



32. Aargang No. 15

REDIGERET AF C. M. CHRISTENSEN

5. August 1932

TRYKLUFTBREMSENE — DØDMANDSKNAPPEN

I Dagspressen for den 29. Juli fandtes en opsigtsvækkende Artikel, der med en stor manende Overskrift fortalte, at *Statsbanerne opgiver Trykluftbremserne*. For os, som er stærkt interesserede i Spøgsmaalet, kom det som et Lyn fra klar Himmel, og vi vidste ikke, hvad vi skulde tro. Naa, vi havde den Udvej at spørge en af Maskintjenestens Embedsmænd, hvorledes Landet laa, og af denne med Forholdene kendte Embedsmand fik vi at vide, at han blev lige saa forbavset som vi og derfor spurgte noget nærmere ud om den Artikkels Indhold, vi omtalte. Men der forelaa ikke noget nyt i Sagen, saa for saa vidt var det noget mærkeligt, at det paagældende Blad saadan uden videre lancerede denne »Nyhed«. Endvidere er det ogsaa en Nyhed, at man overvejer at bygge et kraftigere Bremsesystem paa det nuværende Grundlag og uden principielle Forandringer. Det er imidlertid morsomt at faa at vide gennem Dagspressen, hvad der sker ved Statsbanernes Maskinafdeling.

Det nye Materiel til Nærtrafikken bliver alt sammen forsynet med Trykluftbremse, Etkammerbremse, ved hvilken der er truffen saadanne Anordninger, at den ikke skulde kunne udmattes, hvilket ellers er en af de værste Anker, der kan rettes mod Etkammerbremsen.

I den omhandlede Artikel, som vi forud har nævnt, staar omtalt det Materiel, som skal leveres til Nærtrafikken, og i det Afsnit, der omhandler Materiellet findes, et lille Stykke

om »Dødmandsknappen« i Førerrummet, som vi gengiver her:

»Styringen af Toget foregaar automatisk. Under Kørselen skal Føreren ikke skænke Maskineriet nogen Tanke, men *bare holde Udkig**). Til Mekanismen hører den saakaldte »Dødmandsknap«, der er indrettet saaledes, at Strømmen kun er sluttet, naar Knappen er trykket ned. *I samme Ojeblik denne Knap slippes, standser Strøm-Tilførselen, men til yderligere Sikkerhed har man indskudt et Relais, som medfører, at Toget, som skal føres af een Mand, bringes til Standsning, idet en Bremse automatisk træder i Funktion.* Selv om Føreren bliver syg, udsættes Passagererne altsaa ikke for nogen Risiko.«

Det er *vistnok* rigtigt, at selv om Føreren bliver syg udsættes Passagererne ikke for nogen Risiko. Vi vilde gerne spørge, bestaar den største Risiko kun i at Føreren eventuelt bliver syg eller dør, er der ikke andre Muligheder, som maa anses for udelukkede paa Lokomotiver, *hvor der er mere end Enmandsbetjening*, Muligheder, som er absolut hyppigere end den foran nævnte. Vist er det godt, at man har saadan en Anordning, der virker, naar Føreren falder om, men hvis han falder paa en saadan Maade, at han med hele sit Legeme hviler paa »Dødmandsknappen«, er hele Anordningen intet værd.

Hvad er det, der er sket, naar et Tog kører ind for »Stop«? Vi taler kun om den hidtidige almindelige 2-Mandsbetjening, fordi der kun er hengaaet saa kort Tid siden, man for visse

*) Fremhævet af Red.

Lokomotiver har indført Enmandsbetjeningen. Man kan vistnok som Regel sige, at Vejret har haft sin Skyld, det har været usigtbart, eller den ene Mand har paa det givne Tidspunkt været saa stærkt optaget af et eller andet Arbejde, saa hans Assistance ved Udkigget har svigtet, og den anden Mand har paa Grund af Distraction overset eller forglemt Signalet. Aarsagen er i mange Tilfælde mærkelig, men den meget mærkelige, der har foranlediget Dødmandshaandtagets Anbringelse, kendes ikke, den Aarsag har, saa vidt vi ved, ingensinde været Skyld i, at et Tog er kørt ind for »Stop«.

Det skulde være mærkeligt om ikke Tilfældene, hvor der køres ind for »Stop«, vil vise en væsentlig Stigning, naar der kun er en Mand om Udkigget — og overfor dette har »Dødmandsknappen« ingen Virkning.

Hensigten med »Dødmandsknappen«s Anbringelse er altsaa kun den ene at kunne bringe et af en Mand betjent Tog til Standsning, naar Føreren af en eller anden Grund bliver utjenstydigt, det er det eneste, den tager Sigte paa, og »Dødmandsknappen« er, naar man tager i Betragtning de hidtil forekomne Tilfælde, der betinger dens Tilstedeværelse i høj Grad problematisk. At »Dødmandsknappen« efterhaanden er søgt indprentet i Folks Bevidsthed som en Slags Erstatning for den anden Mand, der nu findes paa Damplokomotiverne synes tilsigtet, men den kan paa ingen Maade erstatte den manglende Mand. — Kun i det ene Tilfælde, der har givet den Navn, og maaske ikke altid.

Føreren skal *bare* holde Udkig, Maskineriet skal han ikke skænke en Tanke. Der er imidlertid et gammelt Ord, der siger, at fire Øjne ser mere end to, og det er netop Udkigget, der er af Betydning. Hvorfor saa nedsætte denne Sikkerhed til Halvdelen af den hidtidige? Det har vist sig, at den Sikkerhed, vi hidtil har haft, kun har været den nødvendige, og at der intet har været at give væk af.

Der mangler, trods »Dødmandshaandtaget«, en Indretning, der kan varsko Føreren, for saa vidt han er ved at køre ind for »Stop« — og Erfaringen viser, at dette sker hyppigere, end de Tilfælde »Dødmandsknappen« tager Sigte paa.



