



26. AARG. N<sup>o</sup> 13.

REDIGERET AF C. M. CHRISTENSEN

5. Juli 1926.

## JERNBANEUEHELD

Der er i den senere Tid sket flere Uheld paa Privatbanerne, nu sidst Søndag den 20. Juni paa Frederiksværkbanen, hvor to Tog stødte sammen mellem Borup Holdeplads og Skævinge Station med saa stor Kraft, at den materielle Skade andrager ca. 75 000 Kr., medens Uheldet heldigvis ikke medførte Tab af Menneskeliv. To Mennesker, Motortogsfører Adamsen og en Dame blev haardt saarede, men er nu udenfor al Fare. Desuden blev en halv Snes Mennesker lettere saaret.

Et andet Uheld fandt Sted den 15. Maj paa Randers—Hadsund Banen, hvor et fra Hadsund kommende Tog kørte ind for Stop paa Hald St. og stødte sammen med et fra Randers ankommet Tog. Tilfældet kan i nogen Grad forklares ved den uheldige Maade, hvorpaa Signalmasten er anbragt — nemlig midt paa Stationen med Signalvinger for Tog fra begge Retninger. Denne Sag er afgjort med en Bøde paa 200 Kr. til den paa Hadsundtoget tjenestegørende Lokomotivfører og Fritagelse for indtil videre at forrette Lokomotivføretjeneste. — Lokomotivføreren paa Randerstoget fik en Ducør paa 200 Kr. for udvist Konduite.

Endelig fandt et tredje Uheld Sted den 21. Maj paa Slangerupbanen. Paa Grund af et fejlstaaende Sporskifte kørte et fra Slangerup kommende Tog ind paa et Side-

spor paa Bagsværd Station og ramlede mod nogle henstaaende Godsvogne. Her var en Del materiel Skade, og Lokomotivføreren kom til Skade, idet han paadrog sig et Haandledsbrud og har senere været underkastet en Operation.

Af disse Uheld har det førstnævnte — det sidst passerede — vakt den største Opsigt og Røre blandt Publikum, fordi det skete ved højlys Dag, og fordi det er en Bane, der paa Sommersøndage er stærkt trafikeret, og endelig fordi Publikum opskræmmes ved de hyppige Uheld paa Privatbanerne og spørger, om Sikkerheden ved disse Baner er stor nok eller ligesaa stor som paa Statsbanerne. Herom skal vi ikke udtale os, men formentlig kan Gennemførelse af saa store Sikkerhedsforanstaltninger, som Statsbanerne har, ikke være nødvendige paa saadanne Privatbaner som Frederiksværkbanen, naar Hensyn tages til Trafikens Omfang.

Det, der passerede ved denne Lejlighed, er i Korthed følgende: Da Motortoget holdt paa Skævinge paa Vej mod Hillerød, blev dette efter Ekspeditionen fløjet frem for at køre over paa et andet Spor for at kunne krydse det fra Hillerød kommende Tog. Kør frem Signalet har Motortogsføreren antaget for Afgang og derfor fortsat Kørslen videre ud ad Strækningen mod Harløse Station, hvor Toget til Hverdagsbrug krydser det fra Hillerød kommende Tog. Motortogets Fører har kortsagt gjort sig skyldig i den Fejl



at opfatte det afgivne Fløjtesignal forkert, og dernæst glemt, at det var Søndag. — Det, Motorvognsfører Adamsen ved den Lejlighed har gjort, er det, at han i Distraction har begaaet en Fejltagelse, som koster noget, naar man er i saadan Stilling som Motorvognsfører.

*Men er der nu fra Baneledelsens Side gjort noget for at hindre, at den Slags Fejltagelser kan finde Sted? Thi det er som en Fælde, der opstilles: dette, at Toget, der daglig krydser i Hartøse, paa Søn- og Helligdage skal krydse i Skævinge. Er det ikke ligefrem lagt til Rette saaledes, at det maa hænde, at der før eller senere sker et Uheld, navnlig naar det tages i Betragtning, at Manden, der fører Toget, antagelig flere Gange hver Uge krydser i Skævinge.* For ham er der ingen Forskel paa Søn- og Hverdage som for andre Mennesker, hvor Søn- eller Helligdage vinker med Frihed — undtagen netop den Forskel, at Arbejdet er sværere. — Nej, Søn- og Helligdage er ikke præget saadan i hans Bevidsthed, som hos Mennesker, hvor de er Fridage, og derfor er det forstaaeligt, at han kan gøre sig skyldig i en fejltagelse. Vi anser det for en Uting, at der sker planmæssige Forandringer i Krydsninger paa Søn- og Helligdage, hvorved Farer opstaar for Sikkerheden. Og saa det, at han er alene Mand. Togføreren har jo ikke under Rangerbevægelsen haft Plads paa Toget, men maa enten have ledet Rangeringen fra Pladsen eller være sprunget af; i modsat Fald vilde han jo have været i Stand til at hindre Fejltagelsen.

