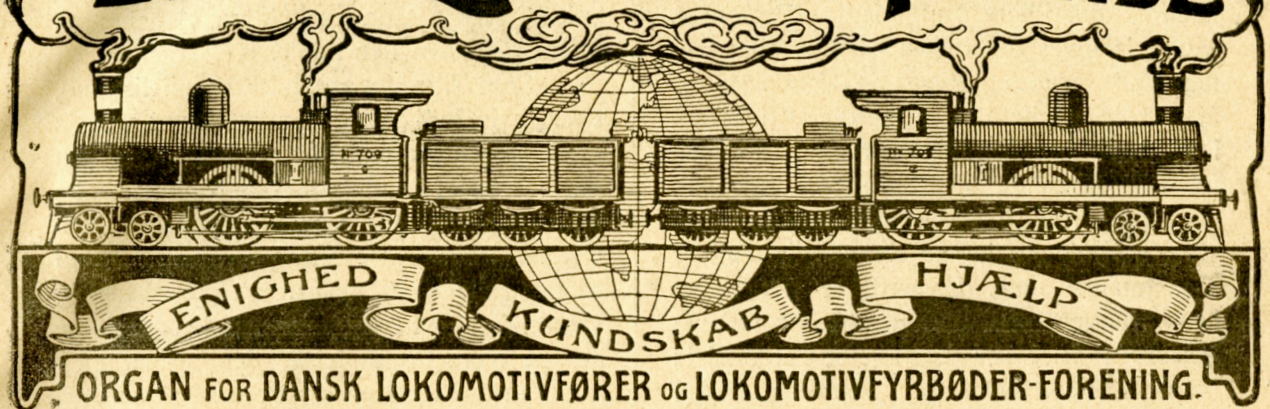


DANSK LOKOMOTIVTIDENDE



Nr. 2.

15. Januar 1910.

10. Aarg.

Konduitelisterne og Retssystemet.

At Konduitelisterne har en overordentlig Betydning og spiller en vigtig Rolle indenfor Jernbaneetaten med Hensyn til Personalets Avancementsforhold, er notorisk. I de senere Aar har stedse Kravet om en Ændring af disse hemmelige Akter ofte været fremdraget indenfor de respektive Foreninger og Fagblade, hvor alle har været enige om; at denne Fortidslevning snarest bør afløses af et System, hvis Hovedprincip hviler paa et mere nutidssvarende og retfærdigt Grundlag, end Tilfældet er for Øjeblikket.

Med Berettigelse maa man gaa ud fra, at en Institution, som udelukkende søger at opretholde sin Autoritet gennem hemmelige Dossier's, i Længden absolut ikke er i Stand til at skabe det gensidige Tillidsforhold mellem dens Administration og Personale, som der i Tjenestens Medfør burde være til Stede i Særdeleshed ved en saa stor Virksomhed som de danske Statsbaner.

Konduitelisterne, der er en Samling af hemmelige og kronologisk ordnede Udskrifter, skulde jo efter Opgaven til enhver

Tid kunne afgive korrekte og paalidelige Oplysninger om Personalets Forhold saavel i tjenstlig som privat Henseende. Nu er det dog en Kendsgerning, at Autoriteterne til enhver Tid er à jour med selv de mindste Forseelser, som det underordnede Personale begaar mod de bestaaende Ordre og Bestemmelser. Hvorfor da i Alverden hemmeligholde disse Aktstykker?

At Personalet i sin Helhed betragter denne Hemmeligholdelse med Skepsis, er selvfølgelig ikke til at fortænke det i; thi hvor ofte maa ikke Tanken fremkomme, at Indholdet er af en saadan Beskaffenhed, at det ikke taaler at ses i Retfærdighedens Belysning, at med andre Ord den underordnede er bragt i et daarligt Lys og muligvis paa sin fremtidige Livsbane umuliggøres eller i hvert Fald skades. Det er nu en ubestridelig Kendsgerning, at den eller de overordnede Personligheder, hvis Opgave det er at afgive en Erklæring angaaende det underordnede Personales Kvalifikationer, ogsaa kun er Mennesker og som saadanne underkastede alle de menneskelige Svagheder, Fejl, Vildfarelser og Lidenskaber i mer eller mindre Grad. Selv om der aldeles ikke er Tale om andre Hensigter, vil dog en eller anden ikke altid træffe det rigtige, og andre har maaske ikke den fornødne Tid tilovers, som er en absolut Nødvendig-

hed, medens maaske atter nogle ikke gør sig den Ulejlighed nøjagtigt at studere de forskellige Karakteregenskaber, som findes iblandt det dem underlagte Personale. Muligvis gives der ogsaa enkelte, som savner den fornødne Evne og Kendskab for at kunne afgive en retfærdig Erklæring, idet disse kun betragter den underordnede fra den tjenstlige Virksomheds Synspunkt.

Et korrekt Vidnesbyrd paa dette Punkt vilde selvfølgelig kunne tilfredsstillende enhver Tjenstmand; men desværre er det netop her grundet paa det hemmelighedsfulde Mørke, som hviler derover, at Personalets Mistro har rodfæstet sig. Ønskeligt vil det naturligvis være, om denne var ubegrundet.

Eftersom det ikke lader sig benægte, at ethvert Menneske her i Livet i større eller mindre Grad føler sig tiltrukket af et andet, saaledes maa man ogsaa med Ret gaa ud fra, at den betræffende overordnede undertiden kan tage fejl. Resultatet vil da blive, at Kvalifikationsberetningen eller Konduitelisten paavirkes af den fremherskende Sympati eller Antipati.

Var Tilfældet nu, at disse Beretninger blev tilgængelige for Tjenstmændene, da vilde de Mennesker, som gennem en fejlagtig Beretning var »mærkede«, i Tide kunne faa den fornødne Æresoprejsning igen, medens de Tjenstmænd, over hvem Beretningen viste sig at være korrekt, da sikkert gennem større Flid og Agtpaagivenhed i Tjenesten eller muligvis Tilegnelsen af en bedre moralsk Livsvandel absolut vilde søge at genoprette det forsømte. Paa denne Maade vil Bekendtgørelsen af Konduitelisternes Bemærkninger, hvilket kan ske enten gennem Ansøgning fra den enkelte Tjenstmand eller obligatorisk, i bestemte Tidsrum faa en opdragende Karakter, foruden at der netop derved vil fremkomme det modsatte Resultat af, hvad Administrationen i Øjeblikket befrygter. Ogsaa de overordnede, hvem det paahviler at udfærdige Konduitelisterne, vil, naar de ved, at de underordnede erholder Kendskab til Indholdet, stræbe efter at anvende et endnu mere objektivt Skøn; thi selvfølgelig vilde

det være lige saa ubehageligt for dem, saafremt der ved en Fejltagelse eller Forveksling o. s. v. var paaført unøjagtige Opgivelser, som for den uskyldige Tjenstmand, hvem Skæbnen her ramte.

Som Tilfældet er med Konduitelisterne, over hvis Indhold der som nævnt vaages med største Strenghed, omtrent som om det var en af Landets største Nationalskatte eller dog betragtes som et hemmeligt Dossier, saaledes hviler der ogsaa over det ved Etaten gældende Retssystem en mærkværdig Hemmelighedsfuldhed, formentlig som Følge af den nære Forbindelse, der bestaar mellem Konduitelisterne og Retsforholdene.

At Staten som Indehaver af Landets største Virksomhed har Ret til at fordre den største Orden og Punktighed udført indenfor sit Omraade, benægter ingen, og enhver Tjenstmand forstaar ogsaa godt, at dette kun kan gennemføres gennem Indførelsen af visse fastsatte Bestemmelser, altsaa en Art Love, som tildels er i Overensstemmelse med de borgerlige Love.

Naturligvis fordrer en saadan Ordning et organiseret Retssystem, hvilket som bekendt ogsaa findes indenfor Etaten; dog opdager man paa nærmere Hold straks den store Forskel, som i Principperne findes ved Statsbanernes Retsvæsen. Medens til Eks. de civile Love foreskriver den anklagede saavel Aktor som Defensor, kendes ved Statsbanerne kun en Aktor, hvortil maa henregnes Trafik- og Maskinbestyrere og, hvor Anklagen er af særlig alvorlig Art, Auditøren; her paadømmes Sagen dog af Generaldirektionen.

