

„Hornbechs rene Frugtsafter“.



Redaktør: Lokomotivfører L. Mauritzen, Fredericia.

Nr. 14.

15. Juli 1904.

4. Aarg.

Kørepengenes Beskatning.

Fællesudvalget har modtaget følgende:

De danske Statsbaner.
Generaldirektøren.

København B., den 1. Juli 1904.

Skattedepartementet har under 28. Maj d. A. tilskrevet Generaldirektionen saaledes:

»I tvende med Generaldirektionens Skrivelser af 6. ds. hertil indsendte Andragender har Jernbaneorganisationernes Fællesudvalg dels anholdt om, at Skattedepartementets Opfattelse af den skattepligtige Karakter af de Beløb, som under Navn af Køre- og Dagpenge udbetales Statsbanernes Lokomotiv- og Togpersonale, maa blive tilkendegivet Ligningsmyndighederne, dels forespurgt, om den i § 7 i Lov Nr. 85 af 15. Maj f. A. indeholdte Bestemmelse, at det i de kommunale Vedtægter kan fastsættes, at Skatteindtægten udfindes ved til denne Indkomst at lægge 15 pCt., for saa vidt den er pensionsberettiget Indkomst, ogsaa i sit fulde Omfang vil være at bringe til Anvendelse overfor Statsbanernes Personale.

Foranlediget heraf skal man herved meddele, at det sidstnævnte Spørgsmaal som alene vedrørende den kommunale Beskatning ikke henhører under Skattedepartementets, men under Indenrigsministeriets Afgørelse,

hvorhos man med Hensyn til det førstnævnte Spørgsmaal skal tilføje, at det i Beretningen om Skattedepartementets Møde med Repræsentanter for Skatteraadene, hvilken Beretning er tilstillet de forskellige Ligningsmyndigheder, er udtalt, at de Beløb, som under Navn af Kørepenge udbetales Lokomotiv- og Togførere ud over deres faste Løn, og som beregnes i Forhold til det tilbagelagte Antal Kilometer, efter Skattedepartementets Formening ved Beregningen af den skattepligtige Indkomst ville være at stille i Klasse med Dagpenge, jfr. § 5 d i Lov om Indkomst- og Formueskat til Staten og Vejledningen til den nævnte Lov Artikel 5 Nr. 5.«

Hvilket meddeles under Henviisning til Fællesudvalgets Skrivelse af 19. April d. A., idet man skal tilføje, at Forespørgslen angaaende Anvendelsen af den i § 7 i Lov Nr. 85 af 15. Maj f. A. indeholdte Bestemmelse af Skattedepartementet nu er videre sendt til Indenrigsministeriet.

E. B.

V. Stahlschmidt.

Jernbaneorganisationernes Fællesudvalg.
Adr. Hr. Maskiningeniør Bruun.

Kompound-Lokomotiver med to Lavtrykscylindre.

Af Ingeniør M. Richter, Bingen.

Naar de usymetriske Forbindelsesmaskiner ikke har vundet Indpas i England, saa findes til Gengæld hyppigere de symetriske af alle mulige Systemer, hvoraf er bemærkelsesværdige de fornylig indførte Lokomotiver med tre Cylindre. Stillingen er for disses Vedkommende i Modsætning til andre bestaaende Konstruktioner af Maskiner med flere Cylindre saaledes, at alle tre Cylindre er anbragte i en Række ved Siden af hinanden med Højtrykcylindren i Midten og begge Lavtrykscylindrene udvendig, medens Kraften overføres paa den forreste Aksel, for saa vidt det omhandler $\frac{2}{4}$ -koblede Lokomotiver (udenfor England er det $\frac{3}{4}$ -, $\frac{5}{6}$ - og $\frac{2}{6}$ -koblede Lokomotiver, som fornylig og i Fremtiden erholder denne Stilling for Cylindrene). Trillingmaskinens Fordel er i første Linie Symetrien, derefter de tre Cylindres bekvemme Anbringelse i Modsætning til Lokomotiver med fire Cylindre, endelig bortfalder et fuldstændig Drivværk, og som Følge deraf sjældnere Reparationer samt ringere Vægt. Hvad desuden angaar en saadan Maskines Gang, saa er det indlysende, at Krumtapstillingen har en stor Indflydelse herpaa. Her skal først berettes om det udførte System og ikke om Muligheder eller Projekter i Særdeleshed, da den sidste ikke hører ind under Betegnelsen $\frac{2}{4}$ -koblede Lokomotiver.

Er de tre Krumtappe anbragt under en Vinkel af 120 Gr., saa viser der sig ingen sitrende Bevægelse under Maskinens Løb, fordi de algebraiske Summer af de tre Krumtapsbevægelser i Dødpunktet ved hver Omdrejningsvinkel af den ene Krumtap tilnærmelsesvis er lig Nul. Drivværkets frem- og tilbagegaaende Masser ophæver sig herved delvis. Den indvendige Slingren er nok saa stor som ved Tvillingmaskinerne, dog har naturligvis det indvendige Værk ingen Indflydelse derpaa. Begge de udvendige Krumtappe er fortsat med 120 Gr. og maa derfor udvikle en afvekslende rechts og links Masse-resultant. Ifølge Fordeling af Drivkraften paa de tre Værker er Fastheden og derfor

Vægten af de frem- og tilbagegaaende Masser vel ringere, men Krumtappens Vej svarende til Forspringsvinklen større. Paafaldende er det, at ved den her fremdragne engelske Udførelse er Krumtappen ikke anbragt med 120 Gr. Forspring, men derimod forsat saaledes, at de yderste (Lavtryk) Krumtappe som sædvanlig staar under 90 Gr., medens den indvendige (Højtryk) Krumtap ligger i den samme Symetriakse, altsaa under 135 Gr. til begge de udvendige. Ved denne Anordning bliver nemlig hos Trillingmaskiner det sædvanlige taktfaste Dampslag opnaaet, eftersom den indvendige Cylinder ikke medvirker her. Dampslaget er altsaa 90 Gr., medens det ved 120 Gr. Forspring afvekslende vilde udgøre 60 og 120 Gr., hvorved erhverves en regelmæssig Begyndelse af Dampslagene i lige Tidsrum som ved de almindelige Maskiner.

Under Maskinens Gang mærkes en noget svagere Slingren end ved 120 Gr., men derfor til Gengæld en saa meget større Sitren, af hvilken Grund Summen af begge disse Tilfælde omtrent holder sig konstant, men alligevel er denne Forstyrrelse ringere end ved Tvillingmaskiner.

