



25. AARG. N^o 8.

REDIGERET AF C. M. CHRISTENSEN

20. April 1925

KONJUNKTURTILLÆGET

De næsten endeløse Forhandlinger om Forbedring af Konjunkturtillægget blev alligevel tilendebragt i den nu forløbne Rigsdagssamling og Resultatet blev, at et Kompromisforslag, der fremsattes i Landstinget, blev vedtaget af dette Ting og derefter gik tilbage til Folketinget i den Skikkelse. Landstinget havde givet det, hvor det blev vedtaget og dermed var færdigt fra Rigsdagen.

Vi omtalte i sidste Nummer af Bladet at Landstinget af Regeringens Forslag om Konjunktur- og Stedstillægget havde udtaget Forslaget om Stedstillæggets Forbedring, hvorefter Forslaget gik tilbage til Folketinget, og dette Ting vedtog derefter Forslaget i Landstingets Affattelse. Imidlertid fremsatte Finansminister Bramsnæs, efter at Forbedringen af Konjunkturtillægget var sikret, paany Forslag om Forhøjelse af Stedstillægssatserne. Dette gav igen Anledning til Debat i Salen og Sagen henvistes paany til Lønningssudvalget.

Imidlertid lykkedes det ikke inden for Udvalget at opnaa Enighed om Sagen og Folketinget vedtog derefter Forslaget i en noget ændret Skikkelse. Sagen gik derpaa igen til Landstinget, og Resultatet blev som ovenfor meddelt, at der vedtoges et Forslag, der var en Mellemting mellem de divergerende Opfattelser, og saaledes at der sker en Forbedring af Konjunkturtillægssatserne. Med Hen-

syn til Stedstillægget skete der det, at der, som i det oprindelige Forslag, indrettes 5 Satser, men Satsen i København, der var foreslaaet ansat til 588 Kr. formindskes til 495 Kr., altsaa en Forbedring fra den nuværende Sats af 45 Kr. i Modsætning til Forslagets 138 Kr., de næste 3 Satser, de nuværende a, b og c, forbliver som de er og der oprettes en ny Sats c paa 120 Kr. aarlig omfattende saadanne Steder, der ikke kan komme ind under en af de andre Satser, men hvor der alligevel er saadanne Forhold til Stede at de ikke kan sidestilles med det rene Land.

Det er os imidlertid ikke muligt at gengive den vedtagne Lov fordi den endnu ikke foreligger fra Rigsdagstrykkeriet, hvorfor vi skal indskrænke os til at optrykke Satserne i den nu vedtagne Lov.

Konjunkturtillægget

Løn- og Alderstille- Kr.	Konjunkturtillæg Kr. Indtill. April Efter Rege- ringens Forsl. vedt. Lov		
1500—1599 ...	388.80	501.00	531.00
1600—1799 ...	388.80	510.00	540.00
1800—2399 ...	421.20	540.00	573.00
2400—2899 ...	453.60	555.00	588.00
2900—3399 ...	486.00	570.00	606.00
3400—3899 ...	486.00	600.00	636.00
3900—4399 ...	518.40	615.00	651.00
4400—4899 ...	518.40	630.00	669.00
4900—5399 ...	550.80	660.00	702.00
5400—6399 ...	550.80	690.00	732.00
6400—7399 ...	615.60	735.00	777.00
7400—8399 ...	615.60	810.00	858.00
8400—10399 ..	680.40	900.00	954.00
10400 og derover	874.80	1050.00	1113.00

Forbedringen af Konjunkturtillæget og Stedtillæget andrager samlet pr. Maaned følgende Beløb:

I *København*: Lokomotivførere paa højeste Lønning 16 Kr. 25 Øre pr. Maaned, Lokomotivførere paa de to andre Satser 13 Kr. 75 Øre pr. Maaned. Lokomotivfyrbødere paa de to højeste Satser 14 Kr. 95 Øre pr. Maaned og Lokomotivfyrbødere paa de to laveste Satser 16 Kr. 40 Øre pr. Maaned.

Udenfor København: Lokomotivførere paa højeste Lønning 12 Kr. 50 Øre pr. Maaned, Lokomotivførere paa de to andre Satser 10 Kr. pr. Maaned. Lokomotivfyrbødere paa de to højeste Satser 11 Kr. 20 Øre pr. Maaned og Lokomotivfyrbødere paa de to laveste Satser 12 Kr. 65 Øre pr. Maaned.

Forskellen paa Størrelsen af Forbedringen hidrører fra den Forhøjelse der er sket af Stedtillæget i København, hvilken andrager 3 Kr. 75 Øre pr. Maaned.

For det Personale, der kommer ind under den nye Sats e og som hidtil ingen Stedtillæg har haft, bliver der yderligere en Forhøjelse af 10 Kr. pr. Maaned.

Vi skal i et senere Nummer komme tilbage til Konjunkturtillæget og til Klassificeringen af Byerne med Hensyn til Stedtillæg og for de Steders Vedkommende der kommer ind under den nye Stedtillægssats, naar Resultatet af Lønningsraadets Overvejelser foreligger og Finansministeren har fastsat Stedernes Satser og naar Rigsdagstidende, indeholdende Forhandlingerne angaaende Konjunkturtillæget, foreligger.

Den nu vedtagne Lov indeholder en væsentlig Forandring, hvorved de tilbagevendende aarlige Forhandlinger om Konjunkturtillæget undgaas. Og de har jo ikke altid været lige behagelige eller lige frugtbringende. Denne Fastlægning af Konjunkturtillæget, idet det er sat i Forbindelse med Prisbevægelsen, er for saa vidt efter Omstændighederne af den største Betydning, fordi der derved er sat Bort for en saadan unaturlig Bevægelse, som

den vi har været udsat for i de sidste Par Aar, hvor Konjunkturtillæget gik ned samtidig med at Pristallet og Dyrtidstillæget steg. For Fremtiden vil noget saadant være umuligt, men Konjunkturtillæget vil stige eller falde med Dyrtidstillæget, dog i et noget langsommere Tempo, idet Konjunkturtillægets Størrelse først forandres, naar Dyrtidstillæget stiger eller falder med 2 Portioner over eller under dets nuværende Størrelse (702 Kr.). For hver Gang Dyrtidstillæget stiger eller falder med 108 Kr. stiger eller falder Konjunkturtillæget med 10 pCt.

Denne Bestemmelse anser vi for meget vigtig, derved afskaffes den hidtil bestaaende Utryghed og navnlig den Lyst fra visse Partiers Side til Beskæring og Nedsættelse af Konjunkturtillæget.

Efterbetaling af Konjunktur- og Stedtillæg vil først finde Sted til 1. Maj.

EN MINISTERUDTALELSE

Under den Pressekampagne, vi i December Maaned var inde i, foranlediget af Trafikminister Friis-Skottes Udtalelser, fremsatte Ministeren bl. a. en Udtalelse om, at Regeringen vilde sætte alt ind paa at gennemføre en Forbedring af Konjunkturtillæget, hvorfor der naturligvis ikke kunde være Tale om at imødekomme vort fremsatte Krav. Nej, det, der skulde ske, skulde komme samtlige Tjenestemænd til Gode.

Under den nys afsluttede Kampagne for et forbedret Konjunkturtillæg, har man ikke mærket meget til Trafikministeren, saa vidt vi ved har han ingen Steder haft Ordet i den Sag, formentlig har Ministeren den Gang, den Udtalelse fremsattes, endnu ikke været under Finansministerens Behandling. Regeringen vilde sætte alt ind paa Gennemførelsen af en Forbedring af Konjunkturtillæget, thi det var noget der kom alle Tjenestemænd til Gode, alle andre Krav maatte sættes til Side, denne Sag var alt overskyggende og heraf,

sagde Ministeren videre, havde de andre Tjenestemandorganisationer haft Forstaaelse, hvorfor de havde tilbageholdt ethvert andet Krav, medens vi var mødt op med en *Masse* Krav, der maatte afvises, til Bedste for den store Sag, Konjunkturtillæget.

Vi var altsaa de uartige Børn, vi skulde tugtes og det prompte, medens de artige Børn naturligvis skulde have Godter. Og det kan ikke nægtes, at de har faaet Godter, det ser man, og dette er selvfølgelig helt og holdent sket paa Ministerens eget Initiativ. Formentlig har han selv siddet og regnet Planerne ud om de mange Forbedringer paa Normeringsloven, thi hvis ikke det er Tilfældet, maa den paa-gældende *loyale* Forening vel have været fremme med nogle Krav, som det altsaa har vist sig meget godt kunde gennemføres uden at virke forstyrrende for Ministerens Plan om Forbedring af Konjunkturtillæget. Ganske vist vil det paa Normeringsloven gennemførte næsten ingen Ting koste, det vil rent ud sagt blive billigere, fordi Statsbanerne efter det socialdemokratiske Ministeriums Tanke skal til at arbejde med en billigere Arbejdskraft. Noget saadant kunde selvfølgelig ikke blive Tilfældet for os, og Normeringsloven kunde ikke til et Forslag om Forbedring af Rangerførernes Stilling have faaet en Bemærkning om, at det vilde blive billigere, det vilde vist nok være udelukket, endskønt Papiret som bekendt er taalmodigt. Derfor har man naturligvis ønsket at bevare den billige Arbejdskraft, der er til Stede, hvilket synes at passe vor brave socialdemokratiske Trafikminister *Friis-Skotte* ganske udmærket og formentlig maa være i Overensstemmelse med Partiets Principper, ihvert Fald i Overensstemmelse med de Principper, hvorefter Statsbanerne fremtidig skal ledes for at det forventede Overskud paa 26 Millioner kan blive til Virkelighed. Og for dette Forslags Gennemførelse kæmpede Trafikminister *Friis-Skotte* jo drabeligt og vandt Sejr.