EN KØRSELSFORDELING

Med Gyldighed fra 22. Maj er traadt en ny Kørselsfordeling for Motorlokomotiver og -vogne i Kraft i 2. Distrikt.

Det er der for saa vidt ingen Grund til at bemærke, er der maaske mange Medlemmer, der vil sige, det er jo almindeligt, at slikt sker Foraar og Efteraar, men der er nu alligevel Grund til at nævne det, thi for første Gang har Statsbanerne fundet paa at give nævnte Indretning en passende Form.

Lokomotivmændene kender jo det sædvanlige Format, for 1. Distrikt er det Folio eller Bikubeformat, d. v. s. et ganske uanstændigt og upassende Format, udmærket anvendelig naar den skal ligge opslaaet paa et Skrivebord i Distriktet, ikke slet saa anvendelig naar den skal benyttes paa Lokomotivet eller i det hele taget i den daglige og praktiske Tjeneste — udenfor et Kontor. Der er endvidere det at bemærke, at Kørselsfordelingen i 1. Distrikt er haandskrevet og derefter mangfoldiggjort. Man skulde vel antage, at den Maade at fremstille Sagerne paa var forholdsvis gammeldags, men stadigvæk kører man frem paa den Maade.

I 2. Distrikt fremstiller man Kørselsfordelingen for Damplokomotiver i et Format mellem kvart og Oktav altsaa et Format, som ikke passer til nogen Lomme.

Den Kørselsfordeling, der har givet Anledning til disse Bemærkninger, passer i en Brystlomme og er inddbundet i et Lærredsbinding, der ligner det Bind, vi anvender til Lommebogen. Maaske er det Lommebogen, der har inspireret Distriktets Embedsmænd, ellers havde de vel ikke fundet paa et saa praktisk Bind, men det glæder os, at man dog ogsaa i Distriktets Kontorer kan skride til praktiske Foranstaltninger. Af foranstaaende kan Læseren forhaabentlig forstaa, at Bindet om Kørselsfordelingen er mørkeblaat — der plejer ingen Bind at være, Hjørnerne er afrundede, og at det er noget ganske ekstraordinært, der er sket ved Udsendelsen af nævnte Kørselsfordeling, haaber vi. Medlemmerne er klare over. Vi blev forbavset over denne Foranstaltning og lovede os selv, at vi skulde henlede Opmærksomheden paa denne udmærkede Udgave af en Kørselsfordeling.

Nu er vi ikke saa naive at tro, at den nye Generaldirektør har en Finger med i Spillet,

saaledes at forstaa, at det er ham, der har truffet denne nye Anordning, men maaske har hans Tilstedeværelse alligevel været den drivende Kraft, thi der er jo ingen Tvivl om, at saa han de Monstrer af Kørselsfordelinger, som anvendes i 1. Distrikt, vilde han, som den praktiske og forstandige Mand han er, øjeblikkelig reagere.

Vi maa da en Gang ogsaa i 1. Distrikt naa til en fornuftig Størrelse paa Kørselsfordelingerne, og vi benytter Lejligheden til at henlede Distriktets Opmærksomhed paa den omhandlede fikse Udgave som et efterfølgelsesværdigt Eksempel.

Tilslut en lille kritisk Bemærkning til den fortræffelige Kørselsfordeling. Paa Side 18 findes en »Fællesanmærkning for samtlige Motorture«, der har den for en Anmærkning uheldige Egenskab, at den er forkert. Vi haaber, nu da vi henleder Opmærksomheden paa Fejlen, at der udsendes en Rettelse til den, saaledes at den bliver i Overensstemmelse med Ordningen.

BESØG VED LILLEBÆLTSBROEN

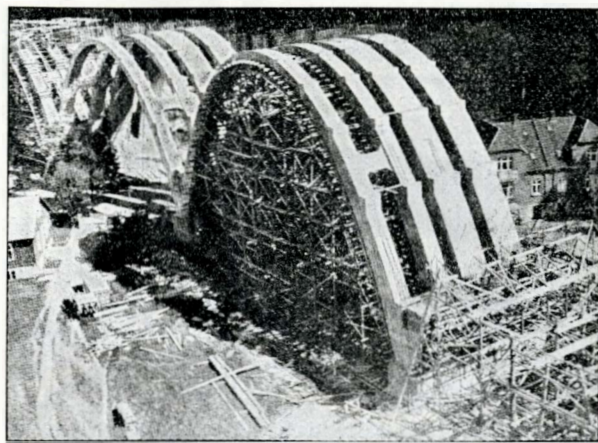
Tirsdag den 12. Juli aflagde Dansk Lokomotivmands Forenings Medlemmer i et Antal af ca. 250 et Besøg for at bese det gigantiske Ingeniørbygværk, der for Tiden er under Opførelse over Lillebælt saavel paa Fyns- som paa Jyllandssiden.

Man samlede i Fredericia Færgelavn, thi derfra skulde Ekspeditionen udgaa med en af Statsbanernes Færger, der foruden at være Midlet til, at Medlemmerne kunde faa et godt Indblik i, hvad der sker ved Lille Bælt, tillige kunde bibringe Deltagerne et Skønhedsindtryk fra Jyllands, Fyns og Fænøs skønne Kyster.

I stegende Solhede afgik da Færgen fra Fredericia Havn ved 2½ Tiden med Deltagerne ombord, og først gik Turen mod Syd ned ad ved Fænø og ind i Fænøsund med sit glitrende i Solen søvglinsende Vand med Hindsgavls prægtige Slotspark og Slot til den ene og Fænøs fede Jorder til den anden Side. En pragtfuld Tur ved Danmarks skønne Kyster, der blandt andet ogsaa lokkede Skibsfyrbøderne op, fra det hede Dyb dernede ved de hedespydende Kedler, for at nyde Udsigten.