En principiel Fordel ved Lokomotiver med tre Cylindre er den jævne og regelmæssige Omdrejning af Drivakslen, hvad der er af stor Betydning under Kørslen, altsaa der, hvor vi staar overfor en bevislig Svaghed ved Damplokomotiver i Modsætning til Elektromotorens konstante Kraft. Denne Svaghed har dog ikke noget at sige ved Hurtigkørsel. Hvad betyder til Eks. et Tidstab af 1—3 Min. ved en langsom Igangsætning under en uafbrudt Kørsel paa 1 a 2 Timer. Paa den fri Strækning er dette snart indvundet igen, saa meget mere, som der til Tider maa regnes med saadant og endnu større Tab af Tiden ved Jernbanerne. Anderledes stiller Forholdet sig ved Forstads- eller Bykørsel, hvor Køretiden til det næste Holdepunkt omtrent vilde svare til den tabte Tid og yderligere forøges ved de forskellige Stoppesteder.

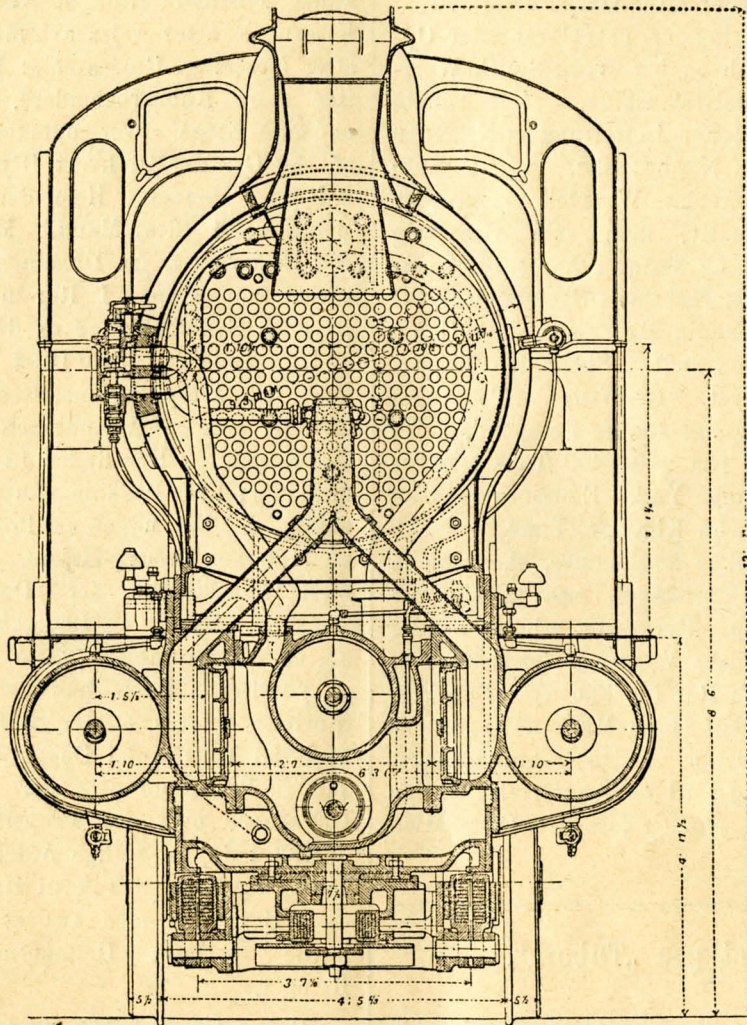
I Betragtning af dette Trillingsystems Virkemaade maa følgende omtales:

Maskinen kan arbejde som Tvillings-Halvforbindelses- og Helforbindelsesmaskine. De tre Cylindre ligger alle skraat, den indvendige med stærkere Heldning end de udvendige.

Begge de udvendige Glidere er sædvanlige Kasseglidere og ligger lodret derinde. De er forbundne ved et hult Rum, i hvilket nøjagtig under den midterste Cylinder Stempelglideren (med indvendig Indstrømning) bevæger sig. Dennes Heldning er modsat Cylinderens. Alle tre Cylinder bliver enkeltvis bevægede ved en uafhængig Stephenson's Styring, men Omskiftningen kan ogsaa foretages samlet eller udskilt

konstrueret Tilbageslagsventil. Denne træder ogsaa i Virksomhed ved Kørselens Begyndelse, saasnart Gliderstillingen til Højtrykscylinderen tilfældig staar saaledes, at Kanalerne er lukkede og derved afskaarne fra at kunne modtage Dampen, eller ogsaa ved, at der ifølge ugunstig Gliderstilling indtræder Modtryk fra den store Cylinder.

Halvforbindelsen foregaar paa den Maade,



fra Højtryksglideren. Ved Benyttelsen af Tvilling-Systemet, som forøvrigt aldrig skal benyttes vedvarende, arbejder de udvendige Glidere alene ved Højtryk, for hvilket der fuldstændig er sørget ved Hjælp af en Reducer-ventil, saaledes at Damtrykket højst udgør 12 Atm. (ved 14 Atm. Kedeltryk), medens det midterste Stempel er bragt i Midtstilling, og Rummet paa begge Sider af Stemplet forsynes med Damp fra Kedlen gennem en særlig

at Reaktionsventilen indstilles til at afgive fuld Damp til Højtrykscylinderen, men derimod Damp af en bestemt afpasset Spænding fra Kedlen til begge Lavtrykscylindrene, og alligevel overgaar Spildedampen til Lavtrykscylindrene.

Denne Virkemaade bliver i Nødstilfælde — til Eks. ved Igangsætningen af et svært Tog, slet Vejrforhold og Kørsel paa stærk Stigning

— forbigaaende benyttet og er tilstrækkelig til at overvinde enhver Besværlighed.

Fuld Forbindelse opnaas ved en fuldstændig Afspærring af den omtalte Ventil, hvorved Lavtrykscylindren ikke modtager Damp fra Kedlen, men derimod erholder den afbenyttede Damp fra Højtrykscylindren (omkring 2,8 til 4,2 Atm.). Indstillingen af Ventilen foregaar fra Førerhuset og er efter Ønske omstillelig.

Denne Indretning er patenteret efter Opfinderen W. Smith og benævnes Smith-Worsdellsche Forbindelsesmaskine. Det første Lokomotiv med denne Indretning er Nr. 1619 paa den engelske Nordøstbane, bygget 1893; det var et $\frac{2}{4}$ -koblet Worsdell usymmetrisk Forbindelseslokomotiv, men som viste sig mindre brugeligt og derfor i Aaret 1898 ombyggedes efter det beskrevne System, hvorved Hovedaarsagen, nemlig Maskinens slette Gang, under Kørslen forsvandt. Siden den Tid arbejder Lokomotivet fortræffeligt. Tog, som tidligere regelmæssigt brugte Forspand, føres nu alene. Tog paa 270—400 Tøns trækker det paa Strækningen York—Edinburg med en Hastighed af 75—85 Klm. pr. Time.

