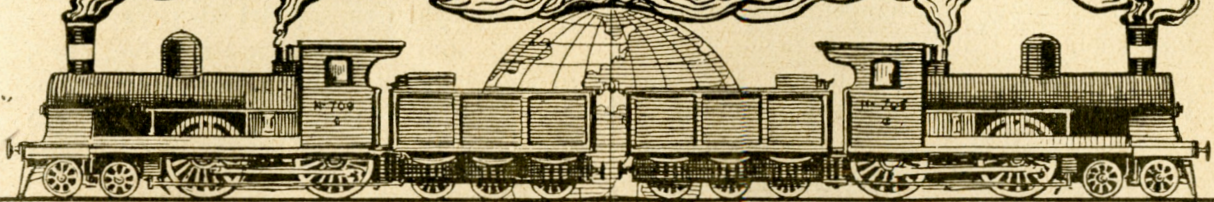


DANSK LOKOMOTIV TIDENDE



ENIGHED

KUNDSKAB

HJÆLP

ORGAN FOR DANSK LOKOMOTIVFØRER OG LOKOMOTIVFYRBØDER-FORENING.

Nr. 16.

15. August 1909.

9. Aarg.

Jævnstrøms Dampmaskinen.

(System Stumpf.)

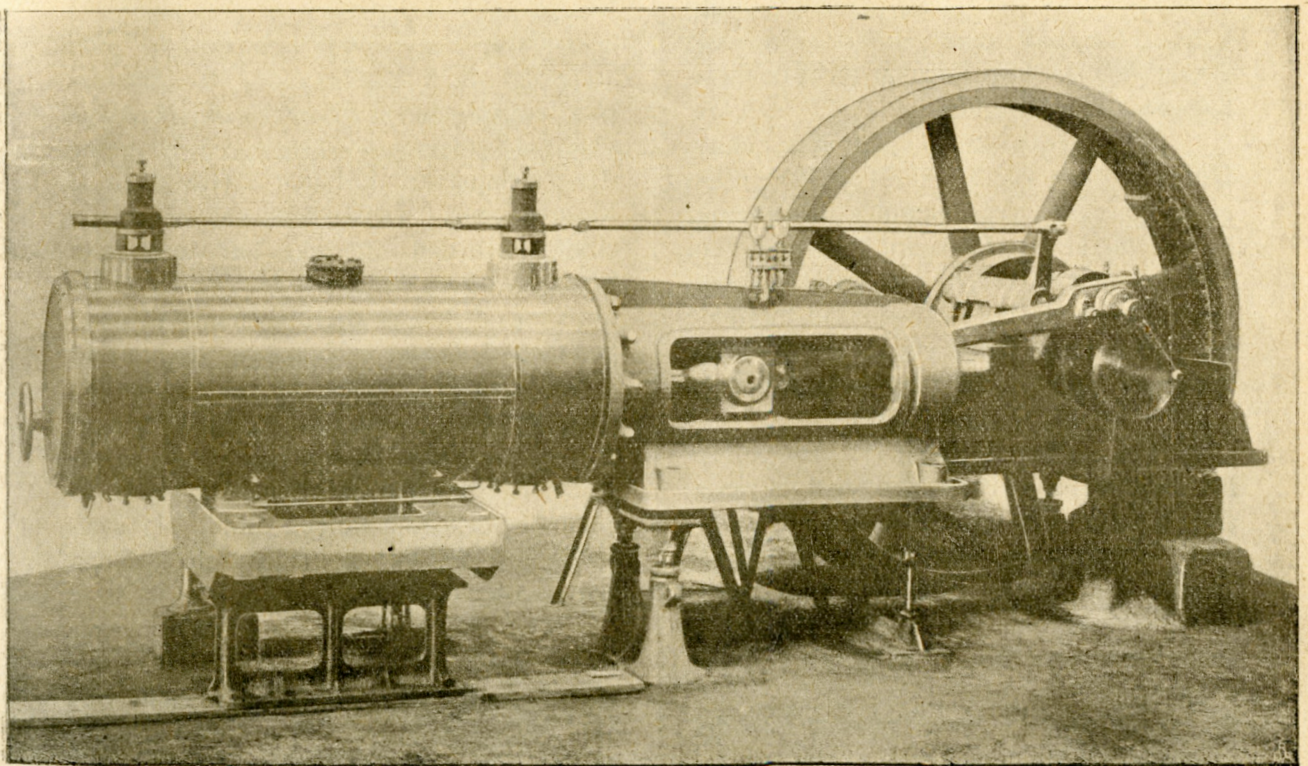


Fig. 1.

Efter at overhededet Damp for en halv Snes Aar siden begyndte at vinde Indpas og efterhaanden blev almindelig anerkendt som et ligesaa simpelt som paalideligt Midde- til at forøge en Stempeldampmaskines Økonomi, har Udviklingen af denne i Hovedsagen staaet stille. Det har i denne Periode været Dampturbiner, store Gasmotorer og Diesel-Motorer, der har beskæftiget Opfinderne og de fremadstræbende Maskinfabrikker, og Resultatet af disse Aars Arbejde har været en ganske betydelig Indskrænkning af Stempelmaskinens Felt. Betragter man blot Forholdene her i Landet, ser man, at Dampmaskinen saa at sige er drevet ud af Elektricitetsværkerne. De ganske smaa Værker bruger Diesel Motorer eller Sugegas, Provinsværkerne hovedsagelig Diesel Motorer — kun nogle enkelte anvender Lysgas fra kommunale Gasværker — og de store Værker i København, Frederiksberg og Aarhus udvider med Dampturbiner. Odense Værk, der i Størrelse staaer paa Overgangen, hvor baade Stempelmaskine, Dieselmotor og Turbine kunde tænkes anvendt, har valgt det første, medens Aalborg Værket, der er af samme Størrelse, har valgt Diesel Motorer som Resultat af de mellem- liggende Aars Erfaringer.

Men ogsaa paa mangfoldige andre Omraader, paa Vandværker, Fabrikker, Køle- anlæg o. s. v., er Dampmaskinen trængt tilbage for at give Plads for Dieselmotoren. Det er da i Virkeligheden gaaet omtrent, som Direktør Knudsen i sin Tid hævdede her i Bladet, at Tiden vilde være Stempel- maskinen imod; Udviklingen er udpræget gaaet i Retning af Motor-Drift.

I en saadan vanskelig Tid maa en Ny- konstruktion som Professor Stumpfs Jævn- strøms-Dampmaskine vække Opmærksom- hed, fordi den paa en overraskende original Maade bringer nye Ideer frem paa Damp- maskine-Konstruktions-Omraadet, der skulde synes ganske fortrampet af mere end Hundrede Aars Arbejdet.

Naar man vil tænke paa at forbedre Stempelmaskinens Økonomi, er det navnlig den saakaldte Cylinder-Kondensation, man

maa søge at indskrænke, thi dette er Hoved- aarsagen til Damptab. Naar Dampen ex- panderer i en Cylinder, afkøles den og bliver samtidig fugtig, og idet denne Damp forlader Cylindren, afkøler den de Metal- vægge, som den kommer i Berøring med, nemlig Stemplet, Dæklets Inderflade, Cylindervæggene og Dampvejene, der i denne Forbindelse under ét kaldes de skadelige Flader.

Deres skadelige Virkning viser sig i det paafølgende Slag, naar Cylinderen atter fyldes med Kedeldamp af høj Temperatur, thi Væggene er nu kolde og fremkalder derved en delvis Kondensation af Kraftdamp- en, saaledes at denne Del slet ikke delta- ger i Arbejdet, men først fordamper, naar Slaget er forbi, og Trykket falder ved Ud- strømningen. Først da genfordamper dette Kondensat og tilvender sig atter den Varme, som det ved sin Kondensation afgav til de skadelige Flader.

Cylinder-Kondensationen, der i grove Træk kan beskrives som ovenfor, er altsaa Resultatet af de skadelige Fladers Virksom- hed, der i Virkeligheden er det omvendte af en Varme-Regenerator. Midlerne herimod er talrige og forskelligartede. Ved Damp- trøje søger man at modvirke de skadelige Fladers Temperatur-Vekslen ved at holde deres Temperatur konstant i Nærheden af Kraftdampens. Dens Nytte har været om- stridt, fordi den ofte ikke har været fuldt forstaaet, og en Betingelse for virkelig effek- tiv Nytte af den er det utvivlsomt, at Tem- peraturen i Trøjen er betydelig højere end Arbejdsdampens Temperatur. Først da kan Væggene holdes helt tørre og dækkede med et Lag overhededet Damp, der virker isole- rende, ligesom Vanddraaben, der ved Ley- denfrosts bekendte Forsøg holdt sig svæ- vende over den varme Plade, isoleret derfra ved overhededet Damp.