Ved Undersøgelsen er det konstateret, at begge Togs Førere før Sammenstødet og til det sidste har gjort, hvad der kunde gøres for at hindre Sammenstødets Voldsomhed — de har gjort deres Pligt til det yderste. Men Aarsagen til Uheldet er denne Skiften af Krydsningssted, et Sted paa Hverdage og et andet Sted paa Søndage, Motorvognsførerens Distraction og endelig det, at han staar alene paa Pladsen — der er ingen til Hjælp, ingen til

eventuelt at forebygge og hindre en mulig Fejl.

Kan Een-Mands Betjeningen betale sig — thi var ikke ogsaa det en medvirkende Aarsag til Uheldet paa Hornbæk Banen forrige Aar.

I det lange Løb betaler det sig bedre at have To-Mands Betjening — det formindsker Udsigten til Uheld i ganske betydelig Grad og forhøjer Sikkerheden.

## SYGEFRADRAGSREGLER

Som Svar paa en fra Statstjenestemændenes Centralorganisation 11 indsendt Skrivelse til Finansministeriet vedrørende Sygefradragsreglerne, hvilken Skrivelse er offentliggjort i Medlemsbladet for Februar Maaned d. A., har Finansministeriet under 11. Juni d. A. tilsendt Centralorganisationen saalydende Skrivelse:

»I Skrivelse af 12. Oktober f. A. har Centralorganisationen anmodet om, at Spørgsmaalet om en ændret Anvendelse af Bekendtgørelse om Reglement om sygemeldte Tjenestemænds Forhold af 10. Maj 1922 maa blive optaget til Finansministeriets Overvejelse, idet det navnlig ønskes, at kroniske Sygdomme i Henseende til Fritagelse for Medregning ikke indtager nogen Særstilling, men behandles som andre Sygdomstilfælde, saa at Tjenestemanden sikres imod Lønafdrag i alvorlige Sygdomstilfælde i Almindelighed.

Saaledes foranlediget skal man meddele, at Sagen har været drøftet med Sundhedsstyrelsen og Lønningsraadet, og Raadet har herefter i Skrivelse af 2. ds til Finansministeriet udtalt følgende:

»Raadet er enig i, at de paa Foranledning af Sparekommissionen foretagne Ændringer i Sygereglene kun har til Hensigt at sikre Staten imod, at Tjenestemænd upaakrævet er fraværende fra Tjenesten som Følge af Utilpashed og mindre alvorlige Sygdomstilfælde, men at Tjenestemanden stadig er sikret imod Løn-

fradrag under virkelig alvorlige Sygdomme, hvor Fraværelse fra Tjenesten er ubetinget nødvendig.

Naar Lønningsraadet hidtil har ment at kunne følge den af Finansministeriet ved Fortolkning af Udtrykket »enkelt alvorlig Sygdom« anvendte Sondring mellem akut og kronisk Sygdom som afgørende for, om Fradrag burde finde Sted, skyldes dette, at den anvendte Regel tilsyneladende gav Administrationen en let haandterlig Regel at gaa frem efter.

De Erfaringer, man har gjort i de sidst forløbne Aar, og de lægekyndige Udtalelser, der foreligger, og som alle gaar ud paa, at den nævnte Sondring set fra et lægekyndigt Standpunkt ikke lader sig gennemføre, har imidlertid medført, at Lønningsraadet maa nære Betænkelighed ved paa Forhaand ubetinget at udelukke de kroniske Syge fra at erholde den ommeldte Fritagelse for Sygefradrag (bortset fra Sygdommens første Optræden, i hvilket Tilfælde de kroniske Sygdomme er lige-stillede med akutte Sygdomme).

Lønningsraadet skal derfor efter den Anledning, det nu foreliggende Andragende giver, henstille, at der ved den fremtidige Anvendelse af Sygeregulativet ikke lægges absolut afgørende Vægt paa, om Sygdommen er af akut eller kronisk Art, men at hvert enkelt foreliggende Andragende om Fritagelse for Sygefradrag afgøres af paagældende Styrelse under Hensyn til samtlige om paagældende Tjenestemand oplyste Forhold, der i Henhold til det foran anførte bør tages i Betragtning.

Lønningsraadet skal derhos udtale, at det kan anbefale, at den i Trafiketaterne anvendte Regel, — at en Sygdom, der er saa alvorlig, at den som en umiddelbar Følge medfører Afsked, altid berettiger til Fritagelse for Fradrag — ogsaa gennemføres i Statens øvrige Styrelsesgrene.

