



25. AARG. N^o 13.

REDIGERET AF C. M. CHRISTENSEN

20. Juni 1925.

EN EKSKLUSIONSSAG

Af Dagspressen og af Behandlingen paa Kredsgeneralforsamlingen i Foraaret er de fleste Medlemmer bekendte med, at der forrige Foraar ekskluderedes en Lokomotivfører, der er stationeret paa København Gb., af Dansk Lokomotivmands Forening.

Sagens Forhistorie er i Korthed følgende, efter hvad der er oplyst for os og fremkommen under Sagen: den ekskluderede Lokomotivfører har den 7. September 1923 under en Ordstrid, der fandt Sted paa Frederiksberg Station, mellem ham og en anden Lokomotivfører, slaaet denne et blaat Øje og tilføjet ham yderligere Beskadigelser. Denne Sag gjordes til Genstand for Indberetning, men paa Henstilling af Distriktets Maskintjeneste forsøgte Sagen ordnet ved Forlig mellem Parterne ved Foreningens Mellemkomst. En Ordning, den paagældende Afdeling vilde have gennemført, viste sig imidlertid ufarbar og Sagen henvistes til Distriktet igen, der henviste Sagen til Behandling af Statsbanernes Auditor. Ved den Undersøgelse, der her foranstaltedes, konstateredes det, at den paagældende Lokomotivfører havde optraadt paa en saadan Maade, at han, foruden en alvorlig Misbilligelse ogsaa blev idømt en Mulkt paa 10 Kr.

Denne Afgørelse af Sagen fandt Afdelingen ikke helt tilfredsstillende, og denne tog Spørgsmaalet op til fornyet Behandling, der resulterede i, at en Afdelingsge-

neralforsamling besluttede at ekskludere Lokomotivføreren, en Beslutning Kredsbestyrelsen senere tiltraadte og endelig sanktionerede Kredsgeneralforsamlingen i Foraaret Eksklusionen.

Den ekskluderede Lokomotivfører var imidlertid ikke tilfreds med denne Afgørelse og henvendte sig til en Sagfører for at faa Sagen paakendt af Domstolen.

Den 19. Juni d. A. kom Sagen for ved Østre Landsret, og vi skal her citere Udskriften af Dombogen:

Den 7. September 1923 opstod der Uenighed mellem Sagsøgeren, Lokomotivfører C. S. F. Petersen, og en af hans Kolleger, Lokomotivfører C. V. Petersen, medens begge opholdt sig paa Frederiksberg Stationsplads i Anledning af, at sidstnævnte mente at have et Tilgodehavende hos Sagsøgeren, for hvem han for nogle Aar siden havde forrettet Tjeneste. Det kom til Haandgemæng imellem dem, og under dette tilføjede Sagsøgeren den anden to Slag i Ansigtet, saaledes at hans venstre Øje blev beskadiget og hans Læbe slaaet til Blods, uden at de nærmere Omstændigheder nøje har kunnet oplyses.

Begge Parter var Medlem af Lokomotivførererkredsen i Dansk Lokomotivmands Forening og paa Henstilling af Statsbanerne, til hvem Sagen var bleven indberettet, forsøgte Kredsen at bilægge Sagen. Et Forslag fra dem om, at Sagsøgeren skulde give C. V. Petersen en Undskyldning og betale en Bøde af 100 Kroner, blev godkendt af begge Parter, men strandede paa, at Sagsøgeren erklærede sig ude af Stand til at betale hele Beløbet paa een Gang og i Løbet af kort Tid. Sagen blev derefter paany indberettet til Statsbanerne, der ved Skrivelse af 5te December 1923 tildelte Sagsøgeren en

Misbilligelse og idømte ham en Bøde paa 10 Kroner til Statsbanernes Sygekasse.

I Januar Maaned 1924 besluttede en Afdeling af Lokomotivførererkredsen at ekskludere Sagsøgeren, og denne Beslutning godkendtes den 11. Marts s. A. af Lokomotivførererkredsens Bestyrelse. Sagen blev derefter i April Maaned behandlet paa Lokomotivførererkredsens aarlige Generalforsamling, og her blev Eksklusionen ligeledes godkendt.

Sagsøgeren, der gør gældende, at Eksklusionen ikke er hjemlet i Foreningens Love, har under nærværende Sag paastaet den af den sagsøgte Forening foretagne Eksklusion kendt ugyldig og Dansk Lokomotivmandsforening kendt pligtig til at anerkende ham som Medlem.

Sagsøgte har principielt paastaet Sagen afvist under Paaheraabelse af, at Sagen er endelig afgjort ved den omtalte Generalforsamling.

Paragraf 11 i Lovene for Lokomotivførererkredsen, i Henhold til hvilken Bestemmelse om Eksklusion er sket, lyder saaledes:

»Skulde noget Medlem i eller udenfor Tjenesten gøre sig skyldig i saadanne Forhold, der nedbryder den for Standen nødvendige Agtelse, undersøges og paadømmes Sagen ved Medlemmets Afdeling, dog maa Afgørelsen straks indannes for Kredsens Bestyrelse til Sanktion, eventuelt for den aarlige Generalforsamling som højeste Instans.«

Af denne Bestemmelse findes det imidlertid ikke med tilstrækkelig Sikkerhed at kunne uledes, at det ekskluderede Medlem er afskaaret fra at bringe Sagen for Domstolene, hvorved bemærkes, at Dansk Lokomotivmands Forening efter sine Love er en Forening, der bl. a. har økonomiske Formaal, og at det derfor er af væsentlig Interesse for Sagsøgeren at være Medlem af den.

Subsidiært har den sagsøgte Forening paastaet sig frifunden, idet den gør gældende, at Eksklusionen har været berettiget.

Som foran nævnt har de nærmere Omstændigheder ved Sammenstødet ikke nøje kunnet oplyses. Sagsøgeren har erkendt, at han har slaaet C. V. Petersen, og det maa efter det foreliggende ogsaa antages, at han har spyttet ham, men han paastaar, hvad der bestrides af C. V. Petersen, at denne først er fremkommet med forskellige Ukvemsord imod ham og bl. a. beskyldt ham for Bedrageri, ligesom han har taget fat i ham.

Retten maa nu vel give Foreningen Medhold i, at, efter alt hvad der er oplyst om Sammenstødet, er Sagsøgeren optraadt paa en Maade, der var lidet sømmelig for en Mand i hans Stilling, men hans Forhold findes dog ikke at have haft en saadan Karakter, at der findes at have været tilstrækkelig Grund til at bruge et

saa alvorligt Skridt som en Eksklusion i Medfør af Lovens § 11 til Anvendelse overfor ham.

Sagsøgerens Paastand vil derfor være at tage til Følge.

Sagens Omkostninger findes efter Omstændighederne at kunne ophæves.

Thi kendes for Ret:

Den af den sagsøgte Forening, Dansk Lokomotivmands Forening, foretagne Eksklusion af Sagsøgeren, Lokomotivfører C. S. F. Petersen, kendes ugyldig, og den sagsøgte Forening kendes pligtig at anerkende Sagsøgeren som Medlem af Foreningen.

Sagens Omkostninger ophæves.

At efterkommes inden 15 Dage efter denne Doms Afsigelse under Adfærd efter Loven.

Efter Dommen's Ordlyd har Foreningen altsaa været uberettiget til at ekskludere Lokomotivføreren, ganske vist har han opført sig paa en Maade, der ikke sommer sig for en Mand i hans Stilling, og der har ikke været tilstrækkelig Grund til at bruge et saa alvorligt Skridt som en Eksklusion. Naar endelig Dommen ophæver Omkostningerne, siger det, at Foreningen har været i sin Ret til ikke at ophæve Eksklusionen, forinden en Retsafgørelse forelaa.

Organisationen har taget Dommen til Følge og meddelt den paagældende dette.

Vi har bedt en anset Jurist om at udtale sig til Domsafgørelsen, og han siger følgende:

»Selv om Dommen erklærer Eksklusionen for ugyldig, antyder den dog allerede ved Bestemmelsen om, at Sagens Omkostninger ophæves: hver Part bærer sine Udgifter, at der i og for sig har været Grund for Foreningen til ikke at genoptage Lokomotivfører C. S. F. Petersen, førend der forelaa en Retsafgørelse desangaaende. Og Retten udtaler da ogsaa paa den ene Side en utvetydig Misbilligelse af Lokomotivføreren's Optraeden den 7. September 1923, idet den rent ud giver Foreningen Medhold i, at han har optraadt paa en Maade, der var lidet sømmelig for en Mand i hans Stilling, og paa den anden Side grunder den baade hans Ret til at bringe Sagen for Domstolene og Eksklusionens manglende materielle Berettigelse paa en Vurdering af Foreningen og dens Betydning for Lokomotivpersonalet, som Foreningen synes fuldt ud at kunne tiltræde. Det

frémgaar jo nemlig af Dommens Præmisser, at det Synspunkt, som har været bestemmende for Afgørelsen af begge de nævnte Spørgsmaal, er det, at Foreningen har en saadan Kompetence og Virkemaade, at det er af væsentlig Interesse for Lokomotivmænd at være Medlem af den, hvorfor Eksklusion anses for at være et meget alvorligt Skridt overfor den paagældende.»

OVERARBEJDSPENGE

For Overarbejde paa de 4 Paaskehelligdage, de 2 Pinsehelligdage og de 2 Julehelligdage ydes der Overarbejdspenge forhøjede med 50 pCt., naar det for disse Dage fastsatte Antal Klokketimers Tjeneste overskrides, og disse Penge udbetales for sig udenfor den maanedlige Opgørelse af Tjenestetiden. De paagældende Dage medregnes med den ordinære Tjeneste.