Ministerens Udtalelse om, at Regeringen vilde sætte alt ind paa at gennemføre en Forbedring af Konjunkturtillæget, er for saa vidt sket Fyldest, men som Regeringens Forslag var affattet var en ikke uvæsentlig Del af Forbedringen blevet lagt paa Stedtillæget, allerede her viste det sig, at Fordelingen ikke var ensartet, fordi en stor Del af Tjenestemændene ingen Andel vilde have faaet i denne Forbedring, og blandt andet vilde Pensionisterne ikke have faaet nogen Del heri.

Nu gik det anderledes, end Regeringen vilde, de fleste af Pengene gik med til Forbedringen af Konjunkturtillæget og kom derved alle Tjenestemænd og Pensionsnister tilgode, saadant som Tjenestemændene oprindelig ønskede det, omend Beløbene blev betydelig mindre.

Under Forhandlingerne var det Regeringen, der viste Vejen, og Tjenestemændene lod sig føre med paa den Vej, som Regeringen vilde gaa, og som senere viste sig ufarbar. Men Regeringen har alligevel vist sin Villie til at skaffe Tjenestemændene nogen Revanche for den meningsløse Nedskaering for et Par Aar siden.

Naa, samtlige Tjenestemænd fik altsaa den Forbedring, som Trafikministeren saa smukt omtalte i Vinters, hvorfor alle andre Krav og Ønsker maatte sættes til Side, — i hvert Fald Lokomotivmændenes —, men alligevel blev der Raad til nogle Forbedringer for andre Tjenestemænd, endskønt disse saa loyalt havde holdt Kravene tilbage.

Der kan man se, den, der tier stille, faar noget, og lukker man Munden op, faar man intet.

Nu ved vi altsaa det med.

DELEGERETMØDET

Som tidligere meddelt afholdes *Kreds-generalforsamlinger og Delegeretmøde i Aarhus i Dagene den 28., 29. og 30. April i Aar i Forsamlingsbygningen i Ostergade.*

Som en af de Sager, der vil komme til Behandling, er Spørgsmaalet om Ranger-

maskinernes Betjening. Denne Sag følges med stærk Interesse af alle Foreningens Medlemmer, og det vil sikkert blive interessant at se de Delegeredes Stilling til Arbejderministeren Friis-Skotte. Der er jo ingen Tvivl om, at de Delegerede, hvoraf de fleste henhører til Socialdemokratiet, ikke kan billige Ministerens Stilling til dette for Lokomotivmændene betydningsfulde Spørgsmaal, men vil tage skarp Front mod ham.

Saadan, som denne Sag er forløbet, har den paa det kommende Delegeretmøde en alt overskyggende Interesse.

Af andre vigtige Sager, der foreligger til Behandling, skal vi nævne Forslaget om Oprettelse af en Byggefond og Forslaget om Indmeldelse i Internationalt Transportarbejderforbund. Begge disse Sager vil formentlig blive fulgt med stor Interesse og forhaabentlig med varm Sympati af Forsamlingen.

Endelig vil Delegeretmødet komme til at beskæftige sig med Organisationens Stilling til Arbejdskonflikten, for saa vidt Konflikten ikke er bragt til Afslutning forinden.

I det hele taget indeholder Dagsordenen mange interessante Ting, og de Delegerede og Mødets Deltagere kan antagelig glæde sig til et Par for Organisationen frugtbringende Dages Forhandlinger.

KUNZE-KNORR-GODSTOGS- BREMSE

(Ved Lokomotivfører F. Spoer.)

Kunze-Knorr-Godstogsbremseens Fremkomst.

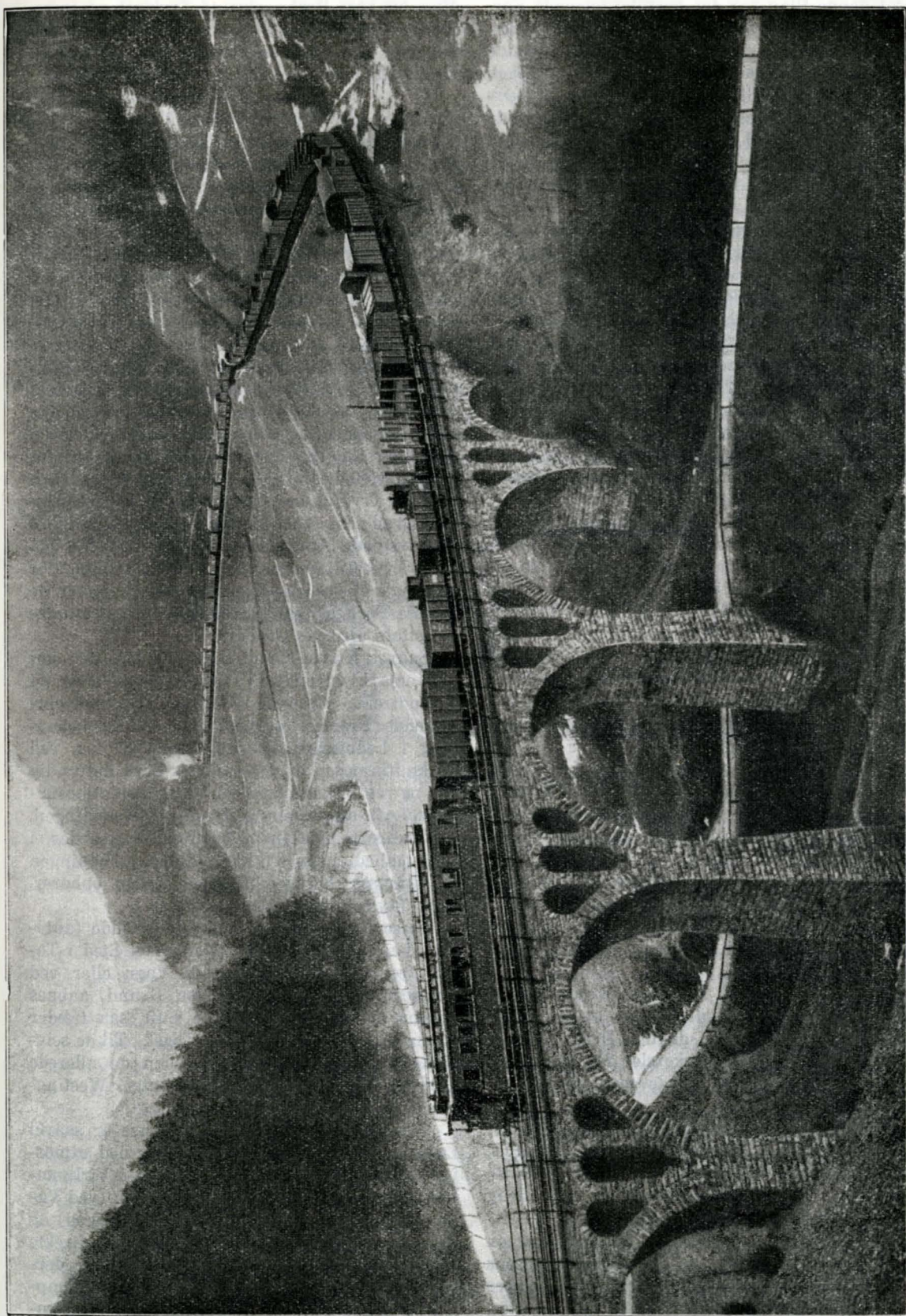
I Nordamerikas forenede Stater blev det den 2. Marts 1893 vedtaget af Kongressen at indføre en gennemgaaende Godstogsbremse, og efter de Erfaringer, man indhøstede der, bestemte nogle europæiske Jernbaneforvaltninger sig til en Undersøgelse af Spørgsmaalet at anvende en gennemgaaende Godstogsbremse i Almindelighed.

Den amerikanske gennemgaaende Godstogsbremse, som kun egner sig for stramt koblede Tog, kunde ikke uden videre overføres til Europa, da de i de europæiske Lande i Almindelig-

hed anvendte Trækstænger betinger løs Kobling af Vogne. I Europa var saaledes ganske andre Forudsætninger at gaa ud fra, og Spørgsmaalet om Anvendelse af en gennemgaaende Godstogsbremse maatte derfor underkastes en særlig indgaaende Prøvelse.

I de forenede Stater bruges den saakaldte Midtpufferkobling. Denne bestaar af en Puffer, der er anbragt paa Pufferplankens Midte og erstatter de to Puffer, som bruges i Europa. Pufferen er forsynet med et Koblingshoved, der er konstrueret saaledes, at Koblingshovederne ved Hjælp af skraa Flader og Levagelige Kloer griber ind i hinanden og kobler Vognene tæt sammen, naar disse løber mod hinanden. Den gennemgaaende Trækstang findes ikke; saavel Stød som Træk optages fjedrende af Bufferplanken.