Det bør dog ikke forglemmes, at endnu en Forbedring blev foretaget, saa at sige en tredje Ombygning. Fyrkassen erholdt nemlig 3 Bundter af Smiths Vandrør, der bestaar af 3 Grupper trukne Rør (S-Facon). For hver 7de er der anbragt lange Murhvælvinger paa tværs over Fyrkassen. Dette System bidrager dog ikke saa meget til en Forstørrelse af den direkte Hedeflade som en forbedret Cirkulation af Vandet.

Besøget paa „Tuborg“.

Foredrags- og Besøgsudvalget havde den 22. Juni arrangeret Besøg paa Tuborg Fabriker. I et Antal af over et halvt Hundrede Medlemmer, dels fra København og dels fra enkelte Provindspoter, delte i 4 Hold under Ledsagelse af d'Hrr. Brygmester Jørgensen, Maskinmester Holberg, Assistenterne Hinding, Brejn og Worm besaa man samtlige Bryggeriets Afdelinger. Særlig Opmærksomhed vakte det nylig anlagte Bryghus, der saavel udvendig som indvendig er monumentalt opført. Denne Bygning er paa 7 Etager, aaben i

Midten, med brede Afsatser, hvor de forskellige Maskiner er anbragte. Fra Siloerne suges Malten ved Vakuum igennem 2 $\frac{1}{2}$ “ Rør til øverste Etage, hvor Malten vejes avtomatisk paa dertil indrettede Vægte, der til enhver Tid viser, hvor meget der er afvejet (ca. 65 a 70 Centner i Timen); derfra føres Malten ligeledes i Rør til næste Etage, hvor den i knust Tilstand efter at være ført igennem Kværnene atter vejes avtomatisk, for tilsidst efter forskellige Processer at havne i de mægtige store Kobberbeholdere, der, anbragte i nederste Etage, hver optager en Beholdning af 180 Centner til hvert Bryg; der foretages 3 Bryg i Døgnet. Hele denne Afdeling betjenes af 4 (fire) Mand. Maskinerne drives ved Elektricitet fra Dynamoer, der hver udvikler 300 Amp. I Rør føres det færdige Bryg til Svalebakkerne og derpaa til Filterne og Lagerkælderne, hvor Øllet lagres og tilsidst føres til Aftapningsanstalten, hvor ca. 400 Kvinder besørger Aftapningen og det aftappede Øls Kogning. Her findes 13 Stk. Aftapningsmaskiner; hver Maskine aftapper 11,000 Bajere daglig, hvilket udgør en Produktion aarlig af 55 Millioner Tuborg-Bajere. Man besaa dernæst Ismaskinerne, der i Døgnet leverer 180 Tøns Is. Gjør- og Lagerkældernes Antal er 93, og disse rummer 72,000 Tønder Øl. Som et yderligere Bevis paa denne Virksomheds Størrelse anføres, at der til Kedelfyrene medgaar 38 Tøns Kul i Døgnet. Efter et ca. 3 Timers Besøg udtaltes der mange Lovord af Deltagerne over den Properhed, der fandtes overalt i de forskellige Afdelinger af Bryggerierne, og med en Tak til Hr. Direktør Dessau og d'Hrr., der med saa stor Beredvillighed havde forklaret Deltagerne alt, sluttede Besøget.

Denne Gang havde Besøgsudvalget arrangeret en billig Skovtur, der vist fandt god Anklang hos det store Antal Deltagere. Man kørte derpaa med elektriske Sporvogne til Charlottenlund, hvor man ved sluttet Bord hos den bekendte gamle Restavratør Hansen »Ved Stalden« spiste sin medbragte Aftensmad til Tonerne af et Orkester. Efter en samlet Spaseretur i Skoven, hvor de Unge morede sig ved Løg og Sang, sluttede denne saavel nyttige som behagelige Familie Udflugt.

Fællesudvalget.

Forslag angaaende en Retsordning.

Ifølge Ordre D 880 kan Statsbanefunktionærernes Foreninger ikke rette Henvendelser til Generaldirektionen angaaende de enkelte Ansattes Forsømmelser og Forseelser og de herfor idømte Straffe. De Ansatte er henviste til selv at føre deres Sag.

Idet Fællesudvalget fuldt ud maa erkende Rigtigheden af denne Ordning, der beskytter Foreningerne mod Bebyrdelse af en Mængde Sager, om hvilke de selvsagt kun med største Vanskelighed vil kunne danne sig et rigtigt Skøn, maa man dog paa den anden Side ud fra lang Tids Erfaring formene, at der i Personalet med nogen Grund hersker Uklarhed og Trivl med Hensyn til de Principer, hvorefter Sagerne paadømmes, og — sidst, men ikke mindst — Mangel paa den rette Tillid til de Former, hvorunder Sagerne føres.

Ved Ordre D 1015—17 har Generaldirektionen ved i langt videre Udstrækning end hidtil at paakræve Afholdelsen af Forhør og ved Fastsættelsen af visse Bødegrænser skabt større Klarhed i hele dette Forhold. Da disse Bestemmelser imidlertid dog ikke bærer Præg af at være Generaldirektionens endelige Beslutning i denne for trygge og rolige Forhold i Staten saa betydningsfulde Sag, men snarere synes at være en foreløbig Afhjælpning, til Spørgsmaalet i sin Helhed kan naa til Behandling, har Fællesudvalget ment Øjeblikket gunstigt til nu at fremkomme med nedenstaaende Forslag til Grundlag for en Retsordning, idet man har set bort fra alle videregaaende Ønsker om særlige Domstole, om Meddomsmænd, valgte af Personalet, m. m., men fulgt Ønsket om større En s a r t e t h e d i Behandlingen af Retssagerne og større Mulighed for et virkeligt Forsvar for den Anklagede.

Det foreslaas

1) at der efter Forhandlinger med Fællesudvalget foretages en saadan Omarbejdelse af Almindelig Instruks, at denne giver Vejledning med Hensyn til Forseelsernes omtrentlige Strafansvar;

2) at der af Kongen ansættes en Avditør,

saaledes at en ensartet og formelt rigtig Behandling af alle betydelige Retssager sikres.

Med Hensyn til selve Rettens Gang:

3) Enhver Anklage bør angive, mod hvilken Paragraf i Almindelig Instruks Anklagede formentlig har forset sig.

4) Anklagen bør i Afskrift snarest tilstilles den Anklagede, der gives tilbørlig Frist (mindst 2 eller 3 Døgn) til at skrive sit Forsvar.

