af Klipperne var bevoksede og nærmest mod Fastlandet beboede. Det var et storslaaet Syn for os Fladlandsbeboere at se disse Masser af Sten, Træ og Vand.

(Fortsættes.)

Kapital og Arbejde i Amerika.

(Af M. A. Nüscheler, Ingeniør).

(Sluttet).

Gaar vi nu tilbage til Fabrikanten, som forfærdiger Drejebænke, og antager, at han er kommet godt ud af det med Personalet, eller at mindre Uoverensstemmelser er bleven bilagt, saa vil det Tilfælde kunne indtræffe, at Indehaveren paa Grund af store Bestillinger ser sig nødsaget til at foretage en Udvidelse af Værkstedet. Det kan være, at det først er nødvendigt at anskaffe en stærkere Dampmaskine, og han bestiller derfor en saadan hos en i en anden By boende Fabrikant med en for Leveringen nærmere fastsat Frist. Den ny Maskine til Værkstedsfabrikanten er maaske færdig, der mangler kun Embaleringen og Afsendelsen til Banegaarden, men af en eller anden Grund gør Arbejderne Strejke hos Dampmaskinfabrikanten, som saa straks opføres paa Unionens sorte Liste. Hvad vil nu ske? Værktøjsfabrikanten vil tilskrive sin Leverandør, at han snarest maa sende den bestilte Maskine, da han ellers vil komme til at erstatte den paaførte Skade; men samtidig vil Arbejderne hos Værktøjsfabrikanten gennem en Tillidsmand meddele ham, at saasnart han opstiller den ny Maskine i sit Værksted, nedlægger de alle Arbejdet. Han svarer maaske hertil: Jeg kender intet til denne Uenighed mellem min Leverandør og hans Arbejdere og kan heller ikke, om jeg end gerne vilde, bilægge den. Jeg har afsluttet Kontrakt, inden Strejken udbrød, og dersom jeg ikke kan faa den bestilte Maskine i Gang, paaføres der mig meget stor Skade, da jeg heller ikke bliver i Stand til at opfylde mine kontraktlige Forpligtelser. Antager vi dernæst, at Værktøjsfabrikanten har beordret sine Arbejdere til at opstille en Drejebænk hos Modtageren, men Tilfældet vil, at Personalet hos den derværende Fabrikant strejker, saa vil de førstnævnte Arbejdere som Følge deraf nægte at slaa saa meget som et Hammerslag, førend Strejken er endt. Hvor stor Skade der paaføres Fabrikanten, bekymrer Unionen sig ikke om. Der forekommer daglig saadanne Tilfælde, hvis Aarsag er ringe, men Konsekven-

serne derimod større, og som beviser, hvor upaalidelig en Kalkulation med Hensyn til Arbejdsomkostningerne er i Amerika. Tillige forekommer det, at enkelte Unioner kun tillader sine Medlemmer at udføre et vist Kvantum Arbejde pr. Dag eller i den sædvanlige Arbejdstid (betegnes som »restriction of output«); Følgerne deraf bliver, at i de fleste store Fabrikker føres et systematisk Driveri, hvorom et amerikansk Tidsskrift beretter følgende: I et større Etablissement ikke langt fra New York herskede Tilstande, som spotter al Beskrivelse. Til Eks. laa nogle af Arbejderne omkring og sov, andre læste Aviser, tre Arbejdere hang over et Stykke Arbejde, hvilket én Mand med Lethed kunde udføre i samme Tid, samt mange andre Ting, som gjorde et meget ugunstigt Indtryk paa den fremmede Besøger. Direktionen kender godt Forholdene og arbejder ogsaa derimod; men afskediger den uforsigtig nogle af Folkene, da proklameres øjeblikkelig Strejke, og andre Arbejder, som er under Udførelse af samme Unions Medlemmer maa indstilles, saafremt der da ikke findes tilstrækkelig Erstatning af Ikke-Unionsfolk i samme Branche.

