



21. Aarg. Nr. 11.

Redigeret af C. M. CHRISTENSEN.

2. Juni 1921.

UNDERVISNING AF LOKOMOTIVPERSONALET VED DE SVENSKES STATSBANER.

Man indførte ifjor i Sverige en ny Bremse, Kunze-Knorr Bremsen; alle Statsbanernes Godsvogne skulde forsynes med Bremsledning og 30 pCt. af dem med Bremse. Særlig i de store gennemgaaende Godstog med Malm eller Træ vilde den faa den største Betydning med Hensyn til Besparelse af menneskelig Bremskraft. Man regner at spare 6—7 Millioner Kr. om Aaret i Bremselønninger og Omkostningerne ved Indførelsen var beregnet til ca. 30 Millioner en Gang for alt. Hvis disses Tal holder Stik, er det unægtelig en indbringende Finansoperation for svenske Statsbaner.

Hvorledes instrueredes nu Personalet i det udstrakte Land om denne nye og ret komplicerede Installation, dens Virkemaade og dens Benyttelse?

Paa en vistnok praktisk Maade, der i Sverige anvendes ret almindeligt.

Der indrettedes alene med Kunze-Knorr Bremsen for Øje en særlig Instruktionsvogn med Dampkedel og Bremsapparat, og denne Vogn sendes nu over hele Statsbanenettet fra Nordland til Skaane, Instruktører fulgte med, og Lokomotivpersonalet samlede paa forskellige Stationer og fik alting praktisk gennemgaaet. forklaret og indøvet.

Da jeg var oppe i Stockholm i Efteraaret 1920, blev Personalet netop instrueret i Bremsens Brug paa Stockholms Centralbanegaard.

Den praktiske mundtlige Instruktion med selve Genstanden for Øje spiller overhovedet en stor Rolle i Sverige.

Jeg saa ude paa den store Vogn- og Lokomotivstation Järva-Hagalund, lidt nord for Stockholm, i Lokomotivmesterens Rum en Mænge store bevægelige Reliefmodeller af forskellige tekniske Indretninger, Lokomotiv- og Vogntjenesten vedrørende. Disse benyttes af Lokomotivmesteren som Undervisningsmateriale for 1. Distrikts Personale, der jævnligt faar sit Kendskab til de forskellige Installationer opfrisket. Modellerne — som Lokomotivmesteren forresten selv havde lavet de fleste af — var saaledes indrettet, at Pladerne kunde slaas sammen og medtages af Mester Engqvist, naar han drog ud for at instruere og „høre“ Lokomotivmænd og Vognmestre paa de andre Lokomotivstationer i Distriktet. Det saa meget tiltalende ud. Paa samme Maade forholdes i de øvrige Distrikter.

I de ved svenske Statsbaner gældende almindelige Regler for Personalets Uddannelse findes nærmere Bestemmelser om denne mundtlige Instruktion. Det er ved disse Regler foreskrevet, at „Sektionsbefålet“ ved aarlige Afhøringer eller Prøvninger skal kontrolere

hvorvidt Personalet vedligeholder og kompletterer de en Gang erhvervede Kundskaber, og har gjort sig bekendt med de siden sidste Prøve tilkomne nye Bestemmelser dets Tjenestegæring vedrørende. Til disse Prøvninger anvendes særligt dertilbeordrede Tjenestemænd. Iøvrigt paahviler det Tjenestemændenes nærmeste foresatte at vejlede dem grundigt i den rette Forstaaelse af nye og forandrede Bestemmelser. Denne Undervisning skal i Reglen finde Sted paa vedkommendes Hjemsted og i et af Statebanernes Lokaler; Undervisning af teknisk Art, skal dog helst gives paa det Sted hvor vedkommende tekniske Apparat er anbragt. Undervisningen skal gives samtidigt til saa mange Tjenestemænd indenfor vedkommende Gruppe, som bekvemt for Formaålet kan sammenkaldes paa en Gang. „Undervisningen skal ske på ett möjligt intresseväckande sätt; est blott och bart uppläsande av bestämmelserna bör undvikas, och böra föreskrifter och anordningar i stället behandlas i fritt föredrag, lämpligen belysta med exempel på händelser i den praktiska Järnvägstjänsten.“

Iøvrigt gives en hel Del nærmere Regler for disse Prøvninger og Instruktioner, der i Sverige virkelig er ført ud i Livet og ikke findes som blot og bar Papirbestemmelse.*)

Men de svenske Statsbaner indskrænker sig ikke til at give en saadan praktisk og populær Undervisning ude i Marken.

For saa godt som alle Tjenestekategorier findes ogsaa virkelige Uddannelsessteder, ogsaa for Lokomotivpersonalet, hvad vi herhjemme som bekendt ikke har, i al Fald ikke endnu.

Jeg holdt for et Aarstid siden paa forskellige af vore store Stationer, efter Opfordring af Dansk Jernbaneforbund et Foredrag om Personalets faglige Uddannelse, og jeg paa pegede i dette Foredrag, hvor langt forud for os Svenskerne var med Hensyn til Personalets Undervisning. Jeg skal neden-

for nærmere belyse dette for Lokomotivpersonalets Vedkommende, efter at jeg paa Stedet har haft Lejlighed til at gøre mig bekendt med Forholdene.

I November 1920 tilstodes der mig en Rejse til Sverige for at se paa Undervisningsvæsenet ved Banerne — sammen med Kontrolør Friis-Skotte, der er knyttet som Lærer til vor Jernbaneskole — og paa denne Rejse fik jeg ret Forholdene paa nærmere Hold. Jeg maa tilstaa, at jeg blev imponeret, selv om jeg havde ventet mig meget, — og det til Trods for, at Undervisningen var blevet en Del indskrænket paa Grund af stødfunden Reduktion af Personalet og paa mange Omraader standset Tilgang.

De svenske Statsbaner tog i mod os med den største Forekommenhed og Hjælpsomhed, og det var under de gunstigst mulige Forhold, at vi fik Lejlighed til at se deres Skoler og overvære Undervisningen deri.

