



25. AARG. N^o 15.

REDIGERET AF C. M. CHRISTENSEN

5. August 1925.

OVERSIGT OVER FORHANDLINGER OG BESLUTNINGER

I. T. F.s KONGRES I BELLINZONA D. 30/8—2/9.
(Sluttet).

Spørgsmaalet om Automobilernes Konkurrence med Jernbanerne var ogsaa sat paa Dagsordenen. Indledningsforedraget skulde holdes af Hr. Jochade, Tyskland, men paa Grund af den fremrykkede Tid forelagdes og vedtoges blot en Resolution. Selve Indledningsforedraget vil da blive optaget i Kongressens Protokol.

Den vedtagne Resolution udtaler, at Kongressen med stor Interesse har set, at Automobiltransporterne — saavel Person- som Gods-transporter — har taget et saadant Omfang, at det ikke maa lades upaaagtet af Jernbanemændene. Det paalægges derfor I. T. F.s Sekretariat at skænke denne Sag sin største Opmærksomhed, ganske særlig med Hensyn til Lande, hvorfra allerede er meddelt, at denne Autotransport bereder Banerne alvorlig Konkurrence. Undersøgelsen skal ogsaa gælde Løn- og Arbejdsvilkaar for det Personale, der gør Tjeneste paa disse Rutebiler.

Næste Sag til Behandling var Banernes Elektrificering og dennes Indflydelse paa Jernbanetjenestemændenes Arbejdsvilkaar. Generalsekretær i Englands Lokomotivmandsorganisation, Hr. Bromley indledede med en Oversigt over Forholdene i England. Skønt England var det første Land, der paabegyndte at elektrificere Baner — en underjordisk elektrisk Bane indviedes i 1890, en dito overjordisk Bane indviedes i 1893 — er det nu i bageste Række, idet af hele det 51418 eng. Mil lange Jernbanenet kun 350—400 Mil var elektrificerede. En væsentlig Aarsag hertil er, at Kulene jo ikke skal importeres, at de sælges forholdsvis billigt, og at der er gode Transportforhold. Eksempelvis fik baade Taff Vale, South

Eastern, Chatam og Great Eastern Banerne i 1903 Bemyndigelse til at lade deres Linier elektrificere, men endnu er dette ikke udført. De fleste Linier anvender Motorvogne, men der findes ogsaa elektriske Lokomotiver. For Baneselskabernes Vedkommende ligger Besparselsen væsentlig i, at man ingen Tender behøver have, at Tiden til Kul og Vandtagning berørfalder, at der opnaas større Hastigheder, samt at der opnaas store Besparselser paa Personaleomraadet, idet de elektriske Tog kun er normeret med 1 Person, hvor der ellers er to. Da Persontrafikken paa London Southern Banen elektrificeredes maatte 300 af 600 Lokomotivfyrbødere forflyttes. Straks efter den første Elektrificerings Gennemførelse forsøgte Selskaberne dels at rekruttere Betjeningspersonalet til elektriske Lokomotiver af andre Personalgrupper end Lokomotivpersonalet, dels at aflønne Føreren af et elektrisk Lokomotiv med 6 pence til 1 Schilling 6 pence mindre pr. Dag end Førere af Damplokomotiver. Ved Organisationens Virken er imidlertid opnaaet, at Løn- og Arbejdsvilkaar er ens for begge de nævnte Grupper, samt at kun Lokomotivmand har Ret til at uddannes til Førere af elektriske Lokomotiver. Herfra er dog undtaget et vist Antal Togbetjente, der faar denne Uddannelse for at kunne overtage Førerens Plads i evt. indtrædende Ulykkestilfælde.

Kongressen vedtog en Resolution, hvori udtales, at med den i mange Lande fremtrægende elektriske Togdrift for Øje, gøres udtrykkelig opmærksom paa, at Elektrificering ikke maa medføre ringere Løn- og Arbejdsvilkaar for de derved beskæftigede Lokomotivførere, Lokomotivfyrbødere og andet Personale, end hvad der er gældende ved Dampjernbane. Endvidere stiller Kongressen den grundlæggende Fordring, at Damplokomotivføreren og de, der aspirerer hertil baade nu og, dersom Elektrificering senere gennemføres, har første Ret

til Ansættelse som Fører af Elektrolokomotiver.

En Række Velfærdsspørgsmaal som f. Eks. automatisk Kobling, gennemgaaende Godstogsbremse, ordentligt indrettede Bremsebytter i Godsvogne og Opvarmningsinstallationer for Togpersonalet henvistes til det internationale Arbejdskammer, idet det dog paalagdes I. T. F.s Sekretariat at følge Sagens Forløb. Et Forslag om at foranstalte en Konkurrence paa næste Aars Kongres i Frankrig toges tilbage.

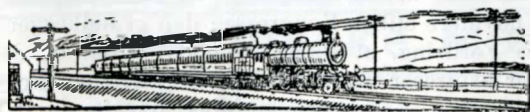
Et Forslag om Nedsættelse af en Kommission, der som ligeberettiget kunde samarbejde med Jernbaneadministrationernes Internationale under Folkeforbundets Auspicier, samt Spørgsmaalet om Hensigtsmæssigheden og Formen for Obstruktion som Kampmiddel henvistes til I. T. F.s Generalraad.

Dagsordenens sidste Punkt »Ophjælpning af den personlige Kontakt mellem de forskellige Landes Jernbanemænd« indlededes af Hr. *Moltmaker*, Holland. Denne gjorde gældende, at det ikke er tilstrækkeligt, at Organisationerne staar i skriftlig Forbindelse med hinanden, eller at Organisationslederne nærmere lærer hinanden at kende. Det maa udstrækkes dertil, at ogsaa Medlemmerne faar Lejlighed til at knytte nærmere Kendskab til hinanden. Derfor bør alle Organisationer til deres Aarsmøder og Kongresser indbyde Repræsentanter for de udenlandske Broderorganisationer, saa Kendskabet til hinandens Forhold, særlig Arbejdsforhold, uddybes. Desuden bør Organisationerne danne Rejseklubber, der fortrinsvis skal have Udenlandsrejser til Formaal; og Organisationerne i det Land, hvortil Rejsen gaar, maa være behjælpelige med Modtagelse samt Raad og Daad til saadanne Rejsende.

En Resolution, der gav Udtryk for disse Tanker, samt henstillede til I. T. F.s Generalraad at nedsætte et Udvalg, som kunde assistere ved Gennemførelsen, vedtoges.

Kongressen, ved hvilken vor Organisation var repræsenteret ved Formanden og undertegnede, var nu færdig med Arbejdet. Under Kongressens Mødedage havde den tessinske Regering vist den Venlighed at give en Midtag for Kongresdeltagerne. Som en Paaskønnelse for udvist Gæstfrihed og Venlighed bevilgede Kongressen 500 Francs til Fattige i Bellinzona. Endvidere var der Lejlighed til at bese de svejtsiske Jernbanemænds prægtige Feriehjem, beliggende i Brissago ved Magiore Søen.

E. Kuhn.



FRA DAGSPRESSEN

»Demokraten« i Aarhus skriver følgende angaaende de nye Lokomotivremiser i Mølleengen ved Aarhus:

Synker Lokomotivremisen i Mølleengen?

Hvorfor den endnu ikke er taget i Brug.
Baneingeniør Engqvist' Undersøgelse og Erklæring.

Skont Statsbanernes nye Lokomotivremise paa Godsbanegaarden i Mølleengen for et Par Maaneder siden er højtidelig indviet, er den endnu ikke taget i Brug. Udsættelsen forklarede Generaldirektor Andersen-Alstrup kort efter Indvielsen med, at der var en Konstruktionsfejl ved Remisens Kørebros, som var leveret af Allerups Maskinfabrik. Manglen er nu forlængst rettet, og naar Remisen desuagtet ikke tages i Brug, maa man drage den Slutning, at saa maa der være andet i Vejen.

Dette er ogsaa Tilfældet, og i den senere Tid er der i det stille talt om, at Remisen synker. Selv om det nu ikke er slet saa galt fat, saa er Gisninger i den Retning dog ikke helt grundløse. Man har i hvert Fald ikke turdet fylde den ny Remise med de meget tunge Lokomotiver, Statsbanerne nu benytter paa Hovedbanen, af Frygt for, at Underlaget i den ny Remise ikke kunde bære dem. Forsøg har godtgjort, at Betongulvet giver efter.

Denne Erfaring virkede naturligvis opskræmmende paa Statsbaneautoriteterne. Fra auteritativ Kilde kan vi oplyse, at Baneingeniør Engqvist fik Ordre til at foretage en nøjere Undersøgelse og afgive Erklæring om Resultatet, og dette er sket. Erklæringen gaar ud paa, at de lange og svære nedrammende Pæle, som bærer Remisen, ikke er sunkne. De holder godt, men Betongulvet, som skal bære Lokomotiverne, er for svagt mellem Pælene. Det sprænges og synker under de svære Lokomotivers uhyre Vægt, og Betongulvet maa sikkert forstærkes, maaske endog meget betydeligt.

Hvorledes dette skal ske, overvejer de sagkyndige nu. En stor Ekstraudgift vil det sikkert i alle Tilfælde medføre.

Hvem der har Skylden, eller om overhovedet nogen enkelt kan tillægges Skylden, er ikke afgjort endnu, men ogsaa den Side af Sagen bør naturligvis nærmere undersøges. Man vidste, at det her omhandlede Parti af Mølleengen var et dyndfyldt og vanskeligt Terræn at bygge paa, men man synes altsaa alligevel at have overvurderet Grundens Bæreevne.

Et Rygte, der i de sidste Dage er lanceret om et Brud mellem Banechef Flensborg og Statsbanernes Generaldirektion, har maaske sit Udspring fra Betragtninger over Kalamiteten i

Remisen i Molleengen. Men iøvrigt stemples dette Rygte paa afgørende Sted som fuldstændig ugrundet og grebet ud af Luften! Samarbejdet med Hr. Flensborg betegnes som meget tilfredsstillende.

Hvor heldigt og i høj Grad praktisk, at man prøvede sig frem med enkelte Lokomotiver og ikke straks paa en bestemt Dag kørte alle de tunge Maskiner ud i den ny Remise. Hvilken Forskrækkelse i Underverdenen, hvis der pludselig var dumpet en stor og moderne Lokomotivpark derned — og hvilken overjordisk Forskrækkelse tillige!