I Aaret 1899 traadte man ud af Overvejelssens Stadium, og der blev fra Kongeriget Bayerns Side til »Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen« indbragt et Forslag om en af de hidtil gældende Bremsbestemmelser. Af nævnte Forening blev der nedsat et teknisk Udvalg, som meget indgaaende behandlede det af Bayern stillede Forslag. Efter langvarige Udvalgsforhandlinger og omfangsrige Undersøgelser blev det fastslaaet, »at den hidtil anvendte Form for Haandbremsen trænger til en Forbedring, at Tallet paa de betjente Haandbremsen bør nævneværdigt forhøjes, og at Længden af Bremsetrækningen foran Farepunktet — der efter ogsaa Hovedsignalers og fremskudte Signalers Afstand fra Farepunktet — trænger til en væsentlig Forøgelse for at ophæve eller dog formindske den Fare, at Godstogene paa Grund af Bremsesignalernes ringe Hørbarhed kore ud over Farepunktet«. De af det tekniske Udvalg foreslaaede Ændringer blev dog, paa Grund af deres Omfang og de dermed forbundne store Udgifter, ikke vedtaget. Derimod anviste daværende Direktionsraad *Staby* den rigtige Vej, ved, som Repræsentant for Forvaltningen af de Pfalziske Baner, og paa Grundlag af nogle foreløbige Forsøg ved Godstog med den saakaldte Tokammerbremse, at stille Forslag om, »en Undersøgelse af Spørgsmaalet om Indførelse af en selvvirkende gennemgaaende Bremse for Godstog, da den Forstærkning af Bremskraften, som var erkendt for nødvendig ved Indførelse af en gennemgaaende Bremse maaske kunde blive mere virksom, økonomisk og sikker«. Dette Forslag blev overgivet til et Underudvalg, der begyndte sit Arbejde i Aaret 1904. Af dette Udvalg blev de 4 Lande: Østrig, Bayern, Ungarn og Preussen, som var tilsluttet »Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen«, anmodet om at foretage Forsøg med en gennemgaaende Bremse efter en bestemt Plan.



Tog paa 150 Aksler med Kunze-Knorr-Godstogsbremse paa et Fald 1:30 paa Strækningen Neuhaus a. Rwg.—Probstzella.

I denne Plan var der opstillet følgende Forordninger: Bremsning af Tog paa indtil 200 Aksler, Bremsning og Udligning af Toget skulde kunne foregaa uden skadelige Ryk i Toget, Bremsekraftens Udholdenhed for lange og stærke Fald, Strækninger med lange Fald skulde kunne befares med Sikkerhed og med konstant Hastighed, og endvidere skulde Bremsen kunne anvendes sammen med Personogsbremsen af samme System.

De østrigske Statsbaner prøvede med deres egen Sugluftbremse (Clayton-Hardy) Bayern med Tokammer Trykluftbremse, Ungarn med Eenkammer Trykluftbremse (Westinghouse) med særlig Hjælpeledning, og Preussen med Eenkammer Trykluftbremse Knorr, (maa ikke forveksles med Kunze-Knorr). Forsøgene blev udført ved længere Tids praktisk Brug ganske uafhængige af hinanden og med regelmæssige Forevisningskørsler og gav et Resultat, der beviste TrykluftbremSENS Overlegenhed over SugluftbremSEN samt EenkammerbremSENS Fortrin overfor TokammerbremSEN.

Forsøgene med EenkammerbremSEN viste, at enten maatte Styreventilen eller Bremsecylindren ombygges, eller der maatte medgives Togets bageste Vogn et særligt Apparat, hvorved den kraftige Bremsevirkning hurtigt kunde fordeles fra den forreste til den bageste Ende af Toget og samtidig give en for lange Godstog nødvendig let Begyndelsesbremsning. Men EenkammerbremSENS Hovedmangel var dog den, at den ved Brugen lignede sig ud, og at en gradvis Løsen af Bremsen var umulig.

TokammerbremSEN synes slet ikke at tilfredsstille; først paa Grund af dens store Luftforbrug og dernæst for en, for lange og løst koblede Godstog, alt for langsom Forplantning af Bremsevirksomheden.

Den tyske Jernbaneadministration i Forbindelse med Knorrs Bremsefabrikker konstruerede da Kunze-Knorr-GodstogbremSEN, og denne er siden udviklet til Person- og Hurtigtogsbremse.

I Begyndelsen af 1914 var Kunze-Knorr-GodstogsbremSEN saa vidt fremme, at den kunde sættes paa Prøve i den daglige Drift, samt at Forsøgs- og Forevisningskørsler for den internationale Kommission kunde tage sin Begyndelse.

Verdenskrigens Udbrud forhindrede Forevisningskørslen, men Prøverne i Driften fortsattes. De her igennem indvundne Erfaringer førte til, at man i Tyskland gik over til en almindelig Indførelse af Kunze-Knorr-BremSEN.

Da Kunze-Knorr-BremSEN væsentlig er en Kombination af Een- og TokammerbremSENS gode Egenskaber, mens de daarlige Egenskaber samtidig er udskilte, vil disse to Bremsearter,

efter en kort Beskrivelse af Trykluft og SugluftbremSENS Princip, blive beskrevet i det efterfølgende for at lette Forstaaelsen af Kunze-Knorr-BremSEN.

Luftbremser i Almindelighed.

Som bekendt arbejder TrykluftbremSEN med fortættet Luft, og SugluftbremSEN (VakuumbremSEN) med fortyndet Luft, der, for begge Bremsearters Vedkommende, som Kraftmiddel tilføres hver enkelt Vogn ved en Ledning igennem Toget, og Kraften overføres ved Hjælp af Bremse cylindre og Bremsestænger til Bremseklodserne og bringer disse til at klemme sig fast om Hjulene og modvirker derved Hjulenes Omdrejninger.

Det virksomme Tryk i Bremsecylindren opnaas ved TrykluftbremSEN ved det Overskud af Spænding, som Tryklufften besidder overfor den atmosfæriske Luft; ved SugluftbremSEN er det Atmosfæreluftens Spændingsoverskud overfor den fortyndede Luft. Da man med Lethed kan forhøje Tryklufftens Spænding til den Spændingsgrad som egner sig bedst, medens man kun kan fortynde Atmosfærelufften en Brøkdels, saa giver TrykluftbremSEN den Fordel, at man, for at opnaa et bestemt Bremseklodstryk under de samme Forhold, kan anvende en meget mindre og lettere Bremsecylinder.

Saa vel Kunze-Knorr-BremSEN som den her i Danmark anvendte Vakuumbremse hører til de indirekte virkende Bremsere. De indirekte virkende Bremsere er kendelige ved Luftspænding i Ledningen, naar Bremsen er løs; ved TrykluftbremSEN er det saaledes Tryk indvendig fra, og ved VakuumbremSEN er det den atmosfæriske Luft, der udvendig fra giver Spændingen. De indirekte virkende Luftbremser træder i Virksomhed, naar Trykket falder i Ledningen og Bremsevirksomheden forringes eller ophører, naar Trykket igen stiger.

Disse Bremsere er derfor selvvirkende (automatiske); hvis der fra et eller andet Sted i Toget, fra Lokomotivet eller en Vogn eller ved Togsprængning eller af anden Grund, aabnes Adgang til den atmosfæriske Luft, saa træder BremSEN i Virksomhed i hele Toget. Til de selvvirkende Bremsere hører, foruden de allerede nævnte Trykluftbremserne Carpenter, Westinghouse og Schleifer.

Ved den direkte virkende Bremse er saavel Ledning som Bremsecylinder fyldt med atmosfærisk Luft. Naar Bremsen sættes i Virksomhed ledes der Trykluft ind i Ledningen (ved VakuumbremSEN fortyndes Luft i Ledningen) og dermed i Bremsecylindren, som staar i direkte Forbindelse med Ledningen. Der opstaar derved en Trykforskel paa begge Sider af Stempellet, og denne Forskel frembringer det virksom-

me Bremsetryk og dermed Stemplets Bevægelse. Den direkte Bremse er meget enkelt i sin Konstruktion og Virkemaade, men lider af den væsentlige Mangel, at den er ubrugelig, hvis der sker et Brud paa Ledningen.

Til denne Bremseart hører Henry Bremsen og den i Tyskland paa Lokomotiverne anvendte Supplementbremse, endvidere den almindelige Dampbremse og den tidligere i Danmark anvendte Vakuumbremse (»det gamle Vakuüm«).

Tokammerbremsen og Vakuumbremsen.

Fig. 1 viser Tokammerbremsen.