Vi besøgte d. 12. og 13. Novbr. et „Banmästerkurs“, d. 15. og 16. det saakaldte „Högtrafikkurs“ — en glimrende Undervisningsanstalt, for særlig dygtige Trafik- og Tjenestemænd, der aspirerede til de højere Poster, (en Slags Banernes Generalstabsklasse) — d. 17. et Kursus for Stationsformænd, (nærmest svarende til Overportører), altsammen i Stockholm, d. 18., 19. og 20. Lokomotivmandsskolen i Örebro, d. 22. og 23. det afsluttende praktiske Undervisningskursus for Trafikelever paa Linköping Station, og d. 24. et Stationsformandskursus i Göteborg.

Det første Kursus for Lokomotivpersonale oprettedes i 1900, altsaa for godt en Snes Aar siden, og blev i 1916 etableret i Örebro. Her findes et af de svenske Statsbaners største Centralværksteder, og Eleverne har derfor Lejlighed til under sagkyndig Ledelse at gøre sig bekendt med Værkstedsarbejdet og derigennem med Lokomotiv- og Vognmateriellet, som de forøvrigt har godt Kendskab til fra deres „Lärningeliv“.

Medens en Del af Kursusene ved de svenske Statsbaner er Distriktskursus — saaledes Stationsformands-Skolerne — er „Lokomotivförare- og Eldarekursen“ i Örebro

*) Lederen af Undervisningen eller Prøvningen bør opfordre Tilhørerne til at fremsætte Spørgsmaal om alt, hvad de maatte være i Tvivl om, ligesom det gerne tillades dem, som ønsker det, at redegøre for egne Jagtagelser eller Hændelser fra den praktiske Tjeneste.

fælles for alle Distrikter og anordnes af „Styrelsen“ i Modsætning til Distriktskursussen, der anordnes af Distriktschefen. Lokomotivfører- og Fyrbøderskolen er altsaa en Centralskole for hele Sverige. Den ledes imidlertid af 1. Distrikts Maskinafdeling i Stockholm, den lokale Leder er Maskiningeniøren i Örebro.

Inden jeg gaar over til at skildre selve Skolen, skal jeg ganske kort angive Reglerne for Lokomotivpersonalets forudgaaende Uddannelse og for Adgangen til Skolen.

Som Lokomotivfører-Lærlinge antages yngre Værkstedsarbejdere og Lokomotivreparatører, som anses egnede dertil, og disse danner saa i Uddannelsestiden en særlig Gruppe. (Rekruttering af Lokomotivfyrbødere kan endvidere ske fra Vogn- og Remisearbejdere). Lærlingene skal samtidig med Værkstedstjenesten skaffe sig Øvelse i Benyttelsen af grafiske Køreplaner, samt Kundskaber i Svensk, Retskrivning og Matematik i nærmere angivet Omfang. Og inden han udtages til at gøre Tjeneste paa Lokomotiv, skal han af en af Maskindirektøren dertil beordret Tjenestemand prøves i disse Fag.

Endvidere skal han, inden han faar Lov til at gøre Tjeneste som eneste Fyrbøder paa et Lokomotiv, godtgøre, at han har tilfredsstillende Kendskab til Tjenesteordningen i dens Helhed, samt til Sikkerheds- og Signalreglementer og de særlige Instruktioner for Lokomotivpersonalet — ligeledes i nærmere angivet Omfang, Dette Kendskab, erhverver Lærlingene sig under Vejledning af en dertil udset Tjenestemand, der foredragsvis gennemgaar og forklarer de Bestemmelser, til hvilke der fordres Kendskab, hvorefter Lærlingene underkastes en Prøve, ved hvilken der gives Karakterer i de forskellige Fag.

For Antagelse som „extra ordinarie Lokomotiveldare“ fordres, at Lærlingen har mindst 18 Maaneders Værkstedspraksis, og har vist sig egnet til Fyrbøderstillingen ved Tjeneste paa Lokomotiv i mindst et Aar. (Værkstedstjenesten skal for Lokomotivfyrbøder-Lærlingene gøres saa mangesidig og lærerig, som Forholdene tillader, og særligt gaa ud paa at bibringe Lærlingene Kendskab til Loko-

motivets forskellige Dele, samt til Fremgangsmaaden ved Afhjælpning af mindre Beskadigelser etc.)

For at blive fast Lokomotivfyrbøder skal Lærlingen endelig gennemgaa et særligt Uddannelseskursus. For at komme ind paa dette, skal han have gjort Tjeneste som Ekstra-Lokomotivfyrbøder i mindst et Aar og bestaa en Optagelsesprøve.

Kursuset til Uddannelse af Lokomotivfyrværer 7 Uger og omfatter ialt 200 Læretimer — fordelt med et bestemt Antal Timer til de forskellige Fag:

Lokomotiv og dertil hørende	
Naturlære	100 Timer.
Svensk Sprog	28 —
Sikkerheds- og Signalreglement samt Instruktion for Lokomotivpersonalet	20 —
Jernbanegeografi	10 —
Mathematik	42 —

Efter endt Kursus aflægges en Prøve, ved hvis Resultat Skolens „Betyg“ eller Karakterer spiller en meget væsentlig Rolle. Den som ikke bestaar Prøven, kan faa Tilladelse til at gennemgaa endnu et Kursus, men klarer han sig heller ikke gennem dette, maa han fratræde Tjenesten som Lokomotivfyrbøder.

Har han bestaaet, kan han senere indkaldes til et Kursus for vordende Lokomotivførere. For at opnaa saadan Indkaldelse skal han i mindst 2 Aar have gjort Tjeneste som fast Lokomotivfyrbøder og have gjort tilfredsstillende Prøvetjeneste som Lokomotivfører. Denne Prøvetjeneste sker ved Tjeneste paa længere Ture saavel i Iltog og i blandet Tog, som i Godstog under erfarne ældre Førere.

Lokomotivførerkursuset er noget kortvarigere end Fyrbøderkursuset — 5 Uger med ialt 145 Læsetimer — men omfatter iøvrigt de samme Fag, dog at Lokomotivlæren gennemgaaes fyldigere end paa Fyrbøderkursuset. Naar Kursuset kan afsluttes paa kortere Tid ligger det jo i, at det væsentligt drejer sig om Repetering af det engang læste.

Skolen i Örebro, hvor der afvekslende holdes Fyrbøder- og Lokomotivførerkursus, drives

saa godt som hele Aaret, sædvanligt med 3 Klasser à 20 Mand — altsaa 60 Elever ad Gangen. (Deraf er jævnligt enkelte fra Privatbanerne).

