



29. Aargang No. 23.

REDIGERET AF C. M. CHRISTENSEN

5. December 1929.

TJENESTEMÆNDENES RETSSTILLING

Efter »Ministeriernes Maanedblad« gengiver vi følgende interessante Afsnit af »Samraadets« Skrivelse til Lønningskommissionen:

I Lønningslovens § 1 udtales det, at som Statstjenestemand anses enhver, der varigt og som Livsgerning har Ansættelse i Statens Tjeneste i en Stilling, for hvilken Lønningen er fastsat i Lønningslov eller anden særlig Lov til en fast årlig Sum.

Naar man imidlertid undersøger de følgende i denne Forbindelse vigtigste Paragraffer i Loven, ses det imidlertid, at Tjenestemandssloven ingenlunde tager Konsekvenserne af sin første og indledende Bestemmelse.

Loven giver hverken Tjenestemanden nogen Sikkerhed med Hensyn til Stillingens Indhold og Karakter, dens Løn eller Varighed.

I Lovens § 5 udtales saaledes, at enhver Tjenestemand er pligtig at underkaste sig de Forandringer i hans Tjenesteforretningers Omfang og Beskaffenhed, som maatte blive bestemt, uden at det er fornødent, at noget dertil sigtende Forhold er optaget i hans Ansættelsesbrev.

Staten forbeholder sig altsaa den videste Ret til at gøre Ændringer i Stillingens Karakter og Indhold.

I § 27 bestemmes, at naar nye Lønningslove træder i Kraft, bortfalder ethvert Krav, der støttes paa ældre om de paagældende Tjenestemænds Vederlag af Statskassen, givne Love og lignende Bestemmelser.

I Modsætning til hvad der overalt i det øv-

rige Samfund gælder i Forholdet mellem Arbejdsgiver og Arbejder, er Tjenestemanden altsaa undergivet Statens ensidige Bestemmelse med Hensyn til Lønnens Størrelse.

I Lovens § 8 er endelig forudsat, at enhver Tjenestemand kan afskediges med 3 Maaneders Varsel.

Naar iøvrigt henses til de særlige Bestemmelser, der omhandler Afskedigelsesmaaden for Tjenestemænd, maa det formentlig erkendes, at Tjenestemændenes Stilling i hvert Fald ikke i retlig Forstand kan betegnes som en fast Stilling.

Det, der særlig karakteriserer en Tjenestemandsstilling som en *egentlig Livsstilling*, som en fast Stilling, er formentlig to Grundsætninger, den ene den, at den Tjenestemanden engang tilsagte Lønning, under hvilken Forudsætning han er gaaet ind i Statstjenesten, ikke ensidigt skal kunne ændres fra Statsmagtens Side. Den anden Grundsætning er Reglen om, at han ikke efter Forgødtbefindende kan afskediges, derunder ogsaa, at Stillingens Indhold ikke kan ændres vilkaarligt, saaledes at Foranstaltningen maa sidestilles med Afskedigelse.

Grundsætningen om *Lønningens Urørlighed*, her tænkes naturligvis kun paa den faste Løn, ikke paa Tillæg af midlertidig Karakter, gælder i en Række Lande, først og fremmest i Norge og Sverige, og den udtaltes bl. a. fornylig for Norges Vedkommende i den saa stærkt omtalte Dom om Nedsættelse af de norske Tjenestemandslønninger, idet det siges, at det ved gammel Praksis er fastslaaet som en sikker Retssætning, skønt Princippet ikke er

generelt udtalt i nogen Lov, at en Statstjenestemand har en af Statsmagtens senere Beslutninger uafhængig Ret til, saalænge har beklæder Stillingen, at oppebære den Løn, som ved Ansættelsen var tillagt Stillingen eller senere er blevet den tillagt, alt dog kun forsaavidt ikke Statsmagten ved Ansættelser, respektive de senere Løntillæg, har taget Forbehold om Ændring til Tjenestemandens Skade.