Denne er en Bremsecylinder med Hjælpeluftbeholder, som anbringes vandret under Vognen. Den er bygget ud i eet og de to Kamre adskilles fra hinanden ved et Stempel, hvorfra Bremskraften gennem Stempelstangen og Bremsstænger overføres til Bremsklodserne. Rummet A paa den højre Side af Stemplet er Hjælpeluftholderen (»Beholderen«), og Rummet B paa den venstre Side er den egentlige Bremsecylinder

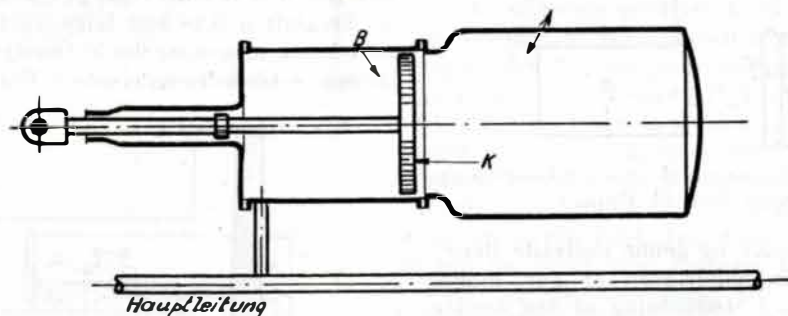


Fig. 1. Skema af Tokammerbremsen.

og giver Plads for Stemplets Vandring. B Rummet kaldes Forkamret eller det døde Rum og staar i umiddelbar Forbindelse med Ledningen, saa at enhver Trykforandring i Ledningen forplanter sig til Forkamret. Naar Bremsen gøres klar til Brug indlades der Trykluft i Ledningen og dermed i Forkamret, og derfra gaar Tryklufften igennem en Not, som ikke ses paa Tegningen, over i Hjælpeluftbeholderen, indtil der er det samme Tryk paa begge Sider af Stemplet.

Bremsningen foregaar ved, at der udlades Trykluft af Ledningen og dermed af Forkamret, der opstaar da en Trykforskel paa begge Sider af Stemplet, hvorved dette under Paa-virkning af den i Hjælpeluftbeholderen inde-spærrede Trykluft, bevæger sig til venstre og sætter Bremsen i Virksomhed i en Grad, som svarer til Trykforskellen paa Stemplets Sider. Ved atter at indlade Trykluft i Ledningen (Forkamret) formindskes Bremsgraden, og naar Trykket er blevet saa stort, at det helt kan overvinde Trykket fra Hjælpeluftbeholderen, gaar Stemplet tilbage, og Bremsen er løs.

Som man ser tiltager og aftager Bremskraften i samme Grad, som Trykket falder eller stiger i Ledningen, ganske som med den selv-virkende Vakuumbremse. Men Tokammerbremsen og Vakuumbremsen er ogsaa fælles om en meget stor Ulempe, nemlig det store Luftforbrug: thi da som nævnt den virksomme Bremskraft i Bremsecylinderen stiger i samme Grad, som Trykket i Ledningen falder, saa maa Ledningen og Forkamret udluftes helt for at opnaa den højeste Bremsvirkning. Dertil kommer endvidere, at de Rum, Ledning og Forkammer, hvori Trykket ved Bremsning skal formindskes eller ophæves, ved Bremsningen bliver Stempelslagets Volumen mindre og derved virker fortættende paa Tryklufften. Med andre Ord: Forkamret eller Bremsecylindren bliver saa meget mindre i Rumfang som Kubikindholdet af Bremsecylindren i Stempelslagets Længde.

Stemplets Slaglængde kan være mindre eller større eftersom Bremsstøjet er mere eller mindre opspændt.

Ved Vakuumbremsen bevæger Stemplet sig det tilsvarende Stykke, og dertil kommer endvidere, at Stemplet i Bremsecylinderen maa have en Tomgang paa mindst 14 mm (det lange Hul i Stempelstangen), for at Rulleringen kan komme ud af Hvilenoten og tætne mellem Stempel og Cylindervæg. Derved bliver det Rum paa den Side af Stemplet, som staar i Forbindelse med Ledningen og som ved Bremsning skal tilføres evt. fyldes med Luft, saa meget større, og dette betyder ikke alene en langsom Stigning af Bremsetrykket, men ogsaa en hæmmende Indflydelse paa Bremsvirkningens Forplantning til den bageste Togdel. Ved Kunze-Knorr-Bremsen er der, som det senere vil vise sig, raadet Bod paa denne Ulempe.

Eenkammerbremsen.

Eenkammerbremsen er i sin Konstruktion og Virkemaade mere kompliceret end Tokammerbremsen. Den bestaar af en vandret liggende Bremsecylinder samt af Hjælpeluftbeholder og Styreventil. Som Tegningen viser

har dannet Forbindelse mellem Hjælpeluftbeholderen og Bremscylinderen. Tryklufften fra Hjælpeluftbeholderen strømmer igennem Gennemboingen i Bundglideren S og Kanal c ind i Bremscylinderen og driver Stemplet saa vidt frem, at Bremsklodserne kommer til at ligge til Hjulene. Herved tager Trykket i Hjælpeluftbeholderen B af, men i Bremscylinderen C tager det derimod til, indtil Trykket har fordelt sig mellem B og C. Det derved fremkomne Udligningstryk svarer til det højeste Bremsetryk (Fig. 3).

Slipper Lokomotivføreren kun lidt Luft ud af Ledningen, saa at Trykfaldet i Ledningen og dermed paa Stempelkammersiden af Styre-

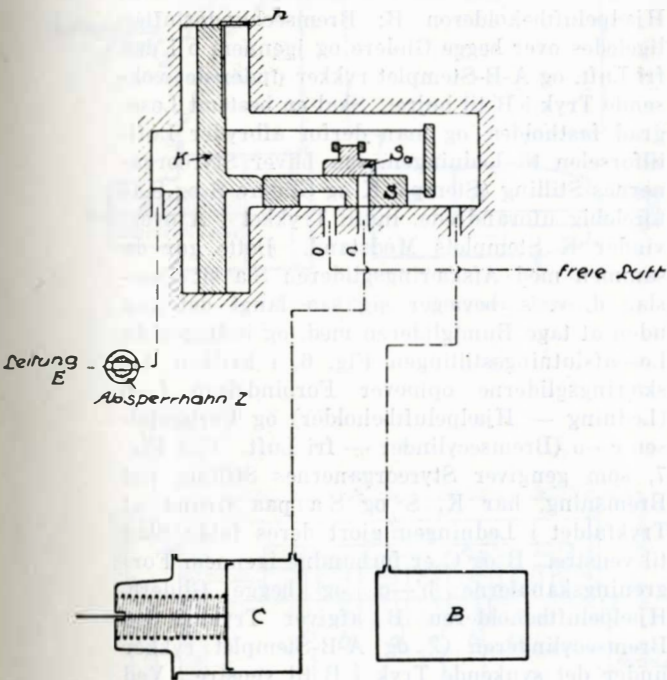


Fig. 4. Skema af Eenkammerbremsen i Bremsafslutningsstilling. Bremsetrykkets Stigning ophører.

stemplet er ringe, saa synker Trykket i Hjælpeluftbeholderen under Ledningstrykket derved, at Tryklufften fra Hjælpeluftbeholderen strømmer over i Bremscylinderen. Er Trykfaldet i Hjælpeluftbeholderen blevet saa stort, at Ledningsovertrykket formaar at overvinde Gnidningsmodstanden af Styrestemplet K og Afskæringsglideren S a, saa gør Stemplet med Afskæringsglideren sit Tomslag og indtager en Mellemstilling, i hvilken Forbindelsen mellem Hjælpeluftbeholderen B og Bremscylinderen C er afbrudt af Afskæringsglideren (Fig. 4). I Bremscylinderen er der derved fremkommet et Bremsetryk, som kun er en Brøkdal af det højeste Bremsetryk, og ved videre gradvis Udladning af Ledningsluft kan Manøvren gentages,

og Bremsgraden forhøjes efter Lokomotivføreren's Ønske.

Hvis Føreren derimod, i den Hensigt at løse Bremsen noget, forhøjer Trykket i Ledningen til lidt over det Tryk, som er i Hjælpeluftbeholderen og dermed i Gliderkamret, saa bliver Stemplet K med sine Glidere S og S a trykket i Løs-Stillingen; derved bliver Bremscylinderen over c og o forbunden med den fri Luft, og Ledningen bliver gennem Fyldenoten forbunden med Hjælpeluftbeholderen. Ledningsluften strømmer da over i Hjælpeluftbeholderen, men da der ikke kan opnaas større Tryk i Hjælpeluftbeholderen end i Ledningen, saa staar der fra Hjælpeluftbeholder- og Gliderkammersiden ingen Kraft til Raadighed til at omskifte Styrestemplet, altsaa til at afbryde Løsemanøvren, og dette har til Følge, at selv ved en mindre Trykforhøjelse i Ledningen er Bremsen fuldstændig løs.

Ved Eenkammerbremsen kan Bremsvirkningen, som man ser, forhøjes gradvis, men kan ikke ophæves gradvis; dertil kommer den store Ulempe, at Bremskraften udtømmes ved Brugen, idet der ved hver paabegyndt Bremsning gaar en vis Mængde Tryklufft fra Hjælpeluftbeholderen igennem Fyldenoten over i Ledningen, hvorved Hjælpeluftbeholderen, naar Bremsen benyttes Gang paa Gang, ligner sig selv ud. Paa Strækninger, hvor der ikke findes lange og stærke Fald, kan dette dog undgaas; thi selv om Toget, naar Bremsen løses, tager til i Fart, og en Udtømning af Hjælpeluftbeholderen kan indtræde, saa er der dog ved en ogen sagkyndig Behandling af Bremsen ikke forbunden nogen direkte Fare derved. Ved stejle og lange Fald, hvor Hjælpeluftbeholderen ikke kan blive fyldt op mellem hver Bremsning, er den selvvirkende Eenkammerbremse derfor ikke anvendelig uden en Forbedring.

Bremskraftens Regulering ved Kunze-Knorr-Godstogsbremsen.