Hertil kan Finansministeriet slutte sig, og man har derfor D. D. anmodet samtlige Ministerier om ved Sygereglementets Anvendelse at følge de af Lønningsraadet foreslaaede Principper.

## TUREN TIL BERLIN

Da jeg i Efteraaret 1925 hørte, at der paa-tænkttes en Fællesrejse til Berlin, var jeg klar over, det ogsaa var en af de Fordele, en Organisation kunde byde sine Medlemmer. Organisationen viste sig sin Opgave voksen ved at planlægge Turen, saa at hver Deltager fik saa stort et Udbytte af Turen, som det var umuligt at faa paa den korte Tid, hvis man var rejst alene til Berlin.

Torsdag den 27. Maj rejste vi fra København, Administrationen havde vist sig forstaaende overfor denne Rejse ved at give Deltagerne 4 Dages ekstra Permission, vel vidende, hvad saadan en Rejse betyder kulturelt. Alt smilte til os; Humøret stod højt; Rejsen forløb udmærket i reserveret Vogn saa godt som hele Vejen til Berlin.

Landskabet bød ikke paa meget ud over det almindelige, men vi lagde Mærke til, at vi kørte paa uindhegnet Bane overalt, kun Vejene var bevogtede og med Bomme. Kl. 9,05 ankom vi til Berlin »Stettiner Banegaard«, her blev vi modtaget af vore tyske Kollegaer, som ledsagede os til Hotel »Nordland«, der skulde være vort Hjem og Udgangspunkt de følgende 5 Dage. Efter at vore Værelser var blevet os anvist, fik vi alle et Program over de Emner, som vi skulde og havde en vis Pligt til at gennemgaa de følgende Dage. Aftenen var derefter vor egen; nogle benyttede da ogsaa straks Lejligheden til at gaa en Tur for at se paa Folkelivet i Berlin.

Om Formiddagen den 28. besigtigede vi »Jernbanemuseet«. Hvad vi her saa, under kyndig Ledsagelse, var for en Jernbanemand storslaaet. Her saas Jernbanens Udvikling fra det ældste, den første Tid, til det mest nymoderne; man saa de forskellige Skintyper, saa hvorledes man gennem Tiderne havde arbejdet og stadig arbejder paa at gøre Skinnestødene saa smaa som muligt. Vi saa Modeller af forskellige Vogne, Specialvogne, saa hvorledes Hjulene bliver afdrejede, Bandagerne lagt om og atter afdrejede; gik videre og saa hvorledes Bloksystemet var indrettet; blev gennem et Stationsanlæg vist hvilke Sikringer det tyske Bloksystem giver Toggangen. Derefter gik vi over til Maskinafdelingen; vi saa her alle Maskintyper lige fra det første eksisterende Lokomotiv til det sidste nye paa Lokomotivets Omraade, og man maa jo sige, at det er forbavsende Fremskridt her er sket; alle disse Model-Lokomotiver her findes, er fuldstændige Kopier af virkelige Lokomotiver, og er udført med den Akkuratessse, som kendetegner Tyskerne; nogle af Modellerne er gennemskaarne saaledes, at man kan se, hvorledes Regulatoren aabner for Dampen, hvorledes Glider, Stempel, kort sagt,



hvorledes hver enkelt Lokomotivdel arbejder. Her paa Jernbanemusæet saa vi den Vogn Kejser Wilhelm flygtede i, en ganske komfortabel Jernbanevogn; Opsynet sagde: »Den har Kejseren brugt i 25 Aar og brugte den til det sidste«. Om Eftermiddagen var vi paa Rundfart med Automobil i Berlin, saa alle Seværdigheder, Ofentlige Bygninger, Mindesmærker, Parker, Slotte, Kirker, Tugthuse o. s. v. Turen endte paa de tyske Lokomotivmænds Kontorer, og hvad vi der saa og hørte aftvang os danske Respekt og Beundring; vi hørte, at for 1 Aar siden havde den tyske Forening ikke 5 Øre i Kontanter, nu har den imidlertid sin egen Bygning, der har kostet 280 Tusind Kroner, den er betalt. De lejer en Del af Bygningen ud, saa Kapitalen forrenter sig med 10 pCt. De har selv deres Mødesal, hvor Hovedbestyrelsen holder Møder, har deres faste Bisidder, som har med alle større Sager at gøre, selvfølgelig ligeledes deres Bladkontorer og Kartotek over alle Medlemmer. Foreningen tæller 70 Tusind Medlemmer, 96 pCt. af de tyske Lokomotivmænd er organiserede.

