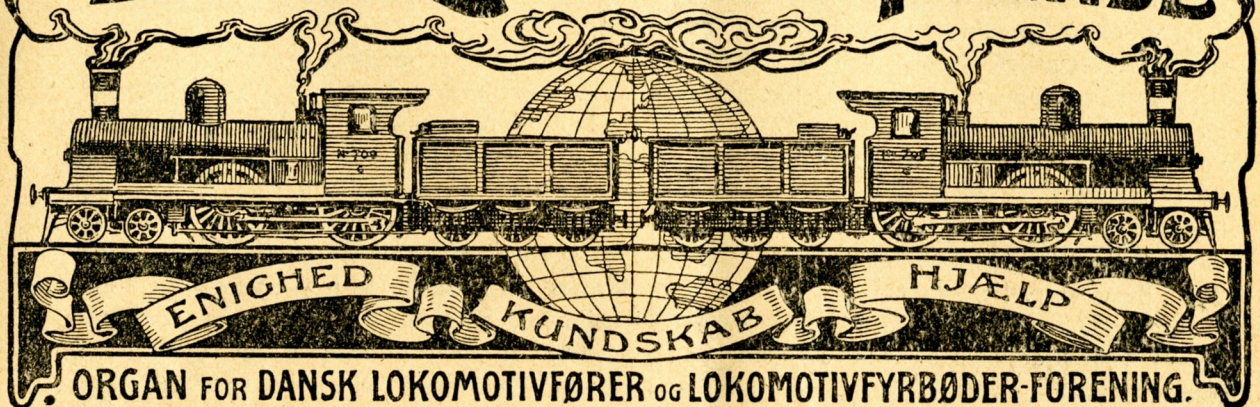


# DANSK LOKOMOTIVTIDENDE



Redaktør: Lokomotivfører L. Mauritzen, Fredericia.

Nr. 21.

I. November 1905.

5. Aarg.

## Fremskridt i Lokomotiv- tekniken.

De nye  $\frac{2}{5}$  og  $\frac{3}{5}$  kølede Iltoglokomotiver paa den bayerske Statsbane.

### I. Opstillede Betingelser, den almindelige Montering og de vigtigste Dimensioner.

Ved den fremadskridende Udvikling af Iltogtrafikken paa de bayerske Hovedlinjer og den derved betingede Forøgelse saavel af Hastigheden som Trækkekraften paa de derværende meget ugunstige Stigningsforhold er Fordringerne til Lokomotivernes Præstationsevne bleven større, da de ældre bayerske Iltoglokomotiver paa Grund af deres utilstrækkelige Kedeldimensioner ikke mere svarer til Forholdene.

Den bayerske Statsbaneforvaltning har derfor efter eget Udkast gennem Lokomotivfabrikken J. A. Maffai i München ladet bygge en Række nye og særdeles kraftige Lokomotiver, hvis Konstruktion fortjener almindelig Opmærksomhed.

I Betingelserne for den nye Type var følgende Punkter opstillede:

Tog paa 300 Tons Vognvægt maatte paa horisontal Bane kunne køres med en Gennemsnitshastighed af 100 Klm. pr. Time, medens de paa lange Stigninger, fra 10 til 11 pCt,

maatte kunne beføres med 60 Klm. kons'ant Hastighed. Da disse Tog hyppigt standser, er der særlig lagt Vægt paa en hurtig Igangsætning og Fremskyndelse.

Foruden svære Iltog kommer saa Luksus- og D-Togene i Betragtning, idet de med en Middelvægt af 230 Tons skulle kunne køres med en Gennemsnitshastighed af 120 Klm. paa horisontal Bane, og paa en Stigning af 10 pCt. med 70 Klm. pr. Time.

Ved disse Ydelser maatte i begge Tilfælde regnes med en Lokomotivvægt paa omtrent 70 Tons og en Tendervægt, hvor Beholdningen til den 200 Klm. lange Strækning maa tages i Betragtning til ca. 50 Tons.

Derefter maatte Vægten for de svære Iltog sættes til

$300 + 70 + 50 \text{ Tons} = 420 \text{ Tons}$ ,  
og for de lettere

$230 + 70 + 50 \text{ Tons} = 350 \text{ Tons}$ .

Ifølge de forskellige Fordringer til Trækkekraften og Hestekraften fremkom efterstaaende Opgivelse:

Togets fulde Vægt i Tons	Hastighed pr. Time og Klm.	Stigning pCt.	Trækkekraft	Angivelse af Hestekraft
420	60	10	6000	1330
420	100	0	3250	1200
350	70	10	5260	1360
350	120	0	3100	1380



Som den sidste Spalte udviser, er For-  
dringerne til Kedlen tilnærmelsesvis den  
samme for samtlige Forsøg, men Trækkekrak-  
ten er i det første Tilfælde saa stor, at det,  
for at opnaa den tilstrækkelige Friktion, var  
nødvendigt at anvende 3 koblede Hjul.