Det andet Hovedhjælpemiddel har været en Formindskelse af Tryk- og dermed ogsaa Temperatur-Faldet i Cylinderen. Dette op- naas ved en Deling af Expansionen paa to, tre eller endog fire Cylindre, som Dampen passerer i Serie. Man opnaar derved en

betydelig Formindskelse i Cylinderkondensationen, der gør det muligt at forøge Expansionsforholdet med Fordel.

Det nyeste Fremskridt, der kun har været anvendt i større Udstrækning i en halv Snes Aar, er Overhedning af Dampen, Tilførelse til denne af et Overskud af Varme, som Dampen kan afgive, uden at fortættes. Ogsaa hermed har man opnaaet betydelige økonomiske Resultater navnlig i Forbindelse med den ovenfor omtalte Deling af Expansionen paa to eller tre Cylindre.

Nu møder imidlertid Professor Stumpf med sin nye Maskine, der kun benytter én Cylinder til den fulde Expansion, idet han da søger at indskrænke Cylinder-Kondensationen ved andre Midler. Fig. 2 viser

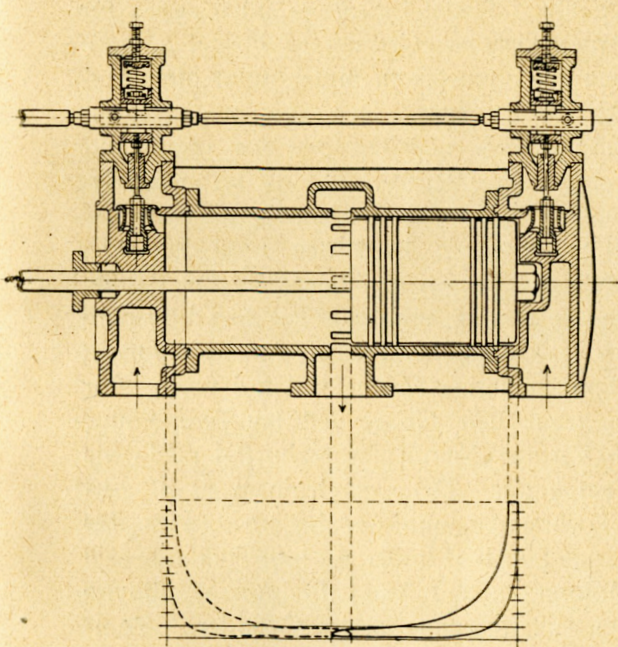


Fig. 2.

et vertikalt Snit i en skematisk tegnet Cylinder, der hører til en horizontal Maskine. Maskinen arbejder med stærkt overhedet Damp, der tilføres Cylindren gennem Dampkanaler igennem de to Dæksler, der indeholder Indstrømningsventilerne, Maskinens eneste Ventiler. Den strømmer derfra ind i Cylindren, ekspanderer og forlader Cylindren gennem en Række Dampporte midt i Cylinderens Løbeflade og strømmer til

Kondensatoren. Naar Stemplet gaar tilbage, lukkes disse Porte igen, og Kompressionen tager da straks sin Begyndelse, og naar Stemplet naar Dødpunktet, er det skadelige Rum, der ved den trufne Anordning kan gøres meget lille, fyldt med Damp af et betydeligt Tryk og af den overhedede Kraft-Damps Temperatur.

Der er i denne Arbejdsmaade adskillige Omstændigheder, der hver for sig bidrager til at formindske Cylinderkondensationen, hvad man bedst ser ved at betragte Arbejdsmaaden i en almindelig Cylinder (se Fig. 3).

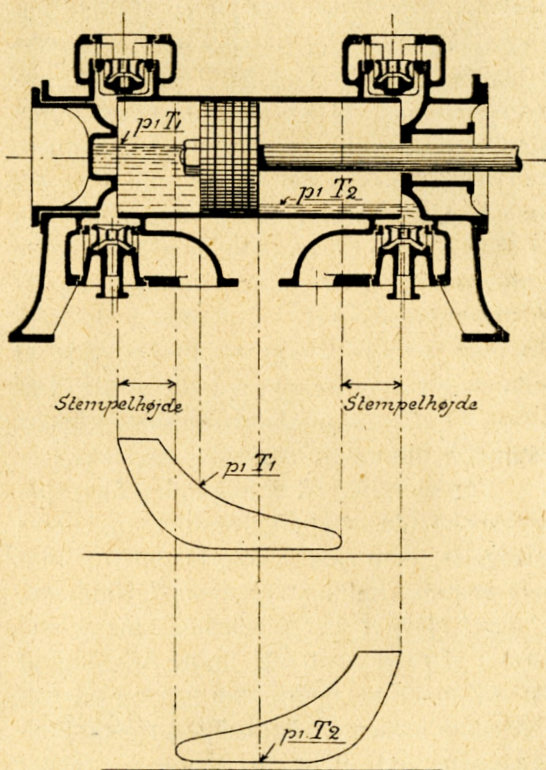


Fig. 3.

Paa den drivende Side af Stemplet staar Damp af Temperatur T_1 , paa den drevene Side af Temperatur T_2 , der svarer til Trykkene p_1 og p_2 aflæste paa de to Diagrammer. Arbejdsdampen bevæger sig altsaa her altid henimod Flader, der et Øjeblik i Forvejen har været i Berøring med Spildedamp af lav Temperatur, medens denne sidste altid strømmer ud af et Rum, hvis Flader kort Tid for — nemlig i det fore-

gaaende Slag — har været i Berøring med den varme Kraftdamp.

De to Diagrammer er i denne Fremstilling fjærnet Stempelhøjden fra hinanden, og jo større derfor denne gøres, desto mindre faar de to Arbejdsprocesser, der foregaar paa hver sin Side af Stemplet med hinanden at gøre, og desto mindre skader de hinanden. I Stumpfs Maskine gaar man til Grænsen, i det Højden er gjort saa stor som hele Slaglængden minus Udstrømningsportens Højde, og derfor har de to Stempelslag her kun denne korte Vej fælles; i øvrigt er de ganske uafhængige af hinanden.

Den store Udstrømningsspalte i Stumpf-Maskinen, der giver saa stort et Afstrømningsareal, som det overhovedet er muligt at faa det, bringer i et Nu Trykket i Cylinderen helt ned til Kondensatorspændingen uden nævneværdig Haartrækning af Dampen. Men derved gøres det ogsaa muligt at begrænse Udstrømningstiden, under hvilken Cylinderen er i Forbindelse med den kolde Kondensator, til det mindst mulige, og da Indstrømningstrykket i Cylinderen er højt, kan man ganske roligt straks begynde at komprimere Spildedampen, hvorved den tørres og overhedes, over Indstrømningstrykket kommer Kompressionstrykket dog ikke.

Fordelen herved er følgende: Man sparer ganske Udstrømningsventiler og deres Bevægelse, man låder stadig Dampen strømme i samme Retning gennem Cylinderen, — deraf Navnet Jævnstrømsmaskine — og skaaner derved Fladerne imod Afkøling af den strømmende Damp, man hindrer Varmeuudveksling mellem Cylinder-Fladerne og Spildedampen ved at holde denne overhededet under Tilbageslaget, og man slutter dette med det skadelige Rum fyldt med overhededet Damp af samme Temperatur som Kraftdampen.

Medens man i Almindelighed ved Maskiner med overhededet Damp ikke anvender Damptrøje, har man her en meget energisk Ophedning af Dækslerne og den første Del af Cylinderen ved Hjælp af strømmende overhededet Damp. Fra Dækslerne henimod Midten af Cylinderen, hvor denne er for-

bundet med Kondensatoren, falder derfor Temperaturen af Cylinderens Flader, ligesom ogsaa Temperaturen af Kraftdampen aftager, medens Stemplet bevæger sig bort fra Dækslet, medens Spildedamp-Temperaturen stiger, naar det bevæger sig i den modsatte Retning. Cylindervæggenes Temperatur følger derved paa en naturlig Maade med Dampens, og Temperatur-Diferencen mellem Væg og Damp reduceres derved med samme Resultat som ved Kompounding.