Lørdag den 29. om Formiddagen besøgte vi Borsigs Lokomotivfabrik, hele Fabrikken blev os vist og forklaret under Ledsagelse af to Ingeniører. De daarlige Tider havde ogsaa sat sit Præg her, Fabrikken lavede før Krigen kun Lokomotiver, nu laves her ogsaa nogle store Traktorer, og dog beskæftiger Fabrikken kun Halvdelen af sin normale Arbejdsstyrke ca. 5500 Mand. Vi saa her blandt meget andet et Lokomotiv med en stor Kedel men uden Fyrkasse; man fylder Kedlen med Vand og Damp fra en højt spændt stationær Kedel, og Lokomotivet kan saa køre, indtil Trykket er reduceret til 3 Atm.

Om Eftermiddagen besøgte vi Postmuseet, og hvad vi her saa var meget alsidigt, vi blev ledsaget igennem Museet af en Kontorchef, som gav os en meget fyldestgørende Forklaring af alt, hvad vi saa; man ser her Postvæsenets Udvikling fra første Stadium indtil det mest moderne paa Postvæsenets Omraade, og man forstaar, hvilke Fremskridt her er sket paa det Felt, naar man hørte til at begynde med kunde to Borgere i samme By ikke skrive til hinanden, gjorde de dette, rev Postvæsenet ganske rolig Brevet i Stykker med den Motivering, at naar man boede i samme By, kunde man tale sammen, Postvæsenet kaldte det for Dovenskab at skrive til hinanden, naar man boede i samme By. Man forstaar det moderne Postvæsen ser lidt anderledes paa Forholdene, naar vi saa, hvorledes man igennem Luftrør kunde sende Breve fra den ene Ende af Berlin til den anden i Løbet af utrolig kort Tid, disse Rørbreve, som de kaldes, bliver bragt ud omgaaende, og

Prisen er kun 20 Øre for et Brev, altsaa lige saa hurtigt som et Telegram men meget billigere. Her paa Museet saa vi ligeledes Telegrafens Udvikling igennem Tiden, ligeledes Telefonens Udvikling op til Mikrofonen og Radiotelegrafien, og alt fik vi Lejlighed til at prøve, se og høre. Saa at man kunde konstatere de forskellige Forbedringer igennem Aarene. Om Søndagen var vi paa Automobiludflugt til »Potsdam«; her ligger 5 Slotte, vi saa de 2 indvendig nemlig »Sanssouci« og »Nye Palæ«. For begge Slottene gælder det, at de er udstyrede med en Pragt overalt baade indvendig og udvendig paa Gulve, Lofter, Vægge og Lysekroner, over alt hvor man vender Øjet, ser man god Kunst. Paa Hjemvejen besigtigede vi Garnisonskirken, en forholdsvis lille Kirke med en meget flot Prædikestol udhugget af et Stykke Marmor; i denne Kirke ligger Tysklands største Kejser, Frederik den Store begravet. Han vilde helst begraves ude ved Slottet »Sanssouci« sammen med sine Hunde; men det tyske Folk vilde det altsaa anderledes.

Potsdam er jo Berlinernes Stolthed, og man maa indrømme, at der er kønt, og overalt herude former der sig et ubundent Friluftsliv, som vi mangler noget af her i Danmark. Paa Vejen hjem kørte vi paa Berlins Automobilvæddeløbsbane. Tyskerne sagde, det var den bedste Bane i Verden, om det passer, skal jeg lade være usagt.

Mandag besøgte vi Tøjhuset, saa her en Malerisamling fra de forskellige Fredsslutninger; samt kort sagt saa alt, hvad der har eksisteret og eksisterer paa Krigsvæsenets Omraade. Da vi var færdige paa Tøjhuset i god Tid, besøgte vi Kejser-slottet, hvor Kejseren boede til det sidste, derfra gik vi til Raadhuskælderen, som er ret ejendommelig ved, at den bestaar af mange smaa Nicher, en for hver By i Tyskland; her er saa indskrevet Valgsprog, som kendetegner de forskellige Byer. Om Eftermiddagen besøgte vi Rigsdagsbygningen. Tirsdag besøgte vi Knorr Fabrikkerne, besigtigede Fabrikken fra Ende til anden, det er vist den fineste Fabrik nogen af os nogensinde har set, baade udvendig og indvendig, og der var vist ikke mange iblandt os, som havde tænkt, at den Bremse blev fremstillet med saadan en Akkurateesse, og dog paa saa hurtig og billig en Maade, som vi havde Lejlighed til at se. Efter Gennemgangen af Fabrikken samledes vi i en Samlingssal, hvor vi gennem Lysbilleder saa, hvorledes Kunze Knorr Bremsen virker i Forhold til Skruebremsen; efter Billederne blev her udvekslet Taler fra Driftsingeniøren, Lokf. Kuhn samt en tysk Lokomotivfører, som blandt andet sagde, at denne Bremse er det bedste, de tyske Jernbaner har, og den Foranstaltning, som ydede

den største Sikkerhed for den moderne Jernbanetrafik.