At en saadan Retsordning ikke kan være ideel, siger sig selv; thi bortset fra enhver Tanke om personlig Antipati eller Sympati overfor den anklagede og trods den bedste Villie for at øve Retfærdighed vil en forekommende Fejltagelse let ske og føre til et skæbnesvangert Resultat for Tjenstmanden i hans Fremtid.

Ud fra et menneskeligt Standpunkt betragtet maa dette selvfølgelig undskyldes og tilskrives de hos Mennesket forekom-

mende Suggestioner, hvad enten disse hører til Svagheder eller Dyder.

Besyderligt virker den forskelligartede Retspraksis, som eksisterer indenfor de to Domstole til Eks. ved Domsafsigelser; thi medens Civilretten idømmer den anklagede sin Straf og direkte tilkendegiver denne for ham i dens fulde Omfang, anvendes ved Statsbanerne et højst uheldigt System, der faktisk kun træffer de Tjenstmænd, der har Avancement i Udsigt. Her tilkendegives vel den ansatte, hvor meget han i pekuniær Henseende skal bøde, hvorimod der ikke, saafremt Beslutning derom er taget, meddeles ham, at han ved senere Avancement er sat et kortere eller længere Tidsrum tilbage.

Naar Dagen, hvor han venter sin Fremfærd, derfor oprinder, begynder Konduitelisten at fungere, og uventet beredes der den ansatte en Skuffelse, som muligvis i Tidens Løb i økonomisk Henseende kommer til at virke langt haardere, end selv den haardeste Dom ved Civilretten vilde gøre for en tilsvarende Forseelse.

Gennem Ophævelse af det Hemmelighedssystem, hvormed Udfyldelsen af Konduitelisterne foregaar, og hvorved Tjenstmanden faar Ret til at erholde Meddelelse om, hvorvidt han vil blive forbigaaet, eller hvor længe den idømte Tilbageholdelsesperiode er fastsat, vil der tillige være skabt et sikkert Grundlag for, at der ikke under saa lette Former som nu kan ske uheldbringende Fejltagelser med Hensyn til Tjenstmandens fremtidige Virksomhed.

At det ikke alene er hos Tjenestmændene, at de samme Forhold gør sig gældende, men ogsaa hos Lærerne, vil fremgaa af nedenstaaende: —

De hemmelige Indberetninger om Folkeskolens Lærere.

Paa de Skemaer, som aarlig indgives til Ministeriet om Skolevæsenets Tilstand, afgiver Sognepræsten i en dertil indrettet Rubrik sin Kendelse om Lærerens Flid og Duelighed. Om Arten af dette Vidnesbyrd erfarer Læreren intet, idet Skemaet indsendes gennem Skoledirektionen til Ministeriet, uden at Læreren har Lejlighed til at se

Præstens Bedømmelse. Præsten har saaledes i sin Magt at give Læreren et meget nedsættende Skudsmaal, som kan skade Læreren betydeligt i Fremtiden, uden at han er i Stand til at forsvare sig. Det samme gælder for Købstæderne, hvor det dog er Skolekommissionen, der foretager Indberetningen.

Disse hemmelige Indberetninger er meget forhadte i Lærerkredse, og der næres et almindeligt Ønske om at faa afskaffet denne Fortidslevning, der stammer fra en Tid, i hvilken Præsterne havde saa at sige Hals- og Haandsret over de dem undergivne Lærere. Det vilde blive modtaget med almindelig Tilfredshed, om Kultusminister Nielsen, hvem de, der staar i Skolens Tjeneste, nærer adskillige Forventninger til, ad administrativ Vej vilde ophæve den omtalte famøse hemmelige Indberetning. Den gør ikke den fjerneste Nytte, men føles og det med Rette som nedværdigende for Folkeskolens Lærere.

Enhver Tjenstmand vil sikkert med Glæde erfare, at det samme Ønske, som Gang paa Gang har været paa Tale indenfor deres Rækker, nu ogsaa er blevet aktuelt indenfor Pædagogernes Rækker. Forhaabentlig vil Kultus- og Trafikministeren i Forening være i Stand til at bringe den indenfor Etaten mest uretfærdige Fortidslevning ind i et mere nutidssvarende og retfærdigt Spor med ensartede Forhold for alle statsansatte. At man i det civile Retsystem har indført humane Bestemmelser, idet en Samfundsborger, der har forset sig mod Loven, kan blive betinget benaadet, naar han i et vist Aaremaal fører en pletfri Vandel, er kendt af alle. Hvor anderledes stiller Forholdet sig ikke for den Tjenestemand, der har forset sig mod gældende Bestemmelser; man nøjes ikke med officielt at tildele ham en Bøde, men forsætter ham til ringe Tjeneste og Fortjeneste, der kan bevirke, at han i sin fortsatte Tjenestetid faar en Mindreindtægt, der kan beløbe sig til flere Hundrede Gange den »officielle« Bødes Størrelse. Særlig paa dette Felt virker Retssystemet tungt og forældet.

Emil Alsborg.



Et Paradenummer.

Den ¹⁶/₁₂ f. A. fremførte den socialdemokratiske Folketingsmand Wiinblad atter den gamle Traver om Afskaffelse af Ordner, Titler og Rang. I den Forbindelse udtalte han følgende:

»Medens jeg er ved disse Spørgsmaal om Afskaffelse af Rang og Forrettigheder, kunde jeg have Lyst til at rette et Spørgsmaal til den ærede Trafikminister, som vistnok ikke er til Stede, nemlig om han ikke, medens han er Minister, og da han, sammen med de øvrige nuværende Mini- stre, har de bedste Principper, vilde afskaffe Jernbanerangen. Nu er det saaledes, at i det Øjeblik, vi kommer ind i et Jernbanetog, deles vi i 3 Klasser. Afskaffede man dette 3-Klasse-System og nøjedes vi med een Klasse, vilde det ikke alene have stor moralsk og demokratisk Betydning, men det vilde ogsaa have økonomisk Betydning. Nu ser man i et Tog nogle 1ste Klasses Kupeer, der som Regel staar tomme, nogle mindre tomme 2den Klasses Kupeer, medens Passagererne i 3die Klasses Kupeerne er stærkt sammenstuede. De, der bringer de fleste Penge ind i Banernes Kasse, behandles daarligst, de kommer ind i snavsede Kupeer, de stuves sammen, de sidder i daarlig Luft og i daarlig Belysning. I alle Maader bliver 3die Klasses Passagerer slet behandlede, hvorimod den Mand, der har Raad til en 1ste Klasses Billet, omtrent faar en Waggon at raade over med bløde Tæpper, god Belysning osv. Man vil sige, at alle Folk nu en Gang ikke ønsker at køre sammen, at de, der har bedre Raad, vil køre i 1ste eller 2den Klasse, og andre maa nøjes med 3die Klasse, og at det derfor ikke lader sig gøre at ophæve Forskellen. Den Betragtning er sikkert ikke rigtig. Vi ser jo, at de elektriske Sporvogne kun har en Klasse. Paa de Sporvogne f. Eks., der gaar til Klampenborg, sidder Mennesker af alle Klasser i samme Vogn, hvorimod de, der tager med Statsbanerne til Klam-

penborg, bliver inddelt i 3 Klasser. Folk af de højere Klasser, ja selv af Kongehuset, kører lige saa gerne paa elektriske Sporveje som med Jernbanetog.«

Ja i Teorien ser Tanken om Ligheden — ogsaa paa vore Baner meget tiltalende ud — set med Proletarens Øjne. Naturligvis kan man være overbevist om, at de socialdemokratiske Folketingsmænd — for Lighedens Skyld — vilde give Afkald paa deres Fribefordring paa II. Kl.; men vi gad se, om den Folketingskandidat, der turede Landet rundt fra Valgtribune til Valgtribune, vilde være fornøjet med Befordring paa III. Kl. Vi tror det ikke. Wiinblads Udtalelser maa derfor blot optages som et Paradenummer, der praktisk talt ikke for Tiden lader sig gennemføre. Thi ligesom enhver velassorteret Forretning maa føre Luksusartikler, der maaske ikke tjenes videre paa, ligesaavel maa Banerne, der er almindelige Forretningsforetagender, føre saadanne Luksusartikler, som I. og II. Kl. er, og som hører med til enhver »velassorteret« Bane.