Skolens Lokalteter er ikke imponerende. Den bor til Leje oppe i Byen, og hele Udstyrelsen er ret spartansk*). Dens Modelkammer er dog særdeles rigelig forsynet med ypperlige Kort og Tegninger og mange Modeller i Jern og Træ og Lokomotivdele.

Foruden et Lærerværelse har Skolen 2 ret rummelige Klasseværelser — den „stora (I) och den lilla (II) lärosalen“ — henholdsvis udstyret med Enmands- og Firemandsbord. Men da Skolen jo drives med tre Klasser, kan de forskellige Hold ikke have eget særligt Klasseværelse, men maa flytte fra Rum til Rum. Hver Klasse har 5 Timers Undervisning om Dagen, og for at disse kan gives maa Klasseværelserne benyttes fra 8 Morgen til 4 Eftm. I én Klasse Fritimer rykker en anden ind og benytter dens Rum. Det vilde jo være nok saa rart hvis hver Klasse havde sit eget faste Lokale, men dette tillader Pladsen ikke.

Skemaet for en enkelt vilkaarligt valgt Dag ser f. Eks. saaledes ud:

1. Afdeling. (Klasse)		2. Afdeling. (Klasse)		3. Afdeling. (Klasse)	
8—9	Matematik (II)	fri.		Lokomotivlære.	(I)
9—10	fri.	Matematik.	(II)	”	”
10—11	Lokomotivlære (I)	”	”	fri.	
11—12	”	Reglementer.	”	”	
12—1	”	fri.		Jernbanegeografi.	(II)
1—2	Svensk	”		Reglementer	(I)
2—3	fri.	Lokomotivlære.	(I)	Svensk.	(II)
3—4	”	”	”	fri.	

Skemaet illustrerer tydeligt, hvorledes der maa flyttes om fra Rum til Rum.

I Skoletiden betragtes Eleverne som midlertidigt forflyttede til Ørebro og oppebærer „Traktementer“, eller som vi siger Diæter eller Dagpenge, foruden den almindelige Lønning. De skal saa selv sørge for Kost

og Logi ude i Byen, og dette volder i Reglen ikke videre Vanskelighed, da Hold stadig afløser Hold, og næste Hold altsaa rykker ind i de ledigblevne Værelser. Eleverne bor i Almindelighed to sammen.

Lærerstaben er meget lille, idet den kun bestaar af 3 Lærere. Men Faglærerne har saa til Gengæld ingen anden Gærning end Skolevirksomheden og kan helt ofre sig for denne.

To af Lærerne er Ingeniørassistenter af Maskinafdelingen, den tredje er „civil“ og underviser kun i Svensk Sprog og Matematik i alle tre Klasser. De to Lærere af Jernbane-Etaten har den sædvanlige Løn efter deres Stilling ved Statsbanerne og betragtes, saalænge de er Lærere som midlertidigt forflyttede til Ørebro og oppebære altsaa Traktementer, hvilket vil sige 8—9 Kr. extra pr. Dag, saa det bliver jo et ganske ordentligt Tillæg til Gagen. I Reglen varer Forflyttelsen til Ørebro et Par Aar, hvorefter nye Lærere bliver sendt dertil. Den civile Lærer, cand. phil. Åberg var bosiddende i Ørebro og lønnedes med en forresten meget beskedne Timeløn.

Da vi besøgte Skolen, hvor paa den Tid Lokomotivførerkursus afholdtes, var Ingeniør-

assistenterne Dahlstedt og Pålsson Lærere, og det viste sig at være to ualmindelig sympatiske, dygtige og interesserede unge Mænd. Der var et gnistrende Liv over deres Undervisning — ingen af Eleverne fik Lejlighed til at „falde hen“, Lærernes Forklaringer gaves knapt og klart, og de examinerede springvis mellem Eleverne. Enhver af disse maatte uafsladelig være forberedt paa at blive spurgt. Jævnligt blev Elever kaldt op til Tavlen for at løse fysiske Opgaver; medens

*) Som det maaske vides har en Undersøgelseskommision anbefalet Oprettelsen af en stor moderne Central-Jernbaneskole for alle Afdelinger i Stockholm men Opførelsen af en saadan er af Bekostningshensyn udsat til senere.

der arbejdedes med Kridtet, fortsattes Spørgsmaalene til de andre Elever. Der gik ikke et Minut tabt i nogen af Undervisningstimerne.

De to Faglærere havde delt Fagene saaledes imellem sig, at Dahlstedt underviste i Naturlære og Lokomotivlære i to af Klasserne, medens Pålson havde Naturlære og Lokomotivlære i een Klasse, Reglementer og Jernbanegeografi i alle tre Klasser.

Skolen har ypperlige Lærebøger, deriblandt en stor Lokomotivlære (af Højer) paa 650 Sider (som dog kun læses delvis) (Naturlæren danner Indledningen til den) samt en særligt for Skolen udarbejdet Jernbanegeografi, ogsaa indeholdende Banernes Organisation og Forbindelserne med Udlandet.

Alle Ruter over Danmark var nøje angivne. Endvidere benyttedes ved Undervisningen i Særligt: Indstruktion før Lokomotivførere och Lokomotiveldare, „Instruktion rörande Skøtsel och Underhåll av Vakumbromsar,“ Indstruktionen for Togopvarmningen, Sikkerhed og Signalreglementet samt en svensk Sprog-lære.

I alle Fag gaves af og til i Timerne et Antal korte skriftlige Spørgsmaal, der skulde besvares med det samme, en Fremgangsmaade, som vor danske Jernbaneskole har optaget, idet man derigennem faa et godt Billede af Elevernes indbyrdes Standpunkt. (Det kunde være fristende at nævne en Række af saadanne Spørgsmaal indenfor de forskellige Fag; men jeg frygter, at jeg allerede har lagt Beslag paa for megen Plads.)

Endvidere skal anføres, at Eleverne øvedes i at affatte Rapporter, Andragender o.l. over opgivne Emner.

Til Slut maa jeg bemærke, at Kursusdeltagerne gjorde et godt Indtryk. De var livligt interesserede og gennemgaaende særdeles flinke til at klare de stillede Spørgsmaal; det var ganske øjensynligt, at de havde lært at sætte den største Pris paa deres Lærere, som ogsaa uden for Timerne var tilrede med Raad og Daad, naar Bistand ønskedes.