Maalet for denne Konstruktion er at arbejde med samme Økonomi i denne enkelte Cylinder, som man ellers kun opnaar i en Kompoundmaskine. Dette at nøjes med én Cylinder har jo først og fremmest en stor Betydning for Maskinens Pris derved, at Delenes Antal reduceres betydeligt — to Ventiler i Stedet for otte — men ogsaa for Arbejdsprocessen er det en Fordel at gøre den saa simpel som mulig og at blive færdig paa én Gang. Der tabes megen Spændings-Energi, naar Dampen skal ind og ud gennem fire Ventiler, ind og ud af to Cylindere og gennem Rørledning eller Kanaler til en Receiver, hvor den opholder sig i Mellemtiden, og der tabes megen Varmenergi derved, at man aldrig helt bliver fri for Trykvariationer i Receiveren, der gør, at Dampen afgiver Varme ved høj Temperatur og tager den tilbage ved lav Temperatur, thi Varmens Værdi aftager hurtigt med dens Temperatur. Dette er Grunden til, at man i Forbrændingsmotorer hellere blæser den varme Luft bort under ret højt Tryk (i Diesel Motorer med 3 Atm.) fremfor at udnytte den i en følgende større Cylinder. Kompounding har her været forsøgt, men aldrig med Held, fordi den varme Luft er endnu mere sart overfor grov Behandling end Damp.

Denne nye Maskine er allerede bragt ud over Forsøgs-Stadiet og er fuldt færdig til at træde ind paa Markedet. Der er allerede for otte Maaneder siden udført en Maskine af Erste Brüner Maschinenfabrik, og denne har givet saa tilfredsstillende Resultater, at nævnte Fabrik ved mit Besøg dér for nogle Uger siden havde 30 Stk. i

Drift og under Udførelse. Ogsaa Elsassische Maschinenfabrik i Mülhausen har Driftsresultater med en Maskine, der driver Fabrikken, og med hvilken der er foretaget nøjagtige Maalinger, der gav følgende Resultater:

Cylinder-Diameter.....	640 mm
Slaglængde	1000 mm
Omdr. pr. Minut	125
Kedeltryk.....	12,5 Atm.
Damptemperatur.....	320° C.
Dampforbrug ved 320 IHK.	4,75 kg. Damp pr. IHK
— — 600 IHK.	4,6 kg. Damp pr. IHK

Disse Resultater kan endnu ventes noget forbedrede ved en Ændring af Kondensations-Anlægget, men er i sig selv saa gode, at de ikke overgaas af nogen Compound-Maskine af samme Størrelse og under samme Forhold. Man ser ganske vist undertiden angivet Dampresultater, der ligger under de her angivne Resultater, men deres Nøjagtighed maa sikkert drages i Tvivl. Det fremgaar f. Eks. af en Diskussion i »Tidsskrift for Ingeniør- og Bygningsvæsen«, at en Del af de af Akts. Atlas offentliggjorte Resultater næppe vil kunne staa for Kritik.

Som Bifordele ved denne ny Maskintype kan desuden fremhæves de usædvanlig gunstige Forhold, der bydes Stemplets. Dette bevæger sig nemlig med størst Hastighed over Midten af Cylinderen, hvor Temperaturen altid er lav, og Cylinderolien kan derfor holde sig her uden at angribes af den overhedede Damps høje Temperatur. I Modsætning til andre liggende Maskiner slides derfor Stempel og Cylinder ikke, og gennemgaaende Stang anvendes ikke ved disse Maskiner, selv ikke ved høj Stempelhastighed.

En lille ekstra Finesse har Maskinen derigennem, at man ved Hjælp af belastede Ventiler paa selve Cylinder væggen kan aftappe Damp paa et hvilken som helst Sted under Ekspansionen, idet Stemplets herved virker som en Glider, og derved kan man opnaa at anvende en Del af Arbejdsdampen

til Opvarmningsbrug, medens man lader Hovedmassen gaa til Kondensatoren.

Maskinen arbejder med ringe Fyldning, ca. 10 pCt., og kan derfor overbelastes i en Grad, som Compoundmaskinen ikke paa langt nær kan følge med, thi medens man for denne regner med 2,2 kg. indiceret Mideltryk normalt, 25 pCt. mere maksimalt, kan Stumpfs Maskine præstere 3 kg. normalt og 6 kg. maksimalt og taaler altsaa 100 pCt. Overbelastning.

Denne nye Maskine synes saaledes efter alt, hvad der foreligger, at love godt, dens Økonomi er særdeles god, dens Pris langt billigere end Compoundmaskinens. Dette baade fordi der kun anvendes en Cylinder af Størrelse mellem H. T. og L. T. Cylinderen i Stedet for to, og fordi Maskinen med sine to Ventiler kan anvende en Ventilbevægelse af enestaaende Sæmpelhed, ligeledes System Stumpf. Arrangementet er anskueliggjort paa Fig. 4, der viser, hvor-

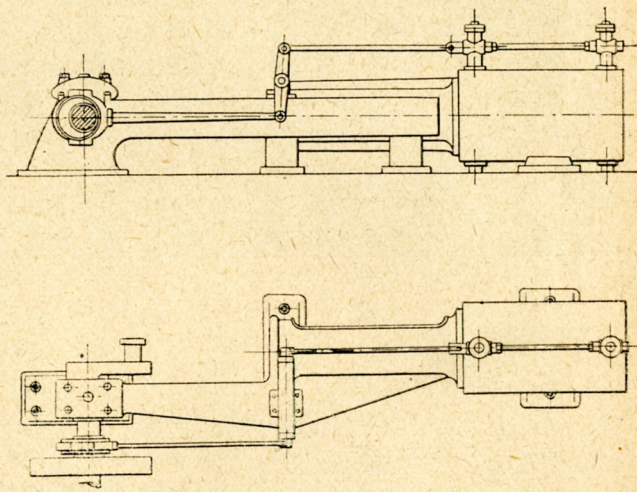


Fig. 4.

ledes Bevægelsen udgaar fra en Akseregulator og overføres til de to Ventiler ved en simpel Stangbevægelse. Den sædvanlige roterende Aksel med Trækstænger til Compoundmaskinens otte Ventiler falder ganske bort, og man er fri for de utilgængelige Udstrømningsventiler under Cylinderen.

Fig. 5 viser et Godstogs-Lokomotiv med Stumpf-Cylindre. Der er bygget to

saadanne Maskiner for de preussiske Statsbaner, og Forsøgene, der har staaet paa i længere Tid, har givet særdeles lovende Resultater. Der arbejdes nu paa et Iltogslokomotiv af samme System, der snart vil komme i Drift.

Styringen er tvungen uden Udclink-

de udenlandske Patenter indehaves af saa ansete Firmaer som Maschinenfabrik Augsburg und Maschinenbaugesellschaft Nürnberg, Görlitz, Gebrüder Sulzer, Erste Brüner Maschinenfabrik, Elsassische Maschinenfabrik. —