I Tilfældet 3 og 4, som angaar Frem-  
førelsen af lette og hurtigkørende Tog, er  
derimod 2 sammenkoblede Aksler, hvert til 16  
Tons Belastning, tilstrækkelig.

Svarende til den store Kraft behøver Ked-  
len en virkelig Hedeflade paa ca. 200 qm,  
men dennes Vægt bliver derfor saa stor, at  
Hjultrykket, for at undgaa Misforhold, maa  
fordeles paa 5 Aksler.

Paa Grund af disse Betragtninger beslut-  
tedes det at lade en Del af de nye Iltogs-  
maskiner udføre som  $\frac{3}{8}$  koblede og de andre  
som  $\frac{2}{8}$  koblede.

Af Hensyn til Driften og Vedligeholdelsen  
maatte det anses for heldigst, at de enkelte  
Maskindele saa vidt muligt var ensartet ved  
begge Typer. Betingelserne derfor var gun-  
stige, da Størrelsen af Kedlen var ens for  
dem begge, ligesom Anvendelsen af samme  
Cylinder og Drivværksdimensioner uden videre  
blev muligt, da den større Hastighed ved den  
 $\frac{2}{8}$  koblede Maskine med sin mindre Trække-  
kraft simpelthen opnaaedes ved Anvendelsen  
af større Hjuldimensioner.

Til Sammenligning med andre Konstruk-  
tioner af Lokomotiver maa følgende bemærkes:

De for flere Aar tilbage i Aaren indførte  
4-cylindrede Høj- og Lavtryks Konstruk-  
tioner bibeholdtes for deres Fortræffelighed;  
dog er man paa Grund af de i Mellemtiden  
indhøstede Erfaringer afveget fra de ellers  
brugelige Anordninger.

De ældre  $\frac{3}{8}$  koblede 4-cylindrede Iltogs-  
lokomotiver af Klasse Cv. har 2 Drivaksler og  
1 Kobbelaksel. Lavtrykscylinderen ligger ud-  
vendig bagved Røgekammeret, og indvendig  
Højtrykscylinderen. Dampfordelingen foregaar  
gennem 2 indvendige og 2 udvendige Styren-  
ger, som er uafhængig af hinanden. Denne  
Ordning har visse Fortrin, men fordrer dog  
en meget stærk kasseformet Rameafstivning  
imellem begge Lavtrykscylinderne, hvilket i  
betydelig Grad og ikke efter Ønske forøger  
Lokomotivets Vægt og gør det indvendige  
Drivværk — tildels ved Højtrykscylinderens

Styring — fuldstændig usynligt og utilgænge-  
ligt.

Foruden dette er ved den Slags Lokomo-  
tiver, naar de maa køre med store Fyldninger  
og højt Cylindertryk, at Naglerne til Ramme-  
pladerne samt Recieverrørene til Cylinderne  
er tilbøjelige til at gaa løse.

Ved de nye Lokomotiver er derfor Høj- og  
Lavtrykscylinderne ikke lagt bagved, men  
derimod ved Siden af hinanden under Røg-  
kammeret, hvorved der opnaas en hensigts-  
mæssig og god Anbringelse af Cylinderne,  
ligesom de svære Rameafstivninger kan  
undværes.

Ved de paa mange Maader tilstede værende  
Fordele af de benyttede Pladsforhold maa i  
Særdeleshed fremhæves den simplificerede  
Styring og Udeladelse af de lange Recieverrør  
mellem Høj- og Lavtrykscylinderne. Lavtryks-  
cylinderne ligger udvendig, Højtrykscylinderne  
inde imellem Ramepladerne.

Samtlige Cylinder har Stempelglidere, hvor-  
for de ved Kassegliderne nødvendige Aflast-  
ningsindretninger bortfaldt, ligesom en For-  
mindskelse af Friktionen og den med Tids-  
spilde forbundne Etterskrabning af Glider og  
Speil kan undgaaes. For at forebygge Tab i  
Damptryk er Lavtrykscylinderne med de til-  
hørende Stempelglidere forsynet med dobbelte  
Ind- og Udstømningskanaler.

De fire Drivværker virker paa den forreste  
Aksel. Begge Krumtappene til de sammen-  
hørende Høj- og Lavtrykscylinder er anbragt  
med en Forspringsvinkel paa 180° for  
hinanden.