Rolf Harboe.

EN BØN OM HJÆLP.

Nøden og Trangen i Centraleropa er stadig stor og talrige er de Anmodninger Foreningen modtager med indtrængende Bønner om Hjælp, saaledes har vi gennem Generaldirektoratet modtaget en Skrivelse fra de østrigske Jernbanepensionister, hvis Ordlyd vi i Oversættelse gengiver; idet vi med Kendskab til vore egne Pensionisters Forhold herhjemme har i frisk Erindring, at man sidst af alle viste disse Mennesker fornøden Opmærksomhed og Forstaaelse.

Det ligger derfor uendelig nær at antage, at i et Land som Østrig, er den Del af Menneskene hvis Kræfter man ikke mere har Brug for i Statens Tjeneste, nærmest overflødige Mennesker, og Enker eller Børn af saadanne fhv. Tjenestemænd maa ganske sikkert være mere end usselt stillede.

Den modtagne Henvendelse lyder i Oversættelse saaledes:

„De i Landet Salzburg bosiddende gammeløstrigske Statsbanepensionister, saavel som disses Enker og forældreløse Børn vender sig i deres bitre Nød til deres aktive Kollegaer i Udlandet med Bøn om Hjælp, thi den arme Stat og Almenheden, som gennem en Menneskealder ydede pligtstro Tjeneste, er nu prisgivet Sult og Elendighed. De som tidligere hørte til Statens Støtte, er nu blevet nedværdiget til Pariar.

Selv hine Pensionister, som hidtil kunde friste Livet ved Salg af Smykker, undværlige Udstyrsgenstande, Klæder og selv Linned, er nu naaet til Bunden af deres Hjælpe midler og ser bekymrede og resignerede de kommende Dages Elendighed imøde.

Mange af disse fattige undgaar at komme paa Gaden om Dagen, de sulter og fryser i deres Boliger, thi de bære deres tynde, luvslidte Klæder og Linned og tynde defekte Sko.

I mange saadanne Famillier bliver kun koft hver 2' eller 3' Dag, thi Pensionen naar ofte kun til en 10—12 Dages Forplejning ved de nuværende faktisk uoverkommelige Priser paa Levnedsmidler.

For en Meter (Kubikmeter) Brænde maa

mere end en Maanedes Pension ofres. En beskeden Klædning af ringere Kvalitet er ikke at faa for en Pensions Aarsbeløb.

Mange Pensionister kan i de sidste Dage af Maaneden næppe stille deres Sult med Majsbrød.

Guds Hjælp og Menneskelighed vil forberede en Andagt blandt de fattigste af de fattige.

Den mindste Gave vil ved den østrigske Valuta give Anledning til Lindring af Nøden. Hvo, som giver hurtigt, giver dobbelt! Vore Professionskollegers Hjælp er endnu vort sidste Haab. Tusind inderlige Takkebønner vil for Eder stige op til Himlen.

Adressen paa Eders Lands Jernbanefunktionærforening er os desværre ikke kendt, men beder vi om, at dette Opraab godhedsfuldt maa naa at komme i de rigtige Hænder, og at den nærmere Adresse paa ovennævnte Forening maa blive os bekendtgjort.

Skrivelser og Sendinger vil kunne sendes til Formanden for den oprettede Komité, Anton Horn, Salzburg (østrigsk), Landhausgasse 1.

Hjælpekomitéen for Jernbanefunktionærernes Pensionister, Enker og forældreløse Børn i Landet Salzburg.

Anton Horn.

At danske Lokomotivmænd allerede paa forskellig Maade har vist Offervillighed overfor østrigske Kollegaer afholder forhaabentlig ikke Medlemmerne fra at se med Forstaaelse paa ovenstaaende Bøn om Hjælp. —

Vi har i Hovedbestyrelsen følt at her er Trang og vi retter derfor den Anmodning til Afdelingernes Bestyrelse om selv i dette Tilfælde at tage Initiativet til en lokal Indsamling. — Sjældent gaar nogen forgæves til Lokomotivmændene, thi naar vi føler, at der er Grund og Trang, der taler for Hjælp, saa yder vi den.

Lad os derfor alle som een d. 16. Juni yde vort Bidrag, yde saa vi alle kan overkomme det, lad os den Dag beskatte os med 3 Kr hver til Fordel for Pensionister fra det østrigske Lokomotivpersonale og Enker og Børn efter saadanne.

Det vil blive godt 5000 danske Kroner, der i østrigsk Valuta vil kunne blive en god for vor Stand og vort Land ærefuldt lille Bidrag. —

De indsamlede Bidrag kan indsendes til vor Hovedkasserer Hr. Kann; men Bidragene skal helst være indsendt inden Udgangen af Juni Maaned. —

Rich. Lillie.



TIL VORE MÆND.

Frem gennem Danmarks Skov og Vang
ad Vejen den staaelbelagte,
og over Drivhjulets rullende Klang,
en Mand der skal staa for at vagte.

Frem gennem Nattens Taagegevant,
og rask gennem Kurvens Bue,
der bag ham et Signallys forsvandt,
et nyt han nu venter at skue.

Kærlig er Tanken fra Hjemmet til dig,
og Tanken-jeg flux da sender
ud til dig, paa din daglige Vej,
saa trolig og fast jeg dig venter.

Staa støt du Mand, paa din staaekendte Vej,
forlang at de Hjælpen dig rækker.
Enighed, Kundskab er Hjælpens Vej,
og Krafttraaden i dine Rækker.

*Anna Paulsen,
f. Samsing.*



DAMPLOKOMOTIV OG ELEKTRISK LOKOMOTIV

Ved *Otto Bendixen*.

Opfyldelsen af Programmet kræver altsaa et Damplokomotiv med ca. 68 t. Adhæsionsvægt, Maksimaltrækkraft 17000 kg. et økonomisk Arbejde ved 63 km. Hastighed og 7800 kg. Trækkraft svarende til 2040 H K, endvidere et Forraad af 10 m³ Vand og 3 t. Kul, samt en Maksimalhastighed af 90 km. Disse Krav lader sig bekvemt opnaa med et 1 D 2 Tenderlokomotiv.