Selv om denne nye Maskine ikke i det

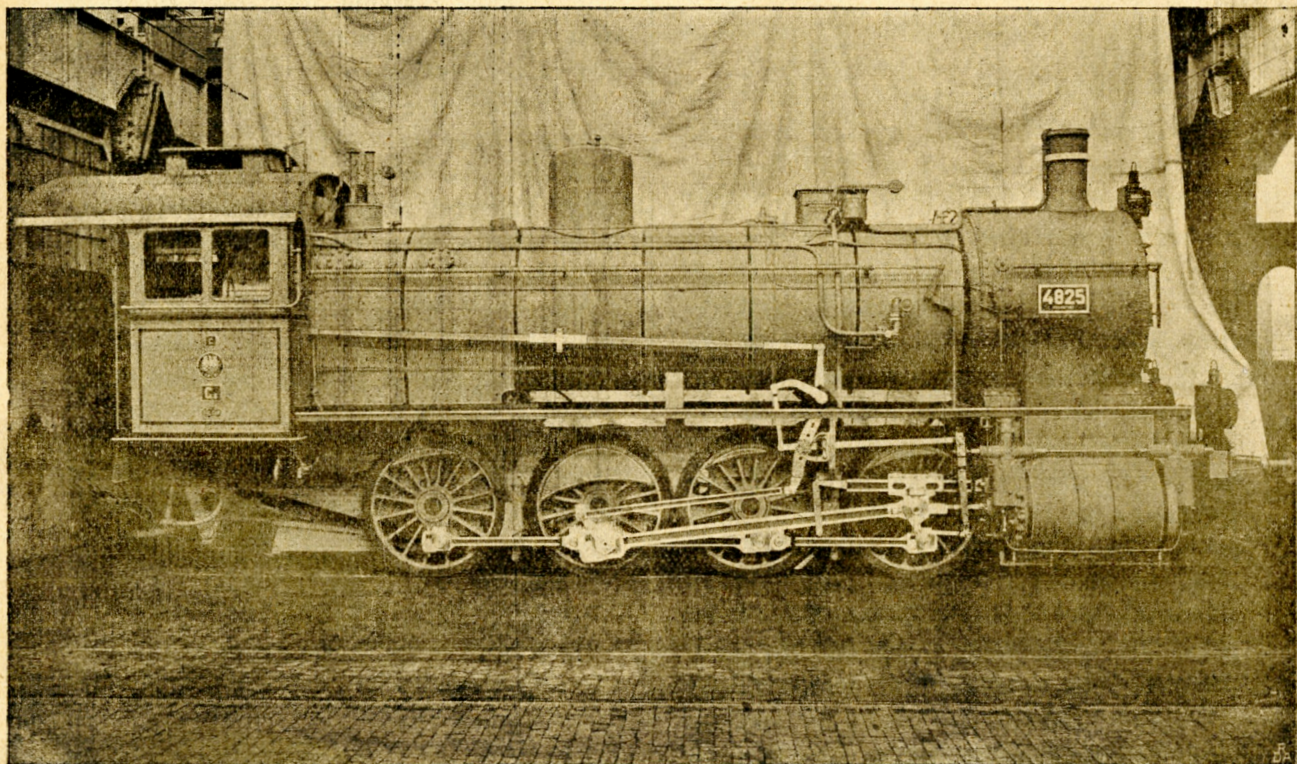


Fig. 4.

ning og tillader derfor en hurtig Gang, hvortil ogsaa hele Anordningen, Diagrammets Form, der er gunstig for hurtig Acceleration af Masserne, og de heldige Forhold ved Stemplets Bæring i høj Grad opfordrer.

Patenterne paa denne Maskine er for Skandinavien overtagne af Akts. Burmeister & Wain, København, med Ret til Eksport,

væsentlige vil formaa at forandre Tidens Udvikling, der, saavidt jeg kan se, gaar bort fra Dampen henimod Motor-Drift, vil den sikkert kunne tilkæmpe sig en smuk Plads dér, hvor Dampmaskiner endnu anvendes.

O. E. Jørgensen,
Ingeniør.



Forbedringer

paa

Lokomotiverne i Tyskland.

Da der i Begyndelsen af forrige Aar i »Tidsskrift for de tyske Jernbanebestyrelseres Forening« var en Artikel om Emnet: »Forbedringer paa Lokomotiver med Hensyn til Personalets Helbred og længere Tjenesteduelighed«, overdroges det til det nydannede Jernbaneraad af Kommunikations-Departementet (Ministeriet for offentlige Arbejder) at fremkomme med en Erklæring i dette Spørgsmaal.

Paa Grundlag af denne Erklæring har Kommunikations-Ministeren under 22. August f. A. udgivet følgende Ordre:

»I Betragtning af de store Fordringer, der saavel i fysisk som intellektuel Henseende stilles til Lokomotivpersonalet i dets Tjeneste, ønsker jeg, at der gøres alt, hvad der er muligt, for at lette Personalet i Udførelsen af denne deres Tjeneste. Med Hensyn hertil vil det blive taget under Overvejelse om en Udvidelse og Fuldstændiggørelse af de for Aar tilbage trufne Bestemmelser, der blev foretagne i Anledning af forelagte Paatalelser.

I første Række kommer i Betragtning Førerhusets rummelige Udvidelse opad, bedre Ventilationsindretninger samt Anbringelse af et Soltag eller et med Luftmellemlum forsynet dobbelt Trætag til Formindskelse af den af Solstraalerne udviklede Varme. Derefter kommer som ønskeligt en bedre Belysning i Førerhuset, hvorved det gøres lettere for Personalet ved Nattetid at iagttage de anbragte Føde-, Kontrol- og Sikkerhedsapparater, særlig de forskellige Manometre, Vacummetre og Hastighedsmaalere, uden at Personalets Øjne blændes derved, eller det forhindres i Agtpaagivenhed af Signalerne paa Strækningen. Disse Forbedringer er saa meget mere nødvendige, da den hidtil brugte Blandingsgas ved Indførelse af Gasglødelys i Personvog-

nene ikke mere skal anvendes, hvorved ikke blot den i Førerhusets Loft anbragte Lampe, men ogsaa tillige Signallanterne kommer til at tabe i Lysstyrke.

Sluttelig er det ønskeligt, at de paa Tenderen anbragte Rum til Klæder, Mad og deslige forandres saaledes, at Røg, Smuds og Fugtighed holdes ude, saaledes at de deri værende Sager ikke tilsmudses eller ødelægges.

Jeg paalægger det Kongl. Jernbanecentralraad gennem Lokomotivudvalget at lade prøve, paa hvilken Maade de angivne Forandringer og Forbedringer lettest og bedst kan udføres paa ny Lokomotiver, som skal anskaffes, og saavidt muligt paa de nuværende Maskiner, uden at overskride det tilladte Axeltryk og indenfor Rammerne angaaende Bestemmelserne om Jernbanebygning og Drift. Inden 5 Maaneder venter jeg en Indberetning om Sagen, ledsaget af Tegninger og med Angivelser angaaende Omkostningerne. Med Hensyn til Forslag om Forbedring af Belysningen paa Lokomotiverne skal der konfereres med Firmaet Pintsch, der paa Grund af sin Erfarenhed paa Gasglødelysets Omraade skal erklære, om dette Lys kan benyttes trods de ved Farten stærke Rystelser.

Da Betænkningen angaaende Personalets Andragende om Vinterkapper endnu ikke er afgivet, bliver der ikke at foretage videre i Sagen, før Betænkningen foreligger.

Indførelse af lukkede Førerhuse paa Lokomotiver med løs Tender bliver foreløbig ikke foretaget, grundet paa de uheldige Resultater med saadanne Huse, da Kulilte samler sig i Huset ved længere Kørsel med lukkede Vinduer, og naar Fyret er bakket. Desuden viste det sig paa Lokomotiver af denne Type, hvor der var indrettet Skydeskærme mellem Huset og Tenderen, at disse blev i høj Grad tilsmudsedede og beskadigede, ligesom de var til stor Hindring for Fyrbøderen ved Lempning af Kullene samt ved Fyringen og ved Rensning af Fyret.

Opvarmning af Gulvet i Førerhuset er ikke at tilraade, da de i Spørgsmaalet

førespurgte Lægekyndige har udtalt sig derimod. Derimod skal der saavel ved Nyanskaffelser som ved Værkstederne sørges for en saavidt mulig fuldstændig Tætning omkring de Rør og lignende, som gaar gennem Førerhusets Vægge, saa at Træk og Spektakel forebygges.

Forslag angaaende Siddepladser for Førere og Fyrbødere vil jeg stille i Udsigt, naar de i Skrivelse af 31. Juli 1907, 9 Nr. 25 ^{311/80} betegnede Forhandlinger er afsluttede.

* * *

Til Udførelsen af ovennævnte Bestemmelser har Jernbanecentralraadet straks sat sig i Forbindelse med vore (tyske) Lokomotivfabrikker. Ligeledes er der foretaget Forsøg ved Hovedværkstedet i Grünwald for at kunne paavise Manglerne og for at udfinde Forbedringer, der kunde lette Lokomotivpersonalet i dets anstrengende Tjeneste. Resultatet af Forsøgene samt de ønskede Forslag, som de respektive Firmaer havde indsendt, blev fremlagt ved det 49de Møde mellem Lokomotivudvalget for de preussisk-hessiske Statsbanepersonaler og Delegerede fra de bayerske, sachsiske, badenske og württembergske Statsbaner. Dette Møde fandt Sted i Kassel den 4.—6. December 1908.

Forbedring af Førerhuset.

Kongl. Jernbanecentralraadet har anmodet de fleste større Lokomotivfabrikker om at indsende Forslag til en Forbedring af Førerhusene ved at gøre dem rummeligere opad, gøre Luftcirkulationsindretningerne bedre, og en bedre Beskyttelse mod Solstraalernes Indvirkning. Samtlige Fabrikker havde indsendt Forslag ledsagede af detaillerede og oplysende Tegninger.

Efter omhyggelig Prøvelse kom man til det Resultat, at det Forslag, som var indsendt af Lokomotivfabrikken Orenstein & Koppel, bedst svarede til de opstillede Fordringer. Forslaget var teknisk fremstillet paa et $\frac{3}{4}$ koblet Godstogs-Lokomotiv, og besluttedes det at indføre samme.