Besøget paa denne Fabrik var Afslutningen paa vort Program for denne Gang; men ved Ankomsten til København var vi alle enige om, at vi havde haft en lærerig og fornøjelig Tur: vi havde i disse 5 Dage set og hørt Ting, som vi aldrig glemmer; og vi siger alle Tak til Organisationens Hovedbestyrelse, fordi den tog Initiativet til at arrangere denne interessante og lærerige Tur, og fordi den gav os en ihærdig Leder og Tolk med i Lokfører Kuhn, som fortjener en særlig Tak.

»Jyden«.

## NYERE LOKOMOTIVER FRA HENSCHEL OG SØN I CASSEL

(Fortsat.)

Tenderen er en ren amerikansk Type og hviler paa to Diamondtrucker af Fladjern med Tværbærefjedre. Dens Forsyninger er omtrent lige saa store som paa Tendere til Normalspor og fuldt tilstrækkelige til en Kedel med 200 m<sup>2</sup> Hedeflade og 5 m<sup>2</sup> Risteflade. Tjenestevægten paa det 22 m lange Lokomotiv er uden Tender 78,8 t, med Tender er den 126,8 t.

I Forbindelse hermed skal nævnes, at

i hollandsk Indien anvendes paa 1067 mm Smalspor endnu større 1 D + D 1-Mallet Lokomotiver, der senere vil blive beskrevet.

### Lybæk—Büchen Banens C-Overheder- Tenderlokomotiv.

Med et Akseltryk paa 17,5 t kunne til en stor Trækkeevne vælges et meget enkelt og kraftigt C-Lokomotiv, Fig. 7, der i Anskaffelse og Drift viser sig mere fordelagtigt end et D-Lokomotiv, som er nødvendigt for at opnaa den samme Trækkekraft ved et mindre Akseltryk.

Kedlen ligger saa højt (Kedelmidte 2800 mm over Skinnen), at en tilstrækkelig dyb Fyrkasse er anbragt oven paa Rammen. Paa Rundkedlen er anbragt to Dampdømer af samme Form, den forreste rummer Samudskilleren og den bageste Regulatoren; i Midten findes Sandkassen, der sander i begge Kørselsretninger foran Drivhjulene. Det er værd at bemærke, at det i Tyskland nu er ganske almindeligt at anvende den Schmidtske Overheder paa Rangerlokomotiver, da den ogsaa paa disse Lokomotiver betyder en stor Besparel-

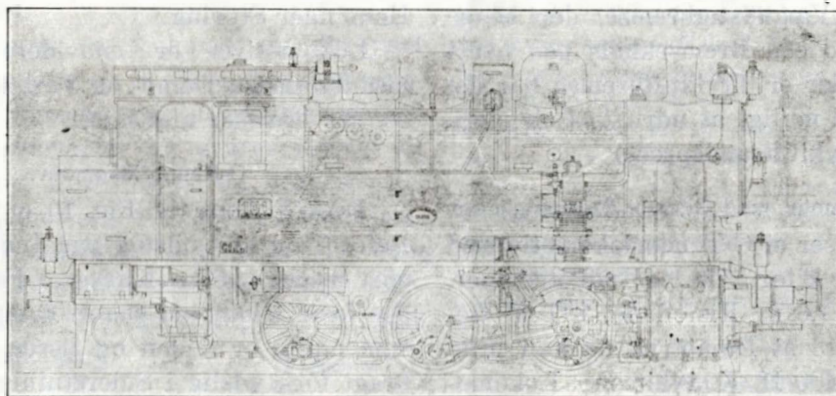


Fig. 7. Lybæk—Büchen Banens C-Overheder Tenderlokomotiv.

|                                 |                     |
|---------------------------------|---------------------|
| Cylinderdiameter .....          | 520 mm              |
| Stempelslag .....               | 630 mm              |
| Hjuldiameter .....              | 1250 mm             |
| Hjulstand .....                 | 3400 mm             |
| Kedelmidstens Højde .....       | 2800 mm             |
| Damptryk .....                  | 12 at               |
| 30 Overhederrør, Diameter ..... | 125/133 mm          |
| 103 Kedelrør, Diameter .....    | 41/46 mm            |
| Længde af Kedelrør .....        | 3200 mm             |
| Hedeflade .....                 | 75,1 m <sup>2</sup> |
| Hedeflade paa Overhederen ..... | 29,2 m <sup>2</sup> |

|                           |                      |
|---------------------------|----------------------|
| Samlet Hedeflade .....    | 104,3 m <sup>2</sup> |
| Risteflade .....          | 1,5 m <sup>2</sup>   |
| Vandbeholdning .....      | 5 t                  |
| Kulbeholdning .....       | 2 t                  |
| Tomvægt .....             | 42,0 t               |
| Tjenestevægt .....        | 52,5 t               |
| Længde .....              | 10450 mm             |
| Bredde .....              | 3100 mm              |
| Højde .....               | 4250 mm              |
| Trækkekraft (0,6 p) ..... | 9800 kg              |
| Maksimalhastighed .....   | 45 km/T.             |