De preussiske Statsbaner besidder ingen lignende præstationsdygtige Lokomotivtyper. De har i de sidste Aar anskaffet et større Antal 1 D 1 Tenderlokomotiver Litra T 14 men som hovedsagelig er bestemt for Godstrafik og i deres Maal staar de langt tilbage for det ovennævnte 1 D 2 Tenderlokomotiv. 1913 leverede de nordtyske Lokomotivfabrikker et særligt præstationsdygtigt 1 D 1 Tenderlokomotiv, som stilledes til Disposition for de preussiske Statsbaner som Forsøgslokomotiv for Berliner Bybanen. De den Gang anstillede Forsøg gav upaaklagelig Opfyldelse af det for den elektriske Drift af Berliner Bybanen opstillede Program.

Men med Udkastet til 1 D 2 Tenderlokomotivet er Grænserne for lignende Lokomotiver paa langt nær ikke naaet. Det foreslaaede Lokomotiv kan f. Eks. betydeligt forstærkes ved Anvendelsen af en bagved liggende treakslet Truck, som paa den ene Side gør det muligt at forøge Kedelstørrelsen og paa den anden Side de Forraad, der skal medføres.

Ved denne Lejlighed maa det være tilladt at fremføre nogle Bemærkninger om Størrelsen af Drivhjulsdiameteren. Foreløbig bestaar i Lokomotivkredse endnu hyppigt Betæneligheder mod høje Omdrejningstal, som næres gennem de i hvert Fald ikke bindende Forskrifter i § 102 i „Tekniske Forskrifter“. Herefter skal man ved 90. km Hastighed og den bestemte tre Cylinder Type ikke overskride Tal paa 260—280 i Min. Det elektriske 2 D 1 Lokomotiv har en Hjuldiam. af 1250 mm. og løber altsaa med 90 km. 385 Omdrejninger.

Det er ikke rigtig forklarligt, hvorfor man ved tre—eller fire Cylinder Damplokomotiver, hvor dog de frem og tilbagegaaende Masser er udlignede, ikke ogsaa skulde gaa frem til lignende Omdrejningstal. Frem og tilbagegaaende Dele er i hvert Fald ikke til Stede ved elektriske Lokomotiver, men derimod op og nedadgaaende Masser, nemlig Drivstængerne, hvis Kræfter ikke udlignes, fordi der kun er to.

Det hele er vel kun et Gliderspørgsmaal. Det er bekendt, at den franske Nordbane uden Ulempe anvendes deres 4 cyl. 2 C Iltogslomotiver med 1750 mm Drivhjul til Iltog med 110 km Hastighed paa længere Strækninger. Dette svarer med 330 Omdrejninger til en Hjuldiam. af 1430 mm. og 90 km Hastighed. Det er endvidere bekendt, at de østrigske Statsbaner ved de retslige Prøvekørsler foretager ganske betydelige Overskridelser af den for Driften tilladte Maksimalhastighed.

Altsaa bort med den alt for store Angst for høje Omdrejningstal ved Damplokomotiver, navnlig naar det ved Overholdelsen af disse høje Hastigheder kun drejer sig om forholdsvis korte Strækninger eller ringe Værrighed. Selvfølgelig maa Glidermaalene omhyggelig prøves og Styringsstængerne tilpasses de ved stor Hastighed og udlagt Styring optrædende Massekræfter. Den lave Hjuldiam. letter betydeligt Lokomotivets Konstruktion. Den giver en væsentlig Vægtformindskelse, da med de lavere Hjul Stempeldiam. og hele Drivværkets Masser indbefattet Kontravægtene aftager. Endvidere bliver Kedlens Beliggenhed langt uafhængigere af Akslernes Anordning, da man saaledes kan anbringe Fyrkassen over Drivhjulene og ikke maa gaa bagved disse. Konkurrencen med det elektriske Lokomotiv bliver ogsaa derved igen gjort Damplokomotivet væsentlig lettere.

Vi tror hermed at have vist, at Damplokomotivet med Hensyn til sin Ydelse foreløbig let kan optage Konkurrencen med det elektriske Lokomotiv. Den gensidige Kamp vil nøjagtigt som Kampen mellem Gaslys og elektrisk Lys føre til begges videre Fuldkommengørelse, den vil forhindre, at Damploko-

motivets Udvikling vil komme til en Stilstand saaledes som i Aarene 1850—1880.

Sluttelig bringer vi Hr. Direktør *E. Metzeltin* en Tak for Tilladelsen til at benytte hans Artikel om „Damplokomotiv og elektrisk Lokomotiv“, der er udkommet i „Hanomag-Nachrichten“, udgivet af Hannoversche Maschinenbau-Actien-Gesellschaft, vormals Georg Egestorff, Hannover-Linden, „Hanomag.“ — Alle de i ovenstaaende Artikel afbildede Lokomotiver er fabrikerede af „Hannoversche Maschinenbau-Actien Gesellschaft.“



25 AARS JUBILÆUM.

Den 1. Juni kan Lokomotivfører *N. P. Mogensén* Gb. fejre sit 25 Aars Jubilæum som Lokomotivmand. M. blev antaget paa Værkstedet i Kh. d. 21. Januar 1896, ansat som Lokomotivfyrbøder 1. Juni 96 med St. i Kh., d. 1. Oktober 99 forflyttedes M. til Korsør. Efter 4 Aars Forløb d. 1. Oktober 1903 satte Jubilaren atter Kurs: „København“.

Jubilaren forfremmedes til Lokf. d. 1. April 1907 med St. i Kh., hvor han siden har forrettet Tjeneste henholdsvis Ki—Gb. Jubilaren er saaledes kommen i Berøring med mange Lokomotivmænd, er almindelig afholdt af alle for sit gode Humør; han er tillige i Besiddelse af en fast Karakter! Inviterer Kammeraterne paa en halv Time siger Jubilaren aldrig *Nej*.