Til Beskyttelse mod Solens Indvirk-

ning og til Luftcirkulation i Førerhuset er der anbragt en Ventilationsoverbygning paa Taget, som den dækker i dets hele Længde. Ud til Siderne af Førerhuset kan derimod denne Anordning ikke anbringes, da Tværsnitsprofilen (Banens fri Rum) ikke tillader en saadan Udbygning. For dog saa vidt mulig at modvirke Solens Straaler var de Dele af Taget, som ikke dækkedes af Overbygningen, forsynede med dobbelt Beklædning paa en saadan Maade, at et Luftmellemrum skilte dem ad. Da Luften er en meget daarlig Varmeleder, dannedes herved en særdeles god Isolering mod Solens Paa-virkning. Luftkappen eller Overbygningen var saavel foran som bagtil forsynet med oplukkelige Klapper, og paa Siderne var et tilstrækkeligt Antal Luftventiler, der var indrettede ligesom de tilsvarende i Personvognene. Ved denne Anordning erholdes en god og tilstrækkelig Luftfornylse i Førerhuset, og den besidder ogsaa den Fordel, at den med Lethed kan anbringes paa alle nu brugelige Lokomotiver. Det skal dog ligeledes undersøges, hvorvidt den vil komme til at passe for de ny Lokomotiver med de højtliggende Kedler.

Forbedring af Belysningen.

Paa Anmodning af Jernbanecentralraadet havde Firmaet »A S Julius Pintsch« i Berlin anstillet Forsøg med Lanterner for Gasglødelys. — Disse Lygter er forsøgsvis anvendte paa $2\frac{2}{4}$ koblede Overhednings-Iltogslokomotiver samt paa et $\frac{3}{4}$ koblet Persontogs-Tenderlokomotiv. Forsøgene har dog hidtil givet et negativt Resultat, da Glødenettene ikke kunde holde for Lokomotivets stærke Rystelser, især naar Sporskifter og Krydsninger passeredes. De $\frac{2}{4}$ koblede Overhedningsiltogslokomotiver fuldførte dog deres Tjeneste til Slut for at erholde et i det praktiske gjort Resultat, mod hvilket ingen Indvendinger kunde gøres. Da disse Lokomotiver ifølge deres Bestemmelse hovedsagelig anvendes til at fremføre Iltog, saa opnaaede Glødenettene kun en Varighed af 22 til 26 Timer og var da fuldstændig ubrugelige. Paa det $\frac{3}{4}$ koblede

Persontogs-Tenderlokomotiv var Resultatet gunstigere, idet Glødenettet opnaaede en Varighed af indtil 95 Timer. Dette var dog kun sjældent Tilfældet, og det indtraf ofte, at Nettet blev ubrugelige efter nogle Timers Brug. Da Nettet ved de ovennævnte Forsøg var anbragte paa faste Underlag, forsøgte man ved fjedrende Underlag at mildne Stødene. Forsøgene er endnu ikke afsluttede, men synes dog at give gunstigere Resultat.

Ved Anbringelse af Gasglødelysen i Stedet for den hidtil anvendte »Sommerfuglebrænder« blev Belysningen i Førerhuset meget forbedret, da i Stedet for »Sommerfuglebrænderen«s Lysstyrke af 12 til 15 Normallys Gasglødelysen med samme Gasforbrug har en Lysstyrke af 26 til 30 Normallys. Dette i Forbindelse med, at det er et behageligt Lys for Lokomotivpersonalet, burde føre til, at det blev almindelig anvendt i Førerhuset.

Da Skyggerne af Kedelarmaturens fritstaaende Dele ved det klare Lys blev betydelig stærkere, saa at f. Eks. Manometrene, der er anbragte længst tilbage paa Skærmen over Kedlen, blev vanskelige at iagttage, maa der tages Hensyn til, at Manometre og øvrige Kontrolapparater anbringes paa et heldigt Sted for Belysningen, eller ogsaa at Lyset koncentrerer sig paa disse ved Anbringelse af Linser eller Reflektorer paa Lampen eller ved Anbringelse af flere Lamper.

Ved de foretagne Forsøg toges der ogsaa Hensyn til disse Forbedringer, og er det ønskeligt, om det vil føre til et godt Resultat. Man har dog ikke ladet Petroleumsbelysningen ude af Betragtning, da denne Belysning især bruges paa Godstogslokomotiverne. Derfor skal der ogsaa forsøges med Forbedringer af denne Slags Belysning.

Opbevaringsrum for Klæder og Mad paa Tenderen.

I Spørgsmaalet om disse Rum eller Kasser, som har deres Plads nedenunder Vandbeholderen, er det de utæt lukkede

Laag, som er uheldige, idet de Ting, som skal opbevares, altid forurennes og ødelægges af indtrængende Vand og Støv, af hvilken Grund Lokomotivpersonalet ikke gerne benytter dem til Opbevaring af Klæder eller Mad. For at raade Bod herpaa og forandre disse Kasser, saa at de virkelig kunde svare til deres Hensigt, er der for nylig foretaget Forsøg ved Hovedværkstederne i Grünwald paa følgende Maade: I Kasserne, som er af Jern, har man indsat en Beklædning af Træ, eller rettere sagt en særlig Kasse, hvis Laag gik ud over Siderne og derved dannede et tæt Lukke. — Dersom denne Forbedring viser sig fyldestgørende, skal samtlige Kasser Tid efter anden forsynes dermed.

Indretning til Opvarmning af Fødevarer.

For at gøre det muligt for Lokomotivpersonalet ved kortere Ophold eller under Tjenesten paa Lokomotivet at kunne opvarme medført Mad, eller opvarme Vand til Tillavning af Kaffe eller The, skal der anbringes Apparater paa Lokomotivet, saaledes at det let kan finde Sted ved Anvendelse af den fra Kedlen udstraalende Varme. Dette sker ved Anordning af et saakaldt Varmeskab. Som bekendt er den i Førerhuset liggende Del af Kedlen isoleret med Asbestmaatter eller lignende for at hindre Varmedudstralingen. Paa det Sted, hvor Varmeskabet skal anbringes, sædvanlig over den ene Side, borttages Beklædning og Isolering, og et med Asbest udvendig beklædt Skab af tynd Plade fastgøres paa den blottede Kedelplade. Ovenpaa Varmeskabet er anbragt et tæt sluttende Laag.

Dette Varmeskab kan saaledes tjene til at holde medbragt Mad og Drikke varm. Skal Vand til Kaffe eller The koges, saa opvarmes Skabet yderligere ved Tilførsel af frisk Damp. I det Distrikt, som omfatter »Kongl. Jernbanedirektion Elberfeld«, har man forsøgt dette ved at lede et Rør fra Sædet ved Kontrolmanometret til Varmeskabet. Røret kan med Lethed fastsættes og atter aftages. Da dette Apparat med

Fordel og gerne anvendes, særlig af Godstogs-personale, har Kommunikationsministeren (Ministeren for offentlige Arbejder) resolveret, at samtlige nyanskaffede Lokomotiver skal forsynes med saadanne Indretninger.

D. L. & L. F.

Oversigt

over Hovedbestyrelsesmødet den 23/7.

Tilstede var samtlige Hovedbestyrelsesmedlemmer.

ad 1 a. Fra et Medlem, der er bleven forbigaaet ved Oprykning, var der til Hovedbestyrelsen indsendt en Redegørelse for sit Forhold dertil.

Hovedbestyrelsen vil paa rette Sted søge at stille Sagen i dens rette Belysning.

b. Fra Afdelingsformanden i Kø. var indsendt en Skrivelse, omhandlende et Anciennitetsspørgsmaal.

Da det af omhandlede Skr. fremgik, at Sagen ikke var prøvet hos Maskinbestyreren, blev den tilbagesendt Kø. Afd.

ad 2. Et Anciennitetsspørgsmaal.

Afdelingsformanden for Ro. Afdeling havde henvendt sig herom til Maskinbestyreren, men var af denne bleven afvist. Paa Grundlag heraf vil der blive rettet en Henvendelse til Maskindirektøren for at faa de paaklagede Forhold rettede.

ad 3. Fra Formanden for »Statsbanernes Lokomotivfører Forening«, Hr. Lokf. Chr. Bønnelycke, havde vor Formand modtaget følgende Skrivelse, som herved gives in extenso:

Kh., 10. - 6. - 09.

Ærede Kollega.