Kunze-Knorr-Bremsen hører til de selvvirkende Eenkammerbremsen og træder i Virksomhed paa samme Maade som disse og kan derfor uden indgribende Ændringer anvendes i Tog sammen med andre Eenkammerbremsen. Ved Kunze-Knorr-Bremsen er det ved Hjælp af Trykforskydning mellem Hjælpeluftbeholderen og Styregliderkamret blevet muligt at regulere Bremsvirkningen til gradvis (trinvis) at tiltage og aftage, og ved Trykforskydningen stiger og falder Trykket samtidig i begge Rum, dog saaledes at Trykket i Gliderkamret stadig i et bestemt Forhold er større end i Hjælpeluftbeholderen. I den Hensigt er Hjælpeluftbeholderen ved Hjælp af et bevægeligt Stempel delt i to Rum A og B, hvoraf B tjener til at forsyne

Bremsecylindren med Trykluft, medens A er forbunden med Gliderkamret. Den virksomme Stempelflade paa A-Siden er gjort mindre ved Hjælp af et med Stemplet fast forbundet lille Modstempel, saa at de paa Stemplet virkende Kræfter kun kan holde Ligevægten, naar Tryk-
ket i A og Gliderkamret er større end i B, nemlig i det omvendte Forhold til de virksomme Stempelflader (Fig. 5). I enhver Ligevægtstilling af A-B-Stemplet er Trykket i A lige saa mange Procent højere, som Stempelfladen er større i B end i A. For at forringe Kraftvirkningen paa den ene Side af Stemplet maa man udskille en Del af Stemplet; dette sker ved Hjælp af det nævnte Modstempel, der paa den ene Side er paavirket af Trykket i A-Kamret og paa den anden Side af den atmosfæriske Luft. Det Tryk, som Tryklufften i A udøver paa Modstemplet, ophæver det ligesaa store, men modsat rettede Tryk, med hvilket Tryklufften paa et Areal som Modstemplets trykker paa A-B-Stemplet og gør derved et Areal saa stort som Modstemplet uvirksomt for Tryklufften. Den virksomme Fladedel paa A-B-Stemplets A-Side bliver herefter kun den ringformede Flade, som bliver tilbage, naar man fra Stempelfladen trækker en Cirkelflade af Størrelse som Modstemplets; paa samme Maade som Trykfladen paa Ryggen af en aflastet Kasseglider bliver gjort det Stykke mindre, som ved Aflastningen staar i Forbindelse med den fri Luft. A-B-Stemplet har en Diameter paa 210 mm og Modstemplet en Diameter paa 55 mm. De tilsvarende Stempelflader bliver henholdsvis ca. 346 og 23,75 cm². Stempelfladen paa Stemplets B-Side er da 346 cm², og den virksomme Stempelflade paa A-Siden er 322,75 cm² (346 ÷ 23,75). Trykforskydningsforholdet mellem B og A er da

$$\frac{346}{322,75} = 1,072.$$

Ved enhver Ligevægtstilling, som A-B-Stemplet kan indtage, er Trykken i A 1,072 Gange saa stort som i B; Trykket i A er 7,2 pCt. højere end i B, fordi den virksomme Stempelflade er 7,2 pCt. større i B end i A. Bliver Ledningstrykket ved Bremsning noget formindsket, hvorved Styreventilen omstilles til Bremsstillingen, saa gaar Tryklufften fra B-Kamret over i Bremsecylindren. A-B-Stemplet følger derfor efter, og Trykket i A og Gliderkamret tager ved Udvikelsen af, indtil det er under Ledningstrykket. Derved forskydes Styrestemplet til Løseafslutningsstillingen paa samme Maade som det sker med den omtalte Eenkammerbremse.

Skal Bremsen derimod løses noget forhøjes Trykket i Ledningen og Styrestempelkammeret saa meget, at Styrestemplet bevæger sig til Løsestillingen; derved tilføres der B-Kamret Tryk-

luft, og Trykforhøjelsen paa B-Siden af A-B-Stemplet forskyder sig, ved at Stemplet giver efter for Trykket, til A- og Gliderkamret, hvor Trykket forhøjes i Forhold til Stempelfladerne. Dette Tryk vil da overstige Ledningstrykket og skyde Stemplet tilbage til Løseafslutningsstillingen. Da Styrestemplet giver efter allerede for en lille Trykforhøjelse i Ledningen og ligeledes, for at føres tilbage til Løseafslutningsstillingen, giver efter for et meget ringe Overtryk paa Styrestemplets Gliderkammerside, saa kan Løsemanøvren gentages efter Ønske.

Paa Fig. 5—8 ses disse Stillinger. Fig. 5 viser en endnu ikke afsluttet Løsemanøvre. Ledningsluften strømmer fra f over Bundglider S og Afskæringsglider Sa igennem Kanal b til Hjælpeluftbeholderen B; Bremsecylindrluften ligeledes over begge Glidere og igennem o i den fri Luft, og A-B-Stemplet rykker under det voksende Tryk i B til højre. Skal en bestemt Løsegrad fastholdes, og man derfor afbryder Lufttilførselen til Ledningen, saa bliver Styreorganernes Stilling (Stempel K og Glidere S og Sa) foreløbig uforandrede, indtil Trykket i A overvinder K Stemplets Modstand. Dette gør da sammen med Afskæringsglideren Sa sit Tomslag d. v. s. bevæger sig saa langt det kan uden at tage Bundglideren med, og indtager da Løseafslutningsstillingen Fig. 6, i hvilken Afskæringsgliderne ophæver Forbindelsen f—b (Ledning — Hjælpeluftbeholder) og Forbindelsen c—o (Bremsecylinder — fri Luft. Paa Fig. 7, som gengiver Styreorganernes Stilling ved Bremsning, har K, S og Sa paa Grund af Trykfaldet i Ledningen gjort deres fulde Slag til venstre. B og C er forbundne igennem Forgreningskanalerne b'—c' og begge Glidere. Hjælpeluftbeholderen B afgiver Trykluft til Bremsecylindren C, og A-B-Stemplet rykker under det synkende Tryk i B til venstre. Ved at afbryde Trykfaldet i Ledningen bliver K, S og Sa ligeledes i Ro indtil Trykket i B og det dertil svarende Tryk i A — ved at B-Luften strømmer til C — er sunket saa meget, at Overtrykket paa K-Stemplets Ledningsside lader dette tilige med Afskæringsglideren Sa gøre sit Tomslag til højre Fig. 8, hvor Sa adskiller Forgreningskanalerne b' og c' altsaa afbryder Forhøjelsen af Bremsetrykket. Der er derved vundet en fuldstændig Reguleringsmulighed. Tryklufften i A og Gliderkamret bliver ikke forbrugt derved, men Trykket tager tilsvarende af og til, saa at der, naar Stemplet kommer tilbage til Begyndelsesstillingen, opnaas det samme Tryk som ved Begyndelsen, og i det Øjeblik, altsaa naar Bremsen er helt løs, er Hjælpeluftbeholderen ligeledes fuldstændig opfyldt.

Der opnaas herved, at Bremsen ikke kan svinge.

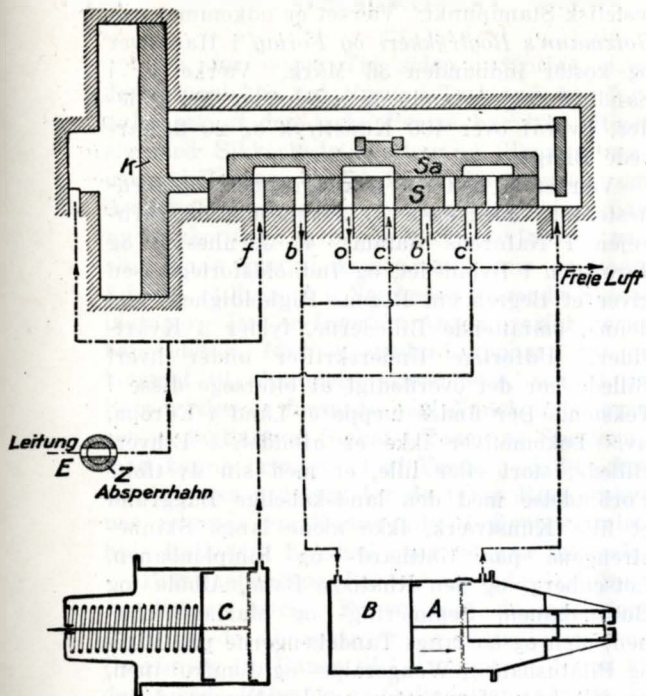


Fig. 5. Løsestilling. Bremsen løses.