Ogsaa Lokomotivfører *Chr. F. Thomsen* Gb. kan jubilere d. 1. Juni. T. blev antaget som Maskinarb. paa Nyborg Værksted d. 19. Marts 1895, ansat som Lokofyrb. d. 1. Juni 96 med St. i Aarhus. D. 1. Juni 99 forflyttedes T. til Kh. K. og ved Godsbanegaardens Aabning fik han St. paa Gb. hvor Jubilaren siden har forrettet Tjeneste. T. forfremmedes til Lokomotivfører d. 1. Maj 1907. Jubilaren er desuden kendt af mange Lokomotivmænd Landet over,

idet han har beklædt forskellige Tillidshverv for sine Kolleger, han var saaledes en Overgang Medlem af Hovedbestyrelsen i D. L. F. Jubilarens livlige Temperament har skaffet ham mange Venner, der sikkert vil tilkendegive dette paa Festdagen.

Lokomotivfører *O. H. Thinesen* Gb. kan ligeledes jubilere som Lokomotivmand. T. blev antaget paa Værkstedet i Kh. d. 13. Januar 1896 blev ansat som Lokofyrb. samme Aar den 1. Juni med St. i Aarhus senere har T. forrettet Tjeneste i Fredericia, Helsingør og kom ved Godsbanegaardens Aabning i 1901 hertil. D. 1. Maj 1907 forfremmedes Jubilaren til Lokomotivfører med St. som hidtil.

Som Lokomotivmand har Jubilaren i sine yngre Aar nærmest tilhørt de færende Svende, i Kh. huskes hans flittige Deltagelse ved Arrangement af vore forskellige Fester i tidligere Aar.

Vor gamle Ven Lokomotivfører *M. P. P. Munkebo* Gb. hører ogsaa med til Jubilarerne d. 1. Juni. M. blev antaget i Loko-Værkstedet i Kh. 9. Januar 1896, ansat som Lokofyrb. 1. Juni 96 forflyttedes til Roskilde 1. April 1900 ved Forfremmelse til 1. Kl. Lokofyrb. D. 1. April 1907 forfremmedes Jubilaren til Lokomotivfører med St. i Kh. M. er stærkt interesseret Lokomotivmand, stadig paa Jagt efter Forbedringer paa Lokomotiverne, man husker saaledes under Krigens vanskelige Forhold, at M. fik prøvet en Vandstandslygte der bevirkede, at der kun behøvedes en Lygte for at belyse begge Vandstandsglas. Jubilaren der i flere Aar har været vor Fanebærer er herigennem bleven godt kendt af Landets mange Lokomotivmænd, at bære vort Symbol fremad og højt er bleven Jubilaren en Æressag og herfor giver vi ham vor bedste Tak.

Paa Jubilæumsdagen bringer Afdeling 1 vor bedste Hilsen og Tak for godt Kammeratskab, med Ønske om alt godt for Fremtiden.

G. O. F. Lund.

Hr. Lokomotivfører *O. Frandsen* Aarhus H. kan den 1. Juni d. A. afholde 25 Aars Jubilæum som Lokomotivmand ved D. S. B. Jubilaren blev ansat som Lokomotivfyrbøder i Skanderborg den 1. Juni 1896.

Forfremmedes til Lokomotivfører den 1. April 1907 med Station i København og har i de forløbne Aar gjort Tjeneste paa i Vamdrup, Fredericia og Viborg.

1896

S

1. JUNI

S

1921



O. H. Thinesen.
København C.



N. P. P. Munkebo.
København C.



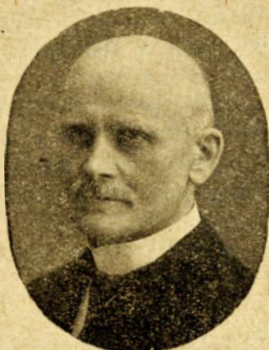
C. F. Thomsen.
København C.



A. G. Andersen.
København Ø.



C. C. Vindeløv.
København Ø.



P. N. Vendelboe
Ålborg.



N. P. Mogensen
København C.



J. Andersen
Helsingør.



N. P. Pedersen
Slagelse.



O. C. T. Jensen.
Næstved.



Th. Ovesen
Ålborg.



O. Frandsen.
Århus.

Jubilaren har altid været en god Organisationsmand og god Kollega og har mange Venner, som vil sende ham mange gode Ønsker paa Jubilæumsdagen og for Fremtidens Virke. Med Tilfredshed kan Jubilaren se tilbage paa 25 Aars vel udført Tjeneste.

Hr. Lokomotivfører C. A. Hansen blev ansat som Lokomotivfyrbøder i Aarhus den 1. Juni 1896. Forfremmedes til Lokofør. 1. April 1907 med Station i Struer. Forflyttedes den 1. April 1908 til Aarhus A. Har gjort Tjeneste i Odense fra 1900 til 1907.

Jubilaren er kendt af mange for sit uopslidelige Humør der ikke fornægter sig i nogen Situation, altid parat med en Vits og en Historie, der nok skal faa den mest gravalvorlige til at give sig. En god Kammerat og Organisationsfælle. En dygtig og samvittighedsfuld Lokomotivmand, der nu har 25 Aars vel udført Tjeneste bag sig. Paa Jubilæumsdagen vil hans mange Venner sende ham de bedste Ønsker,

Den 1. Juni fejrede Lokomotivførerne P. N. Wendelboe og Th. Ovesen deres 25 Aars Jubilæum som Jernbanemænd. Wendelboe blev den 1. Juni 1896 ansat som Lokomotivfyrbøder i Frederikshavn. Kom til Aalborg 1. April 1900, blev ved sin Forfremmelse til Lokomotivfører den 1. April 1907 forflyttet til Struer, men kom 1909 tilbage til Aalborg. Wendelboe er jo kendt fra Delegeretmøderne, hvor han er kommen en længere Aarrække. Han er en meget dygtig Mand og har i 9 Aar været Afdelingsformand. Da han er en behagelig og elskværdig Mand, afholdt af alle, vil han sikkert modtage mange Beviser herfor paa Festdagen.

Vi ønsker ham hermed, sammen med de mange hjertelig til Lykke paa Festdagen.

Th. Ovesen blev ansat i Frederikshavn den 1. Juni 1896 og kom ved sin Forfremmelse til Lokomotivfyrbøder af 1. Kl. til Aalborg, hvor han siden har været. Alle Lokomotivmænd der er kommen til Aalborg de senere Aar kender, „Manden med det store Skæg“. Han er en jovial og gemytlig Natur, der altid har en Historie paa Lager. Han er et godt og solidt Medlem af sin Organisation, hvorfor vi ønsker ham hjertelig til Lykke paa Festdagen..