Hvad Danmark angaar, var Grundsætningen om Tilsikringen af den engang givne Løn heller ikke anerkendt i tidligere Lønningslovgivning, saaledes fandtes i § 11 i Lov af 26. Marts 1870 om Embeds- og Bestillingsmænds Lønningsforhold en Bestemmelse, svarende til Tjenestemandsløvens § 27. Ved denne Lovs § 10 var dog gjort en betydelig Indrømmelse til Sikkerhedsprincippet, idet her bestemtes, at hvad der ved tidligere Lønningslove er tillagt nogen mere i Indtægt, end der ved en ny Lønningslov tillægges det af ham beklædte Embede eller Bestilling, tilfalder ham som personligt Tillæg, der dog bortfalder ved Opnaaelse af Alderstillæg eller højere Løn. Reglen føres i nævnte Lovs § 11 endog saa vidt, at der, saafremt et Embede skulde nedlægges ifølge en Lønningslov, da træder en saadan Lov først i Kraft ved Embedsledighed.

Reglen om personligt Tillæg gaar igen i en Række senere Lønningslove, saaledes i § 10 i Ministeriernes Lønningslov af 22. Marts 1907. Ogsaa i § 1321 i Tjenestemandsløven af 1919 udtaltes en lignende Regel, om dog kun tager Sigte paa Forholdet mellem Tjenestemandsløven og tidligere Lønningsbestemmelser, ikke Forholdet til fremtidige Lønningslove. Reglen fandtes imidlertid optaget i Lovens Overgangsbestemmelser, og den gled fuldstændig ud af Lønningssystemet ved Lønningsloven af 1927.

Idet »Samraadet« peger paa den her skete Udvikling, skal man indtrængende henstille til Lønningskommissionen, at Reglen om, at Tjenestemænd bevarer som personligt Tillæg, hvad de maatte faa mindre i Løn ved nye Lønningslove, her bortses dog fra Lønningsbeløb af midlertidig Karakter, paany maa blive indført i Lønningssystemet. Indførelsen af en saadan Regel, der efter foranstaaende har haft Hævd i den danske Lønningslovgivning, vil være en Retfærdighedshandling mod Tjenestemændene og give Lønningssystemet en fornøden Fasthed.

Det andet Hovedkriterium for en Tjeneste-

mandsstillings Livsvarighed og Fasthed bestaar i, at *Tjenestemændene ikke efter Forgodtbefindende kan afskediges.*

Allerede paa den grundlovgivende Forsamling drøftedes Spørgsmaalet om Embedsmændenes Uafsættelighed. Fra et Mindretals Side fremsattes saaledes Forslag om, at Embedsmænd i Reglen kun skulde kunne afsættes ved Lovmaal og Dom, idet man frygtede for, at den fri Afsættelighedsregel til Skade for Befolkningen skulde gøre Embedsmændene afhængige af den politiske Magt; men hverken dette Forslag eller Flertallets Forslag om, at Afskedigelse kun skulde finde Sted efter Ministerraadets Indstilling, blev optaget i Grundloven af 1849. Forsamlingen fandt tilstrækkelig Beskyttelse for Tjenestemændene i Reglen om Ydelse af Pension.

I Grundlovens § 17, 2. Stk. knæses derfor Bestemmelsen om Kongens fri Afskedigelsesret, idet det her udtaltes, at Kongen kan afskedige de af ham ansatte Embedsmænd. Disses Pension fastsættes i Overensstemmelse med Pensionsloven.

I § 17, 3. Stk. udtaltes, at Kongen kan forflytte Embedsmænd uden deres Samtykke, dog saaledes at de ikke derved taber i Embedsindtægter, og at der gives dem Valget mellem saadan Forflyttelse og Afsked med Pension efter de almindelige Regler.

I Paragrafens 4. Stykke er endelig udtalt, at Undtagelser for visse Klasser af Embedsmænd, foruden den i Lovens § 71 om Dommere gældende Særregel, bestemmes ved Lov. Om saadan Udvidelse af den for Dommere gældende særlige Sikkerhed i Embedet har der ikke siden været Tale.

Det maa altsaa erkendes, at den i Tjenestemandsløvens § 8 optagne fri Afskedigelsesregel har Hjemmel i Grundlovens Bestemmelser, og nogen principiel Ændring i dette Forhold kan derfor ikke ske uden ved Grundlovsændring.

Dansk Rets Standpunkt er med Hensyn til Afskedigelsesretten i væsentlig Grad forskellig fra, hvad der er gældende i de fleste andre Lande. Selvom Reglerne paa dette Omraade frembyder en Del Forskellighed, kan det dog vist siges, at *Danmark her indtager en Særstilling*, idet fremmede Lovgivninger i Almindelighed indeholder saavel materielle som formelle Garantier imod vilkaarlig Afskedigelse af Tjenestemænd. Af særlig Interesse er det

naturligvis i denne Forbindelse at kende, at der saavel i Norge som i Sverige i Princippet gælder et ganske modsat System, idet Embedsmænd i disse Lande ifølge Grundloven kun kan afskediges ved Dom og kun af særlige Grunde. Denne Retstilstand er ikke alene begrundet i Hensynet til Embedsmændene selv, men bundet vel dybest i en Statsinteresse, idet man formener, at Embedsmændenes Uafhængighed bedst kan bevares paa denne Maade.