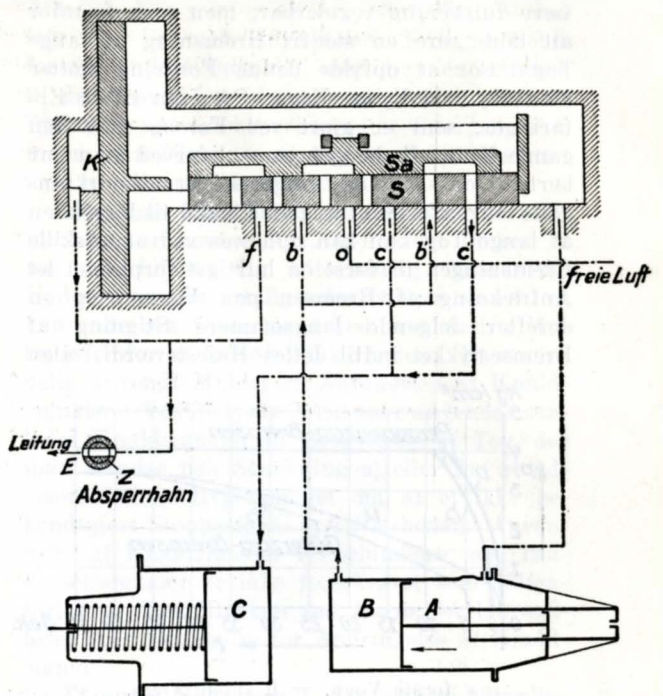


Fig. 7. Bremsstilling. Bremsetrykket stiger.

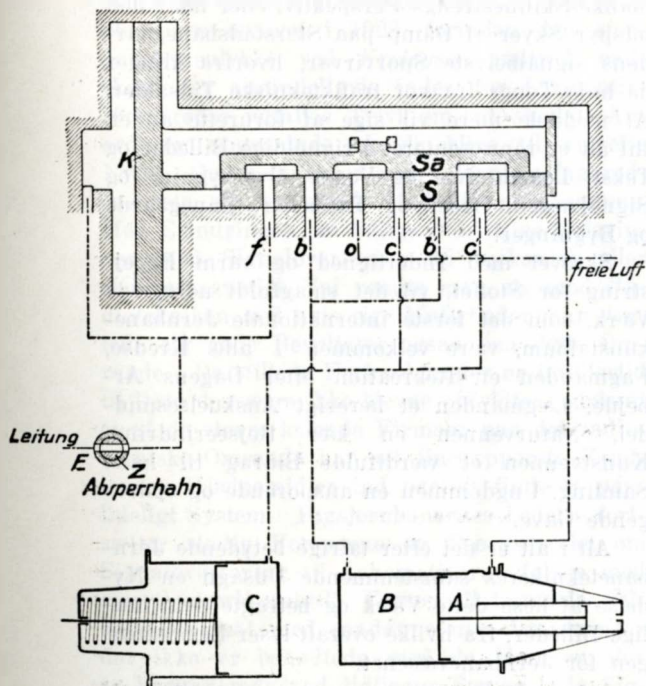


Fig. 6. Løseafslutningsstilling. Bremsens Løsen ophører.

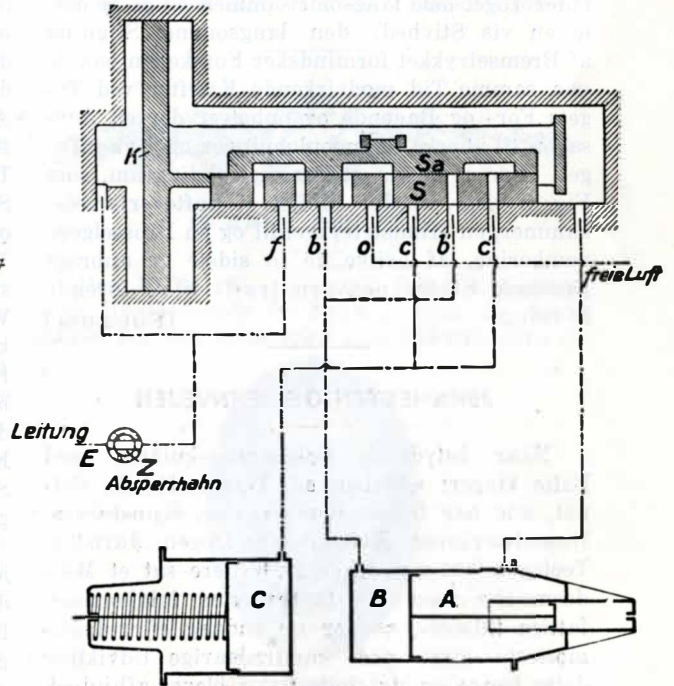
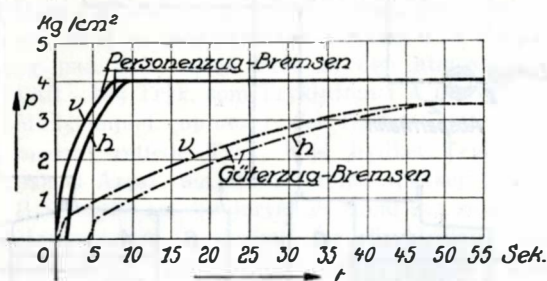


Fig. 8. Bremseafslutningsstilling. Bremsetrykkets Stigning ophører.

Fig. 5—8. Skema af Kunze-Knorr-Godstogsbremsen.

En brugbar Godstogsbremse maa ikke alene være fuldstændig regulerbar, men maa fremfor alt muliggøre en stødfrig Bremsning af lange Tog. For at opfylde denne Fordring støtter man sig med Kunze-Knorr-Bremsen til de Erfaringer, som er gjort ved Forsøg med den gamle Knorr-Godstogsbremse, hvorved man har lært, at de skadelige Følger af Bremsevirknin- gens ringe Forplantningshastighed til Bagenden af lange Tog kun kan ophæves ved at adskille Bremsningen til først en hurtigst forplantet let Antrækning af Bremsen paa Vognen og en derefter følgende langsommere Stigning af Bremsetrykket indtil dettes Højesteværdi. Den



v første Vogn. — h sidste Vogn.
Fig. 9. Bremsediagram for Person- og Godstogsbremsen.

fremskyndede lette Antrækning af Bremsen lader Toget løbe langsomt sammen og giver det en vis Stivhed; den langsomme Stigning af Bremsetrykket formindsker Forskellen paa de paa samme Tid modvirkende Kræfter ved Togets For- og Bagende og ophæver derved Aarsagen til stærke Sammenløbninger og Ryk i Toget. For at opnaa et Bremsetrykdiagram, som Fig. 9 viser, er der tilføjet et Luftoverførselskammer, en Mindstetrykventil og en Drosselgen-nemboring, af hvilke de to sidste er anbragt passende Steder paa den fra B til C førende Ledning.

(Fortættes)

JERNHESTEN OG JERNVEJEN

Naar betydende Lokomotivteknikere med Rette klager: »Adelsmand, Tigger, Bonde, Soldat, alle har fundet deres Digter, Kunstneren, Haandværkeren, Købmanden, Lægen, Juristen, Teologen har betydelige Forfattere sat et Mindemærke, men vi staar næsten fuldkommen fattige tilbage«, saa er nu endelig efter Lokomotivets mere end hundreedaarige Udvikling dette længe og dybtfølte Savn blevet afhjulpet, idet et imponerende Værk »Von eisernen Pferden und Pfaden«, Jernhesten og Jernvejen, nu er fremkommet. Dette Værk af Ing. Dr. Walter Strauss er det første internationale Jernbane-kunstværk, og hvori for første Gang det sam-

lede Jernbanevæsen bliver behandlet fra rent æstetisk Standpunkt. Værket er udkommet paa *Gotzmann's Bogtrykkeri og Forlag* i Hannover og koster indhunden 36 Mark. Værket er i Sandhed imponerende og indeholder 703 Billeder, hvoraf over 400 Kunsttryk og 20 flerfarvede Bilag.

Værket er delt i 4 Hovedgrupper: 1) Jernhesten, 2) Jernvejen, 3) Jernhesten og Jernvejen i Naturens Ramme, 4) Jernhesten og Jernvejen i Bybilledet, og Indholdsfortegnelsen giver et Begreb om Bogens Righoldighed, idet denne, omfattende Billederne, fylder 3 Kvart-sider. Udførlige Underskrifter under hvert Billede gør det overflødigt at eftersøge disse i Teksten. Der findes næppe et Land i Europa, hvis Lokomotiver ikke er afbildet. Ethvert Billede, stort eller lille, er med sin dybtfølte Forbindelse med den landskabelige Baggrund et lille Kunstværk, ikke alene langs Skinne-strengene paa Gotthard- og Simplonbanen, Lötschberg- og den Rhodiske Bane, Albula- og Bünibanen, Semmering- og Mariagellerba-nen, men ogsaa langs Tandstængerne paa Rigi- og Pilatusbanen, Wengeralpe- og Jomfrubanen, overalt hvor Jernhesten og Jernbanen ud fra sig selv forlener Fladlandets mere ensformige Natur med Eventyrets Trylleri. Det være sig, om Jernhesten mægtigt vokser frem fra den blanke Skinnestrøgs Perspektiv, eller naar den udspyr Skyer af Damp paa Storstadsbanegaar-dens signalbelyste Sporvirvar, hvorfra klinger de høje Toner fra vor trafiktekniske Tidsalder. At meddele mere vil sige at forurette andet, thi alt er repræsenteret i righoldige Billeder og Tekst, Lokomotiver og Vogne, Overbygning og Signalvæsen, Broer og Tunneller, Banegaarde og Bygninger.

Skrevet med Inderlighed og varm Begejstring for Stoffet, vil det smagfuldt udstyrede Værk, som det første internationale Jernbane-kunstalbum, være velkommen i alle Kredse, Fagmanden en Rekreation efter Dagens Arbejde, Lægmanden et lærerigt Anskuelsesmid-del, Naturvennen en kær Rejseerindring, Kunstvennen et værdifuldt Bidrag til hans Samling, Ungdommen en ansporende og opdra-gende Gave.