Der vil formentlig gaa en rum Tid, forinden den gamle Lokomotivremise ved Bruunsbro bliver tømt.

TYSK TOG- OG LOKOMOTIVTJENESTE

I »Dansk Jernbaneblad« for den 22. Juli findes en Artikel under ovenstaaende Overskrift, som vi tillader os at optrykke, fordi den viser os, hvad man fra »velmenende« Side kunde ønske sig at byde det kørende Personale i Danmark, hvis ikke Landets geografiske Forhold lagde sig hindrende i Vejen.

Jeg sidder i Toget Hamborg—Cöln. Sovevognen var udsolgt, og da jeg henvendte mig til Sovevognskonduktøren for at høre, om ogsaa alle Sovevognsbilletter var afhentede, meddelte han, at ikke afhentede Billetter først kunde overdrages andre 1 Time efter Togets Afgang fra Hamborg; aber warte mal ruhig die Herrn aus Stockholm blieben mitunter fort. Altsaa jeg ventede, varmt var det, Tiden maatte benyttes til noget, saa interwiewede jeg Konduktøren.

Han var ordknap, som hans Tjeneste var lang; »Mode i Altona 1 Time før Togafgang, Tjeneste hele Natten fra 8,32 Aften til 7,00 næste Morgen, gennemkøre ialt 450 km«. Det var svært; hvor langt kørte da saa Maskinfolkene med? Ja, Maskinen gik naturligvis durch, men Maskinfolkene — der var lidt spottende i Stemmen —, de blev afløst i Osnabrück. Ja saa; i Osnabrück skiftedes tidligere Maskine, Dir. Altona gik fra og Dir. Cöln traadte til. Saadan er det altsaa ikke mere, og Tankerne løber hjem: Hvad er 450 km i »danske Penge«?

Jeg tæller sammen: 110 km Aarhus—Fredericia, 85 til Esbjerg, 146 Esbjerg—Struer og 110 km Struer—Langaa. Kunde vi køre 450 km i Eksprestog Langaa—Aarhus over Struer—Esbjerg fra ca. 7,00 Aften til ca. 4,35 næste

Morgen med én Maskine, et Sæt Togpersonale og 2 Sæt Maskinpersonale? Nej, det kan vi vist ikke, Sporet vilde ikke lege med, og Rebroussementerne — navnlig Fredericia — nej, den gaar ikke, men Tanken var ellers ikke ueffent for Økonomien.

Cöln 4 Dage senere, Sovevognen til Berlin over Hannover Afg. Cöln 10,12 er udsolgt, men i Sovevogn Nr. 50 Afg. 10,06 over Magdeburg er Plads. Saa tager vi den; Temperaturen er høj, Hastigheden til Tider lige saa, og Trucken maler løs lige under Hovedgærdet. Paa den Maade bliver Natten lang, og Kl. 6 holder man ikke mere ud at ligge. Konduktøren er den eneste, der vaager, han serverer Kaffe med en lille Pakke tørre Kiks til. Helt godt smagte det for Resten, og saa fortæller han om Tjenesten nu og tidligere. Ja—ja, nu kører hele Togpersonalet igennem Cöln—Berlin, 630 km. Afg. Cöln 10,06 Aften, Ank. Berlin 9,03 næste Morgen, 12¼ Time i et Træk, saa fri en Nat og derefter af Sted igen med andre Vogne Berlin—Coblenz. Han viser mig sin Turliste for Juni — 228 Timer 27 Minutter i 30 Dage. Men saa Maskinen? ja de veksles en Gang og Mandskabet tre Gange ved Eksprestogene Cöln—Berlin, hver Maskine gennemløber rundt 300 km med ca. 40 Vgl.

Alt er aabenbart spændt godt for her nede, men Befolkningen er forhaabningsfuld, velklædt og rolig. »Nu er Franskmanden færdig med at spille op«, siger Tyskerne i Ruhrprovinzen, »Francen falder, saa den menige franske Soldat for hele sin Dagløn knap kan opdrive et ærligt Glas tysk Øl.«

Traveller.

Der er vel næppe Tvivl om, at »Traveller« er Trafikmand, og at han har et godt Øje til Lokomotivpersonalet saa meget mere, som han i Eksprestogets Konduktor-Tonefald kunde høre det spottende i Omtalen af, at Lokomotivmændene ikke ogsaa kørte hele Ruten. Det kunde vel være tænkeligt, at den iagttagende »Traveller« har misforstaaet Konduktørens Tonefald, der maaske og rimeligvis havde den stik modsatte Tendens.

Det er i Grunden mærkeligt, at denne Herres varme Interesse for Statsbanernes Økonomi ikke gav sig Udslag ogsaa med Hensyn til Sammenligning af Dir. Altona's Omfang og de danske Statsbaners. Han har set ganske enøjlet paa Tingene og har naturligvis ikke opdaget, at for det

Omraade, han taler om, og som vistnok er betydeligt større end Danmark, har man ikke en Generaldirektør, fire Afdelingschefer, 3 Distrikter med tilhørende Distriktschefer, Trafik-, Maskin- og Banebestyrere og et Utal af Tilsynsførende Ingeniører og Inspektører foruden en Masse Kontrolører og Assisterter. Hvis »Traveller« ogsaa havde givet sig til at anstille Sammenligning paa dette Omraade, kunde det have været interessant at se, hvad han der kunde tænke sig at spare, men saa langt strækker hans Omsorg for de danske Forhold sig vel ikke.

STEDTILLÆGET

Til de lokale Tillidsmænd i Statstjenestemændenes Centralorganisationer.

I Anledning af den fra 1. April n. A. forestaaende Omgruppering af Byer og Kommuner med Stedstillæg har Statstjenestemændenes Centralorganisationer (Funktionærklasserne og Embedsklasserne) besluttet gennem et nedsat, fælles Stedstillægs-Udvalg hos samtlige Kommunalbestyrelser, Sogneraad m. v. at indhente de til Sagens Behandling nødvendige Oplysninger og senere at fremsende en fælles Indstilling til Lønningsraadet.

Man har endvidere bl. a. udarbejdet en bestemt Ansøgnings-Formular, som kan benyttes af begge Centralorganisationers Medlemmer paa samme Tjenestested i Fællesskab. Formularen rekvireres hos og tilbagesendes i udfyldt Stand til Udvalgets Sekretær, Assistent L. Chr. Larsen, 4. Trafiksektion, Fredericia.

Paa Steder, hvor begge Centralorganisationer har Medlemmer bør Sagen behandles af de lokale Tillidsmænd i Fællesskab, saaledes at der kun indsendes eet Andragende fra hvert Tjenestested; hvor ingen Tillidsmænd findes, kan et eller flere af Organisationernes Medlemmer tage sig deraf.

Da Stedstillægs-Udvalget som nævnt selv indhenter direkte Oplysninger i Sagen og vil gøre Indstilling til Lønningsraadet, er det *ikke nogen Nødvendighed*, at de enkelte Tjenestesteder, der har Stedstillæg, indsender Andragende, medmindre der i Kommunen (Byen findes ganske særlige Forhold for Levevilkaarene, som kan begrunde et højere Stedstillæg.

Tjenestesteder, der *ikke har* Stedstillæg, men som ønsker saadant, maa derimod af Hensyn til Sagens særlige Behandling indsendt Andragende.

For at kunne naa at faa det omfattende Materiale behandlet og Sagen fremmet i rette Tid, maa eventuelle Andragender indsendes snarest og senest den 1. September d. A.

PAA 3. KLASSE TIL ITALIEN

(Af Carl Petersen).

(Sluttet.)

Paa Pladsen staar ligeledes to Søjler, hvoraf den ene krones af Venezias karakteristiske Sindbillede, den bevingede Løve, medens den anden er forsynet med en Statue af St. Theodores, der var Republikens Skytshelgen. En Tur pr. Elevator i Campanilen, som er 99 m høj, maatte jo heller ikke forsømmes, heroppe fra har man en storslaaet Udsigt over Byen og Adriaterhavet. Derefter besaa vi Dogepaladset. Som det staar i Dag, stod det i det femtende Aarhundrede. To overhinanden staaende magtige Søjlerækker, bærer den brede massive Overbygning, en uhyre Flade holdt i lysø Farver. Inde i Gaarden en prægtig Marmortrappe, som fører op til de guldtyngede Sale. I Sale dei Maggior Consiglio holdt »det store Raad« sine Møder, her har Maleren Tintoretto skabt det største Maleri Kunsthistorien kender. Maleriet fremstiller Paradiset, og fylder en hel Væg. Derefter over »Sukkenes Bro« til Fængslerne og Fangehullerne, hvor man fik et lille Indblik i de Pinsler de ulykkelige maatte gennemgaa, forinden, som vor Fører sagde, de havnede i »Paradiso«.

Derefter foretog vi en Sejltur fra Pazzettaen med en hurtigsejlende Motorbaad ad »Canale grande«. Det er den største af Vandgaderne (1 Mil lang), og gennemskærer Venedig. Her staar herlige Paladser; snehvide Marmortrin fører ned til Vandet (for ikke at tage fejl i Mørke). Facaderne er alle prydede med Balkoner, Altaner og ikke mindst de herligste Blomster i en Uendelighed. Baaden passerer forbi den herlige Kirke »Maria della Salute«, ligeledes under den prægtige Rialto-Bro. Paa selve Broen er der en Mængde smaa Butiker. Underbygningen til Broen hviler paa en Rist af 12 000 Pæle. Fortsatte til Øen Murado, hvor vi besaa Glasfabriken og det enorme store Lager af det kunstfærdige Glasarbejde. Endvidere til Øen Brurano med en meget interessant Fiskerbefolkning, samt besaa en Skole for Kniplingsarbejde. Her paa denne Ø var vi i særlig Grad udsatte for Tiggeri baade af store og smaa. Om Aftenen var vi paa Markuspladsen, hvor et stort 60 Mands Militær-orkester spillede.