5) Sager, der medfører Bødestraf af 2 Kroner og derunder, afgøres af Kredsbestyrerne uden forudgaaende Forhør. Vil Bødestraffen andrage over 2 Kroner og højst 5 Kroner, paadømmes Sagen først efter, at Forhør er afholdt ved Kredsbestyreren selv eller hans nærmeste Medhjælp. Vil Bødestraffen andrage over 5 og højst 10 Kroner, overdrages Sagen til Avditørens Undersøgelse og Forhør, og paa Grundlag heraf fælder Kredsbestyreren Dommen.

6) I alle Sager, der paadømmes af Generaldirektionen, ogsaa Appelsager, er Avditøren Forhørsleder.

7) Enhver Anklaget har Ret til at udpege en Ansæt, med hvem han kan raadføre sig i den omhandlede Sag, og som tilsiges til at være til Stede ved Forhøret. Denne Bisidder har Ret til at gøre Henstillinger vedrørende Forhøret. Han godkender Forhørsprotokollen ved at medunderskrive den; i Tilfælde af, at han ikke eller kun delvis kan godkende den, er det hans Pligt under Ansvar at motivere sin Stilling.

Enhver Anklaget har Ret til at faa en Afskrift af Forhørsprotokollen og Avditørens Indstilling.

8) Saavel Klageren som den Anklagede har Ret til at forlange Vidner indstævned. Bisidderen kan optræde som Vidne.

9) Dommen skal altid henvise til den Paragraf i Almindelig Instruks, i Henhold til hvilken Dommen er fældet. Er denne skærpet under Hensyn til tidligere Straffe eller lignende, bør dette altid anføres i Dommen.

10) Sager, der medfører en Bødestraf af 2 Kroner og derunder, kan ikke appelleres. Sager, der har medført en Bødestraf af 2—10 Kr., kan appelleres til Generaldirektionen.

11) Konduitelisten afskaffes.

København, den 13. Juni 1904.

Fællesudvalget.

Feriebørn.

—:—

Der er tilstillet os følgende Udklip af »Frederikshavns Avis«:

Smukt Træk.

En Komite af Jernbanefunktionærer i Frederikshavn med Stationsforstander Møller, Lokomotivformand Laursen og Elektriker Nielsen i Spidsen havde i Aar som foregaaende Aar iværksat en Fællesspisning af københavnske Feriebørn, som kommer hertil med Nattoget og først næste Dag rejser videre til Skagen, Sæby og Læsø.

Bespisningen foregik paa følgende Maade: I 3die Klasses Ventesal var Bordene stillede paa langs og herpaa et Bjerg af Boller, pasteuriseret Mælk og Smørrebrød. Børnene skreg Hurra, og Appetiten var god. Efter endt Maaltid marscherede Børnene til Byens Gymnastiksal, som velvilligt var overladt til Nattekwarter. Næste Dag før Skagenstoget afgik fik Børnene en solid Frokost, og ved Afskeden raabte de Farvel og Tak for Mad.

Der var ialt 35 Børn.

E t Ø j e n v i d n e.

Midlerne til den her skildrede Samaritanering tilvejebringes ved en Indsamling blandt Frederikshavns Jernbanepersonale (hovedsagelig Maskinafdelingens). Regnskabet viser for i Aar et Overskud af 13 Kr., der indsattes paa en Sparekassebog, lydende paa Navnet »Københavnske Feriebørns Bospisning«.

Ved Ankomsten til Gymnastiksalen var det en Øjnenes Lyst at se de af Rejsens Strabadser trætte Børn straks være Situationens Herrer ved Synet af Gymnastikapparaterne. Gymnastik over hele Linien, indtil den Vagthavende kommanderede til Køjs!

Ihvorvel den gode Gerning bærer Takken i sig selv, vil vi dog sige vore Kammerater ved vort nordligste Depot en hjertelig Tak for deres Hjertensgodhed og Offervillighed.

Den ny amerikanske Lynbane.