Hyppt forekommer det, at der fra Arbejdernes Side uden forudgaaende Meddelelse forelægges Direktionen et nyt og højere Lønregulativ, som ganske vist skal sanktioneres af Unionens Repræsentantskab, men alligevel er uafhængig af dette og fremsættes, ligegyldig om Konjunkturerne for Firmaet er gode, eller om det er i Stand til at betale højere Løn uden at bukke under for Konkurrencen. Er det umuligt for Firmaet at anerkende det forelagte Regulativ, eller det af andre Grunde er nødsaget til at afslaa Lønforhøjelsen, saa nedlægges naturligvis Arbejdet, og der maa søges nye Folk, hvad der, som jeg forhen har bemærket, under en Strejke er forbundet med stor Vanskelighed.

En Fabrikant udtalte en Gang i en Forsamling bl. a.: »Var jeg Maskinist, eller havde jeg lært et Haandværk, jeg vilde ubetinget straks blive Unionsmand for at føre en sorgløs Tilværelse.«

Sammenholdet mellem Arbejdere ved Danne- lisen af Foreninger til at varetage deres Interesser ligger i Sagens Natur, og hvor saadanne Forbund følger sunde Principper, vil

disse kunne bestaa og vinde Agtelse fra alle Sider. De amerikanske Unioner vil derimod blive nødt til at forandre deres Principper; thi dersom hele Systemet er rigtigt, til Eks. med »Closed shop« og andre, saa vil ikke en eneste »Open shop« kunne bestaa, selv om de i kortere eller længere Tid er i Stand til at udholde Kampen. Unionen har netop i de sidste Aar gennem en Mængde urimelige Handlinger tabt en stor Del af Folkets Sympati, da dette i Reglen maa lide derunder.

Man erindrer den store Kulstrejke for ca. 4 Aar tilbage, hvor saavel Rig som Fattig maatte betale enorme Priser for Brændsel.

Unionerne praler stadig med Forøgelsen af Medlemstallet; men jeg paastaar, saa vidt som jeg har bemærket, at disse nye Medlemmer for det meste er fremmede Elementer, som her venter at finde Beskyttelse og Understøttelse, navnlig hvis de endnu ikke kender den amerikanske »Struggle«, og ikke slutter sig til Unionen, fordi de er overensstemmende med alle dens Principper. Senere, rig paa Erfaring og for at kunne gøre som de vil, træder de for det meste ud igen.

Embedsmændene i de industrielle Virksomheder har ingen retslig Beskyttelse, og derfor har Logevæsenet tilligemed en Mængde hemmelige Selskaber vundet en overordentlig Udbredelse i Amerika. Medlemmerne bestaar mest af Embedsstanden, og man finder overordentlig rige og mægtige Loger, til Eksempel Masonik, Elks, Odd Fellow osv., hvis Formaal er at hjælpe sine Medlemmer i Nødstilfælde.

En lovbealet Opsigelsestermin kendes ikke i Amerika. Fabrikanten kan samme Dag afskedige sit Kontor og tekniske Personale, ligesom dette i modsat Tilfælde naar som helst kan forlade sin Stilling. Maanedsløn betales kun undtagelsesvis, og en Embedsmand, ligegyldig hvilken Stilling, han indtager, har Timeløn; bliver han syg, har han ingen Fortjeneste, kommer han til Skade i Tjenesten eller paa anden Maade bliver helt eller delvis uarbejdsdygtig, mister han sin Plads. Gaar Forretningerne daarligt, bliver alle, som kan undværes, afskediget, ligegyldigt om de er Familieforsørgere eller ej. Aldrig fordeles Arbejdet under flove Perioder, og i Særdeleshed tænker jeg her paa Værkstedsarbejderne, saaledes at det i det mindste var muligt at

fortjene lidt og ikke gøres aldeles brødløs. Som Eksempel herpaa skal berettes, at det bekendte Firma Pullmann & Co. i Chikago sidste Sommer paa Grund af de daarlige Konjunkturer successivt afskedigede sit Personale. Den 15. September afskedigedes paa en Gang 7000 Mand, uden at der meddeltes disse Grunden dertil, lige saa lidt som der meddeltes, naar Fabriken blev sat i Gang igen. Lignende Tilfælde er ogsaa forekommet hos Baldwin i Philadelphia og andre store Værker.