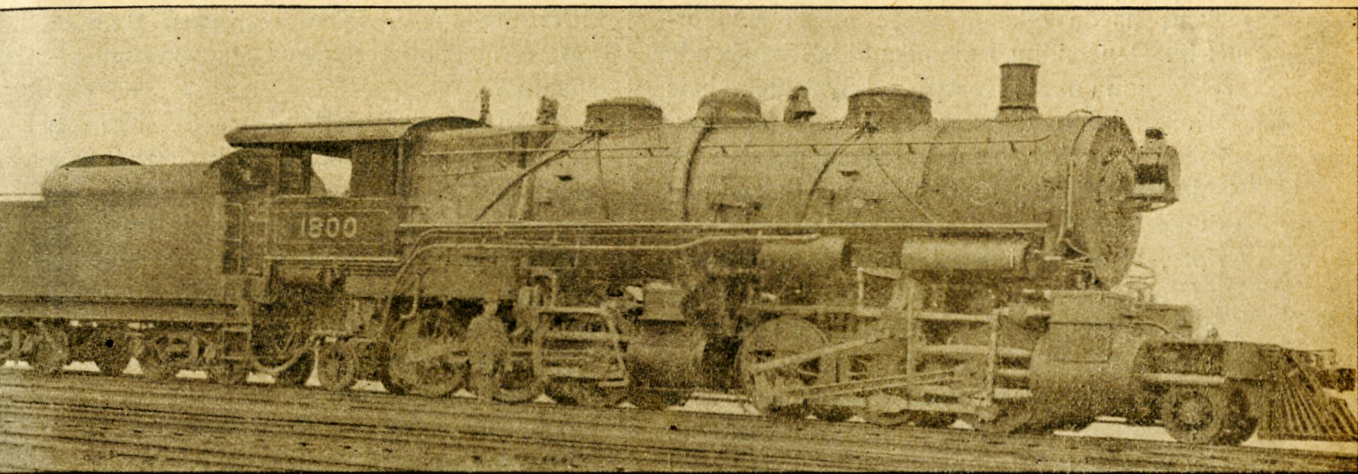
En Sølvegekrans.

Idet jeg haaber paa en lille Plads i »Lokomotiv-Tidende« til Svar paa Hr. »Peiter«s Artikel i forrige Nr., som jo egentlig ikke vedrører vor Forening, og saa meget mere, som Kritiken mest er rettet mod en Mand, som jo faktisk er forhindret fra at svare. Men »Ret maa være Ret for alle«. Og Forholdet var: En Opfordring fra Lokomotivførere blev fremlagt om fra Kransekassen at give en Krans (eventuelt Sølvkrans) til Prinsesse Maries Baare. Listen blev hurtig fyldt, uden at nogen stemte imod. — Spørgsmaalet er altsaa kun: Var Kranzen for dyr? Og det har vi jo Lov at have forskellige Meninger om. Men Kritikbagefter er ikke paa sin Plads, idet vi jo som Foreningsmænd stedse har lært at bøje os for Majoriteten ved en Afstemning.

Hr. »Peiter«s Beskyldninger om Motiverne dertil skal jeg ikke svare paa. De smager for meget af Politik. Men et kan vi vist alle være enige om: Hun var en

Nøden er saa stor, at alt for mange maa afvises. Der burde have været mange Portioner flere.

Med Tak for Optagelsen J. M.



Mallet-Rimrott Lokomotiv til den amerikanske Great-Northern Bane.

ædel og varmtfølede Kvinde, som vil blive savnet af Tusinder af fattige, naar Vinterens Nød staar for Døren, idet hun jo saa at sige var Sjælen i næsten al Velgørehed i Hovedstaden. Men vi har jo forrige Vinter vist, at vi kunde støtte de arbejdsløse og lindre deres Nød. Derfor: Giv igen i Aar enhver især efter Evne, da handler vi i hendes Aand, og da kan vor omstridte Sølvkrans fra ca. 140 Førere paa Sjælland og Falster maaske veje lidt op imod de fattiges Taarer, som i hende har mistet deres bedste Velgørerinde.

Og saa til Slut: Lad der først og fremmest ikke gaa Politik hverken i vort tjenstlige eller vort Foreningsliv, men vis Resignation og Enighed. Ved Enighed satte vi atter med Glans vor Repræsentant O. Larsen ind i Sygekassebestyrelsen. Ved Enighed og Fornuft haaber vi atter at vinde en Del af de tabte Medlemmer tilbage.

I Forbindelse hermed falder det mig ind, at der vist er enkelte, som nu har en besk Smag i Munden, fordi de i sin Tid modarbejdede Indsamlingen til Chr. 9.s Fond, da det nu viser sig, hvor velsignelsesrigt de Penge virker. Men desværre,

Et amerikansk Kæmpelokomotiv.

Som det fremgaar af Illustrationen, ser man, at det her drejer sig om et *Mallet—Rimrott* Lokomotiv (bygget af Baldwin Lokomotive Works i Filadelfia til det amerikanske Great Northern-Jernbaneselskab), af hvis 8 Aksler de 6 er sammenkoblede i to Grupper. Tillige vil man ved nærmere Betragtning let kunne se, hvor vidt forskellige Konstruktionerne er i Amerika og Evropa, selv om Grundsystemet er det samme begge Steder; man behøver her kun at betragte Illustrationen.

For de amerikanske Ingeniører har Arbejdet været saa meget lettere, som de ikke ved Beregningen af Størrelsen og Vægten af de enkelte Dele har behøvet at frygte for at overskride et Akseltryk af 15 til 16 Tons for trods et ringere Antal Aksler dog at opnaa en større Adhætionsvægt end ellers opnaelig. Mens Vægten af franske Maskiner kun beløber sig til 78 Tons, stiger denne paa det amerikanske Lokomotiv til mere end det dobbelte, nemlig 161,1

Tons, som fordeles paa 8 Aksler, og det højeste Akseltryk overstiger 24 Tons.

Det første Mallet Lokomotiv i de forenede Stater var i Aaret 1904 udstillet paa St. Louis Udstillingen, efter at man dog allerede tidligere i Frankrig og Tyskland havde erkendt disse Maskiners Fortrin. Den endnu i Amerika tildels herskende Aversion mod Compound-Systemet, hvis Konstruktion der synes at være for kompliceret og har været Aarsagen til, at disse Maskiner ikke paa et tidligere Tidspunkt er indført. Vi skal saaledes eksempelvis anføre, at endnu i Aaret 1904 var næsten 80 pCt. af de paa St. Louis Udstillingen udstillede amerikanske Lokomotiver Højtryksmaskiner.

Samtidig med Indførelsen af Mallet—Rimrott Konstruktionen har Amerikanerne indført den i Evropa allerede i lang Tid benyttede Heusinger Styring. Grunden til dennes første Anvendelse netop ved dette System maa antagelig søges i, at Anbringelsen af en Stephenson-Styring saa at sige umuliggjordes ved Receiverens Anbringelse.

I efterstaaende skal vi dernæst omtale de vigtigste Dimensioner.

Vægten paa de enkelte Aksler fordeles sig saaledes:

forbindelse, hvor samtidig Løberen er indlagret, samt tillige af et Tværstykke imellem begge Lavtrykscylindrene gennem Kedlens Anlægspunkter. Ved den bageste Truck tjener den sadelformede Kedelbærer med Lejepartiet for de to bevægelige Bolte i det tredelte Stangparti, Fyrkassebæreren samt et kasseformet Støbestaalgoodsstykke som Afstivning.

Til Begrænsning af større drejende Bevægelse af Truckerne er der paa hver Side anbragt en Bolt, som gennem det øverste Barrestykke forbinder dette med det underste paa det andet Stel. Boltehullerne har saa stort Slør, som den fornødne Bevægelse fordrer; dog er det et tvivlsomt Spørgsmaal, om de forholdsvis svage Bolte er i Stand til at modstaa en større Anstængelse i den Retning. Boltene tjener tillige til at ophænge det ved Højtrykscylinderen belastede og temmelig frit bærende underste Barrestykke i Fortruckens øverste Barrestykke.

Rundkedlen bestaar af 3 teleskopformede Ringe, som er indskudte i hinanden og med Indsnævringen fremefter. Af disse Ringe er den midterste forbunden med den tredie ved en dobbelt og med den forreste Ring ved en treradet Naglerække. Ved Anvendelse af en smal strimmelformet Lask

<i>Forreste Del</i>				<i>Bageste Del</i>			
Forreste Løber	Kobbel Aksel	Kobbel Aksel	Driv Aksel	Kobbel Aksel	Kobbel Aksel	Driv Aksel	Bageste Løber
8,6 t	22,7 t	24,3 t	24,7 t	22,7 t	24,3 t	24,7 t	9,1 t
Adhæsionsvægt 143,4 Tons							

Total Vægt 161,1 Tons.