400 Klm. i Timen.

Da Hastighedsspørgsmaalet ved de paa

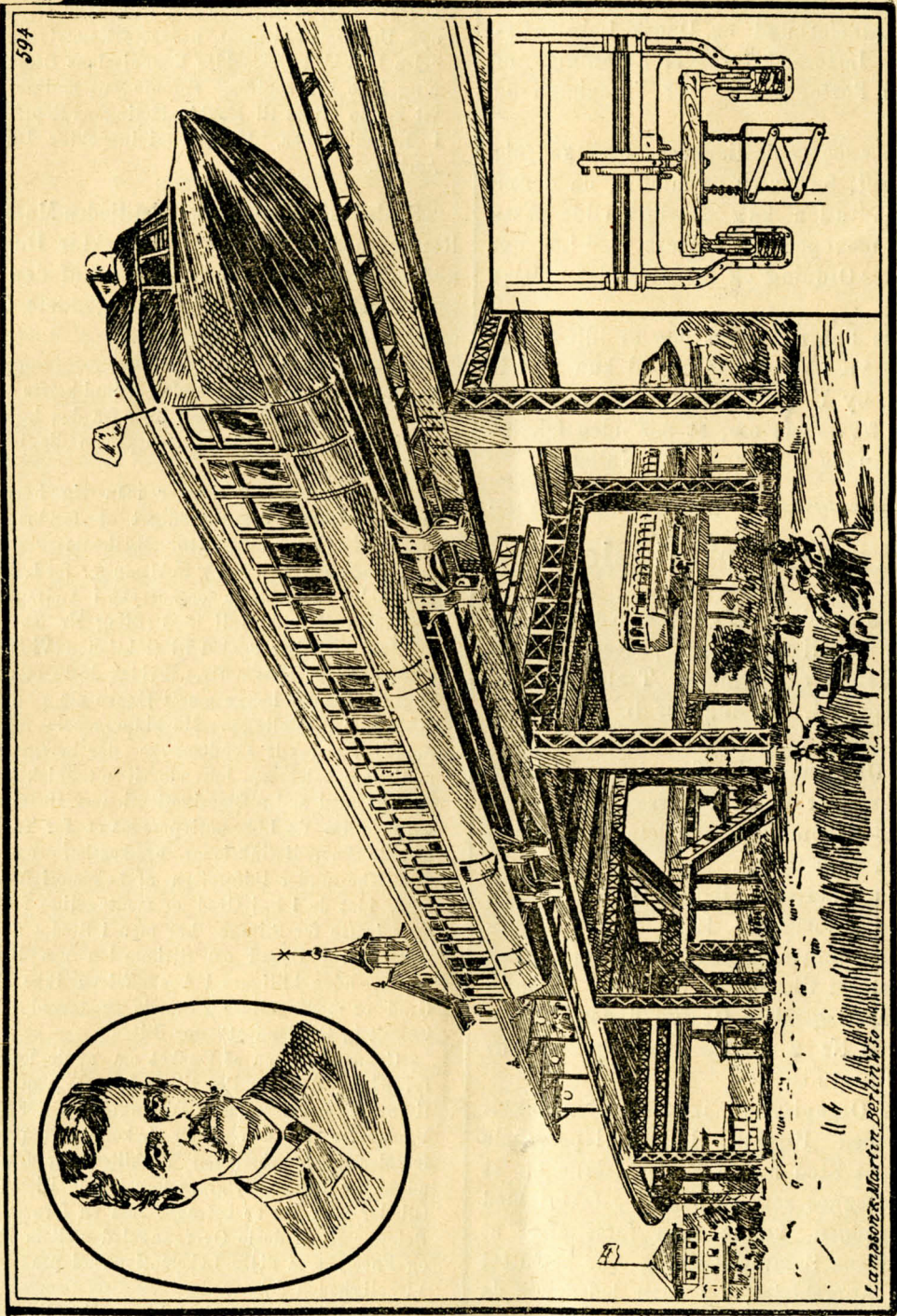
Forsøgsstrækningen Marienfelde—Zossen af Allg. Electricitätsgesellschaft og Firmaet Siemens & Halske foretagne og her i Bladet omtalte Prøveture er blevet aktuelt, vil det sikkert interessere vore Læsere at blive bekendt med hosstaaende Skitse, der forestiller et Bane-projekt af Mr. Liva Beecher, og som skulde forbinde New York og Chicago. Projektet gaar ud paa at befare den 1769 Klm. lange Strækning paa 5 Timer. Der tænkes paa hele Strækningen kun anlagt 3 Stationer, nemlig Buffalo, Elveland og Toledo, og da der kun ved disse findes Kurver, mener Opfinderen at kunne naa den fænomenale Hastighed af 370 Klm. i Timen, idet de for et almindeligt Banelogeme tilstedeværende Hindringer her er undgaaet ved, at Banen anlægges som Luftbane med Elektricitet som Drivkraft. Banen skal daglig befares af 100 Tog, der kun bestaar af en Vogn, hvis Hovedbestanddele forfærdiges af Aluminium, hvorved Vægten reduceres til et Minimum. Nederst tilhøjre paa Illustrationen ses et Tværsnit af Banelægningen i Skinnehøjde. Øverst tilvenstre ses Billedet af Opfinderen, der ejer en efter samme Princip anlagt Bane, der udgaar fra Ottawa til et Lystanlæg i Nærheden. Det er de fra denne Bane indhøstede Erfaringer, Opfinderen søger at gøre frugtbringende paa sit store Projekt, der, om det lykkes, betyder en hidintil uanet Omvæltning i Frekvensen mellem de to betydningfulde amerikanske Handelspladser.

Haandbog for den danske Jernbaneetat

ved Godsekspeditor ved

Statsbanerne i København.

Jernbanerejsende i Danmark mener at kunne spore en vis, velgørende Ro og Tryghed, der i den sidste Maanedes Tid synes at præge Danmarks mange Jernbanefunktionærer. Man har gisnet paa den nær forestaaende Udbetaling af Tantieme, Lønningsregulativets humane Bestemmelser, Uniformering af den betrængte Middelstand o. m. a., men nej! Aarsagen er en for Haanden meget nærmere liggende, nemlig Udsendelsen af Godsekspeditoreren ved Københavns Statsbaners undværlige, mindre oplysende, kostbare, vildledende og mod Eftertryk forbudte monopoliserede Haandbog for den



465

Et nyt amerikansk Lyntog.

saaledes lyksaliggjorte danske Jernbaneetat. Dog smerter det os, at Anstrængelserne ved Udgivelsen af dette Pragtværk har taget saaledes paa Udgiverens Hukommelse, at to af Etatens største faglige Organisationer, nemlig Dansk Jernbaneforbund og Dansk Lokomotivfører- og Lokomotivfyrbøder-Forening, er glemte (?) i Fortegnelsen over Foreninger og Kasser.

At Jernbaneorganisationernes Fællesudvalg ikke er nævnt, forbavser os mindre, da denne moderne Institution kun daarligt vilde passe ind i dette monopoliserede Værk med Lov om Statsbanernes Ordning og meget andet nyttigt Stof.

I Bogens Forord findes dog et lille Guld-korn: man vil indskrænke sig til kun at udarbejde en ny Udgave hvert 3. eller 4. Aar. Vi føler os forvissede om, at der uden føleligt Savn godt kunde tilføjes et Par Nuller.

Uniforms-Kommissionen.

Ved Nedsættelsen af denne Kommission, der bestaar af d'Hrr. Søfartsinspektør, Kaptejn F. L. H. Hammer, Formand, Trafikinspektør J. I. C. Skovsted, Baneingenør L. Wolfhagen, Maskininspektør A. Duseberg, Stationsforstander N. V. Diechmann, Trafikassistent V. Ohlsson og Pakmester P. D. Pedersen, er Spørgsmaalet om Lokomotivpersonalets Beklædning atter blevet aktuelt.

Som man vil erindre, indgav Organisationen Andragende i November 1901 om at faa udliveret Beklædningsgenstande i Lighed med andre Ansatte i tilsvarende Stillinger indenfor Etaten. Andragendets Ordlyd findes i Lokomotivtidende Nr. 2, 1901. Andragendet fornyedes i Juli 1903.

Da vor Organisation ikke forinden Likvidationen med Privatb. Lokomotivpersonale havde fundet Sted havde Betingelserne for at kunne medregnes som Forhandlingsfaktor med Administrationen, kunde man først efter at Kommissionens Sammensætning var besluttet fremsende Anmeldelse, og man ledsagede da denne med en Henstilling til Generaldirektionen om at faa Tilladelse til paa Organisationens Vegne at vælge en Delegeret til at have Sæde i ovennævnte Kommission.

Herpaa indløb følgende Svar fra Generaldirektionen:

I Anledning af Hovedbestyrelsens Anmodning i Skrivelse af 1. d. M. om Tilladelse til at vælge en Delegeret til at tiltræde den til Udarbejdelsen af et nyt Uniformsreglement nedsatte Kommission meddeles herved, at bemeldte Kommissions Sammensætning ikke kan ændres. Foreningens mulige Ønsker vil kunne rettes til Maskinafdelingens Repræsentant i Kommissionen, Hr. Maskininspektør Duseberg, Aarhus.