Humanitet kender man ikke. Hvorledes skal saa den arbejdende Klasses Interesse overfor Fabrikanten fremkomme? Den europæiske Arbejder, der ikke er tilfreds med Forholdene i sit Fødeland og tror, at der i Amerika gives mere Retfærdighed og lettere Penge at tjene, vil blive sørgeligt skuffet, thi netop den indvandrede Arbejder bliver, saa længe han ikke er Sproget mægtig, udbyttet, foruden at han omtales som en langsom Arbejder og betales daarligere end sin amerikanske Kollega. Ofte har det været mig paa-faldende, at de ny, indvandrede Arbejdere lod sig byde alt og var tilfreds med, hvad man sagde til dem, ja endog efterkom Fordringer, som de i deres Hjemstavn vilde være meget utilfredse med. Jeg kunde i den Retning henvise til flere iøjnefaldende Tilfælde. Kender han derimod først det amerikanske System og har vænnet sig til Forholdene, da kan enhver god og dygtig fremmed Arbejder maale sig med den meget berømte amerikanske Arbejder og før denne komme til Velstand, hvad flere Eksempler har bevist.

Endnu et Ord om den fra amerikansk Sideanførte Specialisering af den amerikanske Arbejder. En i Evropa ukendt Kategori af Arbejdere er den i Amerika saa meget søgte »All round Machinists«, det vil sige Folk, som er i Stand til at arbejde ved de forskellige Værktøjsmaskiner. Jeg ved personlig, at man mange Gange til europæiske Maskinarbejdere har rettet Spørgsmaalet om, hvilke Maskiner de kunde arbejde ved, et Spørgsmaal, der i Reglen satte disse Folk i Forbavselse. Svaret lød næsten altid straks: »kun ved en«, naar Spørgsmaalet gjaldt en god Drejer. En Høvler vil som Regel svare, at han maaske ogsaa kan betjene en Shaping Maskine. Efterspørgselen efter saadanne »All round Machinists« er meget

stor, hvilket Inseraterne i Bladene beviser. — »Chikago og Alton Railway«, som tilligemed »Illinois Central Railway« besøger Hovedforbindelsen mellem Chikago, St. Louis og Kansas City, aabnede for ikke saa lang Tid tilbage i deres Hovedværksted i Bloomington Ill. et Arbejdsanvisningskontor for Togpersonalet, underordnede Kontorfolk samt Værkstedsarbejdere, for derigennem uden Vederlag at kunne anvise Pladser. For nærmere at sætte mig ind i disse Forhold, henvendte jeg mig skriftlig til Bureauet om en Plads som Værkstedsarbejder, og det varede heller ikke 8 Dage, før jeg modtog Svaret: »Kan indtræde, saafremt De er round Machinist.« Den amerikanske Arbejder i denne Branche kan naturligvis alt, kun spørger man ham ikke om hvorledes.

Enkelte Arbejdsgivere har allerede kunnet indse, at de Tilstande, som for Øjeblikket hersker, umulig kan holde sig i Længden; derfor har de forsøgt at vække Arbejdernes Interesse ved Indførelsen af Tantiemeudbetaling; men for det meste er disse Forsøg mislykkedes. Jeg skal til Slut anføre et Eksempel paa, hvorledes et saadant mislykkedes. En Fabrikant besluttede efter franske og engelske Forhold at sælge sine Arbejdere Aktiebrevne til en Pris af 5—10 Dollars pr. Stk. i passende Afbetalingsrater, og samtidig garanterede han 4 pCt. Dividende halvaarlig. Som Betingelse var, at Aktierne ikke maatte sælges og som Følge deraf kun havde Gyldighed for Fabrikens Arbejdere.

Forslaget fandt almindelig Tilslutning. Salget af Aktierne var betydeligt, og allerede det første halve Aar kunde Fabrikanten udbetale en højere Dividende end den garanterede eller yderlig forrente Summen med 4 pCt. for derved at indføre en Art Sparekasse. Dog havde Principalen i dette Tilfælde gjort Regning uden Vært, thi det varede ikke længe, førend nogle af Arbejderne valgte Delegerede henvendte sig til ham og meddelte, at selv om Udbetalingen af Dividende var smuk og god, saa vidste de dog ikke, om Fordelingen var foregaaet paa rette Maade, hvorfor de havde besluttet at vælge en Revisor til at gennemgaa Regnskabet.

