

Forbindelsesmiddel til hule Mure

J. - n.

Tidsskrifter

Ingeniøren. 1892. 17 december

1892

møllen). Den sidste Forbindelse sker dog kun ved en Gliderem n med Stramrulle S , som formedelst Snoren t over Tridsen s strammes, naar Kratostatens Lod synker, og slappes, naar Loddet stiger. Forbindelsen n vil nu automatisk føre Forlaget saa meget eller saa lidet med, at Kratostatloddet holdes svævende, at altsaa Kratostaten gaar med en jevn Hastighed og folgelig Forlaget ligesaa.

Da imidlertid det Tryk, som Stramrullen udøver imod Remmen n , maa tages fra Kratostatens Lod, eller nøjagtigere, da Variationen i dette Tryk maa reagere paa Kratostatens Lod, vil den opnaaede Regulering her ikke være saa absolut som ved Dampmaskinen; men den er dog saa god, at Glødelamper lyse ganske roligt ved Strømmen direkte fra en Dynamo, drevet paa denne Maade, og at Voltmetret under en saa urolig Drivkraft som Vinden let kan holdes paa en mindre Variation end 2 Volt.

De seneste Forsøg tyde iøvrigt paa, at Forbindelsen n bedst kan varieres derved, at Forlagets Axel kan sænkes eller hæves.

En tilsvarende Fremgangsmaade har været forsøgt ved en Centrifuge, der dreves af Hestkraft.

Endelig har Møller E. Ebbesen i Sønderkov Mølle ladet en Kratostat indskyde for paa en tilsvarende Maade som i Fig. 5 at udtage af sin Vandmøllens Axel den fornødne jevne Kraft til Drift af en Centrifuge. Denne blev tidligere drevet direkte af Møllen; men det hændtes da jævnlig, naar Kværne bleve udskudte, uden at man tilstrækkelig hurtigt fik ændret Vandtilførslen, at Centrifugen

brændte fast. Siden Slutningen af September har imidlertid Kratostaten været indskudt og virket til Ejerens Tilfredshed. I et Brev til mig udtrykker han sig bl. a. saaledes:

»Jeg har følt en vis Glæde ved at iagttage den rolige og jevne Gang, som Centrifugen aldrig før har havt, den gik saa jevnt, saa jeg ovenpaa Centrifugen kunde sætte en Kop med Vand uden at kunne iagttage Krusninger paa Vandets Overflade. — Det var flere Gange i Formiddags, at Møllen tog Fart i den Grad, at Proppen under de gamle Forhold vilde være brændt af; men det var en Fornøjelse at se, hvordan Kratostaten virkede i samme Øjeblik; ligeledes naar Møllens Fart tog af, strammede Kratostaten ganske lempeligt Remmen, saa Centrifugen beholdt sin Fart.«

Det kan bemærkes, at paa nævnte Kratostat er der ikke Kæde og Kædehjul, men simpelthen et sammensplidset Toug og et Par drejede Skiver.

Iøvrigt er hele denne Sag endnu i sin Begyndelse i den Grad, at der endnu arbejdes paa at fremstille de bedst mulige Former, navnlig til Dampmaskinen. I Bestræbelserne herefter skylder jeg en særlig Tak til Firmaet Konstantin Hansen & Schrøder i Kolding, som har udfoldet megen Ihærdighed og Dygtighed for at naa et godt Resultat ligesom ogsaa til min Medarbejder ved Vindforsøgene, Cand. math. J. Appel.

Askovhus, Vejen St., 20. Novbr. 1892.

Mindre Meddelelser.

Ved den 1ste internationale Jernbanekongres i Brüssel 1885 oprettedes en staaende Kommission, som, foruden at forberede lignende Kongresser, skal søge at støtte tekniske Fremskridt paa Jernbanevesenets Omraade og lette Forbindelsen mellem Jernbaneadministrationerne. Kommissionen har Sæde i Brüssel og har i de forløbne Aar udrettet en Del. Udgifterne afholdes ved Tilskud af Baneadministrationerne, 100 frcs aarlig pr. Administration, med Tillæg af et variabelt Beløb indtil 25 centimer pr. Kilometer Banelængde. Desuden give forskellige Landes Regeringer frivilligt et aarligt Bidrag til Kommissionens Udgifter. Den danske Stat agter efter Finanslovforslaget i Fremtiden at yde et Tilskud paa 500 frcs. aarlig.

En Undersøgelse af Tysklands Jernbanebroer, som foranledigedes ved, at en Bro i England med Støbejernsdragere forrige Aar styrtede sammen, har givet det Resultat, at der for Øjeblikket kun findes 63 Broer med Støbejerns-Overbygning. Af disse skal i Løbet af de nærmeste Aar 33 enten kasseres eller ombyttes med Smedejernsbroer. Der bliver saaledes kun 30 Støbejernsbroer tilbage, hvad der maa regnes for et meget ringe Antal, naar man betænker, at der paa samtlige Tysklands Jernbaner, excl. de bayerske, findes ialt 10,772 Broer

Saa længe disse faa Støbejernsbroer, hvis Konstruktionsdele næsten udelukkende ere udsatte for Sammentrykning, endnu bestaa, vaages der over dem med den størst mulige Omhyggelighed.

Ifølge »Normen für die Konstruktion und Ausrüstung

der Eisenbahnen Deutschlands vom 12. Juni 1878« maa ved Broer af Jern eller Staal de bærende Dele af Overbygningen kun fremstilles af valset eller smedet Materiale.

(*Deutsche Bauzeitung* 1892, Nr. 91). J.—n.

Forbindelsesmiddel til hule Mure. I Amerika anvendes som Forbindelsesmiddel mellem ydre og indre Mur i hule Mure smaa Stykker galvaniseret Staaltraad af passende Længde c. 5 mm tyk og i begge Ender bøjet om



til en Sløjfe (se Fig.). De lægges

higefrem ind i Liggefugerne i hvert 5. Skifte og i en indbyrdes Afstand af 80 cm.

De ere meget billige, stærke og lette at haandtere, lede ikke Fugtighed, saa at den indre Mur holder sig sikkert tør. Skulde den ydre og indre Mur sætte sig ulige meget, kan Traaden bøje sig og bringer saaledes ikke Forstyrrelse i Murværket.

(*Centralblatt der Bauverwaltung* 1892, Nr. 46).

J.—n.

Personalia.

Statsbanedriften. Kontorchef cand. polyt. H. C. U. Holten, der fra 1. Novbr. d. A. indtil videre er stillet til Disposition for Baneafdelingen, overtager fra 1. Januar 1893 Forretningen som Baneingeniør ved de falsterske Baner.

Stadsingeniør i Fredericia. Under den 13de ds. har Fredericia Byraad udnevnt cand. polyt. Ingeniør Oscar Jørgensen, for Tiden Assistent ved Frederiksberg Vejvæsen, til Stadsingeniør i Fredericia, fra den 1ste Januar 1893 at regne.