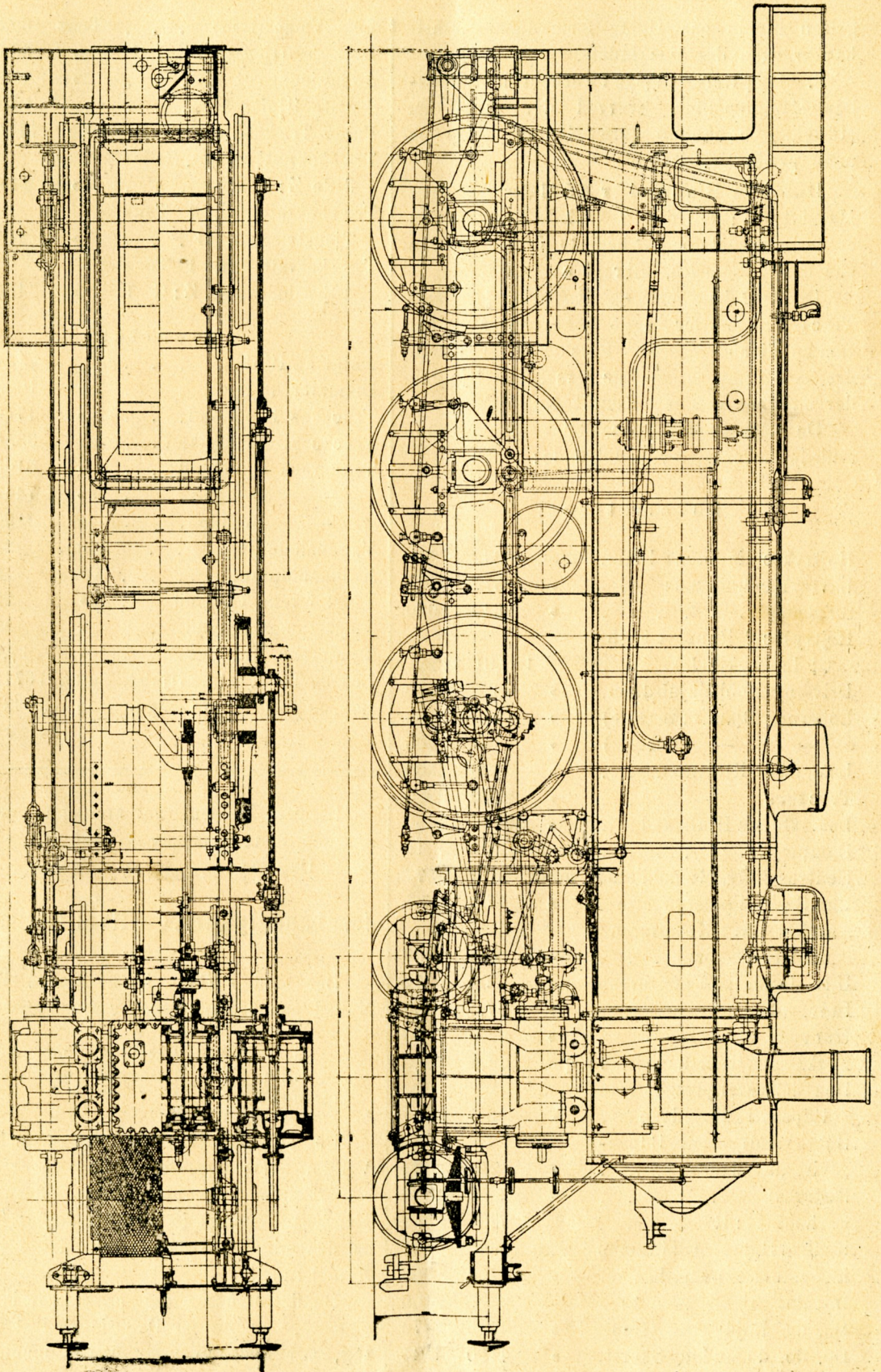
Høj- og Lavtrykscylinderne paa hver Side  
har en fælles udvendig Heusinger Styring og  
arbejder derfor tilnærmelsesvis med lige stor  
Fyldning.

De nye Lokomotiver er forsynet med  
Smedejerns Rammer; hele Drivværket ligger  
derfor frit og nemt at overskue, ligesom det  
er let tilgængelig. Lokomotivets Udseende er  
ret tiltalende.

Angaaende Rammens særlige Fortrin maa  
endnu fremhæves:

1. Det ringe Antal Nagler og Bolte.
2. De i alle Henseender nøjagtigt bear-  
bejdede Flader, som uden særligt Besvær  
og Arbejdsomkostninger tillader Anbrin-





3/4 koblet Illoeslokomotiv paa den i Nyerke Statsbane



gelsen af de paa Oplag forfærdigede Akselbækker og andre Maskindele.

3. Besparelse i Vægt i Forhold til almindelige Rammeplader, hvorved der gives den Mulighed at kunne gøre Kedlen større og mere produktiv.