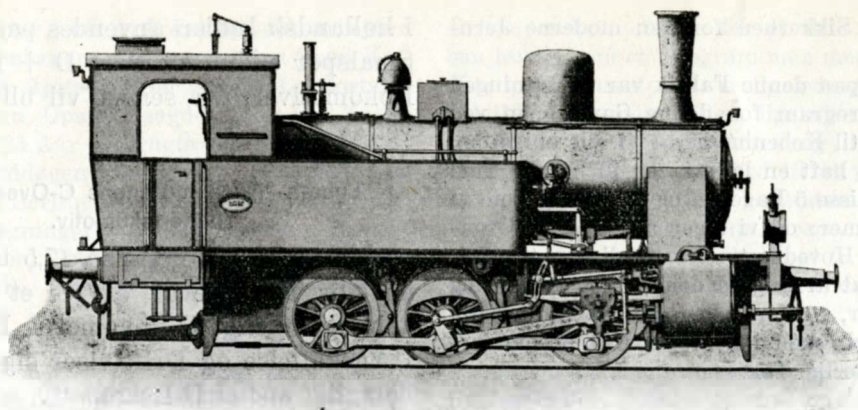


Fig. 8. C-Tenderlokomotiv med Gutmuths Diffusor Stempelglider.

|                  |                    |
|------------------|--------------------|
| Cylinderdiameter | 430 mm             |
| Stempelslag      | 550 mm             |
| Hjuldiameter     | 1100 mm            |
| Hjulstand        | 3000 mm            |
| Hedeflade        | 100 m <sup>2</sup> |
| Risteflade       | 1,6 m <sup>2</sup> |

|                     |                    |
|---------------------|--------------------|
| Damptryk            | 13 at              |
| Vandbeholdning      | 4 m <sup>3</sup>   |
| Kulbeholdning       | 1,6 m <sup>3</sup> |
| Tomvægt             | 33 t               |
| Tjenestevægt        | 42 t               |
| Trækkekraft (0,6 p) | 7230 kg            |

se af Kul og Vand og længere Tjenesteydelse mellem hver Forsyning.

Vandbeholdningen er i en Kasse mellem Rammen og en Kasse paa hver Side af Kedlen, og Kedelrummet er en Forlængelse bagud af Førerhuset. Af Udrustningen skal endnu nævnes Titanristen, der muliggør en hurtig Fyrrensning, Pintsch Gasbelysning, Knorr Tryklufthremse og Vægtstangbremse, der begge bremser med een Bremseklods paa hvert Hjul. Da der er Tryklufthremse har det ogsaa været muligt at udruste Lokomotivet med Trykluftsandspreder.

C-Tenderlokomotiv med Diffusor-Stempelglidere.

Fig. 8 viser et C-Tenderlokomotiv med 14 t Akseltryk for Side- og Industribaner. Kedlen har 1,6 m<sup>2</sup> Risteflade, 100 m<sup>2</sup> Hedeflade og 13 at Damptryk og kan præstere indtil 400 H. K. i Timen. Lokomotivet er udrustet med Gutmuths Diffusorglidere, Fig. 9, der giver saa stor

Damphastighed gennem Kanalerne, at et Glidertværsnit af 85—90 mm er tilstrækkeligt. Da Tværsnittet af de almindelige Stempelglidere er ca. 200 mm, er Styringsdelene her meget lette. Med den høje Damphastighed gennem Diffusor Glideren undgaas det ellers uundgaelige Trykfald, ved at Damphastigheden forandres til Tryk. Den noget hældende Cylinder har Heusinger Styring.

Lokomotivet er endvidere udrustet med Titanrist, Damp- og Vægtstangsbremse, der bremser alle Hjul.

D-Rangerlokomotiv.

Dette Lokomotiv, Fig. 10, er bestemt til Befordring af Godstog paa Industribaner med meget stærke Kurver. For at gøre den faste Hjulstand paa 4200 mm saa kort som mulig er anden og fjerde Aksel anbragt forskydelig i Sideretningen, System Helmholtz-Gölsdorf, hvorved den faste Hjulstand er bragt ned paa 2860 mm.