Lokomotivfører A. G. Andersen, Østerbro fejrer ogsaa den 1. Juni 25 Aars dagen for sin Ansættelse som Lokomotivmand. Jubilaren ansattes i Aarhus, kom derfra til København og senere til Hillerød hvorfra han i 1907 forfremmedes til Fører i Struer. Siden 1909 med Station i Østerbro.

A. er kendt som en stilsfærdig og pligtopfyldende Mand der altid har været et trofast Medlem af sin Organisation.

Lokomotivfører C. C. Windeløv, Østerbro der ogsaa fejrer Jubilæum den 1. Juni ansattes som Lokofyrb. i København kom senere til Roskilde som Rangerfører og ved Forfremmelse til Lokomotivfører til Østerbro den 1. April 1907.

Jubilaren er en rolig og dygtig Lokomotivmand som sikkert i Dagens Anledning vil blive husket af mange.

Lokomotivfører N. P. Pedersen, Slagelse fejrede ogsaa Jubilæum den 1. Juni.

Jubilaren er kendt som en stille og rolig Lokomotivmand i en længere Periode repræsenterende Afdelingen som Formand.

Vi sender Jubilaren vore bedste Ønsker.

Lokomotivfører J. Jørgensen fejrer d. 1. 25-aarig Jubilæum som Lokomotivmand. Hr. Jørgensen sejlede nogle Aar som Maskinassistent før end han blev ansat ved D. S. B. som Lokomotivfyrbøder i Helsingør. og blev ved Forfremmelse til Fører stationeret i København, og kom til Kalundborg den 1. Oktober 1909. Jubilaren har altid været et tro Medlem af vor Organisation, og var i nogle Aar Kasserer for Afdelingen her. Hr. Jørgensen har altid været en paapasselig og samvittighedsfuld Lokomotivmand, altid nobel og korekt i sin Optræden, og af et stille og roligt Væsen.

Vi ønsker vor brave Kollega al Held og Lykke i Fremtiden.

Lokomotivfører Jørgen Andersen, som den 1. Juni kan fejre sit 25-aarige Jubilæum som Lokomotivmand, ansattes som Maskinarbejder ved Statsbanerne den 6/6 94 og senere forfremmet til Lokomotivfyrbøder i Esbjerg. Den 1/4 1907 forfremmedes Hr. Andersen til Lokomotivfører og forflyttedes 1908 til Helsingør, hvor Hr. Andersen igennem Aarene som god Organisationsmand altid har støttet sin Forening som et godt Medlem og altid ved en saglig Kritik forstaaet at gøre sin Mening gældende. — Hermed et hjertelig til Lykke fra Kolleger.

LOKOMOTIVFØRERPRØVE.

Til den i Tiden fra den 1. April til den 3. Maj d. A. afholdte Lokomotivførerprøve indstillede sig ialt 45 Lokomotivfyrbødere, hvoraf følgende opnaaede Karakteren „Bestaaet“:

1. DISTRIKT.

V. A. J. Olsen, Københavns Godsbanegaard, C. E. Hansen, Københavns Godsbanegaard, C. H. Sørensen, Helsingør, R. S. Børgesen, Københavns Godsbanegaard, J. A. E. Nielsen, Slagelse, E. M. Frølich, Københavns Godsbanegaard, K. J. Rost, Københavns Godsbanegaard, Q. R. Dybvang, Helsingør.

2. DISTRIKT.

A. P. V. Mortensen, Fredericia, J. H. Pedersen, Fredericia, W. L. A. Jürgensen, Fredericia, J. I. V. Hansen, Esbjerg, C. Hansen Esbjerg, A. K. A. Berg, Esbjerg, H. E. Pedersen, Fredericia, A. Jensen, Fredericia, V. A. B. Loft, Fredericia, A. Holmtoft, Fredericia, H. L. M. Lytzen, Frederikshavn, H. F. V. Nielsen, Frederikshavn, O. H. Ottzen, Aarhus H, A. A. Sørensen, Aarhus Ø, A. J. Nielsen, Aarhus H, N. O. C. Nielsen, Aarhus H, N. K. Pedersen, Aarhus H, C. V. Vest, Aarhus H, P. Iversen, Frederikshavn, F. G. Brund, Randers, M. C. Pedersen, Nyborg, C. C. Læraen, Nyborg, O. M. H. Larsen, Nyborg, C. Hansen, Nyborg, A. T. Christiansen, Nyborg og H. A. Christiansen, Nyborg.

3. DISTRIKT.

A. Dalsgaard, Viborg, H. Laursen, Viborg, B. Griffel, Viborg, J. W. Jensen, Skanderborg, J. C. Astrup, Holstebro, A. P. Rasmussen, Struer og J. A. Juultoft, Tønder.

4 Lokomotivfyrbødere (eller 8,89 pCt.) fik Karakteren „ikke bestaaet“.

SYGEKASSEN.

Det meddeles, at Jernbanelæge Gunnar Thamsen er bortrejst fra 17. Maj til 1. Juli d. A., og at hans Praksis i nævnte Tidsrum varetages af Læge V. Balslev, Frederiksberg Allé 52.

Konsultationstid 10 $\frac{1}{2}$ —11 $\frac{1}{2}$.

TAKSIGELSER.

Hjertelig Tak til mine Kolleger i Masnedsund for udvist Opmærksomhed ved min Moders Begravelse.

Jul. Mathiesen.
Lokomotivfyrbøder.

D'hr. Lokomotivførere i 1. Distrikt og D'hr. Lokomotivfyrbødere ved Godsbanegaardens Maskindepot bedes herved modtage min hjertligste

Tak for udvist Opmærksomhed ved mit Jubilæum.
En særlig Tak til D'hr. Lokomotivførere for det prægtige Guldur.

H. Schmidt.
Maskiningeniør.

RETTELSE TIL ADRESSEFORTEGNELSEN.

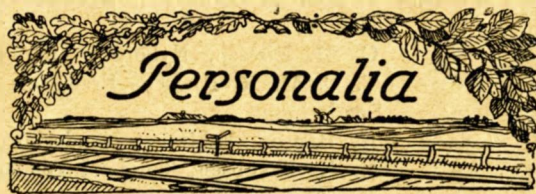
Lokomotivfyrbøder Afdelingerne.