Denne Bestemmelse synes at være en Torn i Øjet paa visse Statsbancembetsmænd, der mente sig berettiget til, ved at tilrettelægge en særlig Tjeneste paa saadanne Helligdage, og meddele den forandrede Tjeneste nogle faa Dage forinden, at kunne paalægge Personalet forøget Tjeneste, uden at dette kunne faa Godtgørelse efter Bestemmelsen. Man var efterhaanden kommet ind i den Praksis, at det var en forud planlagt Tjeneste, og saa kunde Personalet se i Vejviseren efter Pengene.

Dette kunde man selvfølgelig ikke finde sig i, fordi Bestemmelsen udtrykkelig taler om den ordinære Tjeneste, og det er selvfølgelig den Tjeneste, der er godkendt af Personalet.

I den Anledning blev en saadan Sag forelagt Generaldirektoratet, der har tilskrevet 1. Distrikt følgende:

»I denne Anledning skal man til Efterretning og videre fornøden Bekendtgørelse herved tjenstlig meddele, at der som anført af Distriktet savnes Hjemmel til ved Beregningen af bemeldte Godtgørelse at lægge Fraværelsen fra Hjemmet til Grund. Man kan derimod ikke være enig med Distriktet i, at den Omstændighed, at den foretagne Ændring i Kørselsfor-

delingen er optaget i en til Personalet forud meddelt Plan over Særtogsmaskiner m. m. i Paasken 1925, skulde medføre, at der kun for saa vidt den saaledes ændrede Tjeneste overskrides, vil kunne tilkomme vedkommende Tjenestemand Overarbejdspenge, idet Grundlaget for Beregningen maa være den Tjeneste, som ordinært vilde være udført, saafremt den paagældende Dag ikke var en af de i Ordren nævnte Helligdage.«

Af Skrivelsen vil det fremgaa, at Personalet har Krav paa Godtgørelse for Overarbejde, naar en Tjeneste forandres saaledes, at Tjenestetiden overskrides (beregnet efter Klokketimer). Generaldirektoratet har meddelt, at der savnes Hjemmel til at lægge Fraværelse fra Hjemmet til Grund. For det kørende Personale er dette Spørgsmaal imidlertid af Vigtighed, og Sagen er for saa vidt ikke bortfaldet, som Fællesudvalget er sindet at tage Spørgsmaalet op til Overvejelse i en nær Fremtid.

Vi henleder Opmærksomheden paa den af 1. Distrikt udsendte Meddelelse herom og henstiller til de Medlemmer, der mener at have Overarbejdspenge tilgode, at fremsende deres Regningskrav, der, for saa vidt den ekstraordinære Tjeneste, der har været paalagt dem, overskrider den ordinære Tjenestes Klokketimetall med mindst 31 Min., vil kunne kræves honoreret.

UDDANNELSESSAGEN

PROTOKOL

over

Forhandlingen den 26. Marts 1925 mellem Generaldirektoratet for Statsbanerne og Dansk Lokomotivmands Forening angaaende et af Generaldirektoratet udarbejdet Ordreudkast for Lokomotivpersonalets Ansættelse og Uddannelse m. m.

Til Stede var: For Generaldirektoratet: Generaldirektøren, Msakindirektøren og Kontrolør Terkelsen.

For Dansk Lokomotivmands Forening: Lokomotivfører Rich. Lillie, Lokomotivfører G. A. Lillelund, Lokomotivfører C. M. Christensen, Lokomotivfører K. Johansen og Lokomotivfyrbøder E. Kuhn. K. Johansen førte Protokollen.

Generaldirektøren: Efter at den i sin Tid nedsatte Uddannelseskommission har afgivet Betænkning, har Generaldirektoratet behandlet denne bl. a. paa Grundlag af Erklæringer, indhentet fra Distrikterne og Afdelingerne, og Resultatet af denne Behandling er det Ordreudkast, hvorom der skal føres Forhandling, og om hvilket jeg beder Foreningen fremsætte sine Udtalelser.

Rich. Lillie: Ja, der har jo som bekendt været nedsat en Uddannelseskommission, hvori Personalet har været repræsenteret. Maskinafdelingen havde ogsaa sin Repræsentant i Kommissionen, og denne Repræsentant sluttede sig for Lokomotivpersonalets Vedkommende til Kommissionens Flertalsindstilling. Denne Indstilling er Administrationen paa meget væsentlige Punkter gaaet bort fra, og det kan naturligvis kun forbavse os, at Administrationen har taget den Stilling, navnlig i Betragtning af, at Administrationens og Personalets Repræsentanter var enige i den af Kommissionen afgivne Indstilling.

I Fællesreglerne vedrørende Ansættelse har man fastslaaet, at alle Spørgsmaal om »Genansættelse« skal forelægges Generaldirektoratet, skulde paa dette Punkt gøre opmærksom paa de Lærlinge, der efter endt Læretid udgik fra Statsbanernes Værksteder, for disse var der vel almindeligvis ingen Anledning til at forelægge Spørgsmaalet om Genantagelse for Generaldirektoratet, idet disse efter Statsbanernes Ønske en Tid skal ud for at prøve andre Forhold.

Maskindirektøren: Det er rigtigt, at man ønsker, at de skal prøve andre Forhold, maatte iøvrigt mene, at Spørgsmaalet ikke havde nogen væsentlig Betydning.

Generaldirektøren: Vi skal dog notere dette.

Rich. Lillie: Fandt Bestemmelsen om, at den, der søger Ansættelse, selv skal betale Lægeerklæringerne, for noget ubillig, naar man samtidig fordrer, at Lægens Erklæring om den paagældende skal være fortrolig.

Generaldirektøren: Man kan ikke gaa med til at betale Lægeerklæringer, og det er af Betydning, at disse er fortrolige. I øvrigt kræves Lægeattest først afgivet, naar der kan tilhydes den paagældende Ansættelse.

Rich. Lillie: Kan være ganske enig med Generaldirektøren i, at Lægeerklæringer bør være fortrolige, men hvem skal saa betale den 2. Lægeerklæring, som udkræves forinden Ansættelsen for at faa fastslaaet, om Ansøgeren ikke lider af Tuberkulose?

Generaldirektøren: Den 2. Attest kræves kun i Tilfælde, hvor den første Attest er mere end 3 Maaneder gammel ved den paagældendes Ansættelse. Vi skal undersøge dette Spørgsmaal.

Rich. Lillie: Der findes ligeledes i Fællesreglerne en Bestemmelse om, at Afholdsmænd under lige Forhold skal foretrækkes ved Antagelser, fandt denne Bestemmelse noget forældet og mente, at den kunde virke uheldigt, kunde derfor ønske, at denne udgik i Lighed med, hvad der var sket med Hensyn til militære Befalingsmænd.

Generaldirektøren: Vi skal nærmere undersøge og overveje dette.

Rich. Lillie: Bestemmelsen i Kommissionens Flertalsindstilling om, at det skal være en Ingeniør og Instruktør, som i Fællesskab skal udvalge Aspiranterne, har man strøget i det foreliggende Ordreudkast, vi vil meget gerne have dette af Kommissionen foreslaaede ind igen, det er et Punkt, vi lægger Vægt paa, det er ikke Forsøg paa Indførelse af Bedriftsraad eller paa Forringelse af Embedsmændenes Kompetence, men Forholdet ligger i Øjeblikket saaledes, at vore ledende Ingeniører ofte maa overlade dette Arbejde til deres Ingeniør-Assistenten, som savner Erfaring og Kendskab til, hvad Lokomotivtjenesten fordrer, og det finder vi uheldigt, derfor er vi interesseret i Kommissionens Indstilling.

Generaldirektøren: Det er ingen Tilfældighed, at Bestemmelsen ikke findes i Ordreudkastet, det er fordi, man ikke kan indrømme, at Forslaget er saglig begrundet, og fordi man ønsker at gøre Reglerne ensartede for alle Personalekategorier, og vi kan saaledes ikke imødekomme Foreningen paa dette Omraade.

Rich. Lillie: Ensartetheder, som man paa saa mange Punkter søger efter, har hidtil ikke givet Fordele for vor Etat. Vi har Indtrykket af, at det er Administrationens eller maaske rettene enkelte Embedsmænds Angst for at komme Personalet paa f. nær Hold, der her spiller ind. Vi tillader os at protestere imod, at denne af Kommissionen foreslaaede meget fornuftige og sunde Bestemmelse udgaar.

Kuhn: Henlede Opmærksomheden paa, at der ikke fastsættes nogen Bestemmelse om, at der gaves Lokomotivfyrbøderne Lejlighed til at udføre Tjeneste i saavel vacuum- som skruebremsede Tog. Distrikterne maa i hvert Fald instrueres om, at Uddannelsen skal være tilendebragt i Løbet af f. Eks. 3 Aar.

Generaldirektøren: Det er muligt, at De har Ret, og at der maa gives Distrikterne fornøden Instruktion herom.

Maskindirektøren: Ja, en saadan Instruktion er paakrævet, bl. a. af Hensyn til de for Turbesættelserne gældende Regler.

Rich. Lillie: Hvad forstås ved »Tjeneste i fornøden Tid saavel i skruebremsede som i vacuumbremsede Tog«?

Maskindirektøren: Vilde anse mindst ca. 3

Maaneder for passende til Kørsel med vacuum-bremsede Tog. Det vilde være rimeligt at fastsætte Bestemmelser i den Retning, og man maa naturligvis søge fortrinsvis at ansætte Lokomotivfyrbøderne paa de Depoter, hvor de kan faa Uddannelsen paa dette Omraade.