Begge de to Trucker er forfærdigede af en af Støbestaal bestaaende Ramme efter det amerikanske Barresystem. I Befæstelsespunktet for Cylindrenes og Kedlens Bæreløje har disse Barrer et Gennemsnit af 127×127 mm og en Midteafstand af 1092 mm. Tværafstivningen paa den forreste Truck bestaar af en kasseformet Støbestaal-

udvendig og en stor trekantet dito indvendig er den fornødne Tæthed tilvejebragt.

Fyrkassen er Belpaire's Konstruktion med skraanende Loft og Dørplade. Loftet og begge Sidevæggene er dannede af tre Plader med 10 mm Godstykkeelse. Sadelpladen er her 3 mm tykkere, ligesom der til yderligere Forstærkning er anbragt sær-

lige Forstærkningsplader 381 mm i Diameter paa de Steder, hvor Ankrene er fastgjorte.

Foruden Afstivning med Rundkedelankere foregaar Afstivningen paa almindelig Maade ved Hjælp af radiale Støttebolte, hvoraf de to forreste Rækker er bevægelige. Til Afstivning i Længderetning tjener ligeledes nogle efter Tappen og Dørpladen tilpassede Plader, i hvis Ender der er anbragt et kort Anker paa 38 mm i Diameter, som danner Forbindelsen med Sadelpladen.

Som Følge af den store Risteflade findes der to Fyrdøre.

Til Forbindelsen mellem Rørvæggen og Rundkedlens Underkant findes 10 Stkr. Ankre, som i begge Ender kan drejes om en Tap, hvorved en mindre Forskydning af Rørvæggen opefter muliggøres.

Afstanden mellem begge Rørvægge er overordentlig stor, nemlig 6406 mm. Tilvæksten af en mindre værdifuld Hedeflade, som man ved saa store Risteflader og saa lange Kedelrør, som her er Tale om, kan næppe forsvares ved Vægtforøgelsen i Rørlængden, men antagelig er ogsaa det omvendte Tilfældet. Formodentlig har man villet forhøje den paa begge de forreste Kobbelsler hvilende Adhæensionsvægt og derfor anvendt saa lange Rør — et Forhold, som næppe kan betegnes som hensigtsmæssigt eller efterlignelsesværdigt.

Den lave Dom bestaar af Staal og er presset i eet Stykke. Regulatoren er en Støbejerns Dobbeltventil. De store Forstærkningsplader paa begge Sider af Mandehulsudskæringerne er trekantet tildannede.

Cylindrene ligger vel vandrette, men er dog ligesom ved mange andre amerikanske Lokomotiver anbragte over Hjulenes Midtpunkt. Ved denne Type udgør Højden 51 mm. Gliderkasserne danner et særligt Godsstykke, hvorved Reparationerne af Gliderspejlene lettes. Begge Højtrykcylindrene er fuldstændig symmetrisk udførte, saaledes at Støbningen af saavel den højre som venstre Cylinder kan udføres efter samme Model. Ogsaa ved Lavtrykcylindrene er dette muligt, idet man den ene Gang kun behøver at anbringe et Dæksel

over den fælles Indstrømningskanal paa den forreste, den anden Gang paa den bageste Aabning. Dette kan tjene som et fortræffeligt Eksempel paa, hvorledes Amerikanerne ved hensigtsmæssig Udnyttelse af enkelte Dele sparer paa Fremstillingsomkostningerne.

Fra Domen strømmer Dampen gennem to udenpaa Kedlen anbragte Hoveddamprør, hvis Diameter er 127 mm, til Højtrykcylindrene. Udstrømningen derfra forener sig i et Rør, der ligger i Lokomotivets Midtlinie, og hvis Diameter er 229 mm med 6 mm Godstykkelse. Dette danner samtidig Receiveren. Ved Anvendelse af et kugleformet Hoved i en tilsvarende Pakdaase samt 4 Samlinger paa Rørledningen er denne i Stand til at følge Maskinens forskellige Bevægelser. Paa lignende Maade, dog kun med to Samlinger, er Lavtrykcylindrenes Spildedamprør konstrueret.

Skiftestangen til Omstillingen af Heusinger Styringen bestaar af to Dele; den første sidder fast paa Kedlen eller den bageste Truck, medens den anden Halvdel er anbragt paa den forreste. Begge Trækstænger ender i et Vinkeltræk tæt ved Truckens Drejepunkt, hvor de er tilkoblede en kort lodret liggende Aksel. Den stærkt forkrobbede Styringsaksel bevæger sig i Lagere, der er anbragte paa nogle af de paa Stellene fastskruede Bærestykker.

Æren af at være Verdens største og sværeste Lokomotiv har denne Maskine dog ikke faaet Lov til at beholde ret længe; thi Eriebanen har hos American Locomotive-Company ladet et endnu større Godstogslokomotiv udføre, hvis Dimensioner er:

Diameter	}	Højtrykcylindrene ..	635 mm
		Lavtrykcylindrene ..	991 mm
Cylindrenes Rumforhold			2,4
Stempelslag			711 mm
Hjulenes Diameter			1295 mm
Den totale Hjulstand			11,938 m
Damptryk			15,1 Atm.
Risteflade			9,25 □ m
Hedeflade			567,4 □ m
Adhæensionsvægt			186 Tons

Trækkekraft i Trækkrogen 44,5 Tons
 Akseltryk 23^{1/4} »

I Vægt overgaar dette Lokomotiv det foran omtalte med omtrent 43 Tons.

Dermed maa man vel have naaet Grænsen eller muligvis allerede overskredet denne, hvor Talen er om, at saa svære Maskiner ophører med at være økonomiske. Tidsskriftet *Railroad Gazette* har under Titlen *Heavylocomotives and the railroads of the future* meget udførlig udtalt sig desangaaende. Efter at det har henvist til, at det i den senere Tid i Amerika næsten er bleven en Mani at sætte en Rekord ved Konstruktionen af stadig større Lokomotivtyper, skriver det: »Tilbøjeligheden til at fremstille særlige svære Lokomotiver skyldes ikke Fabrikerne; thi tvertimod vil disse hellere bygge flere og mindre Maskiner, eftersom deres Fabrikbygninger ikke er saa godt indrettede paa Fabrikationen af disse Mammuth-Maskiner.

Fordringerne desangaaende stilles derimod af de forskellige Jernbaneforvaltninger, og Lokomotivfabrikerne opfylder kun sine Kunders Ønsker.« Det fremhæver dernæst, at Aarsagen til Anskaffelsen af svære Lokomotiver udelukkende er af Hensyn til Besparelsen af Tid og Penge. Erfaringen i de sidste 10 Aar har tilstrækkeligt bevist det økonomiske i Fremførelsen af større Godstog, hvilket atter fremkaldte Kravene om en stadig større Maskinkraft.

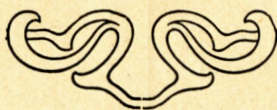
Men paa den anden Side, hvilke ufordelagtige Følger har ikke en saa vældig Stigning af Lokomotivernes Dimensioner?

Ikke et eneste Jernbaneselskab i hele Landet har Værksteder eller Remiser, som er store nok til at optage saadanne Maskiner, og de kunne ikke drejes paa en eneste af de bestaaende Drejeskiver. Mange, omend ikke de fleste, Broer overbelastes under Passagen af et saadant Tog, mens Trækkonstruktionerne, naar Lokomotivet arbejder med sin største Kraftudfoldelse, anspændes indtil Brudgrænsen.

Bladet henviser derefter til de store Vanskeligheder, som en Afsporing af disse Maskiner fremkalder, samt paapeger Manglen af en tilstrækkelig stærk Overbygning. Saafremt Lokomotiver som dem, Eriebanen nu lader bygge, vil vinde almindelig Indpas, maa der anvendes uhyre Summer for at bringe det andet Befordringsmateriale op til samme Højde. Omkostningerne til Forbedringer, som Anvendelsen af saa svære Lokomotiver kræver, maa staa i det rette Forhold til den Besparelse, som opnaas ved at benytte disse.

Videre hedder det i den nævnte Artikel, at dersom man vilde foretage en nøjagtig Beregning over Besparelsen af Driftsomkostningerne ved Anvendelsen af de voksende Lokomotivdimensioner og en anden Beregning over Udgifterne til Banelegemets, Broernes Forstærkning o. s. v., da vil man finde, at det mest rentable og økonomiske vil være at vælge en mellemliggende Størrelse af Lokomotiver.