Saaledes foranlediget tilstillede Maskinafd. Repræsentant, Hr. Maskininspektør Duseberg, nedenstaaende Skrivelse, ledsaget af den fremsendte Henstillings og Andragendets Ordlyd samt ovenstaaende Besvarelse:

Foranlediget ved en under 1. Juni herfra indsendt Skrivelse (Bilag Nr. 1) har man fra den høje Generaldirektion under 18. ds. modtaget vedlagte Besvarelse (Bilag Nr. 2).

I den Anledning tillader man sig herved paa Organisationens Vegne høfligst at forebringe den ærede Hr. Maskininspektør Medlemmernes Ønsker med Hensyn til tjenstlig Beklædning for Lokomotivpersonalet, som dette er udtrykt i Andragendet af November 1901 og Juli 1903 (Bilag Nr. 3).

Naar man har ønsket Distinktionen (Vingehjulet) ændret til et Lokomotiv, skyldes dette et af Lokomotivpersonalet længe næret Ønske om — i Lighed med Søfartsafdelingens Maskinpersonale — at erholde et særskilt Kendemærke, der betegner Lokomotivpersonalet som hørende til en teknisk Afdeling, analogt med andre Statsinstitutioners Haandværkerkorps. Da de Lokomotivpersonalet for Tiden normerede Snoredistinktioner er kostbare og mindre praktiske under Udførelsen af Lokomotivførertjenesten, idet de i høj Grad er modtagelige for Smuds og udsatte for Slitage, har man i Stedet ønsket et sort, kibret Baand om Strimmelen paa Huen, da dette, endog billigere i Anskaffelsen, ikke i samme Grad er modtagelig for Smuds og derved ej heller i væsentlig Grad udsatte for Slitage.

Gennemførelsen af Ønsket om, at de Lokomotivfyrbødere, der har Ret til at fungere som Lokomotivførere, normeres med Distinktioner, der kun ved Udeladelse af den under Lokomotivet paa Huen foreslaaede Laurbærgren adskiller sig fra de for udnævnte Lokomotivførere foreslaaede Distinktioner, tillader man sig at betragte som en formaalstjenlig Betegnelse af dette Overgangsled mellem Fyrbøder og Fører, som disse Lokomotivmænd praktisk set i Virkeligheden danner.

Med Hensyn til Beklædningsstoffets Farve tillader Organisationen sig som Flertallets Ønske at henstille, at denne bliver sort eller mørkeblaa.

Af praktiske Hensyn ønskes Jakken normeret med nedfaldende Krave.

Da Lokomotivfybøderne ved Maskinens Opsmøring og andet under denne forefaldende Arbejde i særlig Grad er udsat for at faa sin Beklædning tilsmudset, er det, at man tillader sig at foreslaa disse normeret med et Sæt Overtrækstøj.

Skulde den ærede Hr. Maskininspektør i noget Punkt nære en fra Organisationens afvigende Mening, er det vort Haab, at der maa tilstaas Organisationens Tillidsmænd Foretræde hos Hr. Maskininspektøren for gennem Forhandling at søge Enighed opnaet.

Omgaaende modtoges Maskininspektørens særdeles imødekommende Svar, i Henhold til hvilket det tilstodes Organisationen at lade sig repræsentere ved en Konference, der afholdtes Søndag den 26de Juni paa Maskininspektørens Kontor i Aarhus.

I Formandens Forfald forebragtes Organisationens Ønsker med Hensyn til Beklædning i Henhold til ovennævnte Andragende af Sekretæren, Lokf. L. Mauritzen, Fredericia.

Maskininspektøren var enig med Organisationen i, 1) at der for de tekniske Afdelingers Vedkommende foresloges indført særligt Emblem (for Lokomotivpersonalet »Lokomotivet«), analogt med andre Statsinstitutioners Haandværkerkorps, 2) at Jakken normeredes med nedfaldende Krave, 3) at Snoredistinktionerne afskaffes, 4) at de Lokomotivfyrbødere, der i Henhold til gældende Bestemmelser har Ret til at fungere som Lokomotivførere, normeres med et særligt Kendetegn, til Eks. 1 Stjerne, og 5) at samtlige Lokomotivfyrbødere normeres med Overtrækstøj. Kun i ét Punkt, nemlig Beklædningsstoffets Farve, var Meningerne saa afvigende som vel muligt, idet Organisationens Repræsentant ansaa en sort eller mørkeblaa Farve for den til Maskinbrug mest passende, medens Maskininspektøren ansaa og agter at foreslaa en graa, til Eks. Boerfarven »Schaki« eller en Farve lig de ny Infanteriuniformer, som mest formaalstjenlig for Lokomotivpersonalet.

Da der om dette Punkt ikke kunde opnaas Enighed, vil det sikkert være paa sin Plads her at referere Maskininspektørens Motivering af sit Standpunkt i dette for Lokomotivpersonalet interessante Spørgsmaal.

Han anser nemlig en passende graa Farve, dog ikke for mørk, for at være langt mere praktisk og hensigtsmæssig til Uniformerne for de tekniske Afdelinger, naar der vælges et Stof, der ikke falmer. Personalet, saavel ved

Maskin- som ved Baneafdelingen, er nemlig i Tjenesten stærkt udsat for Støv, der ikke vil ses saa meget paa det graa Klæde som paa sort eller mørkeblaat. Hertil kommer, at Fedtpletter paa sort eller mørkeblaat Klæde, naar de bliver støvede, giver den betræffende Klædning et ligefrem uanstændigt Udseende, medens dette i langt mindre Grad vil være Tilfældet, naar der anvendes den graa Farve. Denne vil derhos ogsaa bidrage til at adskille de tekniske Funktionærer fra Trafikafdelingens Personale, hvorved de førstnævnte ikke saa let vil være udsatte for Henvendelser og Forespørgsler fra det trafikerende Publikums Side.

Med Hensyn til, at Kulstøv skulde være mere synligt paa det graa Klæde, mente Inspektøren, at det overhovedet vilde være rigtigst at foretage en Prøve ved at lade nogle enkelte af Personalet køre en passende Tid med Huer af graat Klæde, forinden man tager endelig Bestemmelse om Uniformsklædets Farve for de tekniske Afdelinger.

Da Afgørelse af Spørgsmaalet om Maaden for Anskaffelsen af Beklædning for de forskellige Tjenestekategorier formentlig ligger udenfor den nedsatte Kommissions Competence, vil Organisationens paa nærværende Tidspunkt være nødsaget til at afvente Kommissionens videre Forhandlinger, forinden dette Spørgsmaal søges bragt til en for Lokomotivpersonalet formaalstjenlig Løsning, men det er vort Haab, at Administrationen her vil tage fornødent Hensyn til vort Arbejdes særlige Beskaffenhed, saaledes at vi ikke stilles ugunstigere end andre Ansatte i tilsvarende Stillinger indenfor Etaten.