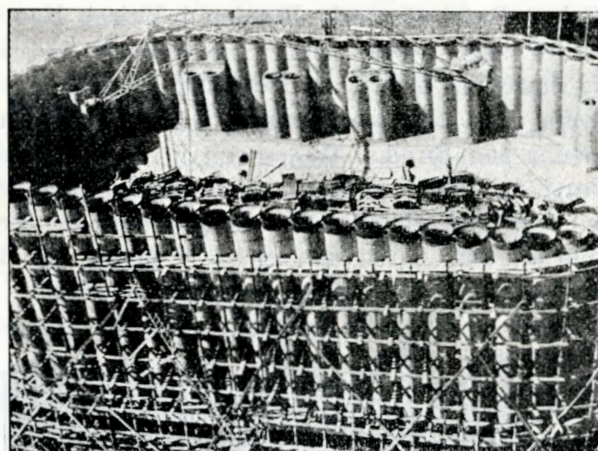
En Velgerning var det, at Færgen medbragte Drikkevarer, Iskager og andre Forfrisk-

ninger, der ogsaa viste sig at være god Brug for paa hele Turen.



Brobuer før Brobanens Anbringelse.

Nu er Færgen inde i Lille Bælt igen, og for vore Øjne staar de mægtige Brobuer inde paa Land ved Snoghøj. Under Brobuerne er der pilotteret og Betonpælene, der rammes skraat ned og minder om skrævende Ben, vejer hver 6 Tons og er 14 m lange og ca. 40 cm tykke. Landpillerne, d. v. s. dem, der staar nærmest Kysten, hviler hver paa et Underlag af 200 saadanne Betonpæle, og en Del af Landpillerne paa begge Sider har hver et Underlag paa 88 Betonpæle.

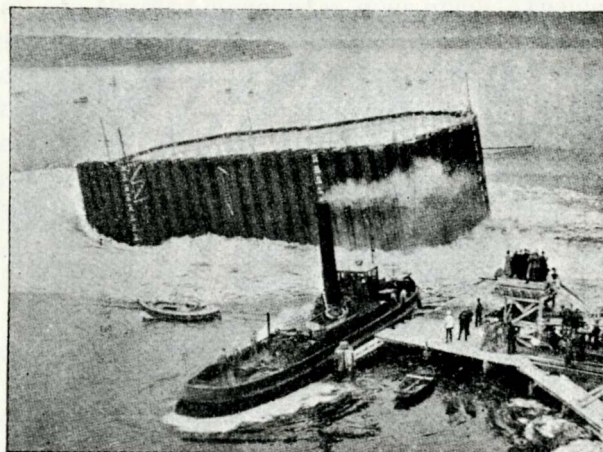


Sænkekasse (Bropille under Opførelse) paa Bedding. Bunden opad.

Endvidere ser vi inde paa Land en af de berømte Sænkekasser, som er Pillernes Fundament, staa paa Beddingen, snart færdig til at løbe af Stabelen. (Da dette skrives er den løbet af Stabelen.)

Om disse Sænkekasser har der i Dagspres-

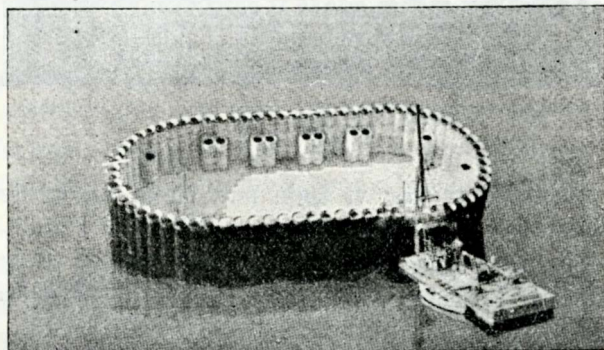
sen været skrevet umaadeligt meget, og vi skal i korte Træk skildre Gangen i en Pilles Tilblivelseshistorie. Et af de Billeder, vi brin-



Sænkekasse løber af Stabelen.

ger, viser en Sænkekasse løbende af Stabelen, og et andet viser en Sænkekasse svømmende paa dybt Vand. Herude paa det dybe Vand vendes den, saa den rigtige Side kommer opad, og det sker paa den Maade, at der fyldes Vand og Sand i den ene Side i de hule Jernrør, der danner Kassens Kant, saaledes at den faar Slagside. Endvidere aabner man i Bunden i den Side, der er dybest nede nogle store Ventiler, hvorved Vandet vælter ind og faar Sænkekassen til at hælde mere og mere for endelig med et Brag at vende Bunden i Vejret. Naar det er sket slæber man Sænkekassen ind i Nærheden af Land, men dog saaledes at den flyder. Saa støbes der op paa den, og naar den træder paa Bunden flyttes den ud paa dybere Vand, for tilsidst med stor Nøjagtighed at blive anbragt paa sit blivende Sted. Naar den er anbragt der, bores den en 6—7 Meter ned i Havbunden, til den staar paa Lillebæltsleret.

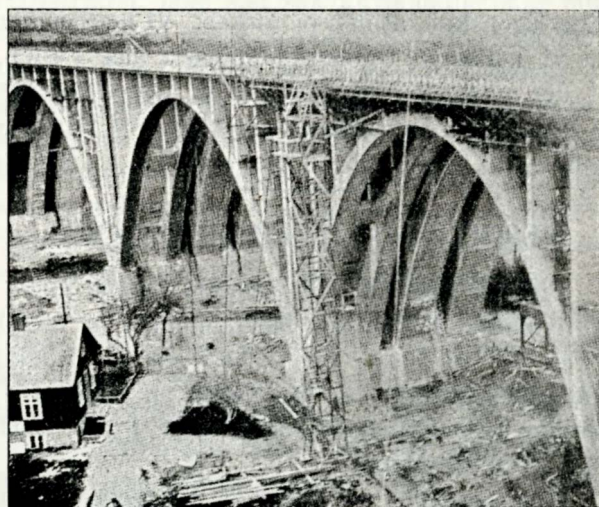
Efter at alt dette er bragt i Orden, graves



En flydende Bropille.