Den faste Hjulstand er 4,5 Meter for begge Maskintyper; ved den  $\frac{2}{5}$  koblede Konstruktion er der, i Stedet for det bageste Kobelhjul (som paa de  $\frac{3}{5}$  koblede), anbragt en fast Løber.

De toakslede om en Hovedtap drejelige Trucker er ens for begge Lokomotiver og har samme Sidebevægelse. Forskellen af Cylindrenes Stilling er ved de forskellige Hjulhøjder udlignet ved et indskudt Mellemlæg.

De væsentligste Dimensioner af de fremstillede Lokomotiver er følgende:

#### Lokomotivet:

		$\frac{3}{5}$	$\frac{2}{5}$
Højtrykscylinderens Diam.	mm.	340	340
Lavtrykscylinderens —	>	570	570
Slaglængde . . . . .	>	640	640
Højtrykscyl. Rumf. i Forh. til Lavtrykscyl. . . . .		1:2,81	1:2,81
Driv- og Kobelhjulsdiam.	>	1870	2000
Løbernes Diam. (forreste)	>	950	950
— — (bageste)	>	—	1206
Lok. faste Hjulstand . . . . .	>	4500	4500
Truckens — . . . . .	>	2200	2200
Lok. største Hjulstand . . . . .	>	8850	8850
Damptryk . . . . .	Atm.	16	16
Kedlens indv. Middeldiam.	mm.	1577	1577
Rundkedl. Pladetykkelse . . . . .	>	17,5	17,5
Antallet af Kedelrørene med Støtterør . . . . .	Stk.	283	283
Udv. Diam. af Kedelrørene	mm.	52	52
Indv. — — . . . . .	>	47,5	47,5
Længden af — — . . . . .	>	4550	4550
Fyrkassens Hedeflade . . . . .	qm.	14,5	14,5
Den hele af Fyret berørte Ildpaavirkningsflade . . . . .	>	205,5	205,5
Hele vandberørte Ildpaavirkningsflade . . . . .	>	224	224
Ristareal . . . . .	>	3,28	3,28
Forhold H:R . . . . .		62,7:1	62,7:1
Kedlens Højde fra Skinnenetop	mm.	2800	2865
Lok. største Længde . . . . .	>	11780	11780
Do. do. Bredder . . . . .	>	3100	3100
Do. do. Højde m. Skorst. . . . .	>	4505	4570
Do. do. do. uden Skorst. . . . .	>	4180	4245

Lok. Vægt (tom) . . . . .	Tons	62,2	61,6
Do. do. (tjenstfærdig) G. . . . .	>	68,6	68
Adhæsionsvægt . . . . .	>	45,6	32
Største Hjultryk . . . . .	>	15,2	16
Fulde Trækkekraft Z. . . . .	Kg.	7120	6650
Trækkekraft pr. qm. Hedeflade Z:H . . . . .	>	34,6	32,3
Trækkekraft pr. 1 Tons Tjenstvægt Z:G . . . . .	>	104	98
Trækkekraft pr. 1 Tons Adhæsionsvægt Z:G. 1 . . . . .	>	156	208

#### Tenderen:

Antal af Hjul . . . . .		4	4
Diameter af Hjul . . . . .	mm.	1006	1006
Truckens Hjulstand . . . . .	>	1750	1750
Truckcentrets Afstand . . . . .	>	3350	3350
Tenderens Hjulstand . . . . .	>	5100	5100
— Længde . . . . .	>	7447	7447
— Bredder . . . . .	>	3120	3120
Vandbeholdning . . . . .	Kbm.	22	22
Kulbeholdning . . . . .	Tons	6	6
Vægt i tom Tilstand . . . . .	>	22	22
Vægt tjenstf. Stand . . . . .	>	50	50
Tenderens Hjultryk . . . . .	>	12,6	12,6
Lok. og Tend. totale Hjulst.	mm.	16712	16712
Lok. og Tend. hele Længde . . . . .	>	19227	19227

(Fortsættes).

Et æret Medlem har anmodet om at faa optaget nedenstaaende Artikel fra »Nordjyllands Dagblad«:

#### Jernbaneulykker. — Hvis er Skylden?

Der stod i Gaar i en Række Blade en Nyhed paa 2 Linier med smaa Typer:

»Orienteksprestoget er løbet af Sporet ved Lille. To Mennesker dræbtes og 17 saaredes.« —

Det er snart en af de dagligdags Nyheder. Verden over sker der næsten hver Dag en eller anden Jernbaneulykke, der kræver Menneskeliv, men jo længere det er borte fra os, des mindre Plads optager det i Bladenes Nyhedsrubrik.