Fabrikanten var aldeles ikke forberedt derpaa, affærdigede Komiteen og tilstillede Ar-

bejderne en Kundgørelse, i hvilken han meddelte disse, at han nu maatte tage Afstand fra det ellers saa godt modtagne Aktiesystem, da der paa ingen Maade var knyttet Berettigelse til at revidere hans Bøger eller i det hele taget at blande sig i Forretningens indre Anliggender.

Af de personlig indhøstede Erfaringer, af Anskuelser, som jeg har erhvervet gennem Skildringer i Dagspressen, Beretninger i Fagskrifter osv., kan jeg kun tænke mig en Forbedring af de uheldige Tilstande i det ellers paa mange tekniske Omraader fremskredne Amerika, dersom Staten en Gang foranstaltede en grundig Undersøgelse af de stadig tilbagevendende Begivenheder og udsteder Love, som kan være til Nytte og Gavn for begge Parter.

Meddelelser fra Afdelingerne.

De københavnske Afdelingers Besøg paa „Alumina“.

Medlemmer af de københavnske Afdelinger med Damer besaa den 5. Juli Fabriken »Alumina«.

Hr. Inspektør Schejtel førte os med megen Elskværdighed rundt og forklarede Fabrikationen af Varerne. — Man begyndte med Flindtens Pulverisering og paafølgende Æltning i de store Kværne samt Filtreringen af Massen. Derefter førtes man op i Lokalerne, hvor Formningen af Fade, Tallerkner, Kopper etc. foregik paa roterende Drejeflader. Man forbavsedes over den ualmindelige Størrelse, de forskellige formede Ting havde, særlig nogle mægtige Kontorkopper. Hr. Schejtel forklarede imidlertid, at alt svandt $\frac{1}{7}$ i Brændingen, hvoraf man forstod de store Dimensioner. Fabriken beskæftiger 120 kvindelige Malere, som i

Haanden dekorerer hver enkelt Genstand, og vi beundrede, hvor fint og nøjagtigt, Damerne udførte de vanskeligste Mønstre. Store Porcellænsfigurer, mægtige Vascer med de mest beundringsværdige Landskaber udførtes med den største Akkuratesse. Ved hvert enkelt Arbejdsbord fandtes Støvsugere, der bortledede alt Støv fra den Arbejdende. Fabriken havde 4 Ovne med 8 Fyrhuller. Til hver Brænding, der varede i 30 a 35 Timer med 16—1800 Gr. Varme, forbrugtes 100 Td. Kul, og der blev ved en saadan Brænding brændt 14,000 Porcellænsgenstande af forskellig Art. Man gør sig et Begreb om, i hvor stor Maalestok her arbejdes, naar det nævnes, at hver Tallerken havde ca. 1800 forskellige Mønstre; ligeledes bestod de kostbare Forme til Dyr eller Figurer af ca. 50 Dele.

Da mange Medlemmer ikke kunde deltage i dette Besøg paa Grund af Tjenesten, besaa et andet Hold med Damer Fabriken den 27. Juli.

Alt i alt meget interessante Besøg, som Besøgsudvalget paa D. L. & L. F's Vegne ved en Skrivelse til »Alumina«s Direktion har udtalt sin bedste Tak for.

En Dreng og en Pige fra et Fiskerleje legede ved Stranden. Pludselig sagde Drengen:

»Vil Du være min Kone, naar jeg bliver stor«.

»Ja, svarede Pigen efter nogen Overvejelse«.

»Saa træk Støvlerne af mig«.

Bytning.

En Lokomotivfører (København G.) ønsker at bytte snarest til en Provinsby. Billet mrkt. „85“ modtager „Lokomotivtidende“s Kontor.

Udgaar 2 Gange maanedlig. Abonnementsprisen er 1 Kr. halvaarlig. Avertissementsprisen er paa Omslagets 1ste Side 15 Ø. og paa Omslagets andre Sider 12 Ø. pr. mm. Plads i Spaltebredden halvaarlig. Spaltebredden er 58 mm.

Samlige paa Omslaget tegnede Annoncer ere staaende mindst $\frac{1}{2}$ Aar.

I Slutningen af Teksten optages Annoncer til en Pris af 10 Øre pr. Petitlinie eller dens Plads, med Fradrag af 20 pCt. for staaende Annoncer.

Telefon 123.

Ekspedition: Gothersgade Nr. 29, 1. S., Fredericia.

Telefon 123.