Den næste Dag Spadseretur i de smaa Gader, som i Reglen har en Bredde af et Par

Meter. Her faar man mange interessante Oplevelser ved at se de smaa Butiker og Smaa-haandværkeren i Virksomhed. Nemt at finde omkring er det ikke, men Befolkningen er yderst elskværdige, som ved »Tegn og underlige Gerninger« hjælper den fremmede til rette. Om Eftermiddagen igen paa Piazzettaen, hvor Gondolierne, saa snart de ser en fremmed, kommer raabende »Gondola, signore« — »Gondola, signore«, men vi tog med en Damper, og Turen gjaldt Øen Lido; her hersker et kosmopolitisk Badeliv, og det ene store Bade-palads ligger ved Siden af det andet. Badelivet florerer under meget frie Former.

Desværre maatte vi igen forlade Venedig, men det, vi havde set, var for os som et Eventyr, som ikke var steget op af Jorden, men af Vandet. Byen med sine Paladser, Kirker, Marmorbroer, beviser hvorledes nogle Menne-sker i Middelalderen levede, forfinet ved Rigdom og Kunst. Venedig er derfor kun en By overvejende for Turister, Kunstnere o. s. v. Et uhyre stort Museum — — —

Med Toget Kl. 11,22 om Aftenen drog vi igen nordpaa, for gennem Simplon og Lötschberg Tunneler, at naa til Kandersteg. Op ad Formiddagen kørte vi langs med den dejlige Sø »Lake Maggiore«, hvor der næsten hersker et tropisk Klima.

Simplon Tunnelen er 19 803 Meter lang, blev aabnet i 1906 og er den længste Jernbanetunnel i Verden. Banen er elektrisk, og det tog nøjagtig 25 Minutter at køre igennem den. Vi er nu inde i Berner Oberland og Banen er et Mesterværk af moderne Ingeniørkunst. En Udsigtbane af højeste Rang, med pragtfulde Alpe-Scenerier. Lötschberg Tunnelen er 14612 Meter. Ved Enden af Tunnelen ligger den lille By Kandersteg (1200 m o. H.), hvor vi gjorde Ophold. Fik Værelse i et lille henrivende Schweizerhus med Udsigt til de sneklædte Bjerge. Efter Middagen en anstrængende Fodtur til den pragtfulde Bjergsø Oeshienensee (1581 m o. H.). Oppe ved Søen fik vi en haardt tiltrængt Middagssøvn i det fri. Efter Nedstigningen Spadseretur i den vidunderlige Kanderdal. Alt er saa stille og saa tyst her oppe, og denne velsignede Ro bliver kun nu og da afbrudt af Klokkeklang fra Klokkerne som Køerne hører om Halsen, naar de gaar i Bjergene.

Afrejste fra Kandersteg næste Formiddag til Spieg, malerisk beliggende ved Thunersøen, og ved Foden af det store Bjerg Niesen, sejlede over til Beatenbucht, besaa Betushulen, som strækker sig 1 km ind i Bjerget. Hulen er elektrisk belyst og meget interessant. Tog med Damper fra Beatushöhle-Sundlauven til Interlaken. Byen er et af de skønneste Kur-

steder i Schweiz. Ligger mellem Thun og Brienzersøerne, og henrivende Udsigt til de sneklædte Alpetoppe Jungfrau (4166 m), Mönch og Eiger. Tidlig næste Morgen tog vi med det første Tog fra Interlaken Oest St. til Europas højeste Jernbanestation Jungfraujoch, som ligger paa den berømte Bjergspid Jungfrau. Rejsen gik over Grönderwald (1038 m) og Scheidegg (2064 m). Banen er en elektrisk Tandhjulsbane; efterhaanden som man kommer op i Højden og ser ned i Dalen, kan det sommetider krible lidt i een. Forøvrigt vil en Beskrivelse af denne Tur føre for vidt; den Storslaaethed, man her bliver Vidne til, skal helst ses. Fra Scheidegg, som ligger paa Snegrænsen, skiftes Tog, og man mærker det begynder at blive køligt. Toget er elektrisk opvarmet. Fra Stationen Eigergletscher kører Banen i Tunnel. Stationerne Eigerrand, Eismeer og Jungfraujoch er hugget ud i Klippen, samtidig er der for Udsigtens Skyld lavet Huller ud i det fri, som man kan benytte, saa længe Toget holder paa Stationen. Paa Endestationen Jungfraujoch er man oppe i en Højde af 3457 Meter over Havet. En underlig Følelse griber een her oppe i de evige Is- og Snemarker. Luften er saa tynd, saa man med Vanskelighed kan drage Aande. Susen for Ørerne o. s. v. Det første Kvarterstid vi var heroppe, havde vi det prægtigste Solskin; lidt efter kom der en Sky, som saa spærrede fuldstændig Udsigten. Derefter Snevej, som vi har det herhjemme om Vinteren, og endelig som vi begyndte Nedkørslen, gnitrede Lynene, og Tordenen rullede, saa det var lige ved at blive lidt uhyggeligt. »Jomfruen« viste, i hvert Fald ikke hele Tiden, den pæne Side udaf. Turen ned gik over Wengernalp til Lauterbrannen. Derfra Fodtur til Staubach Vandfaldet, som har en Højde af 305 Meter; var ligeledes inde i det berømte Trümmerbach Fald, som er en sand Heksekedel. Derpaa tilbage til Interlaken. Næste Dag Sejltur over Brienzersøen til Brienz. Paa Damperen nød man en dejlig Udsigt til Tønerne af et 14 Mands Harmonika Orkester. Med Toget til Meiringen, Spadseretur ud til Aaresbugten, som er meget imponerende, derfra med delvis Tandhjulsbane over Bruning Passet (1004 m o. H.) til Luzern. Byen ligger som bekendt ved Vierwaldstättersøen, og gennemskæres af Floden Reusz, hvorover der fører flere gamle overbyggede Broer. — Herlige Promenader langs Søen, med Udsigt til Rigi, Pilatus, Stangerhorn. Vor første Vandring gjaldt Thorvaldsens Schweizerløve, som er udhugget i en Klippevæg (9 m lang). Løven, der ligger med en afbrækket Lansspids i Siden, er ved at dø, men hviler Hovedet paa det franske Vaaben. Som bekendt er Løven et Minde

om schweiziske Soldaters Troskab mod den franske Konge under den store Revolution. Besøgte derefter Gletschergarten, samt foretog Spadsereture rundt i Byen. Overværede blandt andet en interessant kirkelig Handling, idet en ny Biskop for Kanton Luzern blev indsat.

Den 15. Juni afrejste vi fra Luzern Kl. 1,45 Em. og naaede Aarhus den 16. Kl. 10,12 Em. efter en Jernbanerejse paa ca. 4000 km, lidt rejsetrætte, men berigede med Indtryk, som aldrig vil gaa os af Minde, saa længe vi lever.

AARHUS NYE RANGER- OG GODSBANEGAARD

Af Baneingeniør Th. Engqvist, M. Ing. F., Aarhus.
(Efter »Ingeniøren«.)

Ved Lovene af 17. April 1916 og 1. April 1919 bestemtes det, at der i den saakaldte »Mølleeng« Vest for Aarhus, jfr. Fig. 1, skulde anlægges en Ranger- og Godsbanegaard, og at Personbanegaarden skulde ombygges og udvides delvis paa de ved den gamle Godsbanegaards Flytning frigjorte Arealer af den saakaldte »Amtmandstoft«. Det blev derved muligt at bevare den gode Beliggenhed af Personbanegaardens Hovedbygning, og senere at skabe en Gennemkørselsstation for Hovedbanens Tog ad den fremtidige Aarhus—Randersbane (vist prikket paa det lille Oversigtskort, Fig. 1).

Den første Del af disse Anlæg er nu fulendt, idet den nye Godsbanegaard blev taget i Brug i 1923 og Rangerbanegaarden den 15. Maj d. A.

Almindelig Beskrivelse af Rangerbanegaarden.

Den indbyrdes Beliggenhed af Rangerbanegaardens Sporgrupper ses af omstaaende skematisk Plan, Fig. 2, til hvilken alle i dette Afsnit anførte Bogstaver og Tal henviser.

Ankomst- og Afgangstogvejene har midlertidigt et andet Forløb end vist paa Planen, men vil, naar Personbanegaardens Spor anlæg og Hovedtogvejene til disse er fulde, blive i Overensstemmelse med Planen.

Rangerbanegaardens Benyttelse er følgende: Godstogene indgaar fra Syd, Midtbanen og fra Nord og Vest paa Ankomstristen A¹ (fra den fremtidige Aarhus—Randersbane paa A₂). Togloko kører i Remisen, Togstammen trækkes, efter at Underkoblingerne er taget af og Hoëdkoblingerne slækkede, af et Rangerloko, der gaar for Togets vestlige Ende, ad Ranger-spør 500 til det vestlige Rangerhoved a; herfra trykkes Togstammen langsomt op over 1. Rangerryg, en kunstig fremstillet Pukkel, fra

hvis Top de afkoblede Vogne af Tyngdekraften føres ned paa den foran (Øst for) liggende »Strækningsrist« B, paa hvis 12, senere 13 Spor Vognene fordeles efter deres Bestemmelsessted, d. v. s. enten den Banestrækning, ad hvilken Vognen skal fortsætte fra Aarhus, eller Aarhus Godsbanegaard, -Havn, -Centralværksteder m. fl.

Der er derfor i Strækningsristen Spor med Betegnelse Nord, Syd, Vest, Midtbanen, Odderbane, Løseveje, Varehus, Centralværksteder, Havn, Aarhus Ø m. fl.

De fra Aarhus Havn og Aarhus Ø kom-

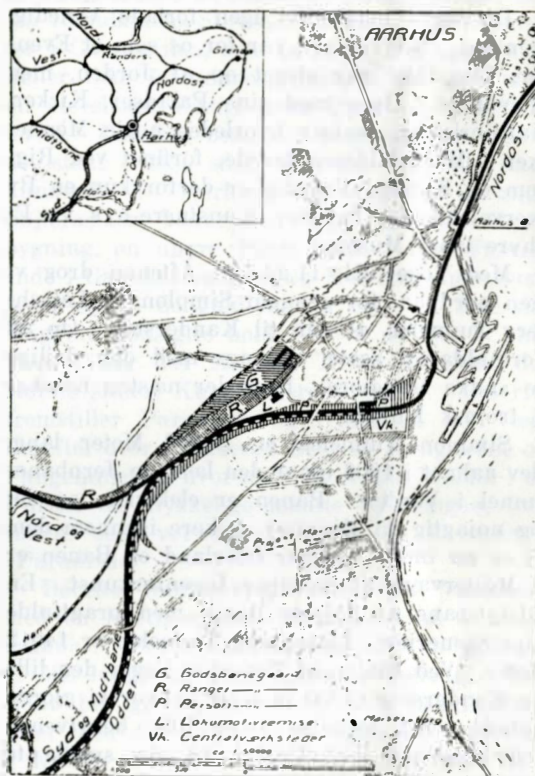


Fig. 1. De nye Banegaarde i Aarhus samt i Hjørnet foroven de nuværende og de fremtidige Banelinier (.....)

mende Vogne hensættes paa Sporene 402, 403 ved Siden af Ankomstristen, de paa Aarhus Godsbanegaard læsede Vogne stilles paa Spor 60 og alle disse Vogne behandles ganske som ankommende Tog, skydes over 1. Rangerryg og fordeles ned paa Strækningsristens Spor.