De fleste læser det og tænker ikke mere paa det, før de en Dag sidder i et Eksprestog, der raslende farer afsted igennem Sta-



tioner og henover Sporskifter, imellem henstaaende Vogne og forbi andre Tog i en Afstand, der kun maales i Tommer; da kommer de pludselig til at tænke paa det eller det Toguheld, deres Nerver begynder at lade høre fra sig — i Dag mig, i Morgen dig! Hvem rejser t. Eks. med et Eksprestog og tør sige sig helt fri for en vis Gysen, naar Toget farer igennem en Station, hvor andre Tog holder, med en Fart af indtil 13 Mil i Timen?

Og hvor meget mere maa de Mennesker, Jernbanemændene, i hvis Haand Togets Sikkerhed ligger, ikke anspænde deres Nerver — i en bælgmørk, taaget Nat, hvor Signalerne knap kan skimtes, og hvor Taa-gen, selv paa nær Afstand, udsletter alle Farver?

Lokomotivføreren maa være sikker paa, om Signalet viser hvidt, grønt eller rødt Lys, men han tør ikke mindske Farten, thi saa kommer Toget for sent til Endestationen. Med den samme vanvittige Hast maa han lade Maskinen kløve Taagemuren, medens han med Haanden krampagtigt paa Styret stirrer og stirrer ud i Mørket for at skimte et Glimt af et Signal. I samme Stilling maa han staa Time efter Time, Natten igennem, anspændende hver Nerve til det yderste paa en Tid, da den menneskelige Organisme ifølge Naturens Lov kræver Hvile og Søvn.

Men man maa huske paa, at den Maskine, man kalder et Menneske, kan trættes, og Mennesket kan fejle.

Det rejsende Publikum forlanger Hastigheden sat op til Maksimum, der Aar for Aar kræves højere og højere; og Jernbaneadministrationerne maa føje Publikum i deres Ønsker, omend baade de og Personalet, for hver Gang Hastigheden sættes op, ryster paa Hovedet, thi for hver Gang øges Faren for Ulykker — selv med de Sikkerhedsforanstaltninger, der nu kendes. En Maskine lyster lige villigt, enten den bringes op til det højeste, den kan yde, eller ej; men naar Hastigheden bliver saa stor, at det menneskelige Øje ikke kan overskue Faren, før det naar den, da hører Sikkerheden op.

Dette Maksimum i Jernbanetogenes Hastighed er snart naaet, navnlig paa de store Linjer i Udlandet, og skal man køre sikkert

med en saadan Hastighed, da maa der være truffet Foranstaltninger til, at Maskinen standser af sig selv, avtomatisk, foran Faren uden Førerens Medvirkning. Saadanne Foranstaltninger er endnu kun truffet paa faa Jernbanelinjer, da de er komplicerede og kostbare. Naar de en Gang bliver gennemførte, vil man ogsaa sjældnere læse om Jernbaneuheld nær eller fjern.

Men indtil da maa det hævdes, at det i første Instans er Publikum selv, der bærer Ansvar for den forøgede Fare, thi det er Publikum, der forlanger Hastigheden sat op.

---

## Hvad man tør byde Lokomotivpersonalet.

Hr. Redaktør!

De bedes venligst optage følgende Efterskrift til Artiklen mærket »Gdt.«, der af Forglemmelse ikke var kommen med, da jeg sendte mit Manuskript:

Lokomotivføreren, som har udført Tjenesten den 17., var ikke, som nævnt, mødt til 1ste Reserve Kl. 3 Fm., men først ved 9-Tiden.

Gdt.

\* \* \*

I »Dansk Lokomotiv Tidende« Nr. 20 for 15. Oktober 1905 findes en Artikel med Overskrift: »Hvad man tør byde Lokomotivpersonalet«. Artiklen er underskrevet »Gdt.«, og dens Fremkomst maa beklages, idet den giver et ikke saa lidt forkert Billede af, hvad der er sket.

Da jeg har haft Lejlighed til at undersøge Sagen, meddeles herved følgende Berigtigelse:

Alle de 3 Lokomotivfyrbødere, der først omtales, havde Natten mellem den 4. og 5. Oktober sovet i Remisen, hvad der ikke omtales i Artiklen; ligeledes er de anførte Klokket for deres Tjenestetid tildels urigtige, saa at den virkelige Tjeneste er kortere end opgivet. Hertil kommer, at den ekstraordinære Tjeneste, som Personalet har udført ved denne Lejlighed, navnlig Fremførelsen af Togene 4301 og 4308, ikke er beordret, men Personalet har paa Lokomotivformandens Forespørgsel selv erklæret sig villig til og i Stand til



at udføre den, hvad der dog er af væsentlig Betydning for Sagens Bedømmelse. Tjenesten har utvivlsomt været for lang og streng, selv som Undtagelse betragtet, men dog ikke i den Grad, som man maa tro efter »Gdt.«s Fremstilling.