Leret ud indvendig (ca. 2000 Kubikmeter) og fjernes, og naar dette er i Orden fyldes der Beton i det nederste Hulrum, og saa er Strømpillens Fundamentering fuldført.

Færgen løber nu ind i Middelfart Havn, og Deltagerne begiver sig hen i den lille Færge, der løber mellem Middelfart og Snoghøj (250 pCt.s Færgen) for at blive befordret til Snoghøj, hvor Deltagerne af Ingeniør Munch Petersen faar en Del at vide om Bygningsværket. Efter at Deltagerne har faaet deres Vide-lyst tilfredsstillet, gaar Turen tilbage til Middelfart med den nys omtalte lille Færge. Fra Middelfart spadserede Deltagerne til Kongebrogaarden, hvor der var arrangeret Fællesspisning.



Brobuer efter Brohanens Anbringelse.

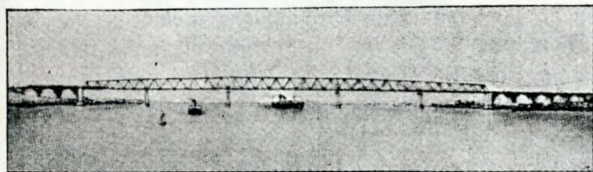
Her samledes efterhaanden Deltagerne om Bordene for at tilfredsstille den glubende Appetit, som Sejladsen paa Bæltet havde fremkaldt. Efter Middagen spillede der op til Dans og ved Midnatstid skiltes Deltagerne i Udflugten og spredtes over Danmarks grønne Sletter.

Nogle Tal, der fortæller lidt om Broens imponerende Dimensioner. Staaloverbygningen kommer til at veje 15—16 000 Tons. Brooklynbroen i New York vejer kun ca. 7 000 Tons.

Lillebæltsbroens samlede Længde bliver 1 175 Meter deraf 875 Meter over Vandet. Brostrækningerne paa Land er 140 Meter paa Fynssiden og 210 Meter paa Jyllandssiden. Der er 6 Landpiller paa Jyllandssiden og kun 4 paa Fynssiden. De mægtige Buer har en Spænd-

vidde paa indtil 40 Meter, og Pillehøjden er indtil 25 Meter.

Landpillerne, som placeres paa Strandbredderne, har en Grundflade paa 16 × 22 Meter. I Bæltet skal Broen bæres af 4 Strømpiller. De



Lillebæltsbroen, naar den er færdig.

to yderste paa hver Side anbringes 135 Meter fra Land, fra hver af dem og hen til den næste Pille, altsaa de to midterste, er en Afstand paa 165 Meter. Mellem de to midterste Strømpiller er 220 Meter.

Strømpillerne faar hver en Grundflade paa 20 × 40 Meter, og deres Vægt beregnes til 50 000 Tons eller 50 Millioner kg pr. Stk.

De to største af Strømpillerne i Midten faar en Højde af ialt 69 Meter. Pillerens Underkant ligger nemlig 6—7 Meter nede i Lillebæltsleret, fra Bæltets Bund og til Overfladen er der 30 Meter og endelig naar Pillerne over Vandspejlet en Højde af 33 Meter.

Staaloverbygningen skal bestaa af Hoveddragere i 16,5 Meters Afstand. Midt paa Broen bliver Dragernes Højde 24 Meter.

JERNBANER OG KRISETIDER

Vi har andet Steds i Bladet oplyst, at De danske Statsbaner, som i April Kvartal f. A. havde et Driftsoverskud paa ca. 1½ Million Kr., i April Kvartal d. A. har haft et Driftsunderskud paa 2,3 Millioner Kr. Det er ikke noget særligt lysteligt Resultat, men det er dog en Trøst — selv om det er en daarlig Trøst —, at det ikke alene er i vort lille Land, at Banernes Indtægter gaar tilbage. Vort hollandske Broderorgan bringer en Omtale af de hollandske Baners Stilling i 1931, og da der under de almindelige daglige Samtaler og Diskussioner ofte nævnes Lighedspunkter mellem Holland og Danmark gengiver vi her enkelte Tal vedrørende de hollandske Baner.

Indtægten ved Persontrafik er gaaet 6 Millioner Gylden tilbage (1 Gylden er normalt lig 1½ dansk Krone, men har for Tiden en Værdi af ca. 2,10 Kr.). Den økonomiske Krise har bevirket en Forskydning i Benyttelsen af Vognklasserne, idet Antallet af rejsende paa 1. Vognklasse er dalet med 14,72 pCt., paa 2. Vognklasse med 11,47 pCt. og paa 3. Vognklasse med 4,54 pCt.

Indtægten ved Godsbefordringen er i 1931 dalet med ca. 3½ Mill. Gylden, hvoraf alene de 2½ Mill. Gylden hidrører fra Nedgang i Trafikken til og fra Tyskland.

For de sidste 3 Aar stiller Indtægterne sig saaledes:

	1929	1930	1931
Persontrafik ...	84 100 764	85 328 839	79 285 951
Bagage	1 836 173	1 810 807	1 627 113
Post	3 826 245	3 907 777	4 318 586
Levende Dyr ..	1 854 646	1 630 197	1 325 928
Godstrafik	85 616 937	79 198 067	74 302 896
Ekstraord. Indt.	3 519 832	3 607 533	3 414 877
Telegraf	28 610	25 204	20 519
Ialt Indt. Gylden	180 783 211	175 508 427	164 295 873

Altsaa en Indtægtsnedgang paa rundt 33 Mill. Kroner (ca. 25 Mill. Kr. med Guldkronekurs).