Thisted Afdeling: Kassererens Adresse rettes til: Frederiksgade 4.

TIL MEDLEMSLISTEN.

Optaget fra $\frac{1}{4}$.

Lokomotivfyrb. Marius Jensen, Vamdrup.



Min. Udnævnelse til Lokomotivførere fra $\frac{1}{6}$ 1921.

kst. Lokofør.	P. C. C. L. Olsen, Tinglev, i Tinglev,
—	— A. Andersen, Tønder i Tønder,
—	— J. M. Jensen, — i —,
—	— P. C. Pedersen, — i —,
—	— A. M. R. Bech, — i —,
—	— A. Jensen, Tinglev i Tinglev,
—	— E. A. Nielsen, — i —,
—	— N. J. P. N. Kvist, Løgumkloster i Løgumkloster,
—	— N. S. Christensen, Tønder i Tønder,
—	— H. J. Fournaise, Tinglev i Tinglev,
—	— P. Rasmussen, Aabenraa i Aabenraa,
Lokofyrb.	A. D. Jørgensen, Skanderborg i Tønder,
—	— V. Stepheusen, — i Ringkjøbing,
—	— J. Andersen, Frederikshavn i Vamdrup,
—	— M. F. A. Hansen, Næstved (Rangerfører) i Tønder,
—	— M. V. Andersen, Kbhvns, Hovedbanegaard i Vamdrup, og
—	— H. Rasmussen, Københavns Hovedbanegaard i Gjedser.

Udnævnelse til Lokomotivfyrbødere fra 1/5 1921.

kst. Lokofyrb.	S. K. M. Hansen, Løgumkloster i Løgumkloster,
—	— M. Damsgaard, Tønder i Tønder,
—	— A. A. Møller, Haderslev i Haderslev,
—	— H. E. Hasnen, Aabenraa i Aabenraa,
—	— C. O. Nielsen, Haderslev i Haderslev,
—	— M. J. K. E. Nielsen, Haderslev i Haderslev,
—	— E. T. Nielsen, Aabenraa i Aabenraa,
—	— A. M. Aagaard, Vamdrup i Vamdrup,
—	— M. Jensen, Vamdrup i Vamdrup,
—	— L. V. Christensen, Vamdrup i Vamdrup,
—	— F. V. Olsen, Vamdrup i Vamdrup,
—	— J. H. Gyllum, — i —,
—	— A. M. Therkildsen, Vamdrup i Vamdrup,
—	— A. V. A. Rundstrøm, Vamdrup i Vamdrup,

Haandværker	H. O. Olsen, Skanderborg i Skjern,
—	— L. C. C. Vannsgaard, Thisted i Thisted,
—	— C. M. Nielsen, Nyborg i Tinglev,
—	— T. C. M. R. Nielsen, Fredericia i Sønderborg,
—	— K. Hansen, Esbjerg i Sønderborg,
—	— N. K. Jakobsen, Tønder i Tønder,
—	— K. K. V. Andersen, Viborg i Tønder,
—	— J. Jensen, Brande i Brande,
—	— E. K. Haarløv, Slagelse i Masnedsund,
—	— A. F. V. Petersen, Struer i Struer,
—	— H. V. L. Hansen, Kbhvns. Godsbgd. i Gjedser,
—	— J. M. Hansen, Kalundborg i Tønder,
—	— J. Hestbæk, Kbhvns. Godsbgd. i Tønder,
—	— M. A. J. J. H. Hansen, Østerbro i Tønder.
—	— E. Jørgensen, Østerbro i Tønder,
—	— N. C. Hansen, Nyborg i Sønderborg.
—	— H. C. L. Christensen, Brande i Brande,
—	— J. P. Pedersen, Fredericia i Aalestrup,
—	— S. J. S. Broksø, Kbhvns. Hovedbg. i Brande,
—	— S. S. Nielsen, Fredericia i Ringkjøbing,

Haandværker	A. L. S. A. Jensen, Struer i Thisted, og
—	— J. Jørgensen, Roskilde i Tønder.

Forflyttelse efter Ansøgning under 12/5 1921:

Lokofør.	C. J. Andersen, Oddeund Nord, til Gjedser,
—	— L. A. Børgesen, Gjedser, til Kbhvns. Godsbgd.
—	— J. D. Knudsen, Gjedser, til Kbhvns. Godsbgd.,
Lokofyrb.	V. Bork, Brande — Skanderborg,
—	— G. F. Gjødese, Aarhus Ø. — Skanderborg,
—	— J. K. Nielsen, Thisted — Aarhus Ø,
—	— A. K. Jensen, Struer — Frederikshavn,
—	— K. O. Svendsen, Kbhvns. Godsbgd. — Kbhvns. Hovedbgd.,
—	— R. P. Ditlevsen, Gjedser — Kbhvns. Godsbgd.
—	— S. A. Hansen, Kbhvns. Godsbgd. — Kbhvns. Hovedbgd. og
—	— J. C. Knudsen, Masnedsund — Kbhvns. Godsbgd.,
—	— N. C. Lindholm, Struer — Frederikshavn,
—	— C. Leegaard, Thisted — Struer,
—	— A. S. Pedersen, Frederikshavn — Aarhus H.,
—	— C. Rasmussen, Brande — Frederikshavn,
—	— S. H. Kaster, Brande — Esbjerg,
—	— A. Hansen, Ringkjøbing — Assens,
—	— L. J. Anthonsen, Struer — Langaa, og
—	— J. A. Hansen, Skjern — Struer.

Forflyttelse under 12/5 1921:

Lokofyrb.	L. M. A. Larsen, Esbjerg til Vamdrup.
-----------	---------------------------------------

Forflyttelse efter Ansøgning 1/6 1921:

Lokofør.	T. Hansen, Fredericia, til Bramminge (Depotforst.) — ifølge Opslag —,
Lokofyrb.	T. P. Andersen, Esbjerg, til Bramminge (Rangerfør.) — ifølge Opslag —,
—	— N. K. Andersen, Østerbro, til Kolding (Rangerfør.) — ifølge Opslag —.

Afsked efter Ansøgning fra 14/5 1921:

Lokofyrb.	C. W. M. Theill, Fredericia.
-----------	------------------------------