Hvad det i Artiklens sidste Stykke anførte Eksempel angaar, da er det urigtigt, at Personalet er mødt til Tjeneste Kl. 4,30 Fm. for at fremføre Tog 67. Lokomotivføreren mødte Kl. 9,30 Fm. og Lokomotivfyrbøderen Kl. 8,30 Fm. for at fremføre Tog 2067. Afg. fra Gb. Kl. 10,26 Fm.

Endvidere er det urigtigt, at Føreren nævnte Nat skulde passe Telefonen; Personalet lagde sig — kunde i alt Fald have gjort det — straks efter Ank. til Gb. at sove, og sov til Kl. 7—8 Morgen. Ligeledes kan der i Masnedsund, hvortil Toget ankommer Kl. 4,05 Em. og afgaar atter Kl. 8,33 Em, paaregnes en Hviletid paa 2½ Time.

Det er uheldigt, naar saa upaalidelige Artikler, som den nævnte, fremkommer i vort Fagblad; derved gavnes vore Interesser ikke.

København, den 25. Oktober 1905.

Oscar Larsen,  
Hovedbestyrelsesmedlem  
i D. L. og L. F.

\* \* \*

Den ærede Indsender under Mærket »Gdt.« bedes fremkomme med en Redegørelse, da Betingelserne for, at et Pseudonym bevares, er, at de indsendte Indlæg er autentiske.

Red.

## Artikler under Pseudonym.

Foranlediget ved, at ikke mindre end 5 ærede Indsendere har anmodet os om at attestere, at ikke de har indsendt Artiklen i forrige Nummer angaaende Tjenestetiden paa Gb., meddeles, at vi ikke kan inklade os paa at optage disse Indlæg, thi Konsekvensen heraf kunde blive, at man fortsatte, til kun Indsenderen stod alene tilbage.

Vi finder endvidere Anledning til at udtale vor Misbilligelse af den Iver, nogle af de paa Gb. stationerede Lokomotivmænd lægger for

Dagen for at hjælpe de Foresatte med at faa bekræftet Formodningen om, hvem de anonyme Forfattere her i Bladet kan være.

Det maa staa saavel Lokomotivpersonalet som vore Foresatte klart, at **autentiske** Indlæg her i Bladet angaaende vore Tjenesteforhold er et af Midlerne for at naa til gode og forsvarlige Arbejdsforhold for Lokomotivpersonalet, og enhver direkte eller indirekte Forfølgelse i den Anledning vil ubarmhjertigt blive stillet i Gabestokken.

Red.

## Lokomotivmandsmødet i Helsingfors.

(Fortsat).

Vi begav os derefter tilbage til Mødesalen, hvor Forhandlingerne var i fuld Gang. Disse, der førtes paa det finske Sprog, oversattes i sammentrængt Form paa Svensk af Lokf. Fomin.

Ved Siden af Mødesalen var indrettet en Buffet, fra hvilken Lokomotivmændenes Hustruer gratis serverede Smørrebrød, Kaffe, Mælk, Øl, Sodavand og Snaps til samtlige Deltagere i Mødet.

Kl. 2 afbrødes Forhandlingerne, hvorefter Deltagerne med Damer samledes ved Havnen for i to Dampbaade at tage ud til Helsingfors Dyrehave, der ligger paa en Holm i Skærgaarden.

Her toges et Fotografi af samtlige Deltagere, blandt hvilke befandt sig Ingeniør Lønroot med Hustru, Datter og Svoger, hvilket nævnes som et eklatant Bevis paa den virkelig gode Forstaaelse, der hersker mellem Over- og Underordnede ved de finske Statsbaner.

Efter en god Middag i det Fri samledes man til et Glas Punsch, ved hvilket der holdtes adskillige Taler af saavel Medlemmer som Ingeniøren, Taler af betydeligt mere Alvor og Dybde, end vi herhjemme er vant til at høre dem ved lignende Lejligheder.

Sent skiltes man for med Baadene at naa tilbage til Helsingfors.

3. Dags Møde begyndte Kl. 8, og efter at de egentlige Forhandlinger var sluttede, holdt Ingeniør Lønroot sit Foredrag, under hvilket vi sammen med Lokf. Aahman afhentede en Del Tegninger af finske Lokomotiver paa Ma-



skinkontoret. — Ved 6-Tiden samledes samtlige Deltagere med Damer til en afsluttende Festivitet i en i Helsingfors beliggende Park, der var skænket af en afdød Rigmand til Helsingfors Arbejderbefolkning.

Ved 10-Tiden samledes Deltagerne paa Banegaarden for — efter at vi var smykkede med Blomster af de tilstedeværende Damer — at tage Afsked med os 9 udenlandske Repræsentanter, der agtede os til St. Petersborg.

Ved Togets Afgang lød et saa imponerende finsk Hurra, der aldrig vil gaa os af Glemme, og som fik de russiske Gendarmer til at rette sig i fuld Højde.