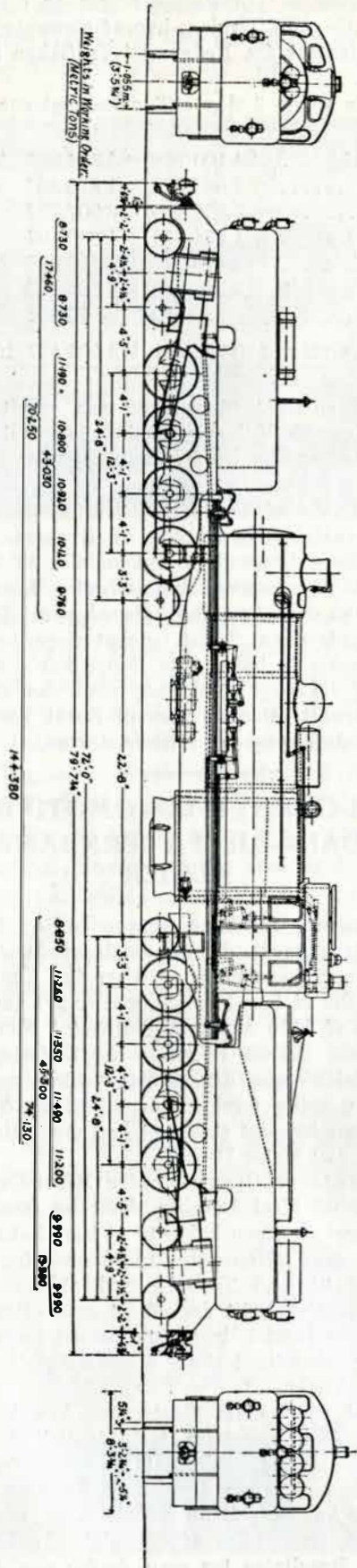
Vort hollandske Broderorgan anstiller i den Anledning en Række Betragtninger og nævner f. Eks., at paa Trods af Dyrebeskyttelsesforeningers Krav om hensynsfuld Behandling af Dyr, saa benytter flere og flere Forsendere Automobileer til Transport af levende Dyr, hvorved disse udsættes for adskillige Pinsler. Om den store Indtægtsnedgang i Tysklands- trafikken anføres, at Tallet tydeligt viser, hvilken Interesse ogsaa de hollandske Baner har i et blomstrende og lykkeligt Tyskland; men saa snart den sunde Fornuft atter kommer til Roret Verden over, vil ogsaa Jernbanerne profitere derved.

BEYER-GARATT LOKOMOTIVER TIL BLIDAH—DJELFA JERNBANEN I ALGIER

Ovennævnte Jernbane, som udgør en vigtig Del af de algierske P. L. M. smalsporede Jernbaner, gaar gennem vanskelige og bjergrige Egne paa en betydelig Del af dens Længde, som er 271 km, og naar en Højde af 1163 Meter over Havet i Nærheden af Ben-Chicao. Mellem Udgangs- og Endestationen er der en Højdeforskel af 923 Meter. Stigninger fra 18 til 25 pro mille forekommer adskillige Steder, og Linien tager hyppigt et bugtet Løb med talrige Kurver indtil 120 Meter Radius.

For saadanne Opgaver byder Beyer-Garratt Lokomotiver en ideel Løsning, først og fremmest for dets udmærkede Egenskaber til at køre i skarpe Kurver, men ogsaa i Henseende til Akselvægten, som her begrænses til 11,5 Tons og ved at muliggøre en mere økonomisk Drift derved, at man efter at disse Maskiner er taget i Brug, har kunnet forene to Tog til eet og samtidig forhøje Maksimalhastigheden til 65 km i Timen.

Bortset fra særligt Udstyr og Armatur er det viste Lokomotiv praktisk talt identisk med nogle, der er konstrueret og bygget af *Beyer Peacock and Co.* til Kenya-Uganda Jernbanen, hvor de paa bedste Maade har opfyldt de stillede Krav, der er ganske lig de, som stilles af den algierske Linie. Lige saa gode Resultater tør man derfor paa Forhaand



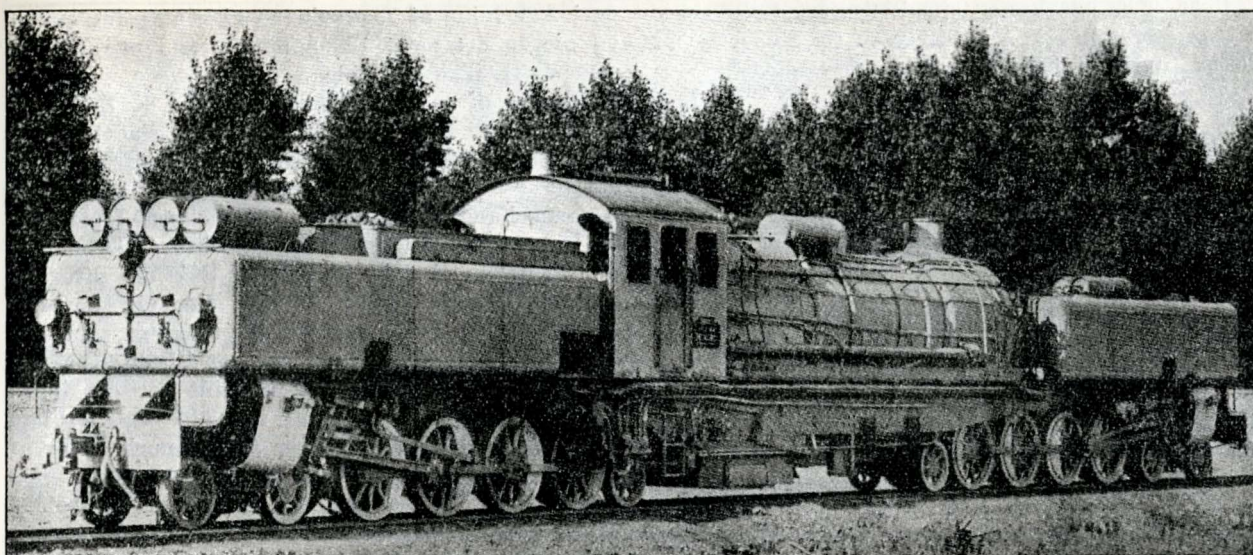
regne med af disse Lokomotiver, som forøvrigt er de første leddelte, der anvendes paa Blidah-Djelfa Jernbanen.