Af disse Udtalelser fremgaar det, at man i Amerika nu maa være naaet til Grænsen med Hensyn til Lokomotivernes Vægt og Dimensioner.



Jernbanestatistik.

Fortegnelse over forskellige Banelængder.

	Lande	Aarstal for de første Baners Aabning	Ialt ved Aarets Slutning				1885		1905	
			1840	1870	1900	1905	paa hver			
			Kilometer				100 □km	10,000 Indb.	100 □km	10,000 Indb.
1	Tyskland.....	1835	549	19575	51391	56477	6,9	8,0	10,4	10,0
2	Østrig-Ungarn.....	1838	144	9589	36883	39918	3,4	5,6	5,9	8,5
3	Storbritannien og Irland....	1825	1348	24999	35186	36447	9,8	8,4	11,6	8,8
4	Frankrig.....	1832	497	17931	42827	46466	6,1	8,7	8,7	11,9
5	Evropa.....	1825	2925	104914	283525	309393	—	—	3,0	7,7
6	Forenede Stater i Amerika.	1830	4534	85139	311094	351503	2,2	36,4	3,8	44,7
7	Amerika.....	1830	4754	93139	402171	460196	—	—	—	—
8	Britisk Indien.....	1853	—	7683	38235	46045	0,5	0,7	0,9	1,6
9	Asien.....	1853	—	8185	60301	81421	—	—	—	—
10	Afrika.....	1856	—	1786	20114	26616	—	—	—	—
11	Australien.....	1854	—	1765	24014	28069	—	—	0,4	56,8
12	Total Antal paa Jorden....	1825	7679	209789	790125	905695	—	—	—	—

Særlig Interesse frembyder Summen af den paa 1 km Banelængde faldende Anlægs-kapital. Den udgjorde nemlig:

	Tyskland	Østrig-Ungarn	Storbritannien og Irland	Frankrig	Evropa	Forenede Stater i Amerika	Britisk Indien
	Mark	Mark	Mark	Mark	Mark	Mark	Mark
1890.....	250390	247238	555762	318969	302477	165957	155309
1900.....	255608	277611	660570	316319	292322	158070	149230
1905.....	264981	281212	689805	316870	298000	167752	107063

og viser i de fleste Kulturlande en stigende Tendens. Bemærkelsesværdig er den store Forskel i Anlægsomkostningerne saavel i Evropa som navnlig i Forhold til andre Steder paa Jorden. I Aaret 1905 var den totale Anlægs-kapital 92,199,114,000 Mark, medens denne paa den øvrige Klode ved en Beregning af 151,000 Mark pr. km udgjorde 90,076,483,000 Mark. 182,275,597,000 Mark var altsaa nævnte Aarstal anbragte i Jernbaneanlæg. I Aaret 1904 udgjorde Summen 178 Milliarder — med andre Ord: i et Aar var der anvendt over 4 Milliarder Mark til nye Jernbaneanlæg.

D. L. & L. F.

En Oversigt.

Aaret 1909 begyndte med et Medlems-tal af 866 Medlemmer og sluttede med et Medlemsantal af 945. D. L. & L. F. har saaledes, trods 12 Udmeldelser, som er anført nedenfor, kunnet glæde sig ved en Fremgang af 89 nye Medlemmer. Det kommende Aar vil uden al Tvivl give et endnu større Antal nye Indmeldelser, saa at D. L. & L. F. efter 1. April vil kunne tælle sit Medlemsantal med et firecifret Tal.

Siden den sidst offentliggjorte Rettelse til Medlemslisten er følgende *indmeldte*:

$\frac{1}{8}$	09 Lokfrb. (589) Gütthler, Struer Afd.
$\frac{1}{12}$	— — (136) H. C. Hansen — —
$\frac{1}{10}$	— — (364) H. A. Simonsen, Falster Afd.
$\frac{1}{11}$	— — (591) J. Hansen — —

Udmeldte er:

Lokfrb. (34)	V. Hansen, Struer, $\frac{1}{8}$ 09.
$\frac{1}{4}$ 09 Lokf.	(287) F. Eriksen, Ng.
— —	(182) F. Arum, —
— —	(257) J. Møller, —
— —	(62) C. Voigt, —
— —	(214) L. V. P. Larsen, —
— —	(118) S. Knudsen. (Slettet for Gæld).
— —	(351) Molbeck, Skanderborg
— —	(56) Bagger, —
— —	(205) Petersen, —
— —	(275) Nielsen, —
$\frac{1}{7}$ 09 .	(98) Rasmussen, —

de fire sidste paa Grund af det forhøjede Kontingent.

Indmeldte fra $\frac{1}{4}$ 09:

Lokfrb. (6)	Mortensen, Skanderborg
— (224)	Larsen, —
— (367)	Stephensen, —
— (355)	Raben, —

Stigningen i Medlemstallet har saaledes været omtr. 10 % og afgiver Bevis for, at D. L. & L. F. er i god og kraftig Vækst, idet det forløbne Aar har været et godt »Høstaar«.

For vore Separatister har Aaret været et Hungeraar, idet den Tilslutning, de har ventet, aldeles og fremdeles vil udeblive.

Separatistforeningens Formand Lokf. Bønnelykke (der efter Forlydende har overgivet Styret til Lokf. Holm), der ligesom Odin erfarer alt, hvad der vil ske, har i det forløbne Aar sendt sine Ravne, i d'Hrr. Holms og Strands Skikkelser, over det ganske Land for at agitere for Separatistbevægelsen. De har nu atter taget Plads paa hans Skuldre med Næbet i hans Øren, og kan derefter bebude, at denne Bevægelse har været eet stort Fejlgreb.

D'Hrr. Afdelingskasserere bedes snarest indsende Udskrift af Kassebog, senest i sidste Uge af Januar.

Kjøbenhavn, 10. Januar 1910.

Hovedkassereren.

Den sjælland-falsterske Sygekasse.

Det nyvalgte Repræsentantskab har til lægekyndigt Medlem valgt Dr. med. Jessen i Stedet for Læge Arnold Møller.

Canossa.

Det maa være drøjt at have været Forslagsstiller til den »store« Jernbaneforenings Dumpekandidater til Sygekassen, hvis man da ved saadanne forestiller sig tænkende og foreningsinteresserede Mænd, der tror, at Jernbaneforeningens Repræsentanter har ment noget med, hvad de gik til Valg paa.

Før Valget skrev »Vor Stand«, at Personalets Dom over d'Hrr. O. Larsen og Overbanemester Owesen vilde blive let, idet den med sit store Stemmetail paa Forhaand har følt sig lige saa sikker paa Valgets Udfald, som da Goliath stod overfor David. Efter Valget skriver »Vor Stand« om Sygekassevalget bl. a.:

Resultatet af dette Valg vidner da om en mærkelig Inkonsekvens hos den Del af Medlemmerne, der har afgjort dets Udfald — mange forskellige Omstændigheder har medvirket, ikke mindst den paa usandfærdige Paastande byggede Agitation, der anvendtes overfor indifferente Medlemmer, og som bl. a gik ud paa, at Flertallets Hensigt var at oprette lønnede Stillinger („Ben“) for Tillidsmændene — endvidere den meningsløse Valgordning, der gør det muligt, at Overbanemestrene alene med 31 Stemmer kan besætte en Plads — og om Overbanemestrenes bristende Evne til at kunne abstra-

here fra en Sags tilfældige Omstændigheder og trænge ind til dens Kærne har Jernbaneforeningen tidligere gjort beklagelige Erfaringer — at Lokomotivfører Oscar Larsen valgte skyldtes noget lignende, det skæve Forhold, hvori Jernbaneforeningen meget mod sin Vilje er kommen til at staa til Dansk Lokomotivfører- og Fyrbøderforening, overskygger for Tiden indenfor denne Forening alt andet, hvorfor Lokomotivførerne, hvis store Flertal sikkert ikke deler den Oscar Larsenske Opfattelse af Sagen, men snarere hylder vor, har følt sig forpligtet til af Foreningsinteresse at gennemføre hans Valg — naturligvis støttet af Togpersonalets Forening, der her fandt en udmærket Lejlighed til at gøre sig gældende.