Først en Undskyldning, fordi det har været saa længe, inden vi har ladet høre fra os, som Du jo nok husker, lovede vi

paa Mødet (17/9 f. A.) at sende Eder et Forslag til Samarbejde, og nu har vi efter megen Mas og Vrøvl frem og tilbage lavet et Forslag, som jeg herved beder Dig modtage; det blev vedtaget paa Generalforsamlingen i Fa. den 22. April og lyder som følger. (2 af hinanden uafhængige Foreninger med hver sin Bestyrelse og Formand, 1 Centralbestyrelse bestaaende af 3 Lokomotivførere og 3 Lokomotivfyrbødere, til at frembringe fælles Interesser for Regering og Administration. Intet fælles Blad. Forslaget foreslaas udsendt til Lokomotivførerne til Afstemning.)

Vi synes nu for vort Vedkommende, at det er et meget fornuftigt Forslag, og ialfald har vi jo nu strakt Haanden ud til Eder, og mere kan der jo ikke forlanges, jeg beder Dig nu Ærede Kollega om at gøre Dit til, at der kan blive noget ud deraf, thi vedblivende at staa som Lokf. staa nu er jo meget uheldigt.

Venlig Hilsen

med Agtelse

Chr. Bønnelycke,

Sønder Boulevard 88 St.

Kbh. V.

Efter forskellige Udtalelser, hvori det hævdedes, at Forslaget i sin Form var uantageligt for D. L. & L. F., blev det overdraget Formanden at besvare Hr. Chr. Bønnelycke.

ad 4. Paa Forslag af Red. vil der blive affattet Ændringer til Lønnings- og Pensionsloven, der forelægges næste ordinære Generalforsamling til Udtalelse og evt. indsendes til Rigsdagen, naar Lønningsloven til næste Efteraar skal reguleres.

ad 5. Det vedtoges paa Forslag af Formanden at søge nye Veje for Spørgsmalets Løsning.

ad 6. Indgaar under Punkt 4.

ad 7. I Henhold til d. A. Generalforsamlingsbeslutning var der udsendt Indbydelse til de forskellige Privatbaner.

Fra Formanden for »Danske Privatbaners Lokomotivfører- og Lokomotivfyrbøderforening«, Lokf. Ing. Jensen, Ab., var

indgaaet Svar, at Sagen vil blive forelagt samme Forenings Generalforsamling, der affholdes i Septbr. d. A.

Lokf. Ing. Jensen havde i samme Skr. anmodet om at faa tilsendt Forslag sigtende til Oprettelsen af et saadant Forbund.

Det blev overgivet til Forslagsstilleren, Lokf. M. Mortensen, Es., Formanden og Sekretæren at fremkomme med Forslag, der tilstilles Hovedbestyrelsens Medlemmer til Udtalelse.

ad 9 a. Svar paa Andragende. Se Loktid. Nr. 15 Side 230.

b. Lokomotivfyrbøder Andreasens Sikringsapparat.

Der var fremskaffet en Udtalelse fra Signalinspektøren, at Omkostningerne ved et saadant Apparats Opsættelse og Montering vilde beløbe sig til ca. 1000 Kr. Da Foreningen ikke for Tiden kan sætte sig i denne Udgift, er det Andreasens Agt at søge Forbindelse med tyske Patentbureauer.

Perspektiver.

Kilometerslugeren. — Pr. Lokomotiv gennem Sjælland. — Lokomotivførerens Ro. — Dronning Dagmar ryster i sin Grav.

Nateksprestoget Kjøbenhavn—Korsør holder under Glashallen paa Hovedbane-gaarden, snøftende og prustende, klar til Afgang.

Tre stejle Jærntrin op.

Og ind i Lokomotivets sorte Skrin.

Lokomotivføreren staar lænet ud. Han prøver et Øjeblik Vacuum. Et langt og et kort Fløjt, en lille Drejning af Svinget, og langsomt sætter Maskinens mægtige Hjul sig i Bevægelse. Langsom — hurtigere og hurtigere. Forbi Frederiksberg Station videre ud i Mørket.

Farten stiger stadig, til henimod 100 Kilometer i Timen.

Hjulene rasler mod Skinnerne. Kolos-

sen paa de 100,000 Pund synes at hidse sig selv op til den største hvæsende Fart. Spektaklet er infernalsk, Lyden af Slag af Metal lyder som Raab ude fra Mørket.

Lanternen foran kaster en lang Lysstribе ud, stærk — og dog saa svag, at et uøvet Øje ikke kan se Skinnerne, der staar som to svage Streger i Lyskeglen.

Lokomotivføreren aabner Munden for at sige noget, men Lyden høres ikke. Der skelnes kun Læbernes Bevægelser. Fyrbødereren aabner et Øjeblik Lugen til Ildsvælget, der sender en sviende Hede og et blændende Svælg ud over de to Silhuetter af Mennesker.

I den sindssvage Fart staar Lokomotivføreren støt og rolig, spejdende frem gennem Mørket med Haanden paa Vacuumbremsen, den Haand, der har Ansvaret for Togets levende Last.

De tusinde Hestekræfter borer sig frem gennem den mørke Nat, larmende og raslende, lydige mod den sikre, sortsnavsede Haand.

To Minutters Ophold i Roskilde, en lille Furesø af Vand i Beholderen, og videre gaar Farten gennem Natten.

Heden er øvervældende.

Afbrudt af Sporskifter, af Signalernes røde eller grønne Blinken, fortæller Føreren om sine Pligter.

»I 22 Aar har jeg nu kørt den skinnende Jærnhest. Og 700 Mil om Maaneden i det Tidsrum giver et Stykke Vej, der vel godt er 3 Gange saa lang som Vejen til Maanen deroppe. Det er dog en Strækning.

En Vinternat i Snestorm kan være haard. Naar Sneen som et tykt Tæppe piskes mod Ruderne i den rasende Fart — saa gælder det om at have Øjnene aabne og Nerverne uden Smaasvagheder. En Gang har jeg siddet mellem Hvalsø og Tølløse i Sneen. Tre Døgn varede den lille Standsning, inden vi slap ud af Sneørkenen — «.

Ilden staar i en lysende Hale af Gnistere ud af Skorstenen og bag over det duvende Tog. Lysene i Ringsted rasler forbi og bliver borte som smaa St. Hansorme i Horisonten — Dronning Dagmar

ryster i sin Grav. Slagelse Badeanstalts store Skorsten glimter som en Telefonpæl forbi Kupevinduet.

Et hvinende, langt Fløjt skærer ud. Langt fremme skimtes Færgens elektriske Glødelamper, og skurende og hvinende og raslende duver Togets Kæmpehale ind paa Korsør Station, hvor Passagererne udspyes og opsluges af Færgen.

Tre Trin ned! Turen er forbi!

(Efter Dagspressen.)

En Detronisering.

Med den Clairvoyantes Blik stillede »Risby« i Art. »Samarbejde« i Loktid. Nr. 14 sig noget skeptisk overfor den nye »Kammeratskabets« Æra, der under den nyvalgte Formands Auspicer proklameredes i J. F.

At disse Betragtninger, der for en Del faldt sammen med den i Artiklen »Perspektiver« fremsatte Opfattelse af en Del af Embedsmændenes Syn paa Underklasserne, saa hurtigt bekræftede sig, kom os derfor ikke overraskende.

Som det i hvert Fald af Loktid. Nr. 14 vil være vore Læsere bekendt, har »Jernbaneforeningen«s Formand, Hr. Godseks-peditør Martin Buch, der kun har fungeret nogle Maaneder, i et Repræsentantskabsmøde den 22de f. M. nedlagt sit Mandat som Følge af en Strid med Repræsentantskabets Flertal. Stridens Æble var — Samarbejdet — mellem J. F. og D. J. F.

Formanden, og efter Sigende staar bag ham en Del højere Embedsmænd, vilde paa ingen Maade gaa med til Samarbejde. Paa den anden Side stod Repræsentantskabets Flertal, og da Formanden ikke kunde faa sin Vilje, nedlagde han sit Mandat.

I disse Dage, hvor der er saa meget, der falder, har det dog ikke i Jernbanekredse kunnet undgaa at vække en vis Op-

sigt og har følgelig bragt Jernbaneforeningen i en ret pinlig Situation. For enhver god Organisationsfælle er saadanne Forhold beskæmmende og deprimerende.

Paa Repræsentantskabsmødet stillede Formanden følgende Forslag til Beslutning:

1. »Foreningen vil indtil videre ikke indlede Udvalgs-Samarbejde med andre Foreninger af Jernbanetjenestemænd end de, hvis Medlemmer **ere berettigede til Optagelse i Jernbaneforeningen**, med mindre Foreningen er optaget i Centralorganisationen i Told- og Trafiketatene.