Der er i Tjenestemandslovens § 17—20 optaget visse Regler om disciplinær Forfølgning og Straf af Tjenestemænd samt om Appel til Domstolene. Disse Regler maa dog vist af alle nu erkendes at være saa spinkle som Beskyttelsesgrundlag mod vilkaarlige Afskedigelser, at der maa være Mulighed for en Nyordning.

I Korthed kan Hovedindholdet af Bestemmelserne nærmest udtrykkes saaledes, at den Tjenestemand, der har begaaet tjenstlig Forseelse, og mod hvem disciplinær Undersøgelse i denne Anledning indledes, kan kræve Vidneforhør, han kan medtage Bisidder ved Forhørene og forlange Udskrift af Protokollen o. s. v. Der er altsaa givet denne Tjenestemand nogen retslig Beskyttelse. Bedst retslig stillet er imidlertid den Tjenestemand, som er mistænkt for Uærlighed, idet denne kan forlange Undersøgelse foretaget af Retten. Helt uden retslig Beskyttelse er derimod den Tjenestemand, der hverken har begaaet tjenstlig Forseelse eller er mistænkt for Uærlighed, men som man af andre Grunde ønsker at fjerne fra Stillingen. Administrationen er i sidstnævnte Tilfælde helt fritaget for at give nogen Begrundelse for Afskedigelsen eller kan ved Betegnelsen »uegnet« — et meget vagt og ubestemmeligt Begreb — gennemføre Afskedigelsen, uden at Tjenestemanden gøres bekendt med Afskedigelsesgrundlaget, endsige da faar Anledning til at forsvare sig.

Der er, særlig fra politisk Hold, fremsat visse Betænkeligheder mod at foretage nogen Begrænsning i den fri Afskedigelsesret. Der er her henvist til, at Tjenestemændene maatte føle sig tilstrækkelig beskyttede ved den dem tilkommende Ret til Pension i Tilfælde af uansøgt Afskedigelse, hvorhos man mener, at der ved Offentlighedens Kritik og det vedkommende Minister paahvilende parlamentariske Ansvar er skabt stærke Kauteler mod vilkaarlige Embedsafskedigelser. Hvad Pensionen angaar,

skal det først bemærkes, at denne jo for det første ikke fuldt opvejer den mistede Tjenestemandslønning, rent bortset fra at Afskedigelsen kan finde Sted før Pensionsret er opnaaet, men hertil kommer, at den Tjenestemanden overgaaede Tort ved uansøgt Afskedigelse jo aldeles ikke kan opvejes ved Pensionsydelsen.

Den absolutte frie Afskedigelsesret frembyder ogsaa Betænkeligheder i den Henseende, at Statskassen kan paaføres en Pensionsbyrde i Tilfælde, hvor dette ikke burde ske.

Den Sikkerhed mod vilkaarlig Afskedigelse, der kan ligge i Offentlighedens og Rigsdagens Kontrol, har ogsaa sine Skyggesider. Det vil saaledes vist erkendes, at den Debat, der i forskellige Tilfælde har fundet Sted i Dagspressen og paa Rigsdagen af skete Afskedigelser, har rejst et saadant Røre om Embedsvæsenet, at dette har været til stor Skade saavel for Embedsmændene som for Staten selv, hvortil kommer, at Afgørelsen af det enkelte Tilfælde jo altid ender i en rent politisk Afvejelse.

Der vil efter den historiske Udvikling i Danmark næppe kunne være Tale om at overgaa til et Retssystem, som det i de andre skandinaviske Lande gældende, hvorefter der i Tilfælde af Afskedigelse af Embedsmænd i Almindelighed kræves Lovmaal og Dom.

Der vil imidlertid ogsaa ved en Udbygning af Reglerne i Tjenestemandslovens §§ 17—20 kunne skabes en Retsordning, der i væsentlig Grad fyldestgør saavel Hensynet til Staten som Tjenestemændene.