Alt i alt er det efter talrige betydende Jern-baneteknikeres samstemmende Udsagn en Ny-delse at læse dette Værk og betragte dets her-lige Billeder, fra hvilke overalt lyser Begejstrin-gen for Jernbanevæsenet.

B—x.



AVERTERING OM SIGNALETS STILLING

Den, for nogen Tid siden indtrufne store Jernbaneulykke ved *Herne* i Tyskland, har foranlediget, at den tyske Presse har beskæftiget sig med Sikkerhedstjenesten og Signalordningen ved Banerne. Saaledes er Spørgsmaalet om Anbringelse af en automatisk Signalviser paa ny trukket frem, hvorved Lokomotivføreren paa sin Plads paa Lokomotivet kunne iagttage, hvilken Stilling et i Nærheden værende Signal indtager. Der er fremført Anker overfor Jernbaneledelsen, fordi et saadant Apparat ikke er kommet til almindelig Anvendelse, saa at de Farver, der er forenede med Vanskelighederne ved at iagttage et Signal i Taage og Snestorm, maa kunne bringes ud af Verden. I den Anledning har Ledelsen for de tyske Rigsjernbaner udsendt en Kommunique i Spørgsmaalet, hvis Indhold i Korthed gaar ud paa følgende:

Rigsjernbanerne foretog allerede i Aarene før Krigen talrige Forsøg med de mest forskelligartede Anordninger for Signalbilledernes Overføring fra Banen til Lokomotivet. Ingen af de prøvede Patenter og Opfindelser opfyldte de Krav til Paalidelighed, der maatte stilles og kræves for Indførelse af en saadan Anordning.

Under selve Krigsaarene og de nærmest følgende Aar maatte Forsøgene lægges til Side, men blev igen optaget i 1923, forinden den store Jernbaneulykke ved *Kreinsen* indtraf, endskønt der almindeligvis inden for Lokomotivførerkredse udtaltes Tvivl om, at saadan Anordning nogensinde skulde blive til virkelig Nytte. Ogsaa indenfor andre Jernbanefagkredse viste sig en stærk Modvilje mod samme. Med Erindringen om tidligere daarlige Erfaringer med Signaloverføring ad mekanisk eller elektromagnetisk Vej vendte man sig mod Radiotekniken, ved hvis rige Muligheder man ventede sig gode Resultater ogsaa paa dette Omraade. De stillede Forhaabninger er imidlertid til Dato desværre ikke blevne opfyldte, endskønt et af de større ledende Firmaer paa det radiotekniske Omraade har sat sine ypperste Kræfter og Hjælpemidler ind paa at finde et paalideligt System. Rigsjernbanernes Ledelse fortsætter stadig Forsøgene og Spørgsmaalet om Signaloverføring til Lokomotiverne følges med stor Opmærksomhed. Forsøg vil fremdeles blive i iværksat med saadanne nye Anordninger der ikke er behæftede med de Mangler, der er konstaterede ved tidligere Forsøg. At Signaloverføring til Lokomotivførernes Plads paa Lokomotivet efterhaanden vil kunne ske med Præcision, derom næres der ikke Tvivl. Hvor lang Tid dette vil vare, inden man naar saa langt, er det dog svært at dømme om.

Som særlig bemærkelsesværdigt nævnes, at i Amerika har man i Aarene efter Krigen med stor Iver og med Anvendelse af uhyre Beløb forsøgt at løse Opgaven, men man er kommen til det Resultat, at det er rigtigere at vente til Tyskland har udeksperimenteret Spørgsmaalet, inden man begynder at udruste Jernbanenettet med ufuldkomne Anordninger.

Man maa uden Tvivl regne med, at der endnu هنگaar mange Aar, inden det lykkes at naa en fuldstændig tilforladelig Anordning. Under disse Omstændigheder tvinges man til at henvende sin Opmærksomhed paa andre Muligheder for at forhøje Sikkerheden. Et almindelig anvendt Middel er Anvendelse af Knaldsignaler. Ved de tyske Jernbaner anvendes saaledes Knaldsignaler til Beskyttelse af Tog, der maa standse paa Strækningen, eller for at advisere Lokomotivpersonalet om at et ikke bekendtgjort Stoppesignal er i Nærheden. Anvendelse af Knaldsignaler i Forbindelse med Indkørselssignaler er ikke foreskrevet som obligatorisk. — Ved Ulykken ved *Herne* forelaa saaledes ikke Betingelse for Anbringelse af Knaldsignal.

Et andet Spørgsmaal, der maatte tiltrække sig Opmærksomhed, er Muligheden af i Taage at gøre Signallysene skarpere, saaledes at de kan gennemtrænge Taagen, hvilket skulde kunne ske ved at forsyne dem med en Linseanordning.



25 AARS JUBILÆUM

Den 1. Maj kan Lokomotivfører *A. Graversen*, Bredahls-gade 3, Nyborg, fejre 25 Aarsdagen for sin Ansættelse som Lokomotivmand.



A. Graversen.

Graversen blev antaget ved Banerne 1. April 1895 blev ansat som Lokomotivfyrbøder i Nyborg 1. Maj 1900 og kom ved sin Forfremmelse til Fører 1. Maj 1915 til Skanderborg, hvorfra han vendte tilbage til Nyborg 1. Maj 1917.

Graversen har altid interesseret taget livlig Del i Organisationsarbejdet, er en meget paapasselig og pligtro Lokomotivfører, dertil absolut tjenstvillig og flink som Kammerat.

Hjertelig til Lykke.

T.

JUBILÆUM

Den 1. April fejrede Lokomotivførerne *A. P. Andersen* og *A. P. H. Andersen* i Aalborg deres 25 aarige Jubilæum.

A. P. Andersen var paa Værkstedet i Aar-



A. P. Andersen.

hus og ansattes i Frederikshavn, kom 1910 til Aalborg, hvor han siden har været.

A. P. H. Andersen ansattes ligeledes i Frederikshavn fra Ar. Vk., men kom allerede i 1902 til Ab, hvor han har været siden.

Om begge Jubilarer kan siges det sjældne, at



A. P. H. Andersen.

de har kun Venner. Jubilæumsdagen blev da ogsaa en Festsdag for dem begge, idet Lokomotivførerne ved en Deputation overrakte hver af dem et dobbelkapslet Guldur ligesom ogsaa Jubilarerne gamle Lokomotivfyrbødere ved Deputation overrakte deres gamle Førere en Gave med Adresse.

Det livlige Rykind af Gratulanter i de respektive Hjem vidnede i høj Grad om, hvor afholdte Jubilarerne var.

R.

BEMÆRK

Hovedkassererens Adresse er fra og med den 2. Maj 1925 Østerbro Maskindepot, Københ. Ø.

DELEGERETMØDET

I Forbindelse med Delegeretmødet agter Aalborg og Aarhus Afdelinger at arrangere en Revyforestilling i Aarhus en af Mødedagene, hvilken Dag, det vil blive, er endnu ikke bestemt.

Entreen til denne Forestilling, der sættes i Forbindelse med et efterfølgende mindre Bal, koster 1 Kr. 50 Øre, og det forventes, at Mødedeltagerne i stor Udstrækning vil benytte Lejligheden til at deltage i denne Sammenkomst.



Borgmester.

Lokomotivfyrbøderkredsens tidligere flaarige Formand, *L. Rasmussen*, der ved Byraadsvalget i Skanderborg blev indvalgt paa Socialdemokratiets Liste, er ved Lodtrækning blevet valgt til Borgmester.

De franske Lokalbaner.

Det franske Kammer har besluttet at forhøje de aarlige Bidrag til de med Tab drevne Lokalbaner fra 600 Frcs til 750 Frcs pr. Kilometer. Denne Forhøjelse skal komme Personalet til Gode i Form af Dyrtidstillæg og Lønforbedring. Lokalbaneforbundet havde ansøgt om en Forhøjelse af 500 Frcs.

Elektrificering af skaanske Baner.

Paa et Lørdag den 21. Marts i Malmö afholdt Møde fremsattes Planer om Elektrificering af bl. a. Malmö—Simrishamn og Malmö—Trelleborg Jernbaner. Paa Mødet redegjordes for de Omkostninger, der var forbundet med Gennemførelsen af Planen. Sammenkomsten var af ganske privat Natur og hele Spørgsmaalet befinder sig paa et forberedende Stadium.

8 Timers Dagen ved Kapstadens Jernbaner.

Paa Forslag af Arbejdsminister *Mulan* er der ved de sydafrikanske Jernbaner blevet nedsat en Kommission for at udrede Spørgsmaalet angaaende Indførelse af 8 Timersdagen. I Kommissionen har ogsaa organiserede Jernbanemænd Sæde.

Kommissionen er traadt sammen i Kapstaden og er i fuld Virksomhed.

Blaaviolet i Stedet for grønt Lys i Signalerne.

Ved de svenske Statsbaner liar der i nogen Tid fundet omfattende Undersøgelser Sted under Ledelse af en fremragende Autoritet paa Farvesynsforskningens Omraade for at finde et særligt for Vejovergangene passende Lyssignalsystem, der i videste Omfang kunne betrygge Trafiksikkerheden mod Farveblinde.