Rich. Lillie: Vilde henstille under Hensyn til, at ældre Lokomotivfyrbødere maa vige fra faste Ture for yngres Uddannelse, at der fastsættes en Tid.

Maskindirektøren: Man kan maaske sige mindst 2 højst 3 Maaneder.

Rich. Lillie: Det kan vi tiltræde.

Hvorledes skal Overgangsbestemmelserne forstaaes? Hvorledes skal de Lokomotivfyrbødere behandles, som ikke nu er eksaminerede? I Uddannelseskommissionen var man enige om, at de skulde underkastes den praktiske Lokomotivførerprøve og have en Overhøring i den gamle Lokomotivførerprøve. Skal de Aspiranter, vi nu har, paa Skolen?

Kontrolør Terkelsen: Efter Ordreudkastet skal — i Overensstemmelse med Kommissionsforslaget — de nuværende Aspiranter paa Skolen og de nuværende ikke eksaminerede Lokomotivfyrbødere underkastes den praktiske Prøve og desuden overhøres som ved den gamle Lokomotivførerprøve.

Maskindirektøren: Vilde anse det for rigtigt, at de Aspiranter, der findes, naar det første Kursus finder Sted, skulde paa Skolen.

Generaldirektøren: Vi skal undersøge dette Spørgsmaal nærmere.

Rich. Lillie: Vi kunde ønske, at hele Uddannelsesstiden i Værkstedet for Lokomotivmester-Aspiranter sættes til 3 Maaneder, saaledes at de 14 Dage i Elektrikerværkstedet faldt ind under de 3 Maaneder. Vi kunde endvidere ønske, at Ordet »mindst« i Reglen om denne Uddannelse udgaar.

Maskindirektøren: Mente ikke, det havde større Betydning, og at man godt kunde imødekomme Ønskerne.

Generaldirektøren: Vi skal notere disse Ønsker.

Rich. Lillie: Vi kunde ønske, at Fristen for Indgivelse af Ansøgninger fra ansatte paa over 40 Aar om Lokomotivmesteruddannelse sættes til 1. April 1927 i Stedet for 1. April 1926. Skal endvidere Bestemmelsen om Aldersgrænsen (40 Aar) for Lokomotivmestre forstaaes saaledes, at der ikke kan gives Dispensation?

Generaldirektøren: Administrationen vil altid kunne give Dispensation, naar Forholdene taler herfor. Vi kan gaa med til at ændre Fristen til 1. April 1927.

Rich. Lillie: I Spørgsmaalet om den praktiske Uddannelse har man i Ordreudkastet fra-veget Kommissionens Flertalsindstilling; her

krævedes 10 Maaneders Uddannelse, som skulde foregaa i Centralværkstederne, nu foreslaar man 2 Maaneder, medens den øvrige Uddannelse henlægges til Remiserne. Det forekommer os mærkeligt og noget uovervejeth, at man for Lokomotivmanden, som skal uddannes til Lokomotivmester, foreslaar 3 Maaneders Uddannelse i Værkstedet, hvorimod Aspiranten, der lige kommer ind paa Jernbanen, kan nøjes med 2 Maaneder. Vi er derfor ganske uenige med Generaldirektoratet i den nu foreslaaede Ordning.

Generaldirektøren: Vi lægger megen Vægt paa, at Hoveduddannelsen af Lokomotivpersonalet under Hensyn til dettes senere Arbejde naturligt falder i Remiserne og ikke i Værkstederne, og vi kan ikke gaa med til at forlænge den foreslaaede Værkstedsuddannelse.

Maskindirektøren: Det haandværksmæssige Uddannelse har Aspiranterne, inden de kommer ind paa Jernbanens Værksteder, og det, Aspiranten skal se der, er Samlingen af Lokomotivets Bestanddele. Hvad der derudover foregaar i Værkstedet, har Aspiranterne ingen Nytte af og Kendskab til under deres fremtidige Tjeneste paa Lokomotivet, idet alle Reparationer jo foregaar i Remiserne.

Rich. Lillie: Det er forresten ganske ejendommeligt at se Administrationens Syn paa Lokomotivfyrbøderaspiranterne. Man hører saaledes, at her, hvor det drejer sig om at give dem Uddannelse, erkender man Værdien af den haandværksmæssige Uddannelse, forinden de kommer ind paa Jernbanen; men naar Talen er om Lønning for de samme Mænd, saa skal de have mindre Løn end de andre Maskinarbejdere, fordi de mangler den haandværksmæssige Færdighed, og derfor først skal øves i, hvad Jernbanen kræver. Da det vel maa være i alle Parter Interesse at opnaa Enighed om denne Ordre, vilde jeg henstille, at Værkstedstiden bliver paa 4 Maaneder, og at der her bliver oplyst, i hvilke Remiser man har tænkt at lade Uddannelsen foregaa, thi ikke alle Remiser eigner sig herfor.

Maskindirektøren: Som Remiser, hvor Uddannelsen kan foregaa, har man tænkt København, Aarhus, Struer, Nyborg og Fredericia.

Rich. Lillie: Vi beklager meget, at Generaldirektoratet har slaet alt det ned, hvor Hensyn til praktisk Kendskab til Lokomotivtjenesten har fundet Udtryk i Kommissionens Flertalsindstilling. Man har saaledes strøget f. Eks. Undervisning i Nedbrudsforanstaltninger (Afkoblinger o. l.). Systematisk Undervisning heri har overordentlig stor Betydning for os. Det er ingenlunde Personalet, der høster Fordele af en udstrakt Viden paa dette Omraade, men derimod Statsbanerne. Det, at en Lokomotiv-

mand er vel uddannet paa dette Omraade, er af største økonomiske Betydning for Statsbanerne, men det synes at være af underordnet Betydning. Det gør os ondt at se Sparebestræbelser gaa saa vidt, for det er formentlig af Sparehensyn, at man har strøget de 45 Timers Undervisning i Afkobling o. l.; men mener man, at 45 Timer er for mange Timer, ja, saa kan vi gaa med til at nedsætte Timetallet til f. Eks. 30 Timer. Vi lægger saa stærkt Vægt herpaa, at vi saa ogsaa tiltræder den i Ordreudkastet foreslaaede Værkstedssuddannelse, selv om vi stadig maa mene, at den er for kort, men vil man ikke imødekomme os i nogen Retning, kan vi ikke tiltræde Ordreudkastet.

Generaldirektøren: Vilde anbefale at tiltræde Forslaget med de væsentlige Fremskridt i Uddannelsen af Lokomotivpersonalet, som det uomtvistelig byder. Under Uddannelsen i Remiserne vil man hensigtsmæssigt kunne vejlede Aspiranterne i Foranstaltninger i Anledning af forekommende Uheld og give dem Adgang til at gøre sig bekendt med Afkoblinger o. l. Derfor er de 45 Timers Undervisning heri paa Skolen udgaaet. Vi kan i hvert Fald ikke strække os videre i Spørgsmaalet, end her angivet, ogsaa under Hensyn til Forslagenes økonomiske Bækkevidde.

Rich. Lillie: Agter man at følge Uddannelseskommissionens Indstilling med Hensyn til Timetallet for Undervisningen paa Jernbaneskolen?

Generaldirektøren: Ja, bortset fra de 45 Timers Undervisning i Foranstaltninger ved Uheld følger man her i øvrigt foreløbig Kommissionens Indstilling, Eksamenkommissionen har bl. a. den Opgave at undersøge, om Timetallet er passende, eller om det bør ændres.

Rich. Lillie: I Ordreudkastet savner vi endvidere Bestemmelsen om, at Attestkørsel skal foregaa med saavel Hurtigtog som med Godstog.

Maskindirektøren: Det skyldes, at det formentlig vil være vanskeligt at have Aspiranter til Uddannelse med Hurtigtog, og at der er Steder f. Eks. i Struer, hvor der er meget lidt Hurtigtogskørsel, men det kunde jo anføres, at Attestkørsel skal ske saavel i Gods- som Persontog.

Rich. Lillie: Vi kan gaa med til, at der kommer til at staa Gods- og Persontog. Endelig har man i Ordreudkastet udeladt Bestemmelsen om, at en Instruktør skal overhøre Aspiranten, denne Overhøring skal foretages af den Lokomotivfører, hos hvem den paagældende kører til Indøvelse, maatte mene, at det ikke vilde være heldigt.

Generaldirektøren: Vi kan gaa med til, at denne Overhøring foretages af en Instruktør.

Vilde i øvrigt haabe, at Lokomotivmændene, selv om de ikke havde opnaaet alt, hvad de ønskede, saa dog vilde forstaa at vurdere de betydelige Fremskridt, der sker paa dette Omraade.

Rich. Lillie: Vi erkender, at der ved den af Generaldirektøren i Udsigt stillede Ordning er sket betydelige Fremskridt for Lokomotivpersonalets Uddannelse, og vi takker ogsaa Herr Generaldirektøren herfor, men man kan jo ikke se bort fra, at en Kommission, bestaaende af Repræsentanter valgte af Generaldirektøren og Organisationen, efter et omfattende Arbejde gennem 2 Aar har afgivet en Betænkning om Lokomotivpersonalets Uddannelse, som den høje Administration i det foreliggende Ordreudkast paa meget vigtige Punkter har fraveget, og hvorved Linierne for en systematisk Uddannelse for det Personale, vi repræsenterer, er brudt. Organisationen kan derfor ikke tiltræde Ordreudkastet, men ønsker at staa frit i sit Arbejde for at naa til en Uddannelsesplan, som ligger nærmere den af Kommissionen afgivne Betænkning, end Ordreudkastet ligger.