2. Forslag, der fremsættes af en eller flere indenfor Foreningen hørende Tjenstklasser, og som gaar ud paa at fratage en anden Tjenstklasse Indtægter eller Myndighed, skal forelægges Repræsentanterne for den Klasse, der maatte lide Tab ved Ordningen. Erklærer disse sig, eventuelt efter Afstemning blandt deres Vælgere, uvillig til at indlede Forhandling om Sagen, afvises Forslaget fra Behandling i Foreningen.

3. Alle Andragender eller Henvendelser, der ikke behandles eller fremsendes fra Centralorganisationen, skal indsendes gennem Generaldirektionen.

4. Sager, der har fundet sin Afslutning enten af Ministeriet eller Administrationen, kan ikke optages til fornyet Drøftelse før efter **et Aars** Forløb, og efter at det er vedtaget af det samlede Repræsentantskab, der forud skal gøres bekendt med de Oplysninger, der kan tænkes at ændre Afgørelsen.»

Da Tidernes seneste Udvikling har givet os Ret i vor Opfattelse af Embedsmændenes Grundsyn paa Funktionærklasserne, er det vistnok overflødigt at spørge »Vor Stand« om, hvem der fik Ret, Lokomotivtidende eller »V. S.«

De sjællandske Statsbaniers Lokomotivpersonales private Enkeunderstøttelses-Kasse.

Regnskabsoversigt for Aaret 1908-09.

INDTÆGT:	Kr. Øre.
Saldo fra 1907-08	53309 69
Kontingenter og Indskud	4143 00
Renter	1901 38
Balance...	59354 07

Forskelligt.

UDGIFT:	Kr. Øre.
Pensioner	2575 00
Tryksager	53 20
Porto m. m.	22 44
Honorar for Afkortning af Kontingent	73 24
Tilbagebetalt Fyrb. Dahlmanns Enke	3 00
Østf. Kreditf. Obl. $3\frac{1}{2}$ $\frac{0}{0}$	50000 00
Indestaaende i »Bikuben«	6627 19
Balance...	59354 07

Kassens Kapitalformue er i det forløbne Regnskabsaar steget fra Kr.: 53309,69 til Kr.: 56627,19.

Medlemsantallet er steget fra 303 til 367. 69 ny indmeldte. 5 døde. (Fhv. Fører A. V. Albrechtsen $\frac{18}{7}$ 08. Fyrbøder P. J. Jensen $\frac{12}{8}$ 08. Fyrbøder V. E. Grønfeldt $\frac{12}{8}$ 08. Fører J. P. Hansen $\frac{29}{5}$ 09. Fyrbøder H. B. F. Dahlmann $\frac{29}{6}$ 09).

Pension ydes nu 24 Enker (forrige Aar 22). Enke efter Fører K. Jensen erhoder ikke Pension, da hun har indgaaet nyt Ægteskab. Enke efter Fører G. Johansen er død, og Fyrbøder Dahlmanns Enke kan ikke erholde Pension, da Indskudet til Kassen ikke var fuldt indbetalt.

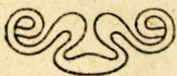
Ny Medlemmer optages ved Henvendelse til Bestyrelsen.

Kjøbenhavn, den 31. Juli 1909.

J. Hansen, Lokomotivmester. *C. Roosen,* Lokomotivfører.
C. V. Christensen, Lokomotivfyrbøder.

Regnskabet revideret og Kassens Obligationer og Bikubebog eftersete og befundne at være i Orden.

K. Joh. Kranholm, Revisor. *A. Østerberg,* Revisor.



Paa Strækningen Worthington—Carrollton, tilhørende Selskabet Louisville and Nashvilles Banelinie, er bleven anstillet Forsøg med en af A. D. Jones angiven Fremgangsmaade, hvorved man skulde kunne sætte sig i Telefonforbindelse med et kørende Tog.

Den ledende Forbindelse mellem Telefonen, der er anbragt paa Lokomotivet, og Telefontraaden, som løber langs Banelinien, sker paa en meget mærkelig Maade; paa Siden af Lokomotivet er der anbragt et Jernrør, som er rettet lige mod Telefontraaden, men som naturligvis ikke paa nogen Maade berører denne; dette Rør staar i Forbindelse med Telefonapparatet og bringes til ogsaa at komme i ledende Forbindelse med Telefontraaden, derved at der gennem Røret strømmer Damp ud; denne Damp træffer stadig Traaden; men Forbindelsen vilde dog være altfor ufuldstændig, hvis man ikke forhøjede Dampens Lednings-evne ved Indblanding af forskellige Stoffer; netop paa denne Maade opnaar Jones at kunne telefonere. Forsøgene har givet gode Resultater; et kørende Tog har telefoneret med Steder i 100 Km. Afstand, og det har været forstaaeligt. Der er mange Forsøg i Gang for at udvikle dette System saaledes, at der altid skulde være Forbindelse mellem Togenes Lokomotivførere og Banebevogtningen samt Stationerne. Kunde en saadan praktisk Forbindelse opnaas, vilde Fordelen være meget stor m. H. t. Sikkerhedens Forøgelse.

I visse Henseender har Meksiko de flotteste Jernbaner i hele Verden. Saaledes er Svellerne paa den Bane, som tilhører den mexikanske Havbugts Jernbaneselskab, af Mahognitræ, og Broerne er byggede af hvidt Marmor. Paa Vestkysten af Meksiko er der en anden Linie, hvor Svellerne er af Ibenholt, og hvor Ballasten bestaar af Sølv, som er udvunden af de nærliggende Sølv-

miner. Grunden til denne paafaldende Ødselhed er, at Ingeniørerne ikke har andet Materiale ved Haanden, og at de har fundet det billigere at benytte dette end at lade indføre det sædvanlige dertil anvendte Materiale.

Verdens sværeste Lokomotiv.

Alle hidtil byggede Lokomotiver bliver distancerede, naar Eriebanen tager sine tre nye Høj- og Lavtrykslokomotiver i Drift. Det er Mallet-Maskiner, udførte paa »Amerikansk Lokomotivfabrik«. Denne Lokomotivtype er i disse Egne oprindelig indført af Baltimore—Ohio Banen; en eneste Maskine af denne Type var i mere end 10 Aar i Drift i det bjærgrige Land vest for Pittsburg. Skønt den gav fuldkomment tilfredsstillende Resultater, hvad økonomisk Drift og Vedligeholdelse angaar, synes den ikke ret at have passet til Forholdene; det er i hvert Fald betegnende, at Selskabet ikke foretog Nyanskaffelser af denne Maskintype, som tidligere er omtalt i Lokomotivtidende i Artikelserien »Lokomotiver paa St. Louisudstillingen«. Derefter har Greath—Northern Banen ladet sig bygge en Mallet-Høj- og Lavtryksmaskine, som var den største indtil nu. Dens Totalvægt er 161 Tons, hvoraf 123,3 falder paa de koblede Hjul. Trækraften er 32,5 Tons.

Det for Eriebanen bestilte Lokomotiv faar imidlertid 189,5 Tons Vægt, fordelt paa otte koblede Aksler, der sidder i to Trucker. Lokomotivet skal befare Strækningen Horn-hellsville N. Y. og Susquehanna Pa., der har store Stigninger og ualmindelig mange Kurver. Efter Bestemmelsen skal det uden Anvendelse af Skydelokomotiv kunne sætte et Tog paa 2000 Tons Vægt i Gang. Lokomotivets Trækraft i Trækkrogen er 44,5 Tons og kan trække 175 belæssede Vogne paa horizontal Bane. Til Sammenligning skal anføres, at vore sværeste Godstogslokomotivers (D'erne) Trækraft i Trækkrogen er 5,9 Tons, og største Vognladningsantal er 60.

Lokomotiver og dansk Maskinindustri.

(Fortsat.)