Vi har ingen Steder set Protester mod, at disse Foreninger deltog i Valget — de har i udstrakt Grad nydt godt af „Dansk Jernbaneblad“s Bevaagenhed — havde Jernbaneforeningens Medlemmer vist en lignende Trofasthed mod deres Forening, var Resultatet blevet at andet, men i Stedet for at bevare Ligevægten og støtte deres Forening i dens Syn paa, hvad det i Hovedsagen gjaldt om, fortabte de sig, som saa ofte før, i Biomstændighederne og underordnede Hensyn og drog ud med Dansk Jernbaneblads Velsignelse for at fælde Friis-Skotte.

— Selvfølgelig har alle Modstandere af Personalets Selvstændighedstrang af et godt Hjerte benyttet Lejligheden, men uden betydelig Forstærkning af vankelmødige Medlemmer, som vi med Rette kunde have ventet mere Organisationsfølelse af, havde det ikke lykkedes. Den, der vil Maalet, maa ville Midler. Hvad kan det nytte, at Personalet kræver Ret til at organisere sig og hævde sin Selvstændighed, naar det ved enhver given Lejlighed, hvor Principerne skal staa deres Prøve, viser sig, at smaalig Lyst til Kritik og Misfornøjelse med enkelte af Ledelsens Handlinger er nok til at faa store Dele af Medlemmerne til at give Pokker i Selvhævdelse og Organisationen og med fuld Musik gaa over til selve disses Fjender — med en saadan Hær vindes ingen Sejre. Der trænges i høj Grad inden for Jernbaneforeningen til noget; som vi ikke ved bedre Navn for end Disciplin; en Flok Mennesker, der er løbet sammen i en Forening, men forbeholder sig ved enhver given Lejlighed den »fuldstændigste Handlefrihed« til at gøre det modsatte af, hvad den af Flertallet udgaede Ledelse finder rigtigt, er ingen Organisation og kan intet udrette — kun ved, at den enkelte til en vis Grad underordner sine subjektive Anskuelser under Helhedens Fællesvilje, bliver denne en Magt, som formaar at handle og som kan tiltvinge sig Respekt; hvis Administrationen lægger mindre Vægt paa Jernbaneforeningens Mening, end ønskeligt er, skyldes dette maaske nok, at den har tilstrækkeligt Kendskab til dette Personales Evne til standhaftigt

Sammenhold — der vil altid være nogle, der kan lokkes til eller trues til at løbe over og blive den Kile, der sprænger Sammenholdet og tager Magten fra det.

Vi beklager særlig Friis-Skottes Udtræden af Sygekassens Ledelse; det betydelige Arbejde, han der har udrettet paa Personalets Vegne for at sikre dettes Indflydelse paa en saa vigtig Sag, som betrygende Sygekasseforhold er, maa han nu forlade, just som en endelig Løsning stundede til, og overlade det i Hænder paa Folk, som — deres øvrige Kvalifikationer ufortalt — vil blive føjelige Redskaber i en Formands Haand, der med Dygtighed arbejder for de Interesser, han er sat til at værge, og det er ikke i første Række Personalets.

Lokomotiver med Hjælpemaskiner.

(Fortsat).

For at forebygge dette underretter Lokomotivføreren paa det elektriske Lokomotiv sin Kollega paa Damplokomotivet ved Hjælp af Lyssignaler angaaende de forskellige Manipulationer, som denne bør foretage. Hvor ulige lettere det kombinerede Lokomotiv vil være at betjene, fremgaar tilstrækkeligt, naar man tager i Betragtning, at Lokomotivføreren ved Hjælp af Ampéremetret til Stadighed kan kontrollere Elektromotorens Arbejde og ved for høj Spænding personlig er i Stand til at forøge Dampmaskinens Omdrejningsantal. Forøvrigt vil den automatiske Strømafbyrder kunne træde i Funktion.

Lokomotivets Konstruktion falder i 2 Dele, nemlig de paa henholdsvis Truck- og Tenderhjulene anbragte Motorer og Hjælpeapparaterne til disses Regulering af Kraftudviklingen. Som det fremgaar af Fig. 27 sidder Rotoren (den bevægelige Del) direkte paa Akslen, mens Stator (Motorens faste Del) dannes af Rammepladerne og deres Tværforbindelse. Paa denne Maade

er Lagernes ja end ikke Smørehullernes Antal bleven forøget. Om en Komplikation ved Betjeningen kan der altsaa ikke være Tale, hvilket ogsaa maa siges om Reguleringsapparatet, idet Lokomotivføreren altid maa sætte sit Tog i Bevægelse ved Hjælp af Dampmaskinen, idet de elektriske Ledninger kun anbringes, hvor de stærkeste Stigninger findes. Som Regel forekommer disse paa Strækningen, kun undtagelsesvis paa Stationerne.

Har Toget, naar det ankommer til den strømforsynede Strækning, opnaaet den for de elektriske Motorer fastsatte Maksimalhastighed, er der faktisk intet at regulere. Er derimod Farten ringere, saa maa den tilsvarende Difference udlignes gennem Strømtilførslen. Det vil her komme til at bero paa Lokomotivførerens Øvelse med Hensyn til Reguleringen af den elektriske Strøm. En Konstruktion til Strømregulering maa under alle Betingelser være til Stede for ved en uforudset Standsning paa stærke Stigninger atter at kunne sætte Toget igang.

Komplikation ved disse Lokomotiver vil selvfølgelig ikke helt kunne undgaa; men Maskinerne bør være konstruerede saaledes, at de forskellige Apparater kun undtagelsesvis skal betjenes af Personalet. Et meget vigtigt Punkt er det, at der, hvor Lokomotivførerens forøgede Arbejde kræves, er Hastigheden formindsket saaledes, at der bliver mere Tid til Udførelsen af de forskellige Manipulationer.

For at undgaa disse Komplikationer paa Damplokomotiverne har der været Planer fremme om Anvendelsen af særlige elektriske Lokomotiver til Forspand for de førstnævnte; men hvilket Tilbageskridt dette er i Forhold til det kombinerede Lokomotiv, paaviser Ing. Lichty og anskueliggør, hvorledes Togets Totalvægt ved Anvendelse af et elektrisk og et Damplokomotiv og lige Nyttevægt er bleven 100 Tons mindre end ved Benyttelsen af 2 Damplokomotiver. For nu at kunne befordre en Nyttelast af 240 Tons under lige Forhold paa Bjergstrækninger med elektriske Forspandslokomotiver, saa vil dette fordre et elektrisk

Lokomotiv med 40 Tons Tjenstvægt og 32 Tons Adhæsionsvægt, hvorved Gevinsten af den døde Vægt ved de blandede Lokomotiver vilde reduceres fra 100 Tons til 65 Tons. Dette er imidlertid et Tilbageskridt af 35 Procent.