Generaldirektøren: Jeg beklager meget, at Organisationen ikke kan tiltræde den paatænkte Uddannelsesform for Lokomotivpersonalet.

Hermed sluttede Forhandlingen.

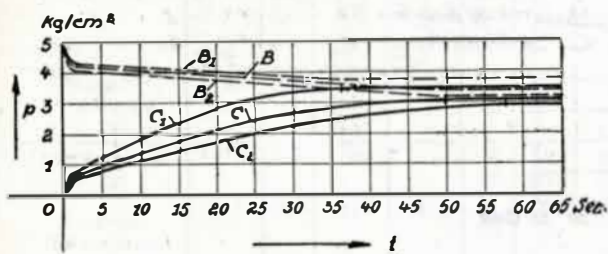
KUNZE-KNORR-GODSTOGS-BREMSE

(Ved Lokomotivfører F. Spær.)
(Sluttet).

Luftbesparelse og Bremsetrykkets Uafhængighed af Stempelslagets Længde.

Den Bremskraft, som Kunze-Knorr-Bremser udøver ved Fuldbremsning i Hanestilling II, er lignende en Dobbeltbremse, d. v. s. en Een- eller Tokammerbremse med to Cylindre, men ved Eenkammerdobbeltbremser skal Trykløften til begge Cylindre erstattes i Hjælpeløftbeholderen, og ved Tokammerdobbeltbremser skal de døde Rum i begge Cylindre fyldes med Trykløft. Ved Kunze-Knorr-Bremser er B-Kamret det samme som de to Hjælpeløftbeholder og det døde Rum, idet Trykløften fra det døde Rum benyttes i Eenkammercylindren som Bremseløft, og ved Bremsens Løsen er Fyldningen af eet Rum — nemlig B-Rummet — tilstrækkelig let til at gøre begge Cylindre klar til Brug; der opnaas derved en stor Luftbesparelse overfor andre Bremsere, der tilstræber den samme Virkning med to parallelt arbejdende Cylindre. Sammenlignet med den almindelige Eenkammerbremse er Kunze-Knorr-Bremser ogsaa mere økonomisk, hvilket er muliggjort ved, at denne efter Ønske kan løses

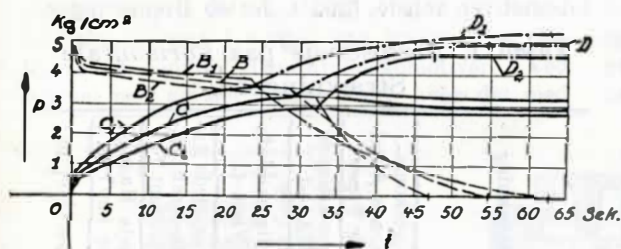
i meget smaa Grader i Modsætning til Eenkammerbremsen, hvor enhver Løsemanøvre — stor eller lille — medfører, at Bremsecylindren paa ny skal fyldes med Trykluft. Overfor Eenkammerbremsen besidder Kunze-Knorr-Bremsen tillige den værdifulde Egenskab, at Bremsevirkningen ikke er saa afhængig af



B₁ C₁ Diagram med 100 mm Stempelslaglængde
B C — — — 150 — — —
B₂ C₂ — — — 200 — — —

Fig. 36. Bremsediagram fra tomme Vogne med forskellige Stempelslaglængder.

Stempelslagets Længde. Den stærke Afhængighed af Stempelslagets Længde kræver ved Eenkammerbremsen og andre Bremsers hyppig Opspænding af Bremsetøjet og har givet Anledning til mange — saavel selvvirkende som ikke selvvirkende — Anordninger til Bremsetøjets Opspænding. Stempelslagets Indflydelse paa Bremsevirkningen er ved andre Bremsers en



B₁ C₁ Diagram med 100 mm Stempelslaglængde
B C — — — 150 — — —
B₂ C₂ — — — 200 — — —

Fig. 37. Bremsediagram fra lussede Vogne med forskellige Stempelslaglængder.

Følge af, at Hjælpeluftbeholderen, som er til Raadighed for Bremsecylindren, er af uforanderligt Volumen; ved Kunze-Knorr-Bremsen derimod er Hjælpeluftbeholderens — altsaa B-Kamrets — Volumen foranderligt. Eenkammerstemplets Slaglængde, som betinges af Bremseklodsernes Afstand fra Hjulene, bestemmer en tilsvarende Stilling af Tokammerstemplet saaledes, at naar Eenkammerstemplets Slaglængde bliver større, hvorved der bruges mere Trykluft i C, bliver B-Rummet det tilsvarende Stykke mindre. Deraf følger, at Eenkammercylindrens Bremsetryk, som det ses paa Fig. 36 og 37, tilnærmelsesvis har samme Højsteværdi ved lange som ved korte Stempelslag.

Gennemslagshastighed.

Bremsetrykkets større Ensartethed paa alle Vogne begunstiger den paa Diagrammerne paa de enkelte Vogne tilstræbte stødfri Bremsning af hele Toget uden Hensyn til Togets Længde og Sammensætning. For Bremsningens rolige Forløb er det snarere Sammensætninger af bremsede og ubremsede saavel som af tomme og lussede Vogne, der er det afgørende, og heri fordres der af Hensyn til Forholdene i Driften den største Bevægelighed, som ikke ved Indførelsen af en gennemgaaende Bremse kan lades ude af Betragtning. Ved de tidligere Forsøg med Godstogsbremsen bragte den Fordring at anvende større Grupper Ledningsvogne store Vanskeligheder, da disse Ledningsvogne i høj Grad hæmmede Forplantninger af Bremsevirkningen fra den forreste til den bageste Ende af Toget.

Ved Kunze-Knorr-Bremsen bliver Gennemslagshastigheden næppe paaavirket af Ledningsvognenes Antal og Gruppering; den har ved alle Bremseprocenter den samme Middelværdi af 180 m/Sek., hvilket Maalinger har vist paa saavel holdende som kørende Tog paa 150 Aksler, hvor de bremsede Akslers Antal med mange mellemliggende Procenter vekslede mellem 5,3 pCt. og 97 pCt. Gennemslagshastigheden er saaledes under alle Driftsbetingelser konstant og har en for Trykluftbremsers forholdsvis høj Værdi.

Godstogene Sammensætning af tomme og lussede Vogne.

For at kunne sammenblende Godstog af tomme og lussede Vogne, stiller Afbremningen efter Aksellasten, som det er muligt gjort med Kunze-Knorr-Godstogsbremsen, den nødvendige Betingelse, at ikke alene den højeste Bremseprocent, men ogsaa alle de mellemliggende Bremseprocenter paa tomme og lussede Vogne opnaas paa saa vidt muligt samme Tid; thi da den samme procentvise Bremsning paa Vognene har den tilsvarende hæmmende Indflydelse paa Vognenes Løb, kan en ensartet Bremsning af Toget, uden at enkelte Bremsevogne løber frem eller bliver tilbage — altsaa uden Sammenløbninger eller Ryk i Toget — kun opnaas, naar den samme Bremseprocent naas samtidig paa alle Bremsevogne. Derfor maa Bremsetryklinierne fra tomme og lussede Vogne ikke falde sammen, men der maa tilstræbes en Forskel paa disses Forløb. Af den Grund adskiller Bremsetryklinierne sig fra hinanden i det iøvrigt fælles andet Bremseafsnit i Hænestilling I og II, hvilket fremgaar af en Sammenligning af Diagrammerne Fig. 31 og 32. Paa samme Tid ligger C-Linien stadig højere paa lussede end paa tomme Vogne, og naar paa lussede Vogne sin Højsteværdi paa ca. 30 Se-

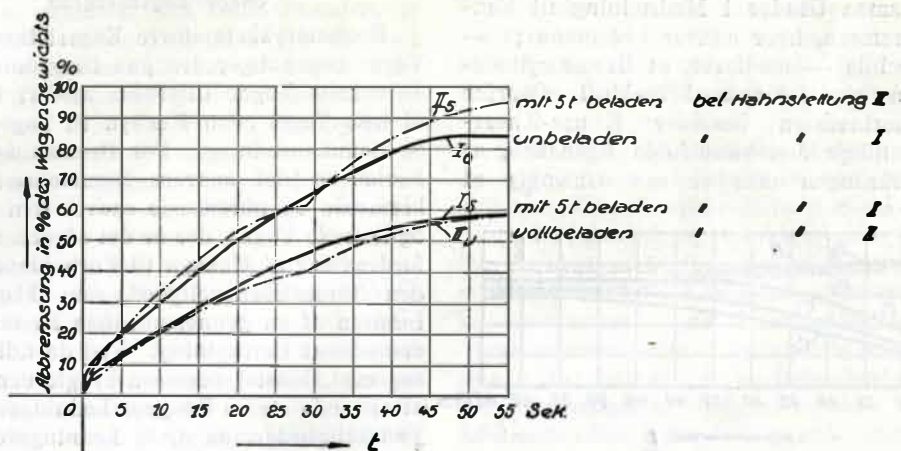


Fig. 38 Afbremsningsdiagram.

kunder imod ca. 50 Sekunder paa tomme Vogne. D-Linien, som er Tryklinien for det Bremsetryk i tredje Bremsesnit, er tilpasset efter C-Linien paa tomme Vogne derved at opnaa den forholdsvis samme Bremsning af tomme og læssede Vogne paa Side. Bremsetryklinierne tilpasses i Hanestilling I alene i Gennemboingen og i Omstillingshanen, i Hanestilling II indtil Udligningen mellem B og C i bc-Gennemboingen i V og i det tredje Bremsesnit i V-Ventilens bc-Gennemboing. Paa den Maade falder Afbremsningslinierne fra tomme Vogne i I tilnærmelsesvis sammen med Linien fra med 5 t læsset Vogn i Hanestilling II, Afbremsningslinien fra en med 5 t læsset i Hanestilling I omtrent dækker Linien fra fuldt læsset Vogn i Hanestilling II (Fig. Derved vil Afbremsningslinien for mellemliggende Belastninger i begge Hanestillinger tilnærmelsesvis dække hinanden. Af Fig. 38 fremgaar det endvidere, at ved Hjælp af Tokammerbremsens supplerende Bremskraft Afbremsningen ved Fuldbremsning paa en læsset Vogn sig stærkt 60 pCt. Ved en Vogn naas omtrent 85

Bremseveje.