Som Billederne viser, har Beyer-Garratt Lokomotiverne en Tender i hver Ende, og Maskinerne er anordnet paa Tenderne, der med en Drejetap er bevægeligt forbundne med en Centralramme, som bærer en Kedel af stor Kapacitet. Lokomotivet er derved paa to Steder bøjeligt i Sideretning i Overensstemmelse med Garratt Princippet: nemlig at sikre en fuldstændig Bevægelsesfrihed efter Banens Krumbøjninger, samtidig med at Lokomotivets Vægt faar en passende Fordeling paa Hjulene. Hjulanordningen er for hver Maskingruppe 2 D 1; forrest i hver Ende en 4-hjulet Truck, derefter 4 koblede Aksler og nærmest Kedlen en 2-hjulet Truck.

Sporvidden er kun 1055 mm. Der er fire Højtrykscylindre med 419 mm Boring og 559 mm Slag. Drivhjulsdiameteren er 1092 mm. Ved et Middelttryk paa Stemplerne af 75 pCt. af Kedlens Tryk udvikles en Trækkekraft af 18 000 kg, hvilket ligger omkring det yderst opnaaelige indenfor de Grænser, som Totalvægten og Adhæsionsvægten sætter, en Trækkekraft, der svarer til omtrent 1 600 Hestekræfter. Ensartetheden i Vægtfordelingen fremgaar af Diagrammet, hvor de opgivne Tal er konstateret ved en virkelig Vejning af de fire første Lokomotiver, der blev bygget.

Kedlen har med den 4,06 m² store Rist en stor Ydeevne. Rundkedlen bestaar af to Bælter med en Maksimumdiameter af 1,795 Meter. Fyrkassen er af Belpaire-Typen og er fremstillet af Kobber; den tiltager i Bredde nedefter for at faa det fornødne Ristestareal, uden at Risten bliver for lang. Risten ligger vandret, og en Del af den er af Hensyn til Fyrrensningen en Vipperist. Denne kan betjenes med Haanden, men ogsaa med en dertil anbragt lille Dampmaskine med 102 mm Boring og samme Slaglængde. I Askekassen og ved Røggammerdøren findes et Spuleapparat, og paa Fyrkassens Dørplade er anbragt en *Clyde* Sodudblæser til Rensning af Fyrkassen og Rørene under Kørslen. Overhøderne har 32 Elementer med en Overhødeflade, der er 18,9 Procent af den vandfordampende Hødeflade. Det frie Areal før Røggassen er i Rørene 14,9 Procent af Ristestarealet.

Regulatoren er en Ventilregulator (nærmere om denne i Lok. Tid., Nr. 7, 1928) med 4 Stk. 90 mm Ventiler, som har en Løftehøjde af 22 mm. Regulatorsvinget er dubleret, saaledes at der findes eet Regulatorsving for hver Kørselsretning. Udgangshætten er af *Kylchap* Typen, der forøger Trækvirksomheden ved at Spilledampen strømmer gennem en Række Pladejernshætter, inden den naar Skorstenen. Kedlen og Cylindrene er isoleret med Asbest- og Jernbeklædning. Til Kedlens Forsyning med Fødevand findes en *A. C. F. J.* Fødepumpe og Spildedampsforvarmer, samt en Injector. Forvarmeren ses liggende ovenpaa Rundkedlen, medens Fødepumpen ligger paa Kedlens venstre Side. Kedlen rummer med en Vandstand paa 120 mm over Fyrkassens Loft 6,5 m³ Vand.



Beyer-Garratt Lokomotiv med fire Højtrykscylindre.

Lokomotivets Dimensioner:			
Cylinderdiameter	419 mm	Risteareal	2,06 m ²
Slaglængde	559 mm	Hedeflade i Fyrkassen	16,20 m ²
Drivhjulsdiameter	1092 mm	Heleflade i Rørene	173,07 m ²
Løbehjulsdiameter	723	Hedeflade, total	189,27 m ²
Adhæsionsvægt	92 t	Overhedeflade	35,74 m ²
Totalvægt	143 t	Vandbeholdning i Kedlen	6,5 m ³
Trækkekraft	18 000 kg	Vandbeholdning i Tenderen	28,5 m ³
Maksimalhastighed	65 km/Tim.	Kulbeholdning	6 t

Lokomotivets Rammer er af 25 Millimeter Jernplade. Aksellejerne smøres med en *Wakefield* Smørepumpe. Til Bærefjedre er overalt anvendt Bladfjedre: paa de koblede Hjul har de en Middelbøjning paa 5,4 mm pr. Tons og paa Løbehjulene en Middelbøjning paa 2,3 mm pr. Tons. De førende Trucker har en Sideforskydning paa 63,5 Millimeter, og Truckerne ved Kedlen en Sideforskydning paa 20 Millimeter. Lokomotivet er forsynet med den selvkloblende *Willison* Kobling. Cylindrenes Akse ligger i en indbyrdes Afstand paa 1,634 Meter med en Hældning paa 1 : 11. Drivstangen har en Længde paa 2,159 Meter, hvorved Forholdet mellem Drivstangens Længde og Udslag bliver 1 : 7,73. Stempelgliderne har en Diameter paa 228,6 mm og største Slaglængde 98 mm, som giver 70 Procent Fyldning. Styringen skiftes ved Damptryk med en glycerinfyldt Cylinder som Mellemled. Ligesom Regulatoren er Styringsmekanismen i Førerhuset dubleret saaledes, at disse i begge Køretninger kan betjenes, uden at Lokomotivføreren behøver at dreje sig om.

Stor Omhu er lagt for Dagen for at opnaa den bedst mulige Bremskraft, og der findes fire Bremsere.