Der samles da efterhaanden f. Eks. paa Strækningssporet »Nord« (105) ankommende transiterende Vogne og fra Aarhus udgaaende Vogne til Nord, og hele dette Træk skydes 30—40 Min. før Nordtogets Afgang over 2. Rangerryg, hvorfra Vognene atter ved Tyngdekraftens Acceleration fordeles paa den foran Øst

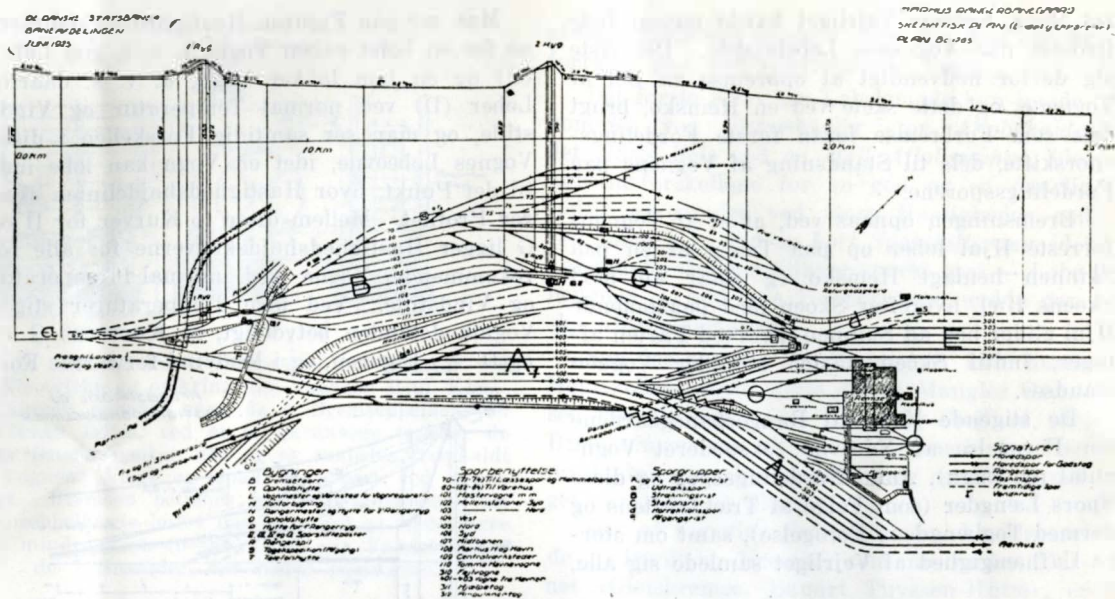


Fig. 2. Skematisk Plan over Aarhus Rangerbanegaard.

for liggende »Stationsrist« C's 9 (senere 11) Spor, paa hvilke Vogntrækket deles i Vogngrupper til Strækningens forskellige Stationer. Naar hele Trækket er fordelt, samles Grupperne ved Videreløb fra den med Fald liggende Stationsrist til et Tog paa et af »Afgangsristen« E's Spor, idet Vogngrupperne opstilles i den Rækkefølge, i hvilken Toget møder Stationerne under Kørslen ud ad Strækningen.

Enkelte Hastervogne, d. v. s. Vogne, der umiddelbart efter Læsning eller efter Ankomst med andet Tog skal sættes i afgaaede Tog kan ad særlige Spor (100 og 300) udenom Stræk- nings- og Stationsristene føres til Afgangsri- sten.

Vogne, der uden Aflæsning skal underkastes mindre Reparationer, samles paa Strækingsristens Spor 101 og sættes derfra paa de to Blindspor 91 og 92, for efter at være istandsat at blive ført ad Spor 100 til det afgaaende Tog paa Afgangsruten E.

Vogne, der maatte komme paa fejlt Spor i Strækningsristen, lader man som Regel fortsætte til Stationsristen sammen med det Træk, i hvilket de henstaar. Ved Afløb fra Stationsristen tages »Fejlvognene« ned i Blindsporet d Nord for Afgangsrysten, og herfra trækkes de ved Hjælp af det elektriske Rangerspil R op og slippes ned i Afgangsrysten, naar det Tog, med hvilket de skal afgaa, er under Op-rangering.

Naar Toget er samlet og færdigkøbt, kommer Togloko fra Remisen, sætter sig for Togets Vestende, hvorefter Toget er klar til Afgang.

Banegaardens tekniske Udformning.

Godstrafikken paa Aarhus H Station var allerede, da Projekteringen af Banegaarden udførtes, af en saadan Størrelse — gennemsnitlig ca. 600 afgaaende Vogne pr. Døgn — at det maatte anses for formaalstjenligt at indrette Banegaarden til Tyngdekraft rangering, og det syntes absolut paakrævet, naar Hensyn toges til, at den nye Aarhus—Randersbane og Nordostbanens Indføring til Aarhus H yderligere vilde forøge Rangerarbejdet. (Det gennemsnitlige Vognantal i 1924 var ca. 750 pr. Hverdag).

En økonomisk Udnyttelse af de til Raadighed værende Engarealer, i Forbindelse med den Omstændighed, at Rangerbanegaardens Spor skulde føres under en tilstedestående Privatjæne, der kun med store Bekostninger kunde løftes eller forlægges, forbød Anlæg af en Banegaard med gennemgaaende Fald, hvorfor man var henvist til at bygge en saakaldt »Flædbanegaard«, ved hvilken den fornødne »Faldhøjde« for Vognene opnaas ved kunstigt fremstillede Rangerrygge.

Tyngdekraftbanegaardens Udvikling.

Allerede i Halvfjerdserne byggedes den første Rangerbanegaard med Udnyttelse af Tyngdekraften til at bevæge Vognene under Fordelingen paa Sporgruppernes forskellige Spor. Dette betød naturligvis et stort Fremskridt fra den tidligere Stødrangering med Loko. Imidlertid var den krævede Løbelængde for Vognene vekslende stor eller lille, eftersom de skulde paa et tomt eller et allerede delvis be-

sæt Spor, ligesom Vejrliget havde megen Indflydelse paa Vognenes Løbelængde. Det viste sig derfor nødvendigt at opbremse en Del af Vognene, og dette skete ved en Hemske, brugt dels som Forbremse foran første Fordelingsspor, dels til Standsning af Vognene paa Fordelingssporene.

Bremsningen opnaas ved, at et af Vognens forreste Hjul løber op paa Taaen af en paa Skinnen henlagt Hemske og slaar an mod Skoens Hæl, hvorefter Skoen med paastaende Hjul glider hen ad Skinnen, hvorved Farten aftager, indtil Skoen kastes af eller Vognen standses.

De stigende Krav til Rangerbanegaardene om Forøgelse af Ydeevne (ekspederet Vognantal pr. Døgn), Antal Fordelingsspor og disse Spors Længder (som Følge af Trækraftens og dermed Toglængdens Forøgelse), samt om større Uafhængighed af Vejrliget samlede sig alle,

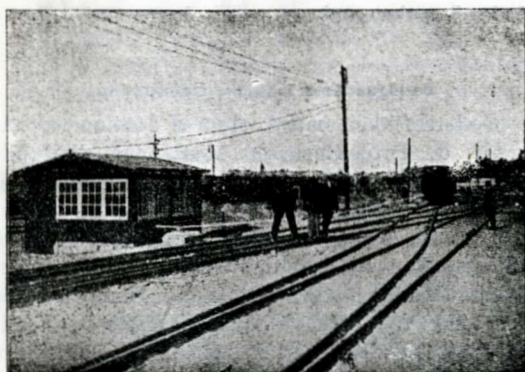


Fig. 3. Elektrisk Rangerramp, som med en Wirer, der føres af de ved Siden af Sporene opstillede Lederuller, trækker »Fejlvogne« op fra Korrektionssporet, for derefter at slippe dem ned i Afgangsristen.

som det vil fremgaa af det efterfølgende, i Kravet om en Forbedring af Bremsmidlerne.

Paa hosstaaende Fig. 4 er vist en grafisk Fremstilling af den Indflydelse, som de forskellige Vognes Løbemodstande (afhængig af Løjer og Aksler, disses Smøring, Akselafstand, Akselbevægelighed, Hjulbandagernes Form m. m.), og Vejrliget har paa Afløbet. Den tykke Linie angiver Banegaardens Længdeprofil, de andre Linier er saakaldte »Hastighedshøjdelinier«; i ethvert Punkt af Banen er for en afløbende Vogn den af 1 Tons Vognvægt overvundne samlede (Vogn-, Spor- og Vejrligs-) Modstand trukket fra Faldhøjden, saaledes at Liniens Ordinater angiver Energiresten og Afstanden til Profilet bliver et Maal for Hastigheden beregnet af Ligningen

$$v = \sqrt{2 \text{ gh.}}$$

Man ser paa Figuren Hastighedshøjdelinierne for en ladet aaben Vogn, d. v. s. god Løber (G) og en tom lukket Vogn, d. v. s. daarlig Løber (D) ved normal Temperatur og Vindstille, og man ser samtidig Forskellen i disse Vognes Løbeevne, idet en Vogn kan løbe indtil det Punkt, hvor Hastighedshøjdelinien skærer Profilet. Mellem disse to Kurver for D og G ligger Hastighedshøjdekurverne for alle forekommende Vogne ved normal Temperatur og Vindstille. Ved lave Temperaturer stiger Vognmodstanden betydeligt, se Kurverne G ÷ og D ÷ i Figuren, og i Modvind forværes For-