Bremsevejenes Længde ses paa Tabellerne I og II. Prøvekørslerne fandt Sted paa de horisontale Strækninger Wustermark—Stendal og Grunewald—Güsten og paa Bjergstrækningerne Neuhaus—Probstzella, (1 : 30), Oberhof—Suhl (1 : 50), Singen—Rottenbach (1 : 50 og 1 : 65) og Oberhof—Arnstadt (1 : 100). Togene var sammensat af de mest uensartede Vogntyper, tomme og læssede, med den mest forskellige Bremsfordeling og var forspændt et eller to Lokomotiver Litra G 8, P 8 eller T 16.

Af Tabellerne fremgaar særligt Bremsprocentens Indflydelse paa Bremsevejenes Læng-

de. Til Eksempel er Bremsevejen ved en Hastighed af 48 km/Tim. og med 10 pCt. af Akslerne bremsede 530 m, ved 50 km/Tim. og 34 pCt. Aksler bremsede 435 m og ved 50 km/Tim. og 97 pCt. Aksler bremsede 305 m. Lignende gunstige Resultater er opnaaet ved Prøvekørsler paa de svenske Baner og paa Halberstadt—Blankenburg Jernbaneselskabets Strækninger. Ved Prøvekørsel i Sverrig paa Faldstrækningen Aange—Bräcke (1 : 100) med et Tog paa 132 Aksler, der sammen med to Godstogslokomotiver vejede 1266 t, forløb Bremsningen

Tabel I. Bremseveje paa horisontale Strækninger.

Strækning	Toglokomotivernes Antal og Typer	Vognakslernes Antal	Togets samlede Vægt t.	Det samlede Antal Akslers Bremsprocent %	Togets Hastighed km/Tim.	Bremsevej m.
Wustermark-Stendal	2 G 8	200	1286	10,5	11	55
				48	48	525
				34,5	10	40
				30	30	180
				50	50	435
Stendal-Wustermark	2 P 8	120	924	60	60	495
				72,5	11	25
				58	58	355
				70	70	465
				50,8	60	390
Grunewald-Güsten	2 G 8	150	1399	75	75	580
				99,3	11	22
				70	70	370
				10,-	11	50
				30	30	230
				48	48	530
				34,-	49	400
				61	61	585
				97,-	30	125
				50	50	305
				60	60	370
				71	71	465

Tabel II. Bremseveje paa Faldstrækninger.

Strækning	Toglokomotivernes Antal og Typer	Vognakslernes Antal	Togets samlede Vægt t.	Det samlede Antal AkslersBremseprocent $\frac{0}{100}$	Togets Hastighed km/Tim.	Bremsning m.
Neuhaus- Probstzella 1: 30	T 16	150	1272	55,4	23 45	125 610
Oberdorf-Suhl 1: 50	2 G 8	150	1301	34,-	20 42	115 465
Singen- Rottenbach 1: 50 und 1: 65	P 8	120	816	50,8	11 23 37 65	45 100 175 605
Oberhof- Arnstadt 1: 100	2 G 8	150	1399	50,-	12 21 38 45	65 135 290 385

fuldt ud tilfredsstillende og blev uden Forbehold anerkendt af de tilstedeværende Repræsentanter for den svenske Regering og Rigsdag og af Repræsentanter fra de svenske Privathaner og de danske og norske Statsbaner.

Strækningen Blankenburg—Hüttenrode paa »Halberstadt—Blankenburg Jernbaner« stiger ca. 280 m paa 10 km; deraf er der paa 5 km en Stigning paa 1 : 16,7, paa hvilken der tidligere er benyttet Tandhjulslokomotiver. Ved Kørsel ned ad det stærke Fald, hvor det med

skruebremsede Tog var nødvendigt at indsætte svært læssede Bremsevogne i Togene, behøves det med den gennemgaaende Bremse kun i ringe Grad at tage Hensyn til Togenes Sammensætning. Her kunde Lokomotivføreren med et Tog, der blev fremført af et 1 E 1 Lokomotiv (Litra T 20), holde en jævn Hastighed mellem 13 og 15 km/Tim. uden at nedsætte Trykket i Ledningen saa meget, at det førte til Fuldbremsning. Et Tog, som kørte 23 km/Tim. og bestod af 36 Aksler og vejede 502 t, hvoraf 97,4 pCt. blev bremsset, brugte ved Fuldbremsning paa et Fald 1 : 16 kun 300 m til at standse. Et andet Tog, som bestod af 40 Aksler og vejede 546 t, hvoraf 13 Vogne var aabne Godsvogne, læssede med Kalksten, der tillige med Pak- og Maalevognen vejede 434 t, var paahængt 3 ubremsede Vogne, som vejede 112 t og dog forløb Kørslen tilfredsstillende.

Togenes Sammensætning af Gods- og Personvogne.

Med Hensyn til at kunne sammenblande Vogne i Togene opfylder Kunze-Knorr-Godstogsbremsen alle de Krav, som under de forskellige Driftsforhold kan stilles til en Bremse for rene Godstog. Naar der endvidere forlanges at kunne sammenblande Gods- og Personvogne, saa kan dette paa Grund af Persotnog-Eenkammerbremsens og Godstogsbremsens vidt forskellige Diagrammer, som ses paa Fig. 9, kun lade sig gøre i begrænset Udstrækning. Bernerprogrammet, som er internationalt og mest omfattende og derfor det mest afgørende af alle Gods-

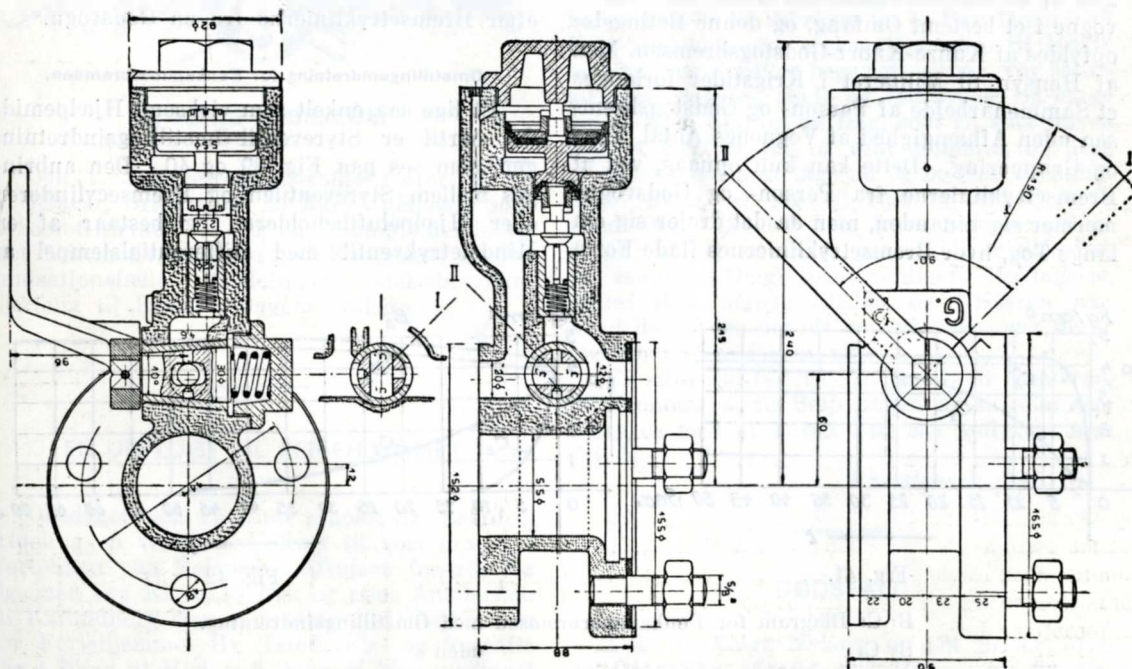


Fig. 39. Omstillingsindretningen for Eenkammerbremsen.