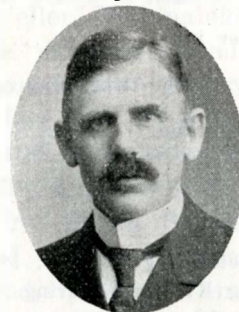
1. En automatisk Vakuumbremse med to Cylinder paa den forreste Maskingruppe.
2. En Dampbremse med en Cylinder paa den bageste Maskingruppe, som virker i Forbindelse med Vakuumbremsen.
3. En Luftbremse med en Cylinder, der i paakommende Tilfælde kan bremse den forreste Maskingruppe uafhængigt af de andre Bremsere.
4. En Haandbremse, der bremser den bageste Maskingruppe.

Vakuumbremsens Reservoirbeholdere ses paa den ene Tender.

Til et smalsporet Lokomotiv er Lokomotivets Vandbeholdning ualmindelig stor. Totalindholdet i Vandkasserne er 28,5 m³, hvoraf der findes 14,5 m³ i den forreste og 14,0 m³ i den bageste Vandkasse. Kulkassen rummer 6,0 Tons.



25 AARS JUBILÆUM



Lokomotivfører *J. K. Holm*, Esbjerg, som den 1. August fejrede 25 Aars Jubilæum som Lokomotivmand, har været stationeret som Lokomotivfyrbøder først paa Kbhvn. Gb., senere i Glyngøre og Aarhus, kom atter ved Forfremmelsen til Lokomotivfører til Glyngøre, derfra til Sdb., hvorfra han saa paa Grund af Indførelsen af Motordrift forflyttedes til Es., hvor han nu agter at slaa sig til Ro.

Holm er en interesseret Organisationsmand, der aldrig er bange for at udtale sin Mening, en god Kammerat og Kollega, som vi bringer de bedste Lykønskninger.

H. C.

P. S. En Deputation fra Es. Afd. overrakte paa Jubilæumsdagen Jubilaren et Guldur med Inskription.

Feriehjemmet.

I »Dansk Lokomotiv Tidende« for den 20. Juli findes en Artikel paa 3 Spalter, der handler om Feriehjemmet. Men efter endt Gennemlæsning opdager man, at der fra Redaktørens Side er begaaet en ganske ufattelig Forglemmelse, eftersom Hjemmets Formand, Hr. Lund end ikke er nævnt ved Navn. Og er der nogen, der har arbejdet for det, saa er det Lund, som i de 7 Aar, han har været Formand, kan fryde sig over, at Hjemmet i stigende Grad benyttes af Medlemmerne.

Det er derfor, at jeg samt de Kolleger, som har holdt Ferie der, er ham taknemlig for den enestaaende Iver og Interesse, som han udviser for Hjemmet og haaber, at han vedblivende vil fortsætte dermed, uanset Redaktørens manglende Paaskønnelse.

V. Bertelsen, Lokf., Gb.

Den ærede Indsender har vist overset, at det ikke var Lund, der holdt Jubilæum, men Feriehjemmet. Om dette har vi efter fattig Evne Gang paa Gang, naar Anledning var dertil, skrevet og søgt at prise —

og i Anledning af Tiaarsdagen gjorde vi det samme og gjorde det pænt i den 3 Spalter lange Artikel, som V. B. ikke kan lide.

Der er af os, i *Modsetning til Hr. V. Bertelsen*, hver Gang vi har været paa Hjemmet, slaaet til Lyd for dette i Bladet, men første og eneste Gang, V. B. skriver i Anledning af samme er det for at fortælle Red. om hans manglende Paaskønnelse af Lunds Arbejde og den ufattelige Forglemmelse, at Lund ikke er nævnt. V. B. ved jo ikke et Suk om, hvorvidt Red. paaskønner Lunds Arbejde eller ej. Men som sagt, det var Feriehjemmets Festedag, og paa den Maade, vi kan give Udtryk for vor Glæde over dets Bestaaen, gjorde vi det, og i denne bør der ingen Mislyd være, det burde V. B. vide, ligesom han burde vide, at det hverken er Forglemmelse eller af andre Aarsager, at Lunds Navn ikke er nævnt, men Grunden var simpelthen den, at Fødselsdagsbarnet var: Dansk Lokomotivmands Forenings Ferie- og Rekreatiohshjem, og det blev nævnt. Det har vi fejret uden at nævne andre Navne, og det ønsker vi at have Lov til at fejre hver Gang, der er Anledning dertil for at styrke dets Position i Medlemskredsen. — Selv om V. B. skulde være misfornøjet med vor Opfattelse.

Red.

RABATBILLETTER

til Tivoli, Zool. Have og Badeanstalten København kan faas ved Henvendelse paa Kontoret.

KALKULATORISK OPGØRELSE

af Statsbanernes Drifts-Indtægter og Drifts-Udgifter m. v. i Juni Maaned 1932 samt i Tidsrummet April—Juni 1932 og en Sammenligning med de regnskabsmæssige Beløb i de tilsvarende Tidsrum i 1931 i runde Summer.

	Juni Maaned		1932	
	1932*)	1931	Kalkulatorisk	Formindskelse
Personbefordring	3 680 000	4 280 000		600 000
Gods- og Kreaturbefordring	3 310 000	4 270 000		960 000
Postbefordring	450 000	510 000		60 000
Andre Indtægter	380 000	410 000		30 000
Drifts-Indtægter ialt	7 820 000	9 470 000		1 650 000
Drifts-Udgifter (uden Afskrivning og Forrentning) ..	9 080 000	9 900 000		1 650 000
Drifts-Overskud	÷1 260 000	÷ 430 000		830 000

	April—Juni		1932	
	1932*)	1931	Kalkulatorisk	Formindskelse
Personbefordring	10 330 000	12 790 000		2 460 000
Gods- og Kreaturbefordring	9 790 000	12 900 000		3 110 000
Postbefordring	1 410 000	1 530 000		120 000
Andre Indtægter	1 110 000	1 050 000		60 000
Drifts-Indtægter ialt	22 640 000	28 270 000		5 630 000
Drifts-Udgifter (uden Afskrivning og Forrentning) ..	24 970 000	26 620 000		1 650 000
Drifts-Overskud	÷2 330 000	1 650 000		3 980 000

*) Anm. For hele Finansaaret er Afskrivningen 9 970 000 Kr. og Forrentningen 18 450 000 Kr.