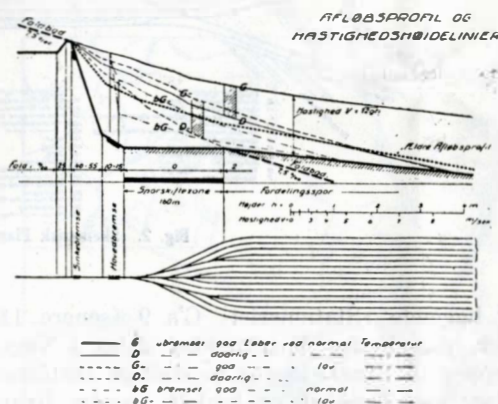


Fig. 4. Den tykke Linie er Profilet for en moderne stejl Aflobsrampe med Synke- og Hovedbremse, de tynde Linier er Hastighedshøjdekurver for forskelligt løbende Vogne. De lodrette Afstande mellem disse Kurver og Profilet angiver Vognens øjeblikkelige »Faldhøjde« og er derigennem Maal for Hastigheden. I det Punkt, hvor Hastighedshøjdekurven skærer Profilet, standser Vognen. Man ser Forskellen paa gode og daarlige Løbere ved normal og ved lav Temperatur, hvor den daarlige Løber kun lige naaer ud af Sporskiftezone, og man ser, hvorledes Afbremsning i Hovedbremsen formindsker Vognens Hastighedshøjde og dermed Løbelængde. Man forstaar derigennem ogsaa Manglerne ved det punkterede ældre paraboliske Profil. Med lang Punktering er vist, hvorledes Stejlrampe kan indlægges paa en Faldbanegaard, hvor Vognbevægelserne under Rangering udføres alene af Tyngdekraften under Lokomotivhjælp.

holdet yderligere. For en god Løber er saaledes denne rene Løbemodstand, angivet som Fald i pro Mille, ved normale Temperaturer 2,8 i Kulde 5,6 og i Kulde og 6 m Modvind 6,5 medens de tilsvarende Værdier for daarlige Løbere er 5,0, 9,5 og 13,4. Paa Figuren ses ogsaa Forbremsningens Indvirkning paa Løbelængden.

De Krav, der maa stilles til et Rangeranlæg, er, at en daarlig Løber selv under vanskelig Vejrforhold skal kunne naa helst ned til Enden af Fordelingssporene, men i hvert Fald gennem Sporskiftezone, d. v. s. den Sporsvifte, ved hvilken Vognene fordeles til Samlesporene,

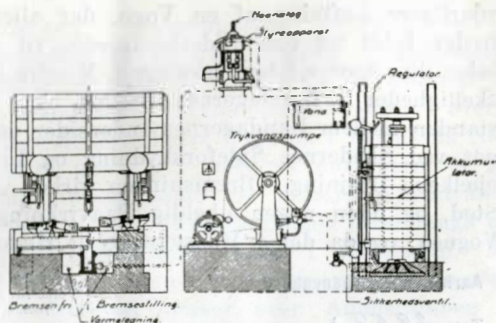


Fig. 5. »Thyssenhütte-Bremser«, der bremses ved en Klemvirkning omkring alle Vognens Hjul. Klemvirkningen opnaas, naar de 4 Bremsebjælker ved Vandkraft løftes, ved at Hjulkransene trykker de indre Bremsebjælker ned og er saaledes fremkaldt af Vognens Vægt og opad begrænset ved denne Vægt. Bremsen betjenes fra Styreapparatet, idet Bremsebjælkerne løftes passende ved at sætte mere eller mindre Tryk (0—65 Atm.) paa Vandet under de 7 Stempler, der bærer Bjælkerne.

(Vogne, der gaar i Staa i Sporskiftezone, vil hindre al videre Fordeling), og at der mellem to efter hinanden følgende Vogne skal være Tid til Omstilling af et Sporskifte. Dette kræver ved centralbetjente Skifter 3—4 Sek. Tids-

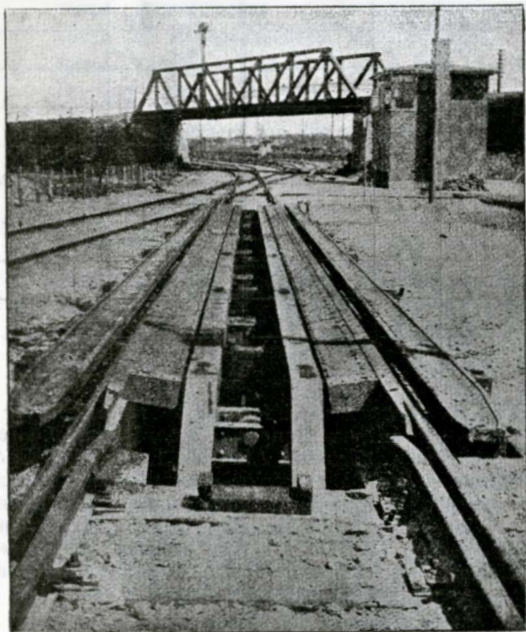


Fig. 6. »Thyssenhütte-Bremser«. I Midten er Dækplanken fjernet, saa man ser de svære Bolte, paa hvilke de hydrauliske Stempler løfter Tværbjælkerne, der bærer de to udvendige og de to indvendige Bremsbjælker, mellem hvilke Vognhjulene klemmes. Til højre i Baggrunden ligger Bremsehuset, hvis Stueetage afgiver Plads for Trykvandsmaskinerne og Trykvandsakkumulatoren, medens Betjeningsrummet ligger i 1. Etage. Paa Broen, der fører Hammelbanen over Rangerbanegaarden, staar Rangersistgnalet visende »Kør langsomt mod Ryggen«.

afstand mellem bageste Puffer paa den ene og forreste paa den efterfølgende Vogn.

Det første Krav om Løbelængde kan imødekommes ved tilstrækkelig stor *Afløbshøjde*, det sidste *dels* ved en *stejl Afløbsrampe*, idet Løbetidsforskellene for en god og en daarlig Løber er mindre ved store Hastigheder end ved smaa, dels ved en *kort Sporskiftezone*, idet Løbetidsforskellene tiltager stærkt med — Løbelængden — ved lave Temperaturer endda ganske uforholdsmæssigt.

Saa længe man til Raadighed kun havde Hemskobremserne, satte disses Mangler Grænsen for Afløbsrampens Højde og Stejlhed, idet Bremsningen var alt for farlig baade for Vogne, Ladning og Bremsebetjening og tilmed meget vanskelig at tilpasse.

Den af Ingeniør *Frölich*, Essen, konstruerede hydrauliske Bremse, som nu under Navnet »Gleisbremse, Bauart Thyssen-Hütte«, er indbygget paa nogle udenlandske Banegaarde samt paa Aarhus Rangerbanegaard, skabte ved sin fuldstændig regulerbare Afbremsning af selv de tungest forekommende Afløb Mulighed for en rationel Udvikling af Tyngdekraft-

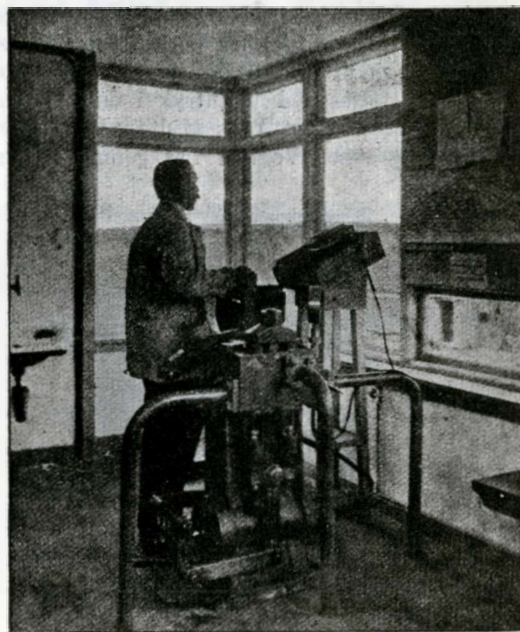


Fig. 7. »Thyssenhütte-Bremser«. Betjeningsrummet i det i Fig. 6 viste Bremsehus. Portøren indstiller med højre Haand Haandtaget, ved hvilket Bremsen løftes, med venstre Haand betjenes 1. Fordelingssporskifte og Kontakterne til det optiske og akustiske Rangersistgnalet. Foran sig har man Manometret, der viser det øjeblikkelige Vandtryk paa Bremsecylindrene samt Pulten, hvorpaa Rangersistgnalet (se Fig. 10, Side 000) ligger, om Natten belyst ved sideblændet Lampe.

rangering paa det ovenfor skitserede Grundlag.

Selve Bremsen virker ved at klemme omkring alle 4 Hjul paa den afløbende Vogn. Langs hver Køreskinne ligger, som det fremgaar af Fig. 5, udvendige Bremsbælker, som

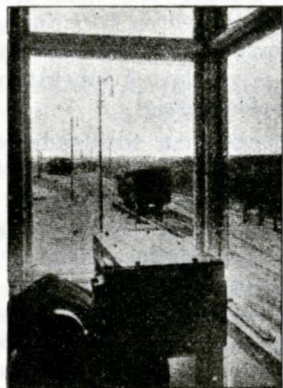


Fig. 8. Udsigt fra Bremsehusets Betjeningsrum mod 1. Ryg. En Vogn er paa Vej gennem Bremsen. den næste Vogn er afkoblet fra Vogntrækket, der skydes over »Sommerryggen«.

for hver 2,8 m er understøttede paa Slæder, der glider paa Tværbælker, og som indvendig bærer en drejelig Inderbjælke. Tværbjelkerne kan løftes ved Vandtryk i de Stempler, der understøtter Bjælkens Midtpunkt. I sænket Stilling løber Vognen frit gennem Brem-

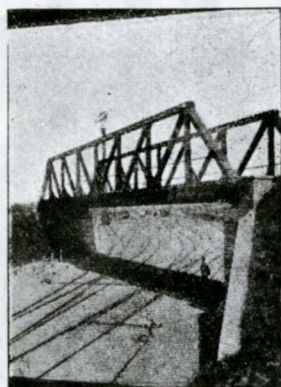


Fig. 9. Udsigt fra Bremsehusets Betjeningsrum mod Strækningsristen. Nogle Vogne ses at være under Afløb.

sen, i løftet Stilling løber Vognens Hjulkrans paa Foden af Inderbjælken og trykker denne ned, hvorved Hjulene klemmes mellem de to Bremsbælker, jo stærkere des mere Inderbjælken løftes, idet den maksimale Klemvirkning dog er en Funktion af Vognens Vægt. En

yderligere Løftning af en Vogn, der allerede hviler fuldt ud paa Inderbjælkerne, vil saaledes ikke forøge Klemvirkningen. Mindre Forskelligheder i Bandagernes Bredde og i Afstanden mellem Bandagernes Indersider udlignes ved Slædernes Sideforskydning og Inderbjælkens Drejning. Bremsningen virker uden Stød, og uden nogen uheldig Paavirkning af Vognen, og da der i Modsætning til Hemsko-

Aarhus Rangerbanegaard.