Disse Undersøgelser, der i alt væsentlig er afsluttede, har ført til Resultat, at det er lyk-

kedes at fremstille et Signalsystem med to uensfarvede Lys, hvilke skulde kunne adskilles fra hinanden selv af en Farveblind. Farverne er rødt og blaa violet. Det grønne Signallys er saaledes kasseret. For yderligere at understrege Forskellen mellem de uens Lysskin har man ladet disse fremtræde i Blinkninger med forskellige Tidsintervaller for hver af de to Lys. Er intet Tog undervejs og Overgangen fri markeres dette ved blaa violet Lys i en rolig langsom Blinkning. Er der Tog i Nærheden fremtræder automatisk et kraftigt rødt Lys med hurtig Blinkning.

Det nye Signalsystem vil om kort Tid blive taget i Brug ved de svenske Statsbaner, og vil, for saa vidt det opfylder de Forvnetninger, der stilles til samme, blive helt gennemført.

Baner og Biler.

Det flere Gange omtalte Udvalg angaaende Ordning af Forholdet mellem Baner og Biler er nu nedsat. Udvalget kommer til at bestaa af 27 Medlemmer. Til Formand er udpeget Kontorchef *Ollgaard* i Trafikministeriet og til Sekretar Fuldmægtig *Oluf Bang* i samme Ministerium.

Elektrisk Lommelampe uden Batteri.

De saa almindelig benyttede Lommelamper, hvortil Strømmen leveres fra et Tørelément, er behæftet med Mangler, og der arbejdes derfor stadig paa at fremstille en Lampe, der benytter Strøm fra en i selve Lampen indbygget Generator. Man vil muligvis erindre Konstruktioner, hvor Drivkraften fremskaffedes ved, at man med den ene Haand ustandselig trak i en Snor. saa længe man ønskede at Lampen skulde lyse; eller ved uafsladelige Sammentrækninger af Haanden. Begge havde den store Mangel, at Haanden trættedes, og at den var udelukket fra at udføre andet Arbejde.

I den sidste Tid er der fremkommet en ny Konstruktion, for hvilken Franskmanden *Lorin* har Æren.

Som Drivkraft benyttes det menneskelige Aandedræt, idet man, gennem et Rør blæser Luft ind paa et lille Turbinehjul, der er forsynet med 60 Skovle. Generatoren er koblet direkte paa Turbineakslen, hvorved man undgaar tunge Udvekslinger.

Akslens Tappe, hvorigennem Strømmen ledes, hviler i Lejer, der er gjort svagt elastiske, hvorved god Forbindelse sikres, uden at Gnidningsmodstanden forhøjes udover det nødvendige.

Om Lampen gælder det som Hovedregel, at den skal have et saa ringe Strømforbrug som muligt; dens Traade, der for det blotte Øje næsten er usynlige, er fremstillet af en Wolfram-Thorlegering og har en Gennemsnitstykkelse af 0.008 mm. Tilsætning af Thor tjener til at gøre dem mere elastiske, saaledes at de er meget modstandsdygtige overfor Stød. Lampen er beregnet til et Strømforbrug af 0.06 Amp. og en Spænding af 2.5 Volt.

Fremkomst af foucaultske Hvirvelstrømme i det magnetiske Felt bevirker, at Lampen ikke slukkes straks, men vedbliver med at brænde i ca. 20 Sekunder, efter at man er holdt op med at puste i den. Særlige Anstrengelser ved at holde Turbinen i Gang kræves ikke, idet det almindelige rolige Aandedræt er tilstrækkelig til at give Generatoren den fornødne Omdrejningshastighed.

T. f. M.

Ildtændere af sammenpresset Savsmuld

med et endnu ukendt Bindemiddel er fremkommet i Frankrig. De er lette at brække i Smaastykker og egner sig fortrinlig til Optænding. De stilles som Briketter op paa Højkant og fænger øjeblikkelig ved Hjælp af en almindelig Tændstik, og brænder længe nok til at antænde Kul. De er gennemslede for at give større Tændflade og egner sig udmærket til Formaale.

T. f. M.

HJERTELIG TAK

Min bedste Tak for al venlig Opmærksomhed ved mit Jubilæum.

A. P. Andersen.

Hjertelig Tak for den store Opmærksomhed paa min Jubilæumsdag.

H. Folkenberg, Gb.

Hjertelig Tak for venlig Opmærksomhed ved mit Jubilæum.

P. R. Hansen, Gb.

Alle, som glædede mig paa min Jubilæumsdag, bringer jeg herved min hjerteligste Tak.

A. A. Møller, Korsør.

Enhver, som bidrog til at gøre min Jubilæumsdag saa festlig, som den blev, bringes herved min hjerteligste Tak.

H. C. Glerup, Aarhus.

Hjertelig Tak for udvist Opmærksomhed ved mit Jubilæum.

Honoré, Fredericia.

Alle, som viste mig Opmærksomhed paa min Jubilæumsdag, takkes herved paa det hjerteligste.

R. Heið, Aarhus.

Hjertelig Tak for udvist Opmærksomhed ved mit Jubilæum.

I. F. Jensen, Korsør.

Hjertelig Tak for udvist Opmærksomhed ved mit Jubilæum.

V. Falck, Gb.

Hjertelig Tak for venlig Opmærksomhed ved mit Jubilæum.

A. Barnstein, Gb.

Hjertelig Tak for venlig Opmærksomhed ved mit Jubilæum.

Evald Møller, Nyborg.

Modtag min hjerteligste Tak for Opmærksomheden ved mit 25 Aars Jubilæum.

C. J. Kalsbøll, Aarhus.

For al venlig Opmærksomhed ved mit Jubilæum takkes hjerteligst.

C. F. C. Olsen, Gb.

Hjertelig Tak for venlig Opmærksomhed ved mit Jubilæum.

A. P. H. Andersen, Aalborg.

Tak for udvist Opmærksomhed paa min Jubilæumsdag.

Chr. Plambeck.

Hjertelig Tak for udvist Opmærksomhed ved mit Jubilæum.

A. M. Kongstad, Nyborg.

Alle Medansatte fjærn og nær, som viste mig saa megen Opmærksomhed paa min 25 Aars Jubilæumsdag, bedes herigennem modtage min hjerteligste Tak.

H. Lund, Skanderborg...

Hjertelig Tak for venlig Opmærksomhed ved mit Jubilæum.

N. S. Nielsen, Esbjerg.

RETTELSE TIL ADRESSEFORTEGNELSEN

Lokomotivførererkredsen.

Viborg: Formandens Navn og Adresse er: M. Jacobsen, Jyllandsgade 11 3.

Kassererens Navn og Adresse er: J. Jensen, Middagshøjvej.

Lokomotivfyrbøderkredsen.

Fredericia: Formandens Adresse rettes til: A. A. Hasberg, »Athen«, Hj. af Pranger- og Blichersvej.



Udnævnelse fra 1—4—25.

Haandværker A. M. C. Axelsen, Skanderborg, til Lokomotivfyrbøder i Tinglev.

Haandværker A. H. Boysen, Tønder, til Lokomotivfyrbøder i Skelskør.

Forflyttelse efter Ansøgning fra 1—4—25.

Lokomotivfyrbøder A. P. Rasmussen, Fredericia, til Tønder.

Død:

Lokomotivfyrbøder E. V. Agger, Skanderborg, den 31. Marts 1925.



Grethe's Magasin

Vesterbrogade 63,
Hj. af Dannebrogsgade.

Dame- & Børnekonfektion
samt Kjoler

Smaa Priser.

RATEBETALING.

Blomsterforretningen

„CANA“

Vesterfælledvej 67

Telefon Vester 9921

Buketter, Kranse og Blomster altid billigst

Nærværende Nummer er afleveret paa Avispostkontoret d. 20. April.

KØBENHAVNS KOLONIAL FORSYNING

LOTHARDT DAHL.
Vesterbrogade 11. Telefoner 3067 & 5605. Helgolandsgade 1.

Største Kolonial- og Konserver-Import i Danmark.
Direkte fra Producent til Forbruger, derfor altid billigst.

Vore Automobiles kører overalt i Byen og Forstæder.

Leverandør til Embeds- og Bestillingsmænd samt Lægers Forbrugsforening.

AVERTER I DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

DANSK ANDELS LIVSFORSIKRINGSSELSKAB

Tegner alle Arter
Livsforsikringer

„KOLDINGHUS“

KOLDING
Oprettet 1898

Statstelf. Nr. 23
Central 300

SPECIALITET: { Livsforsikring med Alderdomsforsørgelse.
Kapitalforsikring med Arverente.



Amk. Gummivare

Industri Vesterbrogade 3 Kbhvn. B.
Vodersprøjter, Sanitets- & Sygeplejeartikler
III. Prisliste mod 30 Øre i Frimrk.
DISKRET EKSPEDITION • Telf. Byen 4195
Jernbanemænd 10 pCt. Rabat

Bemærk

LÆDERHANDELEN
Ny Carlsbergvej 24

Telf. V. 9422 x. Lars Mathiesen.

Redaktion: Vesterbrogade 98 a 2, København B.

Flt. Vester 8173 eller Centr. 14,613

Udgaar 2 gange maanedlig.

Abonnementspris: 6 Kr. aarlig.

Tegnes paa alle Postkontorer i Skandinavien.

Annøner-Expedition

Ny Vesterbrogade 73 København B.

Telefon Central 14613.

Kontortid Kl 10—4.