N. P. Jensen: Industriens Toldudvalg havde neppe nogen Tvivl om, at det var en beskyttelsesvenlig Tale, det ærede Medlem holdt, siden det aftrykte Talen og sendte den ud under Toldagationen for 2 Aar siden. Det ærede Medlem vender sig mod den ærede Ordfører og mig og siger, at vi to staa som de mest udprægede Repræsentanter for Landbruget, og at Landbruget har ogsaa sin Beskyttelse. Det ærede Medlem sagde med Villie ikke den Gang »Toldbeskyttelse«, thi det var andre Ting, det ærede Medlem sigtede til, hvilket ogsaa kom frem en Smule senere, nemlig da det ærede Medlem sagde, at vi paa Masser af Omraader yde Landbruget Understøttelse i rede Penge. Ja vel, det er jo en Form for Beskyttelse. Det ærede Medlem var før, saavidt jeg forstod, næsten ude af Stand til at forstaa, at der kunde være andet at tale om her end Toldbeskyttelse. Her er en Landbrugsbeskyttelse, det kunne vi godt kalde det, hvor vi give rede Penge til forskellige Ting. Men maa jeg gøre opmærksom paa, at den Art af Beskyttelse, den Art af Hjælp, der ydes ved direkte Tilskud, hvor vi kunne se, hvad hver eneste Øre gaar til, er af en ganske anden Art og er en for mig ganske anderledes tiltalende Form at yde Beskyttelse under end at give en Toldbeskyttelse, om hvilken man ikke ved, hvor den havner.

Det ærede Medlem sagde selv, at vi vide i dette Tilfælde ikke, om denne Hjælp bliver effektiv eller ej. Nej, det er rigtigt, det vide vi ikke, og det ærede Medlem ved det altsaa heller ikke, thi ellers fik vi det sikkert at vide. Men sig mig: Hvorfor er det ærede Medlem egentlig saa ivrig for at faa alt dette fremmet paa den af ham betegnede Maade, naar der ikke skulde ligge en Beskyttelse i det? Er det af rent ideale Grunde, eller mon der alligevel ikke skulde være

en lille Smule økonomisk Bagtanke med det? Hvis det ærede Medlem kan fremstille det under en eller anden Form saaledes, at han kan give os Garanti for, at det ikke er økonomisk Fordel, der tilsigtes, skal jeg være villig til at indrømme det ærede Medlem, at det ikke er det, vi i Almindelighed forstaa ved Beskyttelse, men jeg tvivler ikke et Øjeblik om, at det er økonomisk Fordel, der tilsigtes. Saa henviser det ærede Medlem til »Scandia« og siger, at det er et udmærket Eksempel paa, hvorledes dansk Industri kan arbejde sig op. Ja, det er rigtigt, jeg anerkender, at »Scandia« er en i enhver Henseende konkurrencedygtig Fabrik, og det glæder mig, at vi have den Art Fabrikker her i Landet, men saa vidt mig bekendt er »Scandia« ikke fremelsket ved den Slags ekstraordinær Understøttelse udenfor Toldloven, som der her er Tale om. »Scandia« har arbejdet sig op paa den almindelige Lovgivnings Grund, og er der en Fabrik, der kan gøre det samme, tage vi vor Hat af for den, men det gør vi ikke, naar vi skulle til at fremelske den ved Midler, der ligge udenfor den almindelige økonomiske Lovgivnings Grund. Og saa forekommer det mig endda, at det ærede Medlem slipper ret uheldigt fra det med sin Henviſning til »Scandia«. Det er nemlig saaledes, at det fra alle Sider maa indrømmes, at »Scandia« er en særdeles vel dreven Fabrik, en udmærket Industri, og dog viste det sig, at nu, det første Aar, hvor vi have en stærk økonomisk Nedgang, kommer »Scandia«, som det ærede Medlem ogsaa nævnede, til Finansudvalget og kræver ekstraordinær Hjælp. Maa det ikke være et Varsko til os, at en af de bedste Fabrikker i den mest fremskredne Industri, vi have, kommer, saa snart vi faa et Aars Nedgang, og kræver ekstraordinær Støtte? Er det ikke et Varsko til os om ikke at lave noget saa ufunderet, som dette i Begyndelsen maa blive. Jeg tvivler ikke et Øjeblik om, at man stadig senere vil komme og tigge om Beskyttelse hos os.

Jeg advarer mod at gaa den Vej. Der er fra Ministerbordet blevet sagt — jeg

husker i alt Fald, at en tidligere æret Trafikminister har sagt det —, at der tages det særlige Hensyn til de indenlandske Tilbud, at man tager imod dem, selv om de ere en lille Smule dyrere; der er nævnt indtil 10 pCt. Jeg er en Modstander af disse 10 pCt. økonomisk Ydelse — jeg nævner 10 pCt., jeg ved ikke, om det netop er det Tal, men det er noget der omkring —, jeg ser ikke Berettigelsen i, at man udenfor den Toldlov, der er vedtagen her i Tinget, administrativt giver en ekstra Beskyttelse. Men enfin, det er en gammel Ordning, jeg skal ikke komme nærmere ind paa den nu, men jeg synes ikke om den, og lad os endelig blive fri for at faa mere af den Slags, om jeg saa maa sige, administrativ Beskyttelse udenfor den almindelige Toldlov.

Fraenkel: Det forekommer mig, at det ærede Medlem fra Hornslet (N. P. Jensen) og den ærede Ordfører tage ganske doktrinært paa dette Spørgsmaal. Om der her tilsigtes Beskyttelse eller ikke, er ikke det, det kommer an paa. Kan man ved det, der her foreslaas, fremkalde en Industri her i Landet, hvor vi selv ere en stor Af-tager, begriber jeg ikke, at der kan være nogen, som ikke kan se det heldige deri. Og doktrinært tage Herrerne alligevel ikke paa Tingene, saa snart det gælder Landbruget. For man maa huske paa, vi staa i denne Tid med en ligefrem prohibitiv Told paa visse Landbrugsartikler, f. Eks. argentinsk Kød. Jeg beder de Herrer forskaane mig for det Argument, at det er af sanitære Hensyn, for jeg kender det Land godt, og jeg ved, at eksisterer der et Paradis for klovbærende Individder, maa det være Argentina.

Martin Olsen: Jeg skal følge Formandens Henstilling om ikke at komme ind paa Toldspørgsmaalet, det var heller ikke min Mening, men jeg kan ikke undlade at bemærke, at jeg synes som den sidste ærede Taler, at det ærede Medlem fra Hornslet (N. P. Jensen) og den ærede Ordfører (P. T. Nielsen) have taget lidt for teoretisk paa

denne Sag. Den maa ses i Sammenhæng med alle de Forhold, der omgive den. For det første er der det Spørgsmaal: Hvilke Lokomotiver blive de bedste? Jeg tror nu ikke, det kan siges, at de Lokomotiver, der komme fra Milano, have det bedste Ry. Jeg kender en Smule til Haandværkernes Kvalifikationer dernede. Jeg har arbejdet sammen med dem og set, hvad det er for Folk, man bruger i Industrien dernede.

(Fortsættes.)

Personalialia.

1/8 09.

Forfremmede er:

Lokomotivfyrbøder Nr. 200 J. Nielsen, Hobro, til Lokomotivfører Nr. 49 i Esbjerg

Haandværker Nr. 6024 P. Hansen, 1. Kreds, til Lokomotivfyrbøder Nr. 200 i København G. 1

Haandværker Nr. 860 A. A. E. Güthler, Kbhavn, til Lokomotivfyrbøder Nr. 585 i Struer.

Forflyttet er:

Lokomotivfyrbøder Nr. 464 N. A. B. Løgstrup, Struer, til Hobro.

30/9 09.

Afskediget er:

Lokomotivfører Nr. 107 M. N. Petersen, Gjedser, efter Ansøgning og med Pension paa Grund af Svagelighed.

Bytning.

Undertegnede ønsker naar som helst at bytte med en Kollega, helst i det sydlige Jylland.

P. Gellert,

Lokomotivfyrbøder,
Gjedser.

Bytning.

Undertegnede ønsker gerne at bytte med en Kollega til København H. eller Ø. naarsomhelst.

Lokomotivfyrbøder Nr. 334

Ad. Rosenkilde-Laursen,

Fredericia.

Tandlæge Wilh. Amsinck.

Vesterbrogade 45



(Vesterbro torv — Hjørnet af Gasværksvej)

behandler Jernbanesygekassens Interes-
senter efter Sygekassens Takst.

Spiller De hjemme?

Forsøg engang mit nye Klaveralbum „Det grønne Hefte“, som altid bringer et Dusin af de mest efterspurgte Musik-Nyheder. Et Prøvehefte kan bestilles og Abonnement tegnes hos min Broder, Lokomotivfører VILH. JESPERSEN, København H. Heftet kan ogsaa faas for Violin. Pris 1,25.

Ærbødigt

 **Olfert Jespersen,** 
Æbildgaardsgade 3, København.

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. Petilinie eller dens Plads, med Fradrag af 20 pCt for staaende Annoncer.

Redigeret af Lokomotivfører P. Hansen, Gjedser.

R. Ottensens Bogtrykkeri, Fredericia.