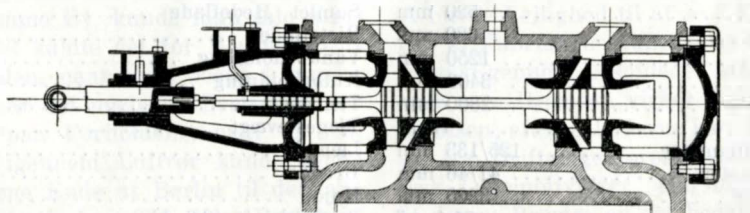


Fig. 9. Gutmuths Diffusor-Stempelglidere.

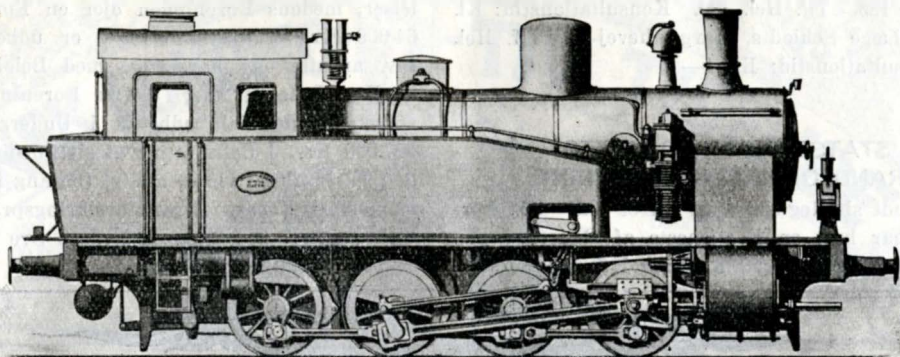


Fig. 10. D-Rangerlokomotiv.

|                  |         |                |                    |
|------------------|---------|----------------|--------------------|
| Cylinderdiameter | 450 mm  | Hedeflade      | 103 m <sup>2</sup> |
| Slaglængde       | 550 mm  | Ristareal      | 1,6 m <sup>2</sup> |
| Hjuldiameter     | 1100 mm | Vandbeholdning | 7 m <sup>3</sup>   |
| Fast Hjulstand   | 2860 mm | Kulbeholdning  | 2 m <sup>3</sup>   |
| Samlet Hjulstand | 4200 mm | Tønvægt        | 39,7 t             |
| Damptryk         | 13 Atm. | Tjenestevægt   | 52,0 t             |

Lokomotivet har Stempelglidere med indvendig Tilstrømning og Heusinger's Styring, der omskiftes med en Skifter-skrue. Alle otte Hjul bremses med Knorr's Tryklufthremse med Supplementsbremse og med en kraftig Vægtstangsbremse. Vandbeholdningen er dels i en Kasse mellem Rammen, dels i en Kasse paa hver Side. Kullene er anbragt i en Kasse bag i Førerhuset.

Endvidere er Lokomotivet forsynet med Dampfløjte og -Klokke, Trykluf sandspreder, Smørepresse, Hastighedsmaaler og Kilometertæller og svarer iøvrigt til den seneste Levering af de østrigske D-Lokomotiver, Serie 178, der er leveret baa-de som Compound Lokomotiv og som Tvilling Lokomotiv med Heusinger Sty-ring i Stedet for den tidligere anvendte Vinkelarmstyring.

(Fortsættes.)



#### LOKOMOTIVFYRBØDERKREDSEN

Afd. Kass. bedes sende Beløbet til Opholdsvæ-  
relsernes Udsmykning (20 Øre pr. Medlem pr. 1.  
Juli) sammen med Kontingentet for April Kvt.

Carl Petersen.

#### MEDDELELSE FRA HOVEDKASSEREREN

I det udsendte Regnskab for Hjælpefonden er  
Posten paa Indtægtsiden »Overført Formue fra  
1924« ved en Trykfejl blevet 15 742.28 Kr. skal være  
14 742.28 Kr.

L. M. Schmidt.

#### VORT INSTRUKTIONSTOF

Vi har tidligere her i Bladet gjort opmærksom  
paa, at der sløses med de Meddelelser, der udsendes  
angaaende Personalets Instruktion.

Som nyt Eksempel skal vi her pege paa det nys  
udsendte Tillæg II til »Almindeligt Signalregle-  
ment«. Dette Tillæg bringer en Tilføjelse til Regle-  
mentets Side 13, Linie 8 f. n.; naar Tilføjelsen er  
foretaget, bliver Ordlyden følgende: Signal Nr. 3  
(Togindstillingssignal) betyder, at det i Slagelse  
—Korsør nærmest ventede Tog er indstillet.....«.

Man maa forbyrdes over slig »Rettelse«.

k.

#### SYGEKASSEN

Jernbanelæge Thamsen, Vesterbrogade 68, er  
bortrejst fra den 1. Juli i ca. 5 Uger. Hans Praksis  
varetages i nævnte Tidsrum af Læge Illum, Ny  
Carlsbergvej 23. Telef. Vester 7795. Konsultations-  
tid: Kl. 12<sup>1</sup>/<sub>2</sub>—2.