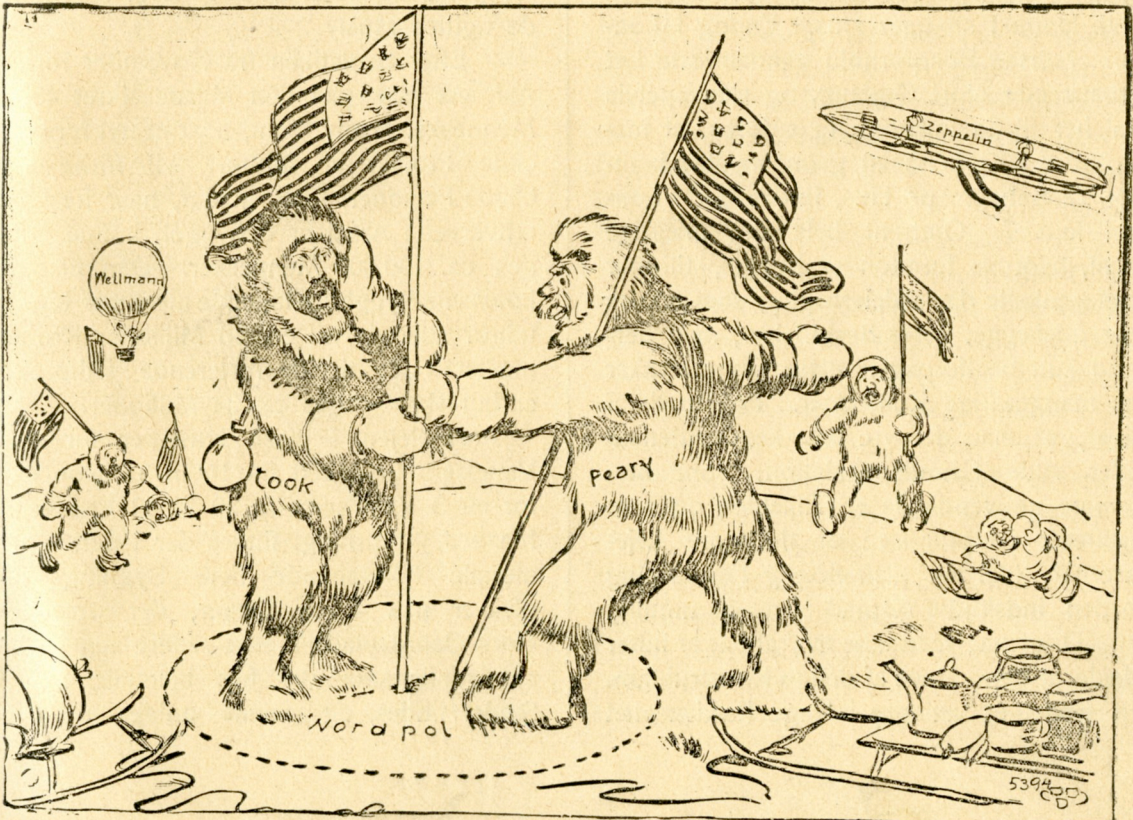
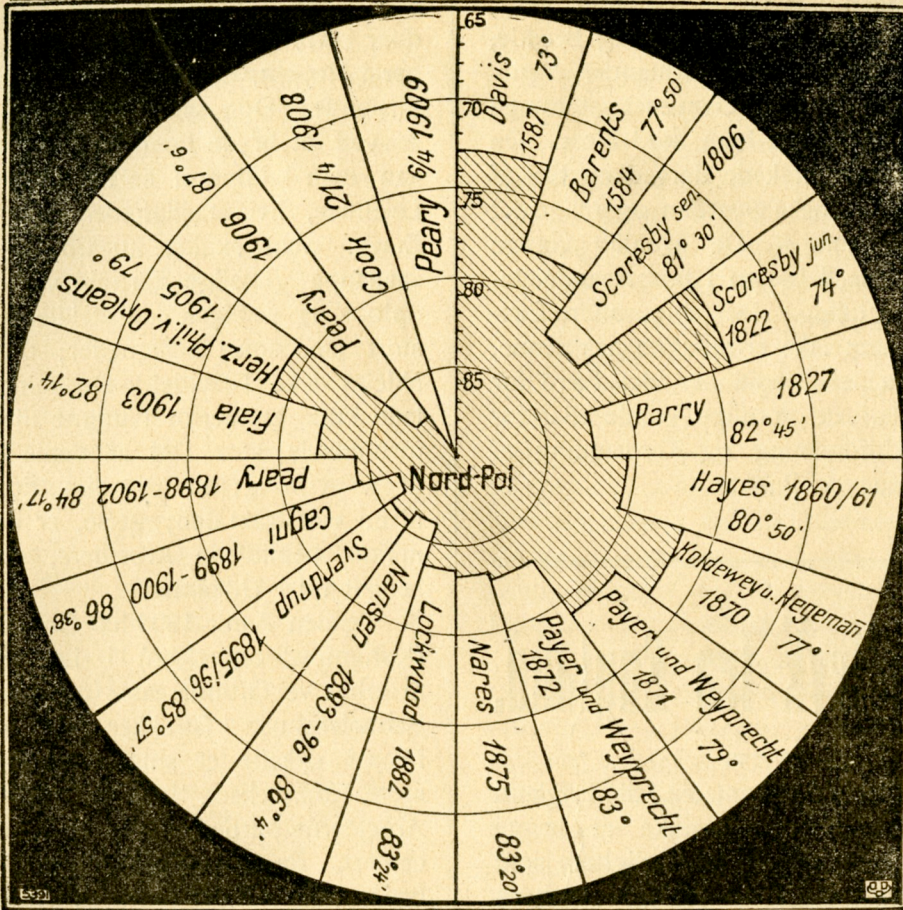
I driftsteknisk Henseende vil der ved Indførelsen af elektriske Forspandsmaskiner yderlig fremkomme følgende Ulemper:

1. Samtlige Stationer og hele Banestrækningen skal forsynes med elektriske Ledninger.
2. Togene maa holde flere Gange for at erholde Forspandsmaskinerne tilkoblede.
3. Togene maa lige saa ofte holde for at faa de samme Lokomotiver frakoblede.
4. Forspandsmaskinerne maa ledes tilbage som tom Maskine.
5. Til dette Formaal maa det andet Spor ogsaa være elektrificeret.
6. De elektriske Lokomotiver vil optage en stor Plads i Remiserne.
7. Disse Forspandsmaskiner maa betjenes af et særligt Personale.

Sammenlignet med disse Ulemper viser det sig altsaa tydeligt, hvorledes de elektriske Hjælpemotorer paa et Damplokomotiv anvendt paa rette Sted og Maade vil kunne bringe Fordel saavel i økonomisk Henseende som Arbejde, Plads og Tid, selv om der ogsaa kan være Tale om en kompliceret S sammensætning af underordnet Betydning.

Kampen om Nordpolen.

At naa Polerne — særlig Nordpolen — hvilket nu paa en saa overraskende Maade er lykkedes de to amerikanske Forskere Cook og Peary, har for Aartusinder tilbage været et af Menneskehedens Maal. Allerede fra første Færd, den, som gjordes af Pytheus fra Marseille Aar 325 f. Kr., til



Engelskmanden Davis' Ekspedition 1587, hvilken kom til 73 Grader nordlig Bredde, forsøgte efter hverandre Normanner, Venezianere, Portugisere og Genuesere at trænge saa langt som muligt frem mod Nord. De opdagede og udforskede derved en Del af den nordamerikanske Øverden og tillige det sydlige Grønland. — De egentlig vigtige Polarfærd finder Læseren i hosstaaende statistiske Fremstilling. De talrige andre Ekspeditioner, som ikke er optagne paa denne, var dels Hjælpeekspeditioner, dels Færd for Opmaalig af de nordlige Vande eller for yderligere Udforskning og Kortlægning af allerede opdagede Punkter.

Rejseindtryk fra England.

Straks ved Ankomsten til England undgaar den Fremmede ikke at lægge Mærke til den nationale Forkærlighed, som Englænderne lægger for Dagen i deres Valgsprog »My house is my castle« for at blive Herre i sit eget Hus. Endog i London er disse Boligforhold gennemførte i et forbausende stort Omfang, og eksempelvis skal her til Sammenligning anføres, at medens der i Kjøbenhavn gennemsnitlig kommer 72 Beboere pr. Hus, findes der i London kun 7. Omtrent hele det mægtige Areal, hvorpaa London er bygget, tilhører nogle enkelte rige Adelslægter, som faktisk ikke ødelægger deres Besiddelser, men derimod kun bortforpagter disse Grundstykker paa mangeaarige Kontrakter. Følgen deraf bliver, at man derovre ikke kender den til Tider vilde Grundspekulation, som herhjemme nødvendigvis er Tilfældet, og som resulterer i Opførelsen af de store Lejekaserner, idet en tilstrækkelig Forrentning af den indskudte Kapital ellers er umulig.

Dog maa man ikke tro, at det er lutter Glæde at bebo Huse af denne Konstruktion. De fleste er anlagte i lange Rækker tæt

ved Siden af hinanden med 2 højst 3 Vinduer i Frontsiden og ofte indtil 3 à 4 Etager i Højden, hvilket ikke gør Lejlighederne tiltalende. Dog synes det, som en ny Stil er ved at bryde igennem; thi allerede nu kan man i London se moderne indrettede Lejehuse, hvis Lejligheder alle ligger i en Etage. Man skulde nu tro, at det under saadanne gunstige Forhold var billigere at opføre og vedligeholde et lille Hus end et stort med smaa Lejligheder; men dette er aldeles ikke Tilfældet. De mindre bemidlede Folk er derfor tvungne til at ofre en forholdsvis stor Del af deres Fortjeneste til deres Bolig; men da disse Forhold fører til en vidtstrakt Bebyggelse, er det altid de mindst bemidlede Arbejdere, som skydes længst ud i Udkanten.

Siden Aaret 1894 har Grevskabsraadet (Kommunalbestyrelsen) i London forsøgt at erhverve Grundarealer og derpaa opført Beboelseshuse, Butikker og Værksteder, hvoraf enkelte er smaa Bygninger, andre store Komplekser, idet det gik ud fra, at Arbejderne burde bo i Nærheden af Arbejdscentret. Beboelseshusene indeholder Lejligheder dels med et enkelt dels flere Værelser for gifte, ligesom der ogsaa er sørget for de ugiftes Husly.