D. S. B.
Form. Nr. A 679.
3/1925. - 10.

Tog 2957

Havnetræk

den 7/6

A.

Antal Vogne	Spor Nr.	Anm.	Antal Vogne	Spor Nr.	Anm.
3	80		1	8	
3	10	0	1	1	
1	72		1	80	
14	10	0 21	1	71	
1	8	Em	3	72	
1	80		1	5	
1	1		1	72	
1	80		1	80	
1	1		2	5	
1	80		2	1	
1	8	0	1	4	
1	5		1	1	
1	4		2	5	
1	80		1	9	
1	5		53		
2	9				

Fig. 10. Rangerseddel for Tog 2957's Aflob over 1. Ryg paa Aarhus Rangerbanegaard den 7. Juni 1925. Sedlen fortæller Afkobler, Bremses og Sporskifter, at der i Rækkefølge afløber følgende Vogne: 3 læssede til Spor 80, 3 tomme til Spor 10, 1 læsset til Spor 72, 14 tomme med betjent Skruebremse til Spor 10 (skal derfor ikke bremses paa Hovedbremse eller Hemsko), 1 Em (4-akslet Rejsegodsvogn) til Spor 8 o. s. v.

bremsningen bremses paa alle Hjul, er Antallet af Vogne i et Gruppeaflob uden Betydning.

Det til Bremsbælkerens Løftning fornødne Trykvand fremstilles af en elektrisk dreven 3-Cylinders Suge- og Trykpumpe, som trykker Vandet i en Akkumulator, hvorfra det gennem et Styreapparat, der muliggør en Omsætning af Trykket fra det maksimale (65 Atm.) Pumpetryk til et vilkaarligt mindre Tryk, gaar til

Bremsen. Styreapparatet betjenes ved et Haandtag og til hver Stilling af Haandtaget svarer et bestemt Vandtryk, der aflæses paa et Manometer. Styreapparatet staar i øverste Etage af en mindre Bygning i Bremsens Nærhed (B paa Fig 2), medens Maskinerne og Akkumulatoren samt en mindre Varmtvandskedel, hvorfra Varmeledninger fører langs alle Trykvandsledninger, staar i Stueetagen. Fra Betjeningsrummet maa der naturligvis være god Oversigt saavel over Afløbsrampen og Bremsen som over Fordelingssporene (jfr. iøvrigt hosstaaende Fotografier fra Anlægget paa Aarhus Rangerbanegaard).

Bremsevogeteren maa for at kunne afbremse en Vogn paa bestemt Løbemaal kende:

- 1) Afstanden til dette Maal, som almindeligt ses direkte af Sporenes Besættelse i Forhold til nogle paa Lysmasterne anbragte Afstandsmærker, i Mørke og uklart Vejr paa en Sporbesættelsestavle, der findes paa Væggen foran Styreapparatet.
- 2) Vognens Løbemodstand og Vægt, der faas ved Kendskab til de forskellige Vogntyper, eventuelt ved at lade Vognen straks efter Afløbet passere en automatisk Vægt, der viser Akselvægten i Betjeningsrummet, samt af Rangersedlens Anmærkning om tomme Vogne (angives f. Eks. ved »0«, jfr. Rangersedlen, Fig. 10).
- 3) Spormodstanden for det paagældende Spor (Kurver).
- 4) Temperaturen.
- 5) Vindretning og Styrke.

Dette stiller ret store Krav til Bremsevogeteren, men det maa dog erindres, at de to sidste Faktorer ikke ændres under et Afløb. Iøvrigt kan man konstruere en Bremseskala, der sættes ved Siden af Haandtaget, og som for forskellige Akselvægte og Spormodstande viser, hvor Haandtaget skal stilles. Imidlertid viser saavel den ovenfor omtalte automatiske Vægt som især Skala sig hurtig overflødig.

Paa Aarhus Rangerbanegaard har man ved 6 Dages rationel Indøvelse med Tog sammenlagt af de 4 Vognarter: tomme lukkede, læssede lukkede, tomme aabne og læssede aabne kunnet indøve 3 Portører saa godt, at det videre Bremsearbejde er forløbet tilfredsstillende, om end der naturligvis ved fortsat Øvelse vil kunne opnaas smukkere Resultater.

(Fortsættes.)



TJENESTEMANDSLOVGIVNING I NORGE

Udkast til Lov om Lønstridigheder i offentlige Tjenesteforhold. Udarbejdet af „Tjenestemandskommissionen af 3. Juni 1919“.

I.

Ved kgl. Resolution af 3. Juni 1919 nedsattes en Kommission til at undersøge Spørgsmaalet om Mægling og Voldgift i offentlige Tjenesteforhold. Under 25. April 1925 har Kommissionen, blandt hvis Medlemmer vi nævner Kontorchef *Carl Platou*, der ogsaa vil være kendt som kongevalgt Medlem af den norske »Forenklings- og Sparekommission af 12. Juni 1922«, afgivet sin Betænkning, der paa ca. 200 Spalter giver en detailleret — og velskreven — Behandling af en ret alsidig Belysning af det vanskelige Problem. Betænkningen beskæftiger sig indgaaende med Forholdet, saavidt angaar Tjenestemænd af Funktionærklassen og Bestillingsmænd samt fast ansatte Arbejdere i Statens (og delvis Kommunernes) Tjeneste; dog er den egentlige Embedsstand ikke, som tidligere, holdt helt udenfor.

Af Interesse er lige i Begyndelsen et historisk Afsnit om »Offentlige Tjenestemænds Strejkeret«, hvoraf vi derfor hidsætter et fyldigere Referat.

*

I alle Lande har Spørgsmaalet om Tjenestemændenes Strejkeret været stærkt omtvistet, og i en Lov om Lønstridigheder kan man naturligvis ikke undgaa at tage Stilling dertil. Den norske Tjenestemandsløvs af 15. Februar 1918, der iøvrigt ikke omfatter Embedsmænd og den højere Almenskoles Lærere og Lærerinder, drager, som ventes maatte, bestemt Grænse mellem *Embedsmænd* paa den ene Side og de øvrige *Statstjenestemænd* (Bestillingsmænd) paa den anden Side.

Embedsmænd.

Ifølge den norske Grundlov (§ 21) udnævnes Embedsmænd af Kongen i et Statsraad. Efter Grundlovens § 22 kan de i Henhold til § 21 udnævnte Embedsmænd — med de i samme § opregnede Undtagelser — ikke afsættes undtagen ved Dom, ej heller forflyttes mod deres Villie. Dog kan de afskediges, naar de har naaet Aldersgrænsen.

Med den antydede Undtagelse er der i Grundloven sikret en Embedsmand Ret til at beholde sit Embede for Livstid. Af denne Ret antages ogsaa at følge, at en Embedsmand ikke behøver at finde sig i, at der tillægges hans Embede Forretninger af anden Art eller af væsentligt større Omfang end tidligere, eller i Nedsættelse af Embedets Indtægter, med mindre der ved hans Udnævnelse udtrykkelig er taget Forbehold i disse Henseender. Og det

kan endvidere ikke antages, at der ved Udnævnelsen af en Embedsmand, eller eventuelt i Forbindelse med en Lønregulering, kan være Forbehold om en hvilken som helst vilkaarlig Forandring i Embedets Lønningsvilkaar eller Forretningsomraade, uden at man derved vilde komme i Strid med Grundloven.

Disse Regler maa iøvrigt ogsaa gælde for de Embedsmænd, der er afsættelige i Henhold til Grundlovens § 22. Hensigten med at gøre disse Embedsmænd afsættelige kan nemlig alene antages at have været, at man vilde aabne Adgang til at fjerne dem straks og uden Retsforfølgning, naar de efter Administrationsens Skøn ikke passede deres Embeder forsvarlig. I andre Henseender maa de ligestilles med de uafsættelige Embedsmænd.

*

Spørgsmaalet om Embedsmænds Strejkeret har hidtil ikke været aktuelt, og der findes ingen Lovbestemmelse, som berører det. De Udtalelser om offentlige Tjenestemænds (Stats-tjenestemænds) Strejkeret, som hidtil er fremkomne fra Statsmyndighedernes Side, tager ikke direkte Sigte paa Embedsmænd. Spørgsmaalet maa naturligvis ses i Belysning af den Stilling, som Embedsmændene indtager i Henhold til Grundloven, og som vi lige har givet en Oversigt over. Naar Embederne er tilsikrede Embedsmændene for Livstid, naar disse overhovedet ikke kan opsiges og kun kan afskediges efter Dom, naar endvidere deres Vilkaar ikke kan ændres, uden at der paa Forhaand er taget udtrykkeligt Forbehold i saa Henseende, synes det lidet rimeligt, at Embedsmændene skulde kunne sætte Staten i Vanskeligheder ved en Masseopsigelse.

Embedsmændene kan overhovedet ikke sige deres Stilling op, og der gælder ingen Opsigelsesfrist for dem: de maa indgive en formelig Ansøgning om Afsked, der i givet Tilfælde bevilges dem af Kongen i et Statsraadmøde. Man antager i Almindelighed, at Embedsmændene har Ret til at forlange deres Afsked efter Ansøgning, men kun med en »rimelig« Frist og saaledes, at de »er forpligtede til at forblive i Embede, indtil man faar draget Omsorg for Embedets forsvarlige Besørgelse«. Ogsaa i Stortinget er denne Anskuelse gentagende kommet til Udtryk, og det er da klart, at en saadan Begrænsning i Embedsmændenes Ret til personlig og enkeltvis at søge deres Afsked maa forekomme aldeles uforeneligt med, at der skulde tilkomme dem nogen Strejkeret. —

Bestillingsmænd.