Efter nogle Timers tryk Søvn fortsatte vi den sidste Del af Rejsen paa Lokomotivet.

Brændselsemnet her var, som tidligere nævnt, Træ.

Af nyt vi saa paa denne Tur kan nævnes, at Injektorerne var anbragt paa Kedlen med direkte Indstrømning gennem Dørpladen, altsaa uden Anvendelse af Føderør, da saadanne ikke, med den stærke Kulde, der hersker ved Vintertid, vil kunne holdes frostfri.

For saavel Fører som Fyrbøder var, ligesom hos os, anbragt Siddeplads, og ud for Førerens Plads var i højre Side af Svøbet anboret for et Vandstandsglas, saaledes at Føreren havde dette lige ud for sig; desuden var et andet anbragt paa Dørpladens venstre Side — som hos os — til Brug for Fyrbøderen. Et emailleret Drikkekrus var anbragt ud for hvers Plads, ligesom vi noterer, at der paa hvert eneste Opholdsværelse i Lokomotivremisen fandtes Glas og Vandkaraffer samt Lektüre til Brug for Lokomotivpersonalet.

Af Frontlanterner findes ikke mindre end 3 Stk. foran paa Lokomotivet, 2 er af Størrelse som vore Rangerlokomotivlanterner og er anbragt paa samme Maade, altsaa i Niveau med Fodpladen, medens den tredje er meget stor og anbragt ved Foden af Skorstenen.

Disse Lanterner sender deres Skin et betydeligt Stykke over den foranliggende Strækning, men dog ikke langt nok til, at Toget kan standses for en eventuel Hindring, hvorfor de som Forebyggelsesmiddel mod Ulykke — efter vort Skøn — ikke gør mere Fyldest end vore, og som Advarselsmiddel for Vejfarende maa vore Lanterner, naar de er velpudsede, være tilstrækkelige.

Lokomotivet var forsynet med Dampklokke, der sættes i Funktion gennem alle de Stationer, vi passerede, medens Dampfløjten benyttedes mindst muligt.

Paa hvert eneste Lokomotiv i hele Finland findes et a jour holdt Sæt Reglementer, Ordre og Bestemmelser, der noteres og følger Lokomotivet som Inventar, medens enhver Lokomotivmand desforuden har et lignende Sæt udleveret til Brug ved Selvstudium i Hjemmet. Iøvrigt lægges der en betydelig Vægt paa Lokf. teoretiske Uddannelse, og ikke helt ringe Beløb ofres der hvert Aar paa Rejser i Udlandet til Dygtiggørelse af de finske Lokomotivmænd, saaledes har i Aar en Lokfyrb. erholdt 500 finske Mark (= 360 Kr.) til en Uddannelsesrejse i Danmark, Norge og Sverrig. (Forts.)

## PERSONALIA.

1.—11. 05.

Forfremmede ere:

Lokomotivfyrbøderne  
 Nr. 170 E. Bonney, Aarhus, til Lokf. Nr. 10 i Struer  
 Nr. 243 H. I. Beck, Holbæk, til Lokf. Nr. 129 i Esbjerg.  
 Nr. 171 L. Frederiksen, København Ø., til Lokf. Nr. 335 i Struer.  
 Haandværkerne  
 Nr. 1506 I. C. Christensen, I Maskinkreds, til Lokfyrb. Nr. 23 i København Ø.  
 Nr. 200 E. C. Harvig, Centralværkstedet København, til Lokfyrb. Nr. 170 i Københ. G.  
 Nr. 180 N. G. Thorngaard, Nyborg Værksted, til Lokfyrb. Nr. 171 i København G.  
 Nr. 182 C. C. K. Bruhn, Nyborg Værksted, til Lokfyrb. Nr. 243 i Thisted.

Forflyttede ere:

Lokomotivfyrbøder Nr. 298 K. S. Svendsen, København Ø. til København G.  
 Lokomotivfyrbøder Nr. 105 E. A. V. Wunderlich, København H. til Holbæk.  
 Lokomotivfyrbøder Nr. 167 S. Jensen, Thisted til Skanderborg.  
 Lokomotivfyrbøder Nr. 441 S. L. Karlsen, København G. til Aarhus.

## Medlemslisten.

Fredericia Afdeling: Indmeldt fra 1.—10.: Lokomotivførerne C. Mikkelsen, S. Bang og Chr. Nielsen, og fra 1.—11.: Lokf. Chr. Petersen, Th. Nielsen og C. Breum.



# Regnskab

over

## Indtægter og Udgifter i Regnskabsaaret 1904—05 for de sjæll. og falst. Statsb. Embedsmænds og Betjentes Sygekasse.

Interessentantallet udgjorde den 1. April 1904 5441 og den 31. Marts 1905 5406.