Tak.

Hr. Redaktør!

Tillad mig igennem Deres ærede Foreningsblad at rette en hjertelig Tak til Alle for udvist Opmærksomhed i Anledning af mit 50-aarige Jubilæum i Banernes Tjeneste den 1. Juli.

Med venlig Hilsen

H. C. Petersen,
Lokomotivformand,
Masnedssund.

PERSONALIA.

Forflyttede er:

1.—6.—04.

Lokomotivfyrbøder Nr. 82 C. H. Hansen, Aarhus, til Esbjerg.

16.—6.—04.

Lokomotivfyrbøder Nr. 119 T. P. Thomassen, Skanderborg, til Herning.

1.—8.—04.

Lokomotivfyrbøder Nr. 355 B. Elmgreen, Aalborg, til Aarhus.

Lokomotivfyrbøder Nr. 407 P. Christensen, Aarhus, til Aalborg.

Medlemslisten.

Frederikshavn Afdeling. Lokomotivfører M. Sørensen indmeldt fra 1. Juli d. A.

Fredericia Afdeling. Lokomotivfører L. Christensen og Lokomotivfyrbøder A. Jensen indmeldt fra 1. Juli d. A.

Forsøg med Bloksignalet „Systemet Krizig“ paa Strækningen Rothneusiedel—Oberlaa paa de østrigske Statsbaner.

(Af Ingeniør Adolph Pr asch.)
(Fortsat.)

Som allerede en Gang omtalt, kunde de egentlige Forsøg først paabegyndes den 29de September. De tjenstgørende Vogtere blev i Forvejen meget indgaaende sat ind i deres Beskæftigelse ved en klar og forstaaelig Instruction om de forskellige Deles Behandling. Ligeledes forpligtedes de til at føre Dagbog over Iagttagelserne af Signalet, om dette ved hvert forbipasserende Tog fungerede eller ikke. Disse Noteringer udførtes med Angivelse af Dato, Togets Numer og Resultatet af Kontrolleringen, men indskrænkede sig for de enkelte Signalers Vedkommende til en enkelt Streg i Anmærkningsbogens bestemte Rubrik. Kontrollen for Rigtigheden af de anførte Bemærkninger fremkom ved at sammenligne Opgivelsen fra de forskellige Poster, idet

Banemesteren daglig foretog Revision, medens Baneingeniøren undertiden efterkontrollerede. Forseelser i Betjeningen blev ikke paataalt, og det var tilstrækkeligt at indføre Ordet »forglemte« i Anmærkningsrubriken. Derved afværgedes falske Opgivelser af Personalet med Henblik paa personlig Fortielse. Ved den udviste store Pligtopfyldelse forekom der ikke en eneste Forseelse af den Art fra Banevogternes Side og kun i Begyndelsen et ganske enkelt Tilfælde fra det stærkt optagne Stationspersonale. Signalet maatte ingen Gyldighed have for Lokomotivpersonalet, og som Følge deraf stilledes Semaforens Arm i Forhold til Banelinien vandret i Stedet for lodret. Signalet tændtes ikke, og Forsøgene strakte sig derfor kun i Tiden mellem 6 Fm. til 6 Em.

Forsøgene begyndte den 29. Septbr. Kl. 6 Fm. og varede uden Afbrydelse til den 3. Decbr. 1902 (inkl.). Allerede ved det første Tog svigtede Systemet, hvilket dog skyldtes en Forseelse fra Stationen, idet denne havde forglemte at frigive Blokken. Den samme Dag blev Signalet ikke givet for tre andre Tog, fordi der indtraf en Forstyrrelse, hvis Aarsag ikke skyldtes Signalet, men derimod mangelfuld Ladning af Akkumulatorerne. Allerede ved Prøveforsøgene blev det fastslaaet, at Signalet viste sig meget mangelfuldt ved en Formindskelse af Strømmens Spænding fra 130 til 120 Volt, og da denne Fremtoning ikke optraadte regelmæssigt, men derimod alle Dele til Tider arbejdede godt med en Spænding af 100 Volt, kunde Aarsagen ikke ligge i Apparaterne, men maatte søges andetsteds. Mistanken fæstede sig straks paa Skinnereturledningen, fordi disse Fremtoninger viste sig mindre stærke ved fugtigt Vejr end som ved tørt Vejr. Omend nu denne Returledning var udført med største Omhu og desuden var bleven forsynet med Jordledning, kunde disse Svingninger dog kun tilskrives dennes vekslende Modstande. Af Sikkerhedshensyn fra Baneforvaltningen tillodes det ikke at anbere Skinnen, og derfor maatte der ses bort fra at fremstille en indvendig Forbindelse af Skinnen af det anvendte Kobbertraad ved Forskruning og Lodning. Derimod maatte man indskrænke sig til at føre Forbindelsen over Skinnestødet paa den Maade, at Kobbertraaden — efter en forudgaaende omhyggelig Rensning af Lasker

og Bolte for Rust — ved Hjælp af Laskboltene pressesedes ind imod Skinnen. Dog kan denne Art af Forbindelse langtfra anses for fuldkommen, idet Traaden dels er udsat for at overskæres og dels ved Forrustning at forøge Ledningsmodstanden. Ved fugtigt Vejr virker det i Forbindelsesstedet indtraadte Vand som Leder, og der fremstaar derfor et langt bedre og sikrere Arbejde af de forskellige Apparater end ved tørt Vejr. Da en nøjagtig Maaling viste sig umulig, forsøgte man ved Anbringelsen af et Stykke Kobbertraad som Returledning til næste Skinnekontakt at opnaa en bedre Virkning. Resultatet var overraskende godt, og som Følge deraf anbragtes en 3 mm. Returledning over hele Strækningen under Bibeholdelsen af Skinnereturledningen. Usikkerheden forsvandt fuldstændig under Apparaternes Arbejde, og der maatte saagar gribes til en Reducering af Spændingen, fordi de fremkomne Gnister ved Afbrydelseskontakterne blev saa kraftige, at en Ødelæggelse af disse maatte befrygtes. Spændingen nedsattes derfor fra 130 til 100 Volt, uden at der indtraadte en Forringelse af det fordrede Arbejde. Derimod blev Virkningen fuldstændig regelmæssig, selv om Spændingen sank ned til 80 Volt. Et Forsøg paa yderlig at nedsætte Spændingen ved en Forringelse af Cellerne gav en Minimumsgrænse af 70 Volt for sikker Udførelse af Arbejdet. Af Sikkerhedshensyn blev dog 100 Volt Spænding opretholdt, medens en Efterladning af Batterierne paabegyndtes, naar Spændingen var sunket ned til 80 Volt, og som foretoges hver 3die eller 4de Dag, fordi der i Akkumulatorbatterierne forekom Udladninger, der endog bragte de hvilende Celler 2 Volt ned. Da det ved disse Forsøg ikke drejede sig om at opdage nye videnskabelige Kræfter, maatte man af Hensyn til de økonomiske Forhold undlade Anskaffelsen af nye Batterier.