Har Spørgsmaalet om Strejkeret for Embedsmænd hidtil ikke været aktuelt, kan det

samme ikke siges, naar Talen er om Bestillingsmænd og Statens Arbejdere: Strejkemidlet har været forsøgt i Praksis. Allerede i 1908 udtalte Flertallet i den ministerielle Voldgiftskommission, at det maatte anses for tvivlsomt, om Bestillingsmænd havde Strejkeret, og man fandt, at det vilde være upaakravet og uheldigt udtrykkelig at fastslaa en saadan Strejkeret i Loven; men Mindretallet (Lian) ansaa derimod Bestillingsmændenes Strejkeret for ubestridelig. Under Behandlingen i Odels-tinget (1912) udtalte »Socialkomiteens« Formand og Ordfører (Peersen), at »Strejkeret for denne Klasse Tjenestemænd ikke bør taales og følgelig afskæres ved Lov«, overensstemmende med Justitsministeren, Statsraad Abrahamssens Udtalelser: »Det er en Selvfølge, at Samfundet ikke kan taale, at de offentlige Funktionærer i Staten . . sætter sig op mod Samfundets Vilje ved Strejke«.

Denne Statsmagtens Opfattelse: at Bestillingsmand og faste Statsarbejdere ikke havde nogen Strejkeret, bestod kun nogenlunde uantastet i et Par Aar; i Tjenestemandens loven af 15. Febr. 1918 berører to §§ (27, 28) det kildne Spørgsmaal, og herom hedder det i Motiverne, der fulgte med den første »Proposition« til Loven (allerede i 1915):

Normalt har det offentlige ingen Interesse af at holde paa en Tjenestemand, der ønsker at komme ud af Tjenesten. Men der kan indtræffe Forhold, som gør det til en Samfundspligt for en Tjenestemand at forblive i sin Stilling indtil videre, og en Tjeneste, som han i sin Tid frivillig har tiltraadt, maa han i saa Tilfælde finde sig i at udføre som ethvert andet Ombud, Staten paalægger sine Borgere. Specielt kan det Offentlige ikke udsætte sig for, at Tjenestemænd gennem Masseopsigelse søger at bringe Forstyrrelse i den offentlige Tjeneste for at fremme visse private Interesser. Opsigelsen har nemlig i saa Fald ikke virkelig til Hensigt at opløse Tjenesteforholdet. Ingen af de opsigende vil i Virkeligheden udtræde af Statens Tjeneste; de vil alle fortsætte, men paa andre Vilkaar, og Opsigelsen er alene et Magtmiddel til at naa disse Vilkaar. Men de enkelte Borgere skal ikke ved Magt kunne sætte deres Vilje over Statsviljen . . . Den enkelte kan træde ud, hvis han er misfornøjet. Men Staten kan ikke taale eller tillade, at offentlige Tjenestemænd som Korporation vil søge at diktere Samfundet deres Betingelser. — — — Samfundsmaskineriet kan ikke standses. Skulde offentlige Funktionærer ved Masseopsigelse prøve at skabe Vanskeligheder, maa Samfundet gribe til sine Magttmidler«.

(Fortsættes.)

UHELDSFORSIKRINGS-FORENINGEN FOR DE DANSKE STATS BANERS PERSONALE

ANDELS-ORGANISATION UNDER LEDELSE AF DE FAGLIGE JERNBANEORGANISATIONER

Til Ansatte ved Statsbanerne.

Enhver bør efter Evne væрге sig imod Følgerne af Ulykkestilfælde. Dette gælder ikke mindst Ansatte ved Jernbaner, hvor Ulykkestilfælde ifølge Arbejdets Natur forekommer langt hyppigere end ved andet Arbejde, og hvor Følgerne trods den faste Løn og Pension viser sig paa samme Maade som i andre Forhold, ved Indtægtstab, større Udgifter, Savn for de Efterladte o. s. v.

»Uheldsforsikrings-Foreningen for De danske Statsbaners Personale« stiftedes allerede for ca. 35 Aar siden. I en Aarrække virkede den i Tilslutning til et privat Forsikringsselskab, men da Personalet havde stiftet sine faglige Organisationer, vedtog Uheldsforsikrings-Foreningen i 1901 at sammenslutte sig med disse, der derefter til at lede Uheldsforsikrings-Foreningen valgte et Repræsentantskab paa 20 Medlemmer, af hvilke Jernbaneforeningen og Dansk Jernbaneforbund nu hver vælger 8 og Værksted- og Remisearbejdernes Organisation 4 Repræsentanter.

I Aaret 1912 vedtog Uheldsforsikrings-Foreningens Repræsentantskab, væsentlig paa Initiativ af den daværende Formand, nuværende Trafikminister *Friis-Skotte*, at overgaa til den kooperative Form. Man opsagde Forholdet til det private Selskab og overtog selv Risikoen, foreløbig støttet til en Garanti paa 5000 Kr., der velvilligt stilledes til Raadighed af Dansk Jernbaneforbund; der blev dog aldrig Trang til at trække paa denne Reserve. Til

Fraklippes her.

yderlig Betryggelse er tegnet Reassurance i Genforsikringsselskabet »Skandinavia«.

Uheldsforsikrings-Foreningen ejer nu efter 12 Aars kooperativ Drift en kontant Formue paa 92 600 Kr., foruden at der i 1922 blev fordelt ca. 20 000 Kr. som Bonus til de Forsikrede. I førstkommende Efteraar skal der atter fordeles som Bonus en lignende Sum, og det er vedtaget at nedsætte Præmietarifferne til de nedenfor angivne lave Satser.

I ovennævnte 12-aarige Periode er der til tilskadekomne Medlemmer udbetalt i Erstatninger 213 000 Kr.

Medlemsantallet er for Tiden ca. 3900 med en Forsikringssum af ca. 5 600 000 Kr.

Repræsentantskabet ansætter Foreningens Styrelse, der leder Administrationen og afregulerer Skaderne. Til Afgørelse af mulig Uenighed mellem tilskadekomne Medlemmer og Styrelsen er etableret en fast Voldgiftsret, hvis to Medlemmer vælges af de faglige Organisationer, medens det tredje Medlem, Formanden, der skal være lægekyndig, vælges af Repræsentantskabet.

De Forsikrede er saaledes i Skadetilfælde sikrede en kollegial Bedømmelse og ikke en udelukkende forretningsmæssig, saaledes som ved andre Forsikringsselskaber. Forsikringsbetingelserne, der tilstilles enhver Forsikret, er de fordelagtigste, der findes, Invaliditetssatserne er *højere* og Præmierne *lavere* end noget andet Selskabs. Den *kvartaarlige* Præmie er for en Forsikringssum af 1000 Kr. ved Død, 2000

FORSIKRINGSBEGÆRING

Undertegnede indmelder sig herved i Uheldsforsikrings-Foreningen for De danske Statsbaners Personale og ønsker sig fra den192 forsikret for Kr. ved Død, Kr. ved fuldstændig

Invaliditet og ved forbigaaende Arbejdsudygtighed Dagserstatning fra 4./22. Dag. (Det ikke ønskede overstreges.)

Jeg er bekendt med omstaaende § 5 i Foreningens Forsikringsbetingelser.

(Navn med Forbogstaver)

(Stilling)

(Tjeneste Nr.)

(Station eller Tjenestegøringssted)

NB. Breve kan sendes frit med Statsbanerne, naar Konvolutten er utilklæbet og Adressen er:

Til Uheldsforsikrings-Foreningen for De danske Statsbaners Personale.

København H.

Vend om!

Kr. ved fuldstændig Invaliditet og 1 Kr. i Dags-
erstatning:

- I. for Kontorpersonale o. lign.*) med Dag-
penge fra 4de Dag 90 Øre,
do. do. med Dagpenge fra 22de Dag 75 Øre.
- II. for det øvrige Personale med Dagpenge fra
4de Dag 2 Kr. 50 Øre.
do. do. med Dagpenge fra 22de Dag 1 Kr.
50 Øre.

Ved Tegning af højere Forsikringer for-
højes Præmien tilsvarende.

Præmien indeholdes i Lønningen og Forsik-
ringen *gælder* uden Hensyn til, om Tilskade-
komsten er sket i eller uden for Tjenesten og
under Rejser indenfor Europas Grænser.

Medfølgende Forsikringsbegæring bedes fra-
klippet, udfyldt og snarest indsendt til Forenin-
gen, hvorefter *Medlemsbrev* vil blive tilstillet
Indmeldte.

Breve til Foreningen kan *forsendes frit* med
Statsbanerne, naar Konvolutten er utilklæbet,
og Adressen er:

*Uheldsforsikrings-Foreningen for De danske
Statsbaners Personale.
København H.*

Repræsentanterne og de faglige Organisa-
tioners Tillidsmænd anmodes om velvilligst at
vejlede Forsikringssøgende samt virke for Til-
gangen til Foreningen.

*) Ansatte i Generaldirektoratets, Regnskabsafdelingens
og Maskinafdelingens, Distrikternes, Centralværkstedernes
og Søfartschefens Kontorer, Trafikinspektører, Bane- og
Maskiningeniører, Stationsforstandere, Stationsmestre,
Godsekspeditorer, Kontrolorer, Assistenten, Medhjælpere,
Kontorister, Elever, Ingeniørassistenter, Overbanemestre,
Telegrafmestre, Brofogeder, Lokomotivmestre, Værkmestre,
Aspiranter samt Kontor- og Stationsbude o. l.

Fraklippes her.

(Almindelige Forsikringsbetingelser.)

§ 5.

*Personer, der ikke — eller dog kun betingelses-
vis — ere forsikringsbare.*

Forsikring overtages ikke for Personer, der
i Øjeblikket er akut syge, eller som lider af al-
vorlig kronisk Sygdom, derunder kronisk Al-
koholisme eller Tilbøjelighed til Misbrug af
Morfin, narkotiske Stoffer eller bedøvende Mid-
ler. Maatte saadanne Personer alligevel have
opnaaet Forsikring, da er denne følgelig ufor-

Indmeldt ved (Navn, Stilling)

Enhver, der skaffer et nyt Medlem til
Uheldsforsikrings-Foreningen og noterer sit
Navn og Adresse paa Begæringen tilkommer
et Indmeldelsesgebyr af 50 Øre.

Begæringsblanketter kan forlanges hos Sty-
relsen.

August 1925.