Sygekassens Specialist i Øjensygdomme, Læge  
Hans Ulrik Møller er flyttet til Vestervoldgade 7—9.  
Konsultationstid: Kl. 12<sup>1</sup>/<sub>2</sub>—2.

Jernbanelæge O. Simony, Onsgaardsvej 14, Hel-  
lerup, er bortrejst fra den 1. Juli i 4 Uger. Hans  
Praksis varetages i nævnte Tidsrum af Læge Kuhn,



Strandvej 185. Tlf. Hel. 730. Konsultationstid: Kl. 1—2, og Læge Schiødie, Margrethevej 28. Tlf. Hel. 43. Konsultationstid: Kl. 1—2.

**STATSBANEPERSONALETS  
BRANDFORSIKRINGS-FORENING**

har udsendt sit Regnskab for Aaret 1925—26. Foreningen har haft en Fortjeneste af Policerne paa ca. 14 000 Kr. og udbetalt 12 905 Kr. i Understøt-

telser, medens Foreningen ejer en Formue af ca. 64 000 Kr. Understøttelserne er udbetalt til 251 fhv. ansatte og paarørende med Beløb fra 30 til 85 Kr. I de 34 Aar, i hvilke Foreningen har bestaaet, er der ialt udbetalt i Understøttelser ca. 127 000 Kr. I Betragtning af sit Formaal fortjener den Tilslutning i videst muligt Omfang fra Tjenestemændenes Kreds. Brandforsikringspræmien er i København 7 Øre og andetsteds 8 Øre pr. 100 Kr.; Mindstepræmie 1 Kr. aarlig.

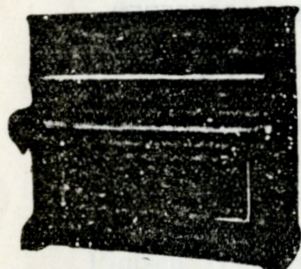


Nærværende Nummer er afleveret paa Avispostkontoret d. 5. Juli.



**Kiær's Klæder**  
20, Skindergade 20

Habit eller Frakke **35 Kr.**  
udmærket dansk Stof  
smukt udstyret helt igennem



**Herm. N. Petersen & Søn**

Kgl. Hof Pianofabrik. Lev. til det spanske Hof.

**PIANOER — FLYGLER**

**Kontant Salg og billigste Afbetaling.**

**Bredgade 23 - København**

Filialer i alle større  
Provinsbyer

**Camillus Nyrops Etabl.**

Nyrop og Maag A/S.

Købmagergade 43. — København K.  
Telefoner: Central 768 og 10028.

Bandager og Sygeplejeartikler i stort Udvalg.  
Specialitet:  
Bandager til vanskelige Tilfælde.



**Amk. Gummivare**

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

**Vesterbros Frugtlager**

Enghave Plads II

Istedgade 52

Frugt og Grøntsager. - Tørrede Frugter samt Conserves. - Billige Priser.

**J. Agerskov's**

Bageri & Conditori

Flensborggade 61. Tlf. Vest. 8357

anbefaler sig til d'Herrer Jernbanemænd med 1. Klasses Varer.

Bestillinger paa større og mindre Kager til Selskaber modtages.

Morgenbrød bringes.

Morgenbrød bringes.

**A. Olsens Eftf., Dybbølsgade 20.**

anbefaler sig med 1. Kl.s Viktualier  
og Paalæg til d'Hrr. Jernbanemænd.

**H. C. Hansen,**

62, Vesterbrogade 62.

Trikotage- og Garnforretning.

Stort Udvalg.

Underbeklædning, Strømper, Sokker.  
Leverander til Forbrugsforeningen.

**Vesterbros Vinimport**

**Absalonsgade 34**

Tlf. Vester 4988

Tlf. Vester 4988

**RENSECREMEN  
TIKLO**

er ganske vidunderlig til at fjerne Olie,  
Fedt, Sod, Smørelse, Snavs, Tjære o. lign.  
fra Hænder og Arbejdstøj.

Forlang „Tiklo“ hos Deres Køb-  
mand eller skriv til:

Worning & Petersen, Vejle.

Redaktion: Vesterbrogade 98 a<sup>2</sup>, København B.

Tlf. Vester 8173 eller Centr. 14,613

Udgaar 2 Gange maanedlig.

Abonnementspris: 6 Kr. aarlig.

Tegnes paa alle Postkontorer i Skandinavien.

**Annonce-Expedition**

Ny Vestergade 7<sup>3</sup>, København B.

Telefon Central 14613.

Kontortid Kl. 10—4.