Begravelseshjælp er udbetalt for 183 Dødsfald (38 Interessenter, 46 Hustruer og 99 Børn).

Kassebeholdningen den 1. April 1904 androg 2809 Kr. 21 Øre og den 31. Marts 1905 4210 Kr. 50 Øre. Denne Forøgelse af Kassebeholdningen med 1401 Kr. 29 Øre er dog kun fremkommen ved, at der af et i Indtægtspost 4 indbefattet ekstraordinært Tilskud af 7100 Kr. kun er forbrugt 5698 Kr. 71 Øre, med hvilket Beløb Sygekassens Udgifter saaledes har overstøget Kassens ordinære Indtægter.

### INDTÆGT.

	Kr. Ø.
1. Indtægt af Interessenter . . . . .	104,169 01
2. Do. af Mulkter . . . . .	1,052 90
3. Do. af Adgangskort til Banelinierne . . . . .	619 50
4. Do. af Statsbanernes Tilskud (ordinært 16,800 Kr., ekstraordinært 7,100 Kr.) . . . . .	23,400 >
5. Do. af Avertissementsopslag paa Stat. . . . .	> >
6. Renter og Udbytte af Kassens Aktiver . . . . .	1,379 63
7. Forskellige og tilfældige Indtægter . . . . .	2,165 03
	132,786 07
8. Renter og Udbytte af Poul Egede Rovsings Legat . . . . .	80 >
	132,866 07

### UDGIFT.

	Kr. Ø.
1. Honorar til Læger (ordinære) . . . . .	36,164 50
2. Do. do. (ekstraord.) Specialistbeh. etc. . . . .	4,790 85
3. Udgifter til Medicin (ordinær) efter Receipt, Blodkopper . . . . .	47,425 38
4. Udgifter til Medicin (ekstraordinær) Bandager etc. ifl. særlig Bev., Bade . . . . .	4,000 52
5. Udgifter til Sygehuspleje (ordinær) . . . . .	24,012 37
6. Do. do. (ekstraordinær) ifl. særl. Bev. . . . .	5,611 36
7. Begravelseshjælp . . . . .	7,725 85
8. Befordring af Læger . . . . .	1,043 82
9. Forskellige Udgifter, Desinfektion . . . . .	610 33
	131,384 78

	Kr. Ø.
10. Underst. af Poul Egede Rovsings Legat . . . . .	80 >
Sygekassens Overskud for 1904—05 . . . . .	1,401 29
	132,866 07

### STATUS.

Aktiver.		Kr. Ø.
Sygekassens Obligationsbeholdning . . . . .		10,242 50
Poul Egede Rovsings Legats Obligationsbeh. . . . .		2,000 >
		12,242 50
Kassebeholdning den 31. Marts 1905. . . . .		4,210 50
		16,453 >

### Passiver.

Passiver.		Kr. Ø.
Sygekassens Kapital udgjorde den 31. Marts 1905 . . . . .		14,453 >
Poul Egede Rovsings Legats Kapital udgjorde den 31. Marts 1905. . . . .		2,000 >
		16,453 >

## Jernbaneetatens Fællesindkøbsforening København

afholder Generalforsamling paa »Nyt Landmandshotel«, Ny Halmtorv 14, Fredag d. 17. November 1905 Kl. 8<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Em.

Dagsorden for Generalforsamlingen vil blive bekendtgjort ved Opslag i Uddelingslokalet.

Forslag, der ønskes behandlede paa Generalforsamlingen, maa være Formanden i Hænde senest den 9. November 1905.

Andelsbevis medbringes som Legitimation, København, den 22. Oktober 1905.

Paa Repræsentantsk. Vegne:  
C. K r a g h,  
p. t. Formand.

2 Artikler, »Finlands Statsbaner« og »Permission«, maa vi paa Grund af Pladsmangel udskyde til næste Nr.

Nærværende Blads Redaktion og Ekspedition er henfl. til „Gjeddesborg“, Fredericia.

Udgaar 2 Gange maanedlig. Abonnementsprisen er 1 Kr. halvaarlig. Avertissementsprisen er paa Omslagets 1ste Side 15 Ø. og paa Omslagets andre Sider 12 Ø. pr. mm. Plads i Spaltebredde halvaarlig. Spaltebredden er 58 mm

Samtlige paa Omslaget tegnede Annoncer ere staaende mindst <sup>1</sup>/<sub>2</sub> Aar.

I Slutningen af Teksten optages Annoncer til en Pris af 10 Øre pr. Petitlinie eller dens Plads, med Fradrag af 20 pCt. for staaende Annoncer.

Telefon 123.

Ekspedition: »Gjeddesborg« 2. S. mod Jyllandsgade, Fredericia.

Telefon 123.