»Samraadet« skal i denne Henseende foreslaa, at der ikke alene i Tilfælde af tjenstlig Forseelse, men i ethvert Tilfælde af uansøgt Afskedigelse gives vedkommende Tjenestemand Mulighed for Undersøgelse af Afskedigelsesgrundlaget, og at denne foretages af en af Administrationen uafhængig Myndighed, eller i Tilfælde af Oprettelse af en Tjenestemandsvoldgiftsret af juridisk Karakter, da af denne Ret. Selve Undersøgelsen bør i det væsentligste foregaa i almindelige processuelle Former, dog naturligvis ikke offentligt, hvorhos det ved Undersøgelsen fremkomne forelægges vedkommende Minister eller Styrelsesgren, der under vanligt Ansvar træffer endelig Afgørelse i Sagen.

Da den i Tjenestemandslovens § 5 omhandlede Pligt til at underkaste sig Forandringer i Tjenestemandsforsretningernes Omfang kan have Karakteren af Afskedigelse eller Forflyttel-

se, skal man henstille, at der i Paragraffen dels optages en Henviſning til Grundlovens § 17, dels at der foretages en Begrænsning af Bestemmelsen, der formentlig rækker videre end rimeligt og tilsigtet.

RANGERING MED ILTOGSFART

Denne Overskrift stod at læse i »Politiken« for 13. November d. A., og et Uheld, som var sket for Tog Nr. 2073 den 12. s. M. under Rangeringen i Thureby, var refereret paa en saadan Maade, at man skulde tro, Lokomotivføreren havde staaet og sovet, hvilket er ganske fejlagtigt, og havde det paagældende Blad spurgt Distriktschef Eir, som det under saadanne Forhold plejer at gøre, kunde det være det havde faaet Grunden til Uheldet at vide.

Dog er det ikke sikkert; man erindrer blot Interview'et, da Berlinerekspressens Maskine »brændte et Hjulaf«.

I Stedet for at Distriktschefen henviser Journalisten til en maskinyndig Mand (Maskinbestyreren), fortæller han en Krønike om, at Lokomotivfyrbøderen *kravlede ned mellem Hjulet og Akslen* for at tilføre denne Olie — Punch!!!

Bladet sluger den med Begærlighed, for Chefen er jo »sagkyndig«.

Naa, det var et Sidespring, og for at oplyse om Uheldet i Thureby, da skyldtes det udelukkende en Lokomotivmesters Ukendskab til den praktiske Lokomotivtjeneste, idet Lokomotivføreren til Tog 2073 den paagældende Dag havde faaet mindre kvalificeret Arbejds-kraft med som Lokomotivfyrbøder, nemlig en Arbejdsmand, som straks efter Afgangen røbede Mangel paa Evne til at kunde holde Spænding paa Kedlen og Kendskab til Signalerne, og, da han blev spurgt, oplyste han ogsaa til Føreren, at han kun havde kørt paa Holte- og Klampenborgbanen og var slet ikke kendt med den mere anstrengende Godstogskørsel med de store Maskiner.

Det værste var dog, at Manden var dødtræt, idet han havde arbejdet i Remisen fra Kl. 7 til 16, var da sendt hjem for at faa noget Mad og møde igen Kl. 18 til Tog 2073.

Under Rangeringen i Thureby var Rangerlederen i venstre Side og Arbejdsmanden repeterer Signalerne for Føreren — men forkert,

fordi han ikke kender dem og i Stedet for at repetere »langsom« og »stop«, opfatter han disse Signaler for »længere tilbage«, og Resultatet var jo et Sammenstød med Afsporinger og Beskadigelser af Materiellet og deraf en større Forsinkelse paa $2\frac{1}{2}$ Time ved Ankomsten til Masnedsund, og da havde Manden haft en streng uafbrudt Arbejdstid paa ca. 22—23 Timer.

At den paagældende har udvist god Villie paa Turen skal dog bemærkes, men Evnen og Kræfterne har altsaa ikke slaaet til, og naar han saa fortæller Føreren, at han *faar 38 Kr. for Turen*, fordi han skal have Timebetaling for hele Tiden, fordi han først havde arbejdet i Remisen, kan man forstaa, at han selv havde indvilliget i en saadan Tjeneste, men alt dette faar Føreren først at vide efter Afgangen fra Kjøbenhavn, for ellers havde han naturligvis ikke villet tage en saa træt Mand med paa en saa anstrengende Tur.