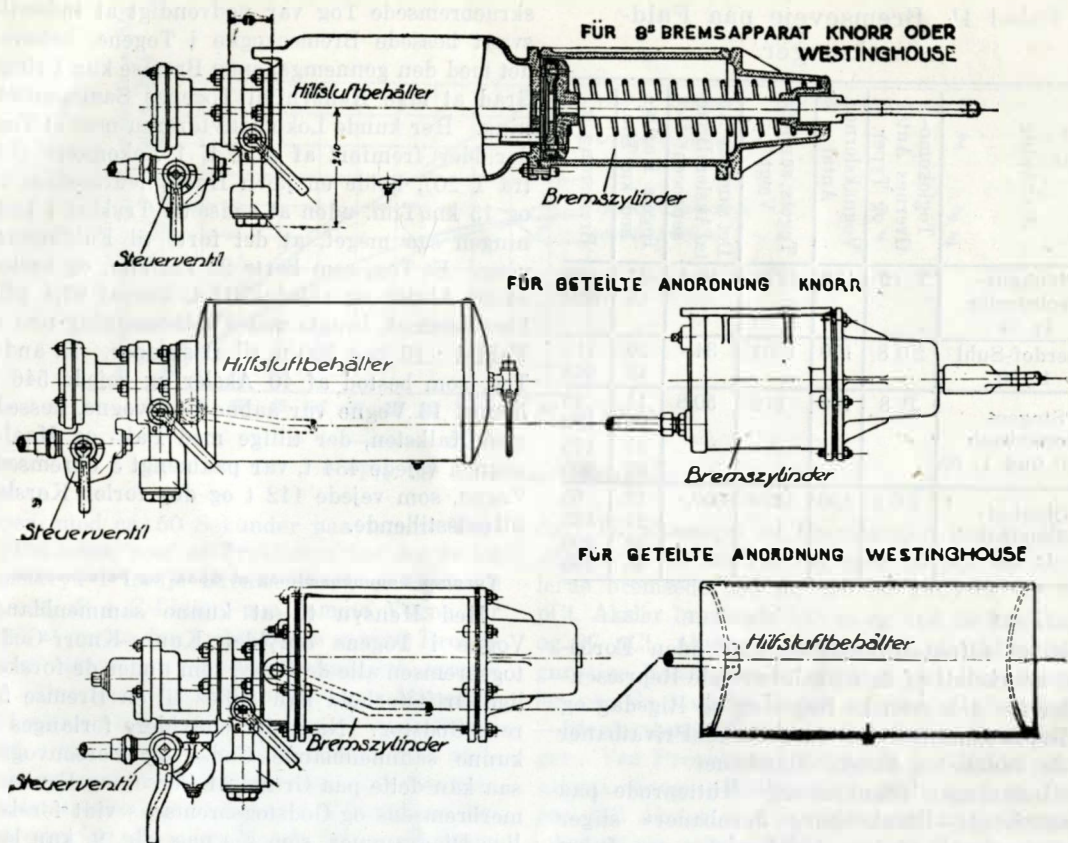


Fig. 40. Anordning af Omstillingsindretningen for Eenkammerbremsen.

togs-Forsøgsprogrammer, betinger imidlertid kun at kunne sammenblende Gods- og Personvogne i et bestemt Omfang, og denne Betingelse opfyldes af Kunze-Knorr-Godstogsbremsen. Men af Hensyn til Militæret i Krigstider forlanges et Sammenarbejde af Person- og Godstogsbremsen uden Afhængighed af Vognenes Antal, Type og Gruppering. Dette kan kun opnaas, ved at Bremsetryklinierne fra Person- og Godsvogne nærmer sig hinanden, men da det drejer sig om lange Tog, hvor Bremsetrykliniernes flade Form

er nødvendig, maa Bremsetryklinierne fra en Personvogn med Eenkammerbremse tilpasses efter Bremsetryklinierne fra en Godsvogn.

Omstillingsindretning for Eenkammerbremsen.

Et lige saa enkelt som virksomt Hjælpemiddel hertil er Styreventil-Omstillingsindretningen, som ses paa Fig. 39 og 40. Den anbringes mellem Styreventilen og Bremscylinderen eller Hjælpeluftbeholderen og bestaar af en Mindstetrykventil med Differentialstempel af

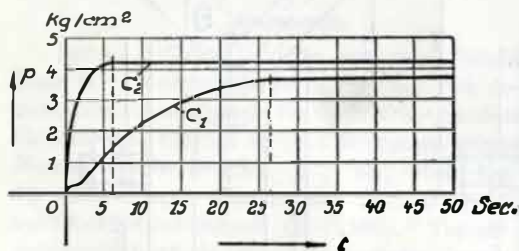


Fig. 41.

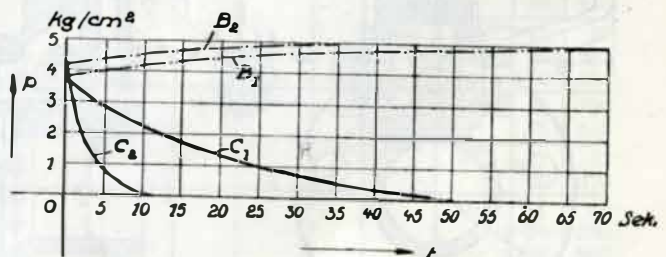


Fig. 42.

B1 C1 Diagram for Eenkammerbremsen med Omstillingsindretning.

B2 C2 — — — — — uden — — — — —

Bremse- og Løsedigram for Eenkammerbremsen med og uden Omstillingsindretning.

samme Art og med samme Virkemaade som Kunze-Knorr-Godstogsbremsens, og af en Omstillingshane med to Stillinger. I Stilling I, som er for Godstog, er den snevre Gennemboring u2 indskudt mellem Hjælpeluftbeholderen og Bremssecylindren, hvorved Bremsetryklinien faar den flade Form, som er nødvendig for lange Tog. I Stilling II benyttes den store Gennemboring u1, igennem hvilken Bremsetryklinien beholder sin oprindelige Form for Persontog. Mindstetrykventilen er nødvendig for at opnaa den samme lille Begyndelsesbremsegrad som Kunze-Knorr-Godstogsbremsens Mindstetrykventil frembringer. Ved Bremsens Løsen bliver i Stilling I Udluftningsaabningen fra Bremssecylindren indsnævret i Gennemboringen u2; i Stilling II foregaar Udluftningen af Bremssecylindren hurtig i den store Gennemboring u1.

Fig. 41 og 42 er Bremse- og Løsedigrammer fra Eenkammerbremsen med og uden Omstillingsindretning og en Sammenligning med Fig. 31 og 32 beviser klart Overensstemmelsen mellem Bremsningens Forløb med en tillempet Eenkammerbremse og Kunze-Knorr-Godstogsbremsen. Ved Forsøg har det vist sig, at ved Hjælp af Omstillingsindretningen for Eenkammerbremsen er det muligt at benytte begge Bremsearter i en hvilken som helst Sammenblanding i Tog paa indtil 120 Aksler.



25 AARS JUBILÆUM

Den 1. Juli fejrede Lokomotivfører *M. C. M. Klyver*, Brande, sit 25 Aars Jubilæum som Lokomotivmand. K. er en pligtopfyldende og stot Lokomotivmand, en god Kammerat og Organisationsfælle. Afdelingen ønskede ham hjertelig til Lykke i Dagens Anledning.

M.

EN UDFLUGT TIL FERIEHJEMMET

Onsdagen den 17. Juni afholdt Sg. Lokofrb. Afdeling en vellykket Udflugt til vort prægtige Feriehem paa Refsnæs. Afrejsen foregik fra Sg. med Tog Kl. 10,19 Fm. og efter Ankomsten til Kalundborg blev vi modtaget af Formanden for Feriehemmet Hr. Lund, Gb., og fortsatte saa i Biler til Hjemmet, hvor vi blev modtaget med en Venlighed og Imødekommenhed saavel

af Gæsterne som af Hjemmets Personale, saaledes at vi straks følte os som værende hjemme, og Økonomaen og 3 unge Damer hjalp os til Rette med Dækningen af Frokostbordet fra de medbragte Madkurve, efter at de først havde pyntet Bordet med Duge og Blomster. Efter at have faaet stillet den værste Sult og sunget en Sang, som var forfattet i Dagens Anledning, bød Hr. G. O. F. Lund os velkommen og lovede at være vor Fører, naar vi efter endt Frokost ønskede at bese Hjemmet og dets Omgivelser. Damerne fik nu travlt med at pakke Resterne fra Frokosten i Madkurvene, og derefter begyndte saa vor Vandring for at se Hjemmet i dets smukke Omgivelser, med Hr. Lund og flere mandlige Gæster som vore Førere, der beredvillige stillede deres Kikkerter til Afbenyttelse for os. Det første, Øjet falder paa, er det smukke Monogram, som staar over Hjemmet, den velanlagte Have, den interessante Fos, der med sit Vand fylder 3 Bassiner, overalt en Righoldighed af smukke Bænke anbragte paa naturskønne Steder, til Hvile og Ro, og de smukke Kandelabre, som staar ved Indkørslen til Hjemmet. Vi begav os nu paa Vej til Kørnet, som ligger smukt omgivet af en Plantage, og hvorfra der er en Udsigt saa smuk, som ikke findes mange Steder, ser man mod Øst ser man Kallundborg By, mod Sydøst Lerchenborg Slot og Skov, nedenfor ser vi Kalundborg Fjord og lidt længere borte Kysthospitalet. Paa Tilbagevejen saa vi Gaarden, som hører til Hjemmet, men Klokken er nu bleven mange, og vi maa derfor skynde os tilbage til det veldækkede Kaffebord, og den dejlige Kaffe og det hjemmehagte Brød smagte dejligt. Der blev sunget en Sang, skænket af Stationsforstanderen i Kallundborg, og som hed »Kallundborgs Pris.« Vi tilbragte nu et Par Timer paa Feriehemmet, som vi benyttede dels til Musik og Sang, og derefter begav vi os paa Vej hjemad mod Slagelse, glade og veltilfredse og enige om at have tilbragt en Dag, som vil staa for os som et kært Minde og sent glemmes, og flere af os enedes om at tage ud og bo paa Hjemmet nogle Dage, og jeg vil sige til Afdelingerne rundt om i Landet: Læg jeres Sommerudflugt derud, og jeg er sikker paa, I bliver tilfredse, thi skønnere Omgivelser, venligere Modtagelse, findes ikke mange Steder, og Priserne paa hvad der nydes derude er saa smaa, saa de er overkommelige for os alle.