Paa Repræsentantskabets Vegne
Ch. Petersen,
Formand.

I Styrelsen:

P. D. Pedersen, pens. Togfører,
Forretningsfører.
Sdr. Boulevard 88, 1. København B. Telefon Vester 2824 n.
N. P. Christensen, pens. Togfører,
Sekretær.

Sdr. Boulevard 50, 4. København B. Telefon Vester 1176.
P. Andresen, Rangermester,
Godsbanegaarden.

A. Simonsen, Fuldmægtig,
Kasserer.

Medlemmer af Repræsentantskabet er for
Tiden:

Trafikinspektør Rønnfeldt, Kbhvn., Trafik-
kontrolørerne H. F. Petersen, Herning, Okkels,
Viborg, Chr. Schmidt, Kbhvn., Gerhardt, Gods-
banegaarden, Fuldm. V. Madsen, Kbhvn., Assi-
stent Gustavsen, Fn., Togf. H. Jensen, Ng.,
Overportørerne Ch. Petersen, Kbhvn., O. An-
dersen, Nø., J. Hansen, Ro., Overmatros Kant-
sø, Ms., Banefrm. C. Th. Christensen, Es.,
Pakm. A. J. Nielsen, Ab., Stationsbud Thors-
bro, Kbhvn., Pudserformand C. J. Christian-
sen, Østerbro, Snedker L. Hansen, Kbhvn., Ma-
skinarb. A. Mortensen, Nyborg, Arbejdsmand
H. Larsen, Ar., og Arbejdsmand H. P. Han-
sen, Kbhvn.

bindende for Foreningen, ligesom løbende For-
sikring bortfalder af sig selv for Fremtidens
Vedkommende, naar den Forsikrede bliver li-
dende af alvorlig kronisk Sygdom eller Til-
bøjelighed til de nævnte Misbrug. Personer,
der er invalide, kunne kun forsikres paa sær-
lige Betingelser.

Ønskes andre end Ægtefæller eller lovlige
Arvinger indsat som Kravberettiget i Tilfælde
af, at Ulykkestilfælde medfører Død, maa ved-
kommende Kravberettigede anføres her.

(Adresse)



25 AARS JUBILÆUM



F. C. C. Spor.

Den 1. August fejrede Lokomotivfører F. C. C. Spor sit 25 Aars Jubilæum som Lokomotivmand. Jubilæren kom paa Centralværkstedet i København den 2. Juni 1899 og ansattes som Lokomotivfyrbøder den 1. August 1900 med Station i Aarhus. Kom derfra til Korsør den 1. Oktober 1905 og forfremmedes til Lokomotivfører den 1. Maj 1915 med Station paa Østerbro.

Jubilæren har ved sin venlige og rolige Optræden vundet sig mange Venner og har altid været en retlinet og god Kollega. Vi bringer ham vore hjerteligste Lykønskninger paa Jubilæumsdagen og føjer dertil Ønsket om, at han endnu i mange Aar maa færdes iblandt os.

C. H. Malling.



Ringsted — Hvalso

Banestrækning forventes taget i Brug omkring Midten af August Maaned.

Motorvognene.

Den 30. Juli var et mindre Selskab af Statsbanernes Embedsmænd bestaaende bl. a. af Værkstedschefen i København R. Olsen og Værkmester J. Harvig i Odense for paa Thriges Fabrikker at tilse Bygningen af Motorvogne til Statsbanerne.

Samarbejdet mellem Baner og Biler.

Den nedsatte Kommission til Undersøgelse af Samarbejdet mellem Baner og Biler holder Møder igen den 12.—13. August. Kommissionen har nedsat 2 Underudvalg, af hvilke det ene særlig beskæftiger sig med Vejspørgsmaalene, herunder Vejfordrings-Statistik, Amternes Vejudgifter, Motorskattens Fordeling m. v., medens det andet Underudvalg særlig undersøger

Samarbejds-Spørgsmaalet. Til Klarlæggelse af de eventuelle Muligheder for et saadant vil man antagelig for et legrænset Omraade — f. Eks. Fyen — undersøge, hvilke Omlægninger af Automobilruter der skal foretages m. v.

Driftsindtægter og -udgifter i Juni.

Indtægten af Personbefordringen har været 90000 Kr. lavere end i Juni i Fjor (der havde hele Pinsen og 5 Søndage). Indtægten af Godsbeholdningen har været 60000 Kr. større og andre Driftsindtægter 90000 Kr. større. Driftsudgifterne har imidlertid været 14000 Kr. større end i Fjor, saaledes at Maanedens økonomiske Resultat er 80000 Kr. ringere end i Fjor.

Finansaarets første Kvartal slutter herefter med et Overskud paa 3.44 Mill. Kr. eller 880000 Kr. mindre end de 3 første Maaneder i Fjor.

Af de 880000 Kr. er 67000 Kr. Mindreindtægt og 210000 Kr. Mer-Udgift.

Regnskabsføreren

for »Sjællandske Statsbaners Embedsmænds og Betjentes Laane- og Spareforening af 1883«, Hr. Fuldmægtig Viggo Madsen, er fra 1. Juli d. A. fratraadt denne Stilling, som er overtaget af Hr. Kontrolør Thormod. Inspektionskontoret, Kjøbenhavns Godsbanggaard.

HJERTELIG TAK

Hjertelig Tak til Dem alle for den smukke Blomsterdekoration til vor kære Aages Baare.

Emma Hogholt.



Udnævnelse fra 1.—8.—25:

Lokomotivfyrbødere til Lokomotivførere: C. R. Christensen, Eshjerg, i Tønder, T. Holm, Aarhus H., i Sønderborg, N. A. Vest, Vamdrup, i Vojens (Depotforstander) (alle min. Udn.).

Haandværkere til Lokomotivfyrbødere: K. H. Sivertsen, Thisted, i Struer, A. K. H. Schneider, Kbhavns Godshgd., i Østerbro, A. J. Nielsen, Kbhavns Godshgd., i Østerbro, S. K. Jørgensen, Masnedsund, i Vamdrup, N. T. Thorstensen, Kalundborg, i Vamdrup, P. C. Hartvigsen, Viborg, i Struer, P. S. Jepsen, Thisted, i Tønder, G. Klauber, Langaa, i Vamdrup og T. G. Hansen, Eshjerg, i Skelde.

Forflyttelse efter Ansøgning fra 1.—8.—25:

Lokomotivførerne: J. Hansen, Herning, til Langaa og (Depotforstander) A. W. P. Schmidt, Grindsted, til Herning med Ophør af Funktion som Depotforstander.

Lokomotivfyrbødernes: L. E. A. R. Kragh, Struer, if. Opslag til Vejle H. (Rangerfører),

S. M. Rasmussen, Vamdrup, til Aarhus H., A. F. Conradsen, Frederikshavn, til Thisted, H. Jørgensen, Skelde, til Sønderborg, N. P. Stevn, Aalestrup, til Aalborg, J. Nielsen, Struer, til Nyborg, E. O. Hansen, Fredericia, til Frederikshavn, P. M. Frandsen, Vamdrup, til Fredericia, N. P. E. Nielsen, Tønder, til Langaa og O. W. Thorngaard, Østerbro, til Aalestrup.

Tilladelse til at bytte Tjenestested fra 1.—8.—25:

Lokomotivfyrbøderne: R. V. Larsen, Kbhv.s Godsbgd., og C. C. Rasmussen, Korsør, C. A.

Laursen, Aalborg, og E. W. M. Knudsen, Masnedsund, N. M. Hammer, Kbhavns Godsbgd., og H. Hansen, Roskilde, og T. C. M. R. Nielsen, Esbjerg, og C. A. P. C. Madsen, Vamdrup.

Min. Afsked fra 31.—10.—25:

Lokomotivførerne: M. Jørgensen, Glyngøre, paa Grund af Svagelighed med Pension, J. C. Iversen, Nyborg, efter Ansøgning paa Grund af Alder med Pension, og F. F. Flink, Kbhavns Godsbgd., efter Ansøgning paa Grund af Svagelighed med Pension.

Grethe's Magasin
A/S

Vesterbrogade 63,
Hj. af Dannebrogsgade.

Dame- & Børnekonfektion
samt Kjoler

Smaa Priser.

RATEBETALING.



Amk. Gummivare

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

Drik

Albani Øl.

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

KØBENHAVNS KOLONIAL FORSYNING

LOTHARDT DAHL.
Vesterbrogade 11. Telefoner 3067 & 5605. Helgolandsgade 1.

Største Kolonial- og Konserver-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
Livsfo'sikringer

„KOLDINGHUS“

KOLDING
Oprettet 1898

Statstelf. Nr. 23
Central » 300

SPECIALITET: { Livsforsikring med Alderdomsforsørgelse.
Kapitalforsikring med Arverente.

RENSECREMEN

TIKLO



**FØR
BRUGEN**

„Tiklo“ er et nyt, enestaaende
Rensemiddel, som aldeles sikkert
og ufejlbarligt renser **Hænder, Tøj**
— kort sagt alt —, der er blevet snav-
set af: Olie, Fedt, Maling, Maskinfedt,
Vognsmørelse, Maskinolie, Tjære, Beg,
Asfalt, Automobilsod, Tryksværte o. lign.
„Tiklo“ er ganske uskadelig for Hænder
og Tøj! — De vil ikke tro paa „Tiklo“'s
vidunderlige Egenskaber, for De selv har
prøvet det. — Gor det derfor! — Enhver
Haandens Arbejder vil blive lykkelig!
„Tiklo“ vil gaa sin Sejrs-
gang gennem alle Fabrikker og Værk-
steder — Ring i København til
Centr. 3211 eller skriv til Worning
& Petersen, Vejle, og faa
nærmeste Forhandler af
„Tiklo“ opgivet.



**EFTER
BRUGEN**

—Renser Hænder og Tøj—

WORNING & PETERSEN, VEJLE.

A/s Det Danske Mælkekompani, København.

Redaktion: Vesterbrogade 98 a², Kjøbenhavn B.

Tlf. Vester 8173 eller Centr. 14,613

Udgaar 2 Gange maanedlig.

Abonnementspris: 6 Kr. aarlig.

Tegnes paa alle Postkontorer i Skandinavien.

Annonce-Expedition

Ny Vestergade 7³, Kjøbenhavn B.

Telefon Central 14613.

Kontortid Kl. 10—4.