Hvorledes tør en Lokomotivmester disponere paa en saadan Maade uden at underrette Føreren?

Hvor tør han give en Lokomotivfører en saadan Medhjælp i et stort Tog ved Nattetide?

Er det fordi han ikke har Gnist af Kendskab til den sikkerhedsmæssige Side af Lokomotivtjenesten, for saa er der vel nok et andet Arbejde, den paagældende Lokomotivmester kan sættes til, hvor der ikke kræves saa store Evner.

Man maa nu haabe, at Distriktet er klar over, hvor Ansvar for det omhandlede Uheld skal lægges, og at den paagældende Lokomotivmester faar en saa alvorlig Henstilling, at han kan huske den i Fremtiden, og saaledes at han bliver klar over, at naar et Lokomotiv kører til Toget, skal det være bemanded med et udhivlet og vaagent Personale, der kan paatage sig det Ansvar, der er lagt paa dem, og fremføre Togene paa en saadan Maade, at Statsbanerne og Publikum er tjent dermed, for hvis en Lokomotivfører om Natten selv skal passe alt, da falder en Del af Sikkerheden bort.

Og hvad er det for en Maade at økonomisere paa, at lade en Arbejdsmand udføre Lokomotivfyrbødertjeneste, naar det koster 38 Kr. for en Dag, naar en haandværksuddannet Lokomotivfyrbøder, som er skoleuddannet og eksamineret, gør det for en Trediedel, saa kan man virkelig godt forstaa, at Udgifterne bliver for store, men forhaabentlig har dette snart en Ende, Admini-

strationen maa dog en Dag blive klar over, at her er noget galt.

Man faar nu se, om Lokomotivføreren, der var uheldig i Thureby, vil blive tiltalt eller det vil blive Lokomotivmesteren, for bliver det Lokomotivføreren, da maa det blive Organisation, der kommer til at tale med, og man maa saa komme tilbage til Spørgsmaalet.



KUNZE-KNORR-BREMSEN

Ved F. Spær.
(Fortsat).

Bremsningen paa tomme Vogne inddeles i to Afsnit og paa læssede Vogne i tre Afsnit. Ved første Afsnit forstaas en mindre Bremsning, og andet Afsnit er yderligere Bremsning indtil Trykkene i B og C er lige store. Det tredje Bremseafsnit er B-Kamrets Udtømning og A-Kamrets Medvirkning som Bremsecylinder. I Fig. 11, 12 og 13 ses en Beholder A₁; denne er kun for at gøre A-Rummet større.

Kunze-Knorr-Persontogsbremsen.

Kunze-Knorr-Godstogsbremsen er Kunze-Knorr-Bremsens Grundform og er udviklet til en Kunze-Knorr-Persontogsbremse og en Kunze-Knorr-Hurtigtogsbremse.

Persontogsbremsens Bremsecylinder og Styreventil har samme Dimensioner som Godstogsbremsens fraregnet Gennemgangsarealerne i Styreventilens Kanaler. Bremsluften gaar fra B over begge Glidere og Kanalerne c₁ og c₂ over i C. Mindstetrykventilen findes ogsaa her af Hensyn til Personvognes Anvendelse i Godstog og ligger i Kanalen c₁.

Det højeste Bremsetryk opnaas her med C-Kamret alene, A-B-Stemplet bruges ikke til Bremsning, derfor er V-Ventilen og Omstillingshanen U udeladt. I c₂ Kanalen findes en Omstillingshane U₂ med en større og mindre Gennemgangskanal; endvidere findes en Omstillingshane U₁, hvormed man kan sætte et nyt Organ, Hurtigbremseventilen, ud af Virksomhed.

Hurtigbremseventilens Opgave er, som Navnet siger, at fremkalde en hurtig Bremsning paa den enkelte Vogn og en hurtig Forplantning af Trykfaldet i Ledningen. Den minder i sin Indretning meget om Styreventilen og bestaar i Hovedsagen af et Ventilhus med et Stempel, der paa den ene Side er paavirket af

Ledningstrykket og paa den anden Side af Trykket i en Beholder B₁; Stempelstangen tager her ligesom ved Styreventilen efter en vis Tomgang en Glider S₂ med sig, naar Stemplet bevæger sig. Paa Stemplet er anbragt en Ventil, der følger alle Stemplets Bevægelser og har sit Sæde i Glideren. Gliderkamret i Hurtigbremseventilen er i uafbrudt Forbindelse med Beholderen B₁.