Den 2den Oktober var Returledningen færdig, hvorfor Forsøgenes Resultater først kunde regnes fra denne Dag, hvor der dog ikke var sat Signal for de første 4 Tog, begrundet paa Ladning af Batterierne. Fra den 2den til 7de Oktober fungerede Signalet ikke for 4 Tog, fordi Stationen havde forglemt at frigive dette. Ved 3 andre Tog var Ladningen af Batterierne Aarsagen.

Disse Forstyrrelser gennem Ladningen blev senere forebygget, saa at der fra den Dag ikke indtraf en eneste Forstyrrelse eller Usikkerhed af Apparaterne. I Forsøgstiden vekslede Temperaturen fra smukt, varmt Vejr til usædvanlig kolde Vejrforhold med afvekslende Sne og Regn, uden at dette havde den ringeste Indflydelse paa Apparaternes Virksomhed. Skinnekontakten fungerede udmærket, og Blokeringen fandt Sted umiddelbart efter, at Lokomotivets første Hjul havde passeret denne, ligesom der ikke bemærkedes nogen Udladning gennem denne.

Antallet af passerede Tog, for hvilket dette System kommer i Betragtning, udgjorde i det hele 636, og da der for hvert Tog maatte foretages en fuldstændig Omstilling af Signalet, idet en saadan bestod af 4 forskellige Stillinger, nemlig Blokapparatets Stop- og Fristilling og det egentlige Kørselssignals Stop- og Fristilling, og der desuden maa medregnes 2 Omstillinger for Stationernes Indkørsels-Semaphore-Signal, saa udgjorde hele Antallet af de enkelte udførte Omstillinger $10 \times 636 = 6360$. Trækker man fra denne Totalsum det Antal Uheld, som forekom i de første 3 Dage af Forsøgene, og som ikke ved en ny Opfindelse kan tages med i Betragtning, saa udgjorde Antallet af de udførte Omstillinger 6,170.

Fra den 2den til den 8. Oktober 1903 svigtede Systemet for 11 Tog = 110*) paa Grund af, at der for et Tog fra Stationen var forglemt at sætte Signal, medens Aarsagen for de andre Tog syntes at stamme fra Ladningen af Batterierne. Heller ikke i dette Tilfælde laa Fejlen i selve Apparaterne, dog nedsattes det samlede Antal af virkelig udførte Omstillinger til 6,060. Da der nu fra den 8. Oktober til Slutningen af Forsøgene ikke indtraf en eneste Forstyrrelse ved Uagtsomhed, mangelfuld Strømspænding eller ved Apparaternes Funktionering, saa maa Resultatet betegnes som udmærket, end ydermere da der ved Akkumulatorernes uheldige Beskaffenhed maatte kæmpes med særdeles store Vanskeligheder. Batteriernes daarlige Tilstand kan heller ikke lægges som Grund for Systemets Upaalidelighed, idet de til dettes Brug i

*) Disse Opgivelser er afgivne af Banevogterne og Stationen.

Praksis maa anskaffes Akkumulatører af en saadan Fortrinlighed, at der ved passende Behandling ikke kan forekomme Forstyrrelser. I Stedet for Akkumulatordrift kunde ogsaa anvendes en direkte Strøm fra en Dynamo, naar Drivkraften til denne tilvejebragtes, men en saadan var af økonomiske Grunde kun at anbefale, hvor Vandkraft var tilstede og ikke benyttedes i andre Øjemed.

Apparaterne blev efter Forsøgenes Afslutning underkastede en indgaaende Undersøgelse og befandt sig i god og brugbar Stand, selv en Fortæring af Kontakten var ikke at opdage. Lægger man det hele sammen, saa viser det sig, at Apparaternes Paalidelighed, tiltrods for deres delvise provisoriske Udførelse, var fuldkommen, hvilket derfor kan ventes ved fremtidige Anlæg. Forsøget paa at anvende stærk Strøm for Bloksignal-Indretninger med direkte Drift af Blok- og Omstillingsværk efter det beskrevne System har vist sig aldeles vellykket. Er nu ogsaa den praktiske Mulighed løst for Anvendelsen af stærk Strøm til den Slags Virksomheder, saa opstaar uvilkaarlig Spørgsmaalet: Hvorledes staar Driftsomkostningerne i Forhold til det indvundne Udbytte? Selv om de anstillede Forsøg intet nøjagtigt Resultat udviser af de virkelige Omkostninger, saa er det dog sandsynligt, at dette System ikke bevirker nogen Forhøjelse af Driftsomkostningerne og en Beregning af disse skal derfor i efterstaaende forsøges for derved at levere et Grundlag til en Bedømmelse af dette Punkt.

Beregningen af Strømforbruget til de forskellige Apparater er kun foretaget efter bevistlige Maalinger, og derefter androg Forbruget af den elektriske Kraft for Omstillingen af et Blokapparat paa »Fri« eller »Stop« 1,5 Ampere 90 Volt (Gennemsnitsspænding) = 135 Watt.

Tiden for Omstillingen af Blokapparatet

beløb sig højest til $\frac{1}{2}$ Sekund, saaledes, at for Stop- og Fristilling af Apparatet forbrugtes 135 Wattsekunder i det hele. For Stillingen af det egentlige Omstillingsværk eller Semaforer maa skælnes imellem to Faktorer, dels den for den egentlige Stilling forbrugte Kraft, og dels den Kraft, som fordres for at holde det engang paa »Fri« stillede Signal i denne Stilling. (Fortsættes.)

Meddelelse

fra

Redaktionen.

Da det vil være umuligt for Redaktøren ved Siden af det store Arbejde, der i Forvejen er paalagt ham, at ofre Tid paa at indsamle Annoncer, bedes Medlemmerne om at indsende saadanne snarest, thi da det ved Annoncerne indvundne Beløb anvendes til Clicheer til Anskueliggørelse af de i Bladet optagne tekniske Artikler, maa det staa ethvert Medlem klart, at Indsamling af Annoncer er i Medlemmernes egen velforstaede Interesse.

Som det af nærværende Blads Omslag vil ses, staar 3die Side uden Annoncer.

Annoncerne maa være Redaktionen i Hænde senest den 25de Juli d. A. og kan være staaende eller indrykkes enkelte Gange.

Se Prisen nedenfor.

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

Samtlige 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.