Til Slut en Tak til Hr. Lund, til Gæsterne, til Økonomaen, til Betjeningen og til alle, som hjalp os med at Turen blev saa vellykket som den blev.

Christensen, Afd. 16.

DØDSFALD

Lokf. C. Voigt, Nyborg, er den 25. ds., efter en Operation afgaaet ved Døden, ca. 60 Aar gammel.

Voigt, hvis elskværdige Smil, værdige og spændstige Skikkelse var godt kendt fra Delegeretmøderne, havde i lige høj Grad sine Forestaet som Kollegers Tillid, og blev meget benyttet af saavel disse som hine; var saaledes i mange Aar Censor ved Lokomotivførereksaminerne i Jylland og Fyn, Lokomotivinstruktør, Medlem af Signalkommissionen, og havde stadig gennem mange Aar, og lige til det sidste, forskellige Tillidshverv for sine Kolleger.

Med Chr. Voigt har vi, hans Kolleger, mistet en sjelden sympatetisk, retscaffen og frejdig Kammerat, som vi vil savne, og som vi alle holdt af.

Ære være hans Minde!

C. Thygesen.



Togsammenstød paa Hornbækbanen.

I Søndags Middags stødte to Tog sammen mellem Saunte og Hornbæk. Togene skal om Søndagen krydse i Saunte i Stedet for som paa Hverdage i Hornbæk, men Ekspeditricen i Saunte maa formentlig i Søndags have glemt denne Forandring, idet hun gav Toget fra Helsingør Gennemkørsel, uanset at Toget fra Hornbæk ikke var ankommet. Sammenstødet skete i en Kurve, men til al Held var dette ikke ret stærkt, fordi det ene Tog, Motortog, var standset, forinden Sammenstødet fandt Sted, og Toget fra Helsingør havde faaet formindsket Farten ret betydeligt.

Nogle Passagerer kom lettere til Skade, bl. a. ved ituslaaede Ruder, og der skete nogen materiel Skade. Naar Uheldet ikke fik større Omfang, skyldes det, saa vidt vi efter det foreliggende kan skønne, at Udkigget fra begge Togs Førere har været upaaklageligt. Motorvognen kunde allerede samme Dags Eftermiddag bruges uden nogen særlig Reparation.

Den kvindelige Stationsbestyrer paa Saunte Station er suspenderet, og Sagen er nu underkastet politimæssig Behandling.

Som Sagen nu foreligger, synes det, efter Referaterne i Dagspressen at dømme at være nogle højst mærkelige Sikkerhedsbestemmelser, der er gældende ved den Bane, og det vil formentlig være af Interesse at følge Klaringen af denne Sag.

Dette Uheld har foranlediget, at Dagspressen har faaet forskelligt at vide om Toggangen paa Hornbækbanen, bl. a. oplyses det, at Motortogene, der betjenes af en Mand, hvad man ogsaa tænker paa ved Statsbanerne, ofte kører, uden at Føreren er paa Plads ved Udkigget, fordi andre Forretninger beslaglægger hans Tid under Kørselen.

Afsporing ved Fjenneslev.

Natten mellem den 2. og 3. Juli har der fundet et meget alvorligt Toguheld Sted ved Fjenneslev Station mellem Sorø og Ringsted, der dog kun foraarsagede materiel Skade. Ved Passagen af Fjenneslev Station med Tog 2054 løb en tom svensk Godsvogn af Sporet, hvilket antages at være sket ved Landevejen, der skærer Stationen. Den afsporede Vogn har imidlertid trukket nogle andre Godsvogne med sig, hvorefter Resultatet blev, at Toget sprængtes, og at Vognene væltede og lagde sig paa Tværs af begge Spor. Uheldet foraarsagede en større Forsinkelse af Tog 49, der efter en Ventetid paa en god Time med Varsomhed kunde rangeres forbi Uheldsstedet.

Det menes, at den Vogn, der foraarsagede Uheldet, har været af Sporet kort efter Afgang fra Sorø, men atter ved et Hjertestykke eller i et Sporskifte er hoppet paa Sporet igen.

Uheldet maa antagelig rangeres ind under Begrebet de hændelige Uheld.

Lokomotivets Levealder.

Et engelsk Fagblad offentliggør en Statistik over Lokomotivets Tjenestealder og Præstationer ved de nordamerikanske Jernbaner. Statistiken omfatter ikke mindre en 30 000 Lokomotiver ved 18 af de største Jernbaner. Den gennemsnitlige Levealder for Lokomotiverne ligger i Almindelighed mellem 28,7 og 35,3 Aar, men naar de udrangeredes, er dette i Reglen ikke sket, fordi de skulde være ubrugelige i fortsat Tjeneste, men fordi deres Konstruktion er blevet forældet og ikke længere svarer til den nye Tids Fordringer. Ved Chicago-Nordvestbanen findes »Oldermanden«, et Lokomotiv, som i sit 43-aarige Levned har tilbagelagt ikke mindre end 2 180 000 km. Rekorden vedrørende den længste tilbagelagte Vej længde indehaves dog af et Baldwin Lokomotiv paa Duluth South Shore and Atlantic Railway, som byggedes Aar 1888, og siden har løbet 2 840 000 km og med samme Kedel.

Af denne engelske Redegørelse kan forøvrigt indhentes den Oplysning, at Lokomotivets Gennemsnitsvægt er tredoblet siden 1890. Saaledes er Middelvægten paa Pacifikbanens Persontoglokomotiver nu 125 ton og paa Godstogslokomotiver 140 ton.

Løsningen af Rutebilproblemet.

Udvalget angaaende Ruteautomobiler og Jernbaner er i sine Drøftelser naaet saa langt frem, at det maa anses for givet, at Forhandlingerne kan afsluttes i Løbet af August eller September Maaned, saaledes at et Lovforslag vil kunne forelægges i Rigsdagen paa et tidligt Tidspunkt af Samlingen. Udvalget overvejer for Øjeblikket Formen for Lovgivningen om Ruteautomobilernes Virksomheder, og det er her sandsynligt, at man udskiller de derhen hørende Bestemmelser af Motorloven og

Færdselsloven, saaledes at der udarbejdes et selvstændigt Lovforslag, der, støttet med ministerielle Bekendtgørelser og særlige Overenskomster med Jernbanerne, udelukkende tager Sigte paa Ruteautomobilernes Forhold.

Loven skulde i denne Skikkelse sortere under Trafikministeriet.

Afluftning af Fødevand.

Moderne Fødevandsrensning gaar hovedsagelig ud paa at tilsætte Raavandet saadanne Kemikalier, at Udfældningen af Kedelsten reduceres til det mindst mulige; eventuelt ønskes Udfældningen af de faste Bestanddele i Form af løst Slam, som kan synke til Bunds i Kedlen og udblæses herfra.

Af ikke mindre Vigtighed er det dog at rense Vandet for Luft, Kulsyre og Ilt. Man bør saavidt mulig undgaa, at Fødevandet faar Løjlighed til at opsuge Luft, da Faren for Tæring af Kedelpladerne derved forøges. Er dette umuligt eller dog vanskeligt at undgaa, kan man sørge for Luftens Uddrivning, og en af de virksomste Maader er ved Indblæsning af Kvælstof i fint forstøvet Tilstand. Kvælstoffet forener sig med de andre i Vandet værende Luftarter og river disse med sig ud, saa at kun faa og uskadelige Rester bliver tilbage.

Kvælstof faas ofte som Affaldsprodukt fra kemiske Fabriker, men kan iøvrigt let renses efter at have været anvendt paa ovennævnte Maade og kan da atter og atter gøre Tjeneste.

SYGEKASSEN

Læge Johnsen, Frederiksstadsgade 1 (Konsultation Kl. 12—2) vil vikariere for Jernbanelæge Thamsen under dennes Bortrejse i Stedet for den i forrige Nummer nævnte Læge.

Læge O. Simony, Tranegaardsvej 66, er fra 1. Juli d. A. ansat i den ved Jernbanelæge Paullis Død ledigblevne Post som Jernbanelæge i 33. Lægedistrikt i Hellerup.

Jernbanelæge Ørum, Sortedamsgade 5, er bortrejst fra den 12. Juli—10. August og fra den 26. August—30. August d. A. hans Praksis i Juli Maaned varetages af Læge K. Winther, Sortedamsgade 5, Tlf. Nora 4811 x, Kons. Kl. 11—12 og Fredag 6—7, og i August Maaned af Overlæge Biering, Vendersgade 5, Tlf. Byen 4005, Kons. Kl. 1½—2½ og Fredag 6—7.

Jernbanelæge Petri, Classensgade 34, er bortrejst fra 5. d. M. til 10. n. M. I dette Tidrum varetages hans Praksis af Overlæge Friis, Odensegade 2. Konsultation 12½—1½.



Udnævnelser fra 1—7—25:

Lokomotivfyrbødere til Lokomotivførere: N. P. Gaarde (Fredericia) i Tønder, O. P. C. Tægge (Aarhus H.) i Tønder, H. J. L. Røsted (Nyborg) i Gedser (alle min. Udn.).