Hvis en Personvogn skal anvendes i et Persontog, saa drejes et Haandsving paa Vognens Længdedragere til Stillingen »Persontog«; der ved omskiftes ved et fælles Træk Omstillingshanerne U₁ og U₂, som da staar i rette Stilling for Persontog, hvor der gennem U₁ er Forbindelse mellem Ledningen og Hurtigbremseventilen, og hvor U₂ tillader en hurtig Passage for Luften fra B til C.

Naar Bremsen fyldes, saa fyldes B₁-Beholderen samtidig med Ledningsluft gennem en Fyldeboring i Stempelkamret. Ved Trykfald i Ledningen, trykkes Hurtigbremsestemplet til venstre af Luften fra B₁-Beholderen, men ved almindelig Bremsning, hvor Trykket ikke falder saa stærkt i Ledningen, standses Hurtigbremsestemplet af Reguleringsfjederen, og gennem Ventilen og Glideren blæser B₁ Luften ud i Atmosfæren, indtil Ledningstrykket faar Overtaget og trykker Stemplet tilbage igen. Paa den Maade følger Trykket i B₁ Ledningstrykket, saa længe der ikke bremses kraftigere, end at B₁-Luften kan faa Tid til at undvige.

Ved Hurtigbremsning, hvor Trykket falder hurtigt i Ledningen, trykker B₁-Luften Stemplet kraftigt til venstre og trykker Fjederen sammen, og naar Stemplet og Glideren staar i den Stilling, bliver der gennem Kanaler i Glideren Forbindelse mellem Ledningen og C-Kamret; Ledningsluften strømmer saa gennem en Kontraventil over i C og frembringer sammen med Luften fra B-Kamret et højere Tryk i C, end der kan opnaas med Luften fra B-Kamret alene. Naar Trykket i C har naaet det synkende Ledningstryk, lukkes Kontraventilen af en Belastningsfjeder.

Ved almindelig Bremsning opnaas i C et Tryk af ca. 3,2 at paa 12 Sek. og ved Hurtigbremsning naas ca. 3,8 at paa 10 Sek., og man opnaar ved Hurtigbremsning endvidere en meget hurtig Forplantning af Trykfaldet i Ledningen, da der ved hver Vogn gaar Ledningsluft over i Bremsecylinderen.

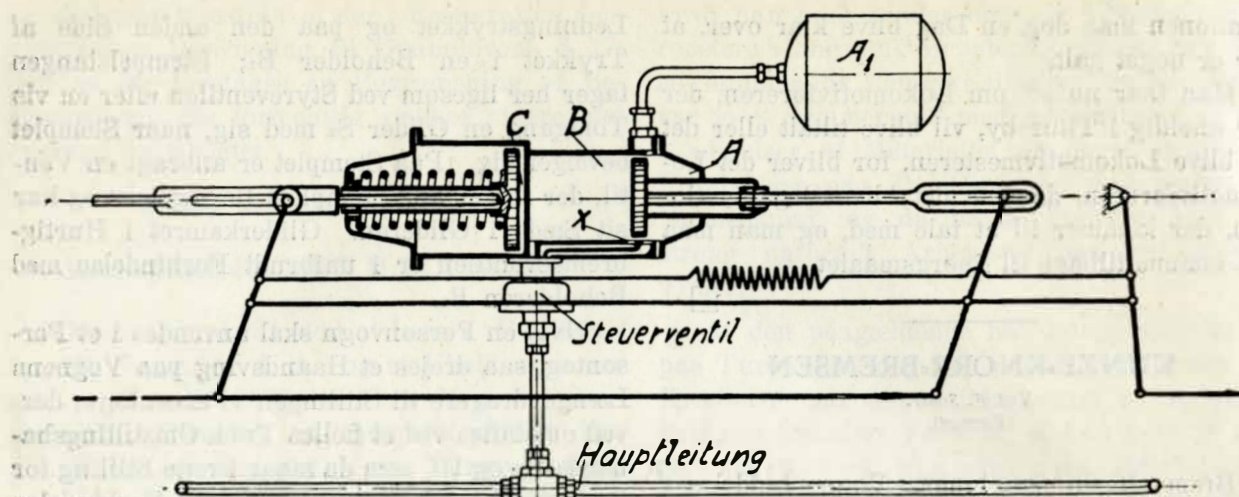


Fig. 11. Kunze-Knorr-Bremsen i Løstillig.