Efter Statistiken fra November forrige Aar var der paa den Maade sikret 45000 Mennesker Husly, som, naar et nyt forestaaende Projekt er fuldført, vil forhøjes til 65000 Personer. Ialt vil der, naar hele det erhvervede Areal er bebygget, kunne optages ca. 100,000 Mennesker. Den til dette kolossale Byggeforetagende anvendte Kapital udgør allerede nu ca. 46 Millioner Kroner, medens der til de resterende Udførelser endnu skal bruges ca. 24 Millioner.

Huslejen i disse Huse er for en 2 Værelses Lejlighed fra 16 til 32 Kroner og for en 3 Værelses fra 20 til 42 Kroner pr. Maaned. Forøvrigt findes der i dette kommunale Foretagende flere Bygningskomplekser paa 4 à 5 Etager, der omslutter store Gaardspladser eller rettere sagt Haveanlæg, ligesom der her hjemme enkelte Steder findes, og saaledes anlagt, at der er

rigelig Adgang til Lys og Luft. Mærkværdigt er det, at flere Mennesker ikke har Interesse for saadanne hygiejniske Foretagender.

Anvisningen af disse Boliger foregaar efter bestemte Regler. Til hvert Værelse regnes 2 Personer; Børn under 5 Aar medregnes ikke, og Børn fra 5—10 Aar regnes for en halv Person. Efter denne Beregning ansættes Værelsernes Antal. Forandrer Antallet af Familiemedlemmerne sig, det være ved Af- eller Tilgang, til Eks. at mindre-aarige Børn vokser til, anvises der den betræffende Familie en større Lejlighed. I Marts f. Aar fandtes kun 1,39 Personer pr. Værelse.

Foruden Familieboliger har Grevskabsraadet indtil Dato anskaffet 3 store Hjem for ugifte, som ligger i forskellige Dele af London, hvor hvert Hjem kan optage 600 à 700 Personer. De er foruden store, med Seng, Stol og Bord forsynede Sovestuer for en enkelt Person, tillige rigeligt udstyret med Vaske- og Badeindretninger, store og tiltalende Samlingsstuer, Spisesale, Rygeværelser, Læse- og Skriveværelser. Saavel tillavede som ikke tillavede Spise- og Drikkevarer leveres til rimelige Priser, og for de Personer, der selv ønsker at tilberede Maden, er der en bekvem Adgang dertil, idet saavel de fornødne Ovne som Køkkentøj forefindes. Betalingen sker ved Løsning af en Billet til en Pris af ca. 50 Øre pr. Døgn eller for en hel Uge à ca. 3 Kroner, hvortil kommer et mindre Vederlag for Leje af et lille lukket Skab.

Angaaende Beboerne da maa disse rette sig efter det bestaaende Reglement; men forøvrigt føres der ingen Kontrol, enhver kan komme og gaa, naar han vil, uden at der spørges hvorfra eller hvorhen.

Medens det for Grevskabsraadet i London hovedsagelig drejer sig om at skaffe Storbyens Arbejderbefolkning gode og sunde Boligforhold, findes der i Nærheden af Birmingham en Arbejderby, hvis Navn er Bournville, som er grundlagt med det Formaal at trække Arbejderne fra Byen ud paa Landet og der garantere for sunde Lejligh-

heder. Dens Grundlægger, Cadbury, der er Indehaver af en stor Chokoladefabrik, har i Grunde og kontante Penge skænket ca. 4¹/₂ Million Kroner til dette Foretagende, saaledes at det indvundne Overskud efterhaanden anvendes til Nyopførelser.

I denne Arbejdermønsterby er Principet, et Hus til hver Familie, uden Undtagelse gennemført; dog er disse ikke opførte i lange Rækker ved Siden af hinanden, men derimod opførte to og to eller højst fire i en Karré, hvorved der er sikret enhver Lejer saa meget Lys og Luft som muligt. Desuden maa hvert enkelt Hus kun optage en Fjerdedel af hvert Grundstykkets Størrelse, ligesom Husets Facade trækkes saa langt tilbage, at hver faar en Forhave, hvad der tillige bidrager til, at saavel Luften som Lyset faar større Indflydelse paa Lejlighederne.

Husene bestaar af 1 eller 2 Dagligstuer, 2 til 3 Soveværelser, Køkken eller idetmindste Vaskerum, Badeindretning og andre af Nutidens Bekvemmeligheder. Dertil kommer yderlig, at Haven modtages i færdig anlagt Stand. Til Trods for denne Komfort er Lejen dog ikke høj (Grundstykkerne er ikke til Salg, men forpagtes i 99 Aar); den bevæger sig nemlig imellem 16 til 30 Kr. pr. Maaned, hvilket efter engelske Forhold maa anses for billigt, og det er derfor let at forstaa, at Efterspørgslen efter disse Bygninger er meget stor. Omend Begyndelsen først gjordes i Aaret 1895, tæller Landsbyen dog nu henimod 700 Huse med ca. 3200 Indbyggere. Hvad særlig maa fremhæves, er, at Byen ikke udelukkende er forbeholdt Chokoladefabrikens Arbejdere, tværtimod; enhver, som vil, kan bosætte sig i Byen; om Boligtrang er der aldeles ikke Tale, hvilket ogsaa bedst kan ses, naar man erfarer, at langt over Halvdelen af Byens Befolkning ikke er beskæftiget paa denne Fabrik. Anlægget af denne Mønsterby er med andre Ord det rene Filantropi.

I forskellige Kredse i England er der i den senere Tid opstaaet en saakaldet Settlement-Bevægelse. Formaålet i denne Bevægelse er at bygge en Bro over de

sociale Modsætninger, som findes mellem den besiddende Klasse og Folkets bredere Masser. Det er naturligt, at saadanne Bestræbelser, der gaar ud paa at bringe de forskellige Befolkingskredse nærmere hinanden, i første Linie maa foretages i de Lande, hvor de sociale Modsætninger er størst, nemlig i England og Amerika. Formen, hvorunder denne Tilnærmelse foregaar, er gennem det Settlement, d. v. s. bedrestillede og uddannede Folks Bosættelse i Byernes fattigste Kvarterer, og hvis Opgave hovedsagelig gælder det sociale Arbejde. Selv om denne Bevægelse oprindelig er udgaaet fra Englands gamle Universitet, findes der dog nu for Tiden mange »Settlement«, som ikke arbejder i Forbindelse med Universiteterne, ligesom deres Arbejde er langt mere forskelligartet, alt eftersom Opgaven omhandler Børnenes, Ungdommens eller de Voksnes Uddannelse.

(Fortsættes).

Personalia.

³¹/₁₂ 09.

Afskediget er:

Lokomotivfører Nr. 210 N. C. Høier, Kbhvn. G. 1, med Pension.

¹/₁ 10.

Forfremmede er:

Lokomotivfyrbøder Nr. 388 C. F. Hansen, Orehoved, til Lokomotivfører med Tj.-Nr. 27 og Station i Glyngøre.

Haandværker Nr. 5110 J. H. E. Andersen, Nyborg, til Lokomotivfyrbøder Nr. 388 i Gjedser.

Forflyttede er:

Lokomotivfyrbøder Nr. 493 S. P. Sørensen, Struer, til Holstebro.

Lokomotivfyrbøder Nr. 318 H. A. E. Hansen, Gjedser, til Orehoved.

⁵/₁ 10.

Lokomotivfyrbøder Nr. 192 U. Sørensen, Korsør, til Fredericia.

Lokomotivfyrbøder Nr. 334 A. R. Laursen, Fredericia, til Korsør.

Fra Formanden.

Forslag, der ønskes behandlet paa Generalforsamlingen i Marts, maa være Formanden ihænde senest den 15. Februar 1910.

BREVPAPIR, MEDDELELSER OG KONVOLUTTER

MED



:: FORENINGENS MÆRKE ::

LEVERES TIL BILLIGSTE PRISER KUN AF

Lok.-Tid.s Bogtrykkeri, Fredericia.

Adressefortegnelse.

Formanden:

Lokf. Chr. Christensen, Jernbanevej 29, Esbjerg.

Hovedkassereren:

Lokf. O. Larsen, Svanholmsvej 16^{III}, København V.

Redaktionen:

Lokf. P. Hansen, Gjedser.

Udgaar 2 Gange maanedlig.

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.

Redigeret af Lokomotivfører P. Hansen, Gjedser.

R. Ottensens Bogtrykkeri, Fredericia.