Haandværkere til Lokomotivfyrbødere: K. Tegtmeyer, Kbhvns. Godsb., O. A. V. Michaelsen, Fredericia, A. V. Vendt (Fredericia) i Lunderskov, P. W. Jørgensen, Kbhvns. Godsb., P. M. Frandsen (Fredericia) i Vamdrup, A. C. Knudsen (Fredericia) i Tinglev, C. A. Jespersen, Kbhvns. Godsb., J. E. Lysholm (Langaa) i Herning, C. F. Jensen (Esbjerg) i Tønder, S. A. T. Petersen (Randers) i Herning, J. A. Povlsen (Skanderborg) i Tønder, J. R. Johansen, Kbhvns. Godsb., L. J. Andersen, Kbhvns. Godsb., J. E. S. Rohde, Kbhvns. Godsb., R. V. Larsen, Kbhvns. Godsb., C. Jacobsen (Viborg) i Aalestrup, K. K. Jensen (Brande) i Glyngøre, C. C. Rasmussen, Kbhvns. Godsb., i Korsør, C. C. Jensen (Aalborg) i Gedser, E. W. M. Knudsen (Aalborg) i Masnedsund.

Forflyttelse efter Ansøgning fra 1—7—25:

Lokomotivførerne J. E. Elmue, Tønder, til Næstved, H. C. Mathiasen, Gedser, til Næstved, H. C. Rasmussen, Gedser, ifl. Opslag til Ringsted (Depotforstander).

Lokomotivfyrbødere J. A. Mathiesen, Masnedsund, ifl. Opslag til Ringsted (Rangerfører), A. Rasmussen, Herning, ifl. Opslag til Odense (Rangerfører), N. J. Nielsen, Assens, ifl. Opslag til Odense (Rangerfører), O. P. Flensborg, Skern, til Fredericia, V. C. F. Andersen, Fredericia, til Nyborg, K. A. Nikolajsen, Nyborg, til Skern, K. P. V. Hansen, Glyngøre, til Københavns Godsb., V. Christiansen, Nyborg, til Kbhvns. Godsb., H. J. Christiansen, Herning, til Nyborg, C. E. A. Jørgensen, Kbhvns. Godsb., til Korsør, K. M. Kristiansen, Vejle H. (Rangerfører), til Kbhvns. Godsb. med Ophor af Funktion som Rangerfører, J. A. Nielsen, Tønder, til Fredericia, C. A. Ankerstjerne, Esbjerg, til Aarhus H., H. E. Larsen, Gedser, til Næstved, E. Jørgensen, Tønder, til Næstved, A. V. Jørgensen, Struer, til Assens, A. P. Jensen, Kbhvns. Godsb., til Struer, F. J. H. Svendsen, Østerbro, til Kbhvns. Godsb., O. W. Thorngaard, Aalestrup, til Østerbro, V. J. Madsen, Korsør, til Nyborg, K. G. V. Karlsen, Tinglev, til Tønder, N. M. Hammer, Roskilde, til Københavns Godsb., G. Flensborg, Brande, til Københavns Godsb., H. Enevoldsen, Fredericia, til Østerbro, C. C. L. Hansen, Sorø, til Helsingør, J. A. Jensen, Lunderskov, til Roskilde, H. N. Skibby, Vamdrup, til Brande, E. H. Nielsen, Skanderborg, til Sorø, J. A. J. Juultoft, Tønder, til Skanderborg.

Afgaaet ved Døden:

Lokomotivfører H. C. Voigt, Nyborg, den 25—6—25.



Grethe's Magasin

Vesterbrogade 63,
Hj. af Dannebrogsgade.

Dame- & Børnekonfektion
samt Kjoler

Smaa Priser.

RATEBETALING.

Drik
Albani Øl.

Bemærk
LÆDERHANDELEN
Ny Carlsbergvej 24

Telf. V. 9422 x. *Lars Mathiesen.*

Statsbanepersonalets
Brandforsikrings-Forening.

Ekspeditionskontor:

Vesterbrogade Nr. 26.

Telefon Nr. 6626.

Foreningen er oprettet 1891, har ca.
10,000 Medlemmer, ejer ca. 62,700 Kr.
og har i Understøttelse uddelt ca.
100,000 Kr.

Lav Præmie. Kulant Erstatning.

Indmeldelser og Oplysninger

pr. Brev eller gennem Tillidsmændene,
der for Aarhus er:

Hr. Togfører L. P. Hansen, Hr. Ma-
skinarbejder N. M. Nielsen, Hr. Maga-
sinformand M. Nielsen, Hr. Lokomo-
tørfører J. J. Nissen, Hr. Assistent
Thiede, Hr. Overbanemester Sølling.
Hr. Kontrolør Bottelet i Regnskabs-
kontrollen giver Oplysning om alle For-
eningen vedrørende Forhold.

KØBENHAVNS KOLONIAL FORSYNING

LOTHARDT DAHL.
Vesterbrogade 11. Telefoner 3067 & 5605. Helgolandsgade 1.
Største Kolonial- og Konserve-Import i Danmark.
Direkte fra Producent til Forbruger, derfor altid billigst.
Vore Automobiler kører overalt i Byen og Forstæder,
Leverandør til Embeds- og Bestillingsmænd samt Lægers Forbrugsforening.

DANSK ANDELS LIVSFORSIKRINGSSELSKAB

Tegner alle Arter
Livsforsikringer

„KOLDINGHUS“

KOLDING
Oprettet 1898

Statstelf. Nr. 23
Central 300

SPECIALITET: { Livsforsikring med Alderdomsforsørgelse.
Kapitalforsikring med Arverente.



FOTOGRAFISK
SPECIALFORRETNING
Vesterbrogade 61 - Tlf. Vester 305 y



Amk. Gummivare

Indestr. Vesteregade 3 København B.
Vedersprøjter, Sanitets- & Sygeplejeartikler
III. Præliste mod 30 Øre i Primær.
DISKRET EKSPEDITION • Telf. Byen 4195
Jernbanemønt 10 pCt. Rabat

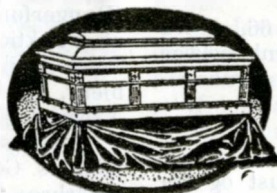
Camillus Nyrops Etabl.

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.



N. P. Rostrups

Ligkistemagasin

Walkendorffsgade 34—36. - Telf. 778.

Gl. Kongevej 103. - Telf. 13577.

Vesterbros Vinimport
Absalonsgade 34

Tlf. Vester 4988

Tlf. Vester 4988

Istedgades Legetøjshus

(A. M. Thuneby)

66, Istedgade 66

Specialitet: Dukker og Dukkereparat.
Stort Udvalg i Legetøj — Billige Priser

Guldsmedeforretningen

Sdr. Boulevard 71.

Anbefaler sig med
Brude- og Festgaver.

Jernbanefunktionærer Rabat.

Tlf. Vester 1644 x.

H. C. Hansen,

62, Vesterbrogade 62.

Trikotage- og Garnforretning.
Stort Udvalg.

Underbeklædning, Strømper, Sokker.
Leverandør til Forbrugsforeningen.

TANDKLINIKEN

Istedgade 97. Tlf. Vest. 5552 x

Kunstige Tænder — Stifttænder
Guldbroarbejde — Plombering.
Rabat! Bedste Udførelse. Rabat!

NY RAVNSBORG

Vesterfælledvej 82

Telefon 10718

anbefaler sine Selskabslokaler og
store Festsal til Møder og Fester

AVERTER I DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

A/S Det Danske Mælkekompani, København.

Redaktion: Vesterbrogade 98 a 2, København B.

Tlf. Vester 8173 eller Centr. 14,613

Udgaar 2 Gange maanedlig.

Abonnementspris: 6 Kr. aarlig.

Tegnes paa alle Postkontorer i Skandinavien.

Annønce-Expedition

Ny Vestergade 73, København B.

Telefon Central 14613.

Kontortid Kl. 10—4.



KINO - COMPAGNIET

PILESTRÆDE 45

KØBENHAVN K.

STØRSTE UDVALG AF KINOMATOGRAFER
TIL HJEMMEFREMFORING AF FILM

VORE BILLIGE APPARATER FREMSTILLET PAA EGNE VÆRKSTEDER
ANBEFALES TIL HJEMMEFREMFORING — REPARATIONER UDFØRES

FILMS UDLEJES — FOREDRAGSFILMS I STORT UDVALG
FORLANG TILBUD OG PRISOPGAVE

K A T A L O G S E N D E S P A A F O R L A N G E N D E

Brazil Cigarer 13 Øre

Stor fyldig Cigar med garanteret Brazilindlæg 13 Kr. pr. 100 Stk.
25 Kr. pr. 200 Stk. — Original Prenzados Cigar 15 Kr. pr. Ks.
Fineste **haandrullet** dansk Cigar kun 22 Kr. pr. 100 Stk.
Alle Varer sendes overalt i Danmark **franco** mod Efterkrav.

N. THOMSENS CIGARFABRIK

PEDER HVITFELDTSTRÆDE 12

— KØBENHAVN K



AXEL H. H O R N U M
SPECIALFORRETNING I

RADIO
OG
AUTO-UDSTYR

**KUN PRIMA OG HOLDBARE
VARER FØRES TIL ALLER-
BILLIGSTE DAGSPRISER**

F A R V E R G A D E 4
C E N T R A L 10,967

Aug. Steen Flemming's Søn

P. S. H. Flemming

Ved Stranden 2 ————— Københ"avn K

Kul, Koks og Briketter leveres overalt til billigste Dagspris.

**Vore importerede London Beckton Koks
anbefales for enestaaende Varmeevne.**

P r i s t i l b u d p a a F o r l a n g e n d e .