Rettelse til Adressefortegnelsen

Lokomotivforenkredsen:

Hillerød: J. Møllers Adresse rettes til: Københavnsvej 37, Hillerød.

Medlemslisten

Optaget som ekstraordinært Medlem: Pens. Lokomotivfører A. P. H. Andersen, Aalborg.

Persönalia

Forflyttelse efter Ansøgning fra 1. August 1932:

Lokomotivfyrbøder L. F. Christensen, Esbjerg, til Aarhus H.

Lokomotivfyrbøder S. A. Rasmussen, Aarhus H., til Fredericia.

Lokomotivfyrbøder R. V. Dorner, Fredericia, til Esbjerg.

Afsked.

Lokomotivfører N. P. Mogensen, Københavns Godsbanegaard. paa Grund af Svagelighed med Pension fra 30. Sept. 32 (min. Afsked).

Lokomotivfører C. J. H. Lehde, Kalundborg, efter Ansøgning paa Grund af Svagelighed med Pension fra 31. Oktober 32 (min. Afsked).



PAA RATEBETALING

Herre Skræderi og Konfektion, Dame Overtøj og Kjoler, samt Børne Ekviperering.

Søg en Forretning, der har eksisteret gennem næsten 50 Aar, og hvis store Konto Antal — 160 000 — er en Garanti for, at vore Kunder er tilfredse og kommer igen Aar efter Aar.

Vore Priser er billigere end Kontantforretningers paa Grund af vore smaa Omkostninger, store Omsætning og direkte Stofindkøb. Køb dansk. Vi beskæftiger henved 300 Syere og Skrædere. Køb hos os, saa faar De Valuta for Deres Penge, og Pengene bliver i Landet.

CARL JACOBSEN & Co. Hjørnet af Nr. Farimagsgade 64 og Vendersgade 12.

Tag ikke fejl, husk, Indgangen er paa Hjørnet.

Brug Svendborg Eksport Mi-Co.

ERMOL

fin, frisk og fyldig!

Drøjere i Brug og mere velmagende.



Støt vore Annoncører!

LØVE MARGARINE



FINESTE
KVALITET
TIL BORDBRUG

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

REDAKTION: Vesterbrogade 91, 1. Sal, København V.
Tlf. Vester 8173 eller Centr. 14 613.
Udgaar 2 Gange mdl. — Abonnementspris: 6 Kr. aarlig.
Tegnes paa alle Postkontorer i Skandinavien

ANNONCE-EKSPEDITION:
Reventlowsgade 28, København V.
Telefon Central 14 613. — Kontortid Kl. 10—4.
Postkonto: 20 541.

HARALD HANSEN

AKTIESELSKAB
NYGADE 7"

Damekonfektion,
færdige og efter Maal. ♦ ♦ ♦
♦ ♦ ♦ Imprægnerede Frakker.
Kun mod Rekvisition.

Tlf. Byen 3537. Lagertid 9—5½.



Odense

„Odense“ Pilsner
den mest velmagende Pilsner

Svendborg

Husk Svendborg Bryghus Øl

Nyborg

C. F. SCHALBURG FORNEMME
VELLAGREDE
KVALITETER
♦ ♦ ♦ ♦ ♦ Aktieselskab ♦ ♦ ♦ ♦ ♦
Grundlagt 7. Juni 1817.

ENGELSK BEKLÆDNINGSMAGASIN
Telefon 346 NYBORG Telefon 346

Steentoft — Skotøj

Nyborg Jernstøberi, Hans L. Larsen & Co. A/s
Kakkelovne - Komfurer - Bygningsstøbegods
Telefoner 76 og 231. Støt Byens Industri. Telefoner 76 og 231.



RICHARD LEHN
I. Kl. Herreekviperung. - Telef. 68

Jydske Strikkeriers Udsalg.
Indeh. H. Prehn.
Tlf. 665. Nørregade 16. Nyborg.
Alt i Trikotage.

Nyborg Herregaardsmejeri.
1. Kl.s Mejeriprodukter. Telf. 79.

C. Knackstredt
Telefon 550
Spec.: Kranse, Buketter,
Planter og Potte-Kultur.
Direkte Salg fra Drivhus.
Ingen Butiksleje,
derfor billigste Priser.

NORDISK KAFFE KOMPAGNI'S
Kaffe er bedst!
Forlang den hos Deres Købmand.

Reserveret.

P. Chr. Rasmussen,
Uhrmager & Guldsmed,
Kongegade 33.
Telf. 239.
Største Udvalg i Festgaver.

Radio
Lysekroner
Ladestation

Niels Hansen, elektr. Instal.
Tlf. 366 - Kongegade - Tlf. 366

Hotel Royal.
Concert hver Aften.
Ærbødigt E. Nielsen.
A. GEHLERTS
Bageri & Conditori.
Nørregade 36.
Telefon 442.

Strandvejens
Kød- og Paalægsforretn.
J. Jørgensen.

Se mine Varer og hør mine Priser.

Nyborg Kulimport
ved Chr. Petersen
Havnegade 6 & 8 - Tlf. 15 & 23

LILLE-KONGEGADES KIOSK
Abonnement paa alle Ugeblade
Telegrammer i alle Anledninger
Telf. 454 **A. IVERSEN**

Kjellerups Eftf.
V. Chr. Hansen, Nørregade 24
Telefon 547
anbefaler sig til det ærede Publikum
med alt i
1. Kl.s Viktualie og Delicatess