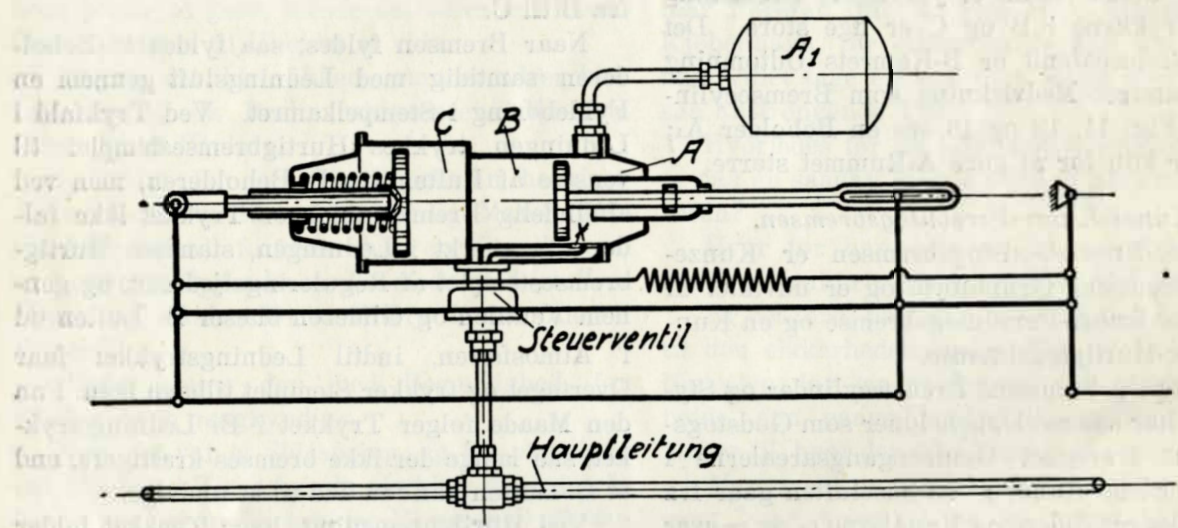


Fig. 12. Kunze-Knorr-Bremsen i første og andet Bremsseafsnit.

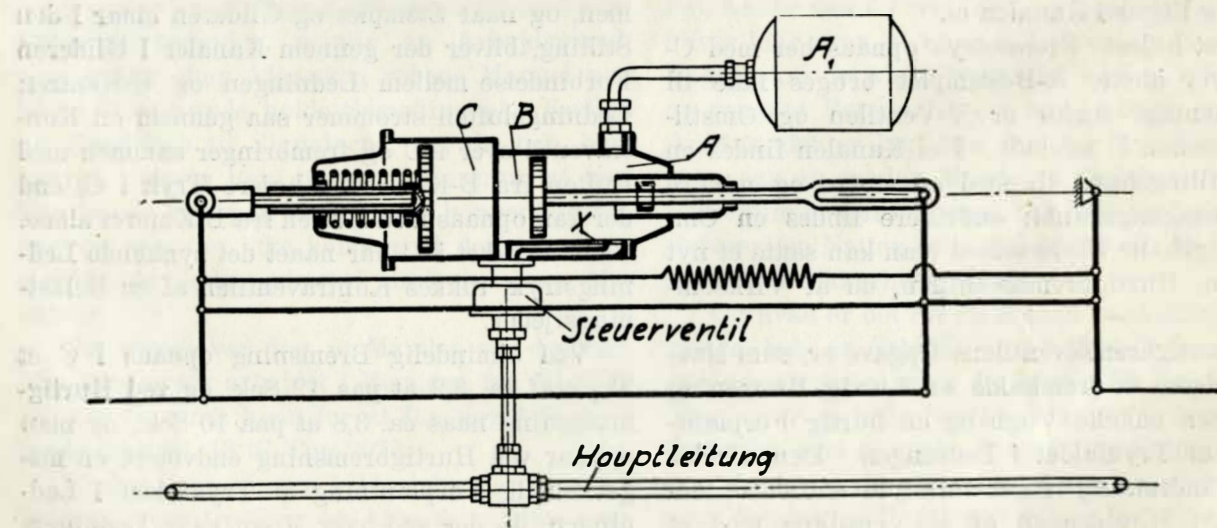


Fig. 13. Kunze-Knorr-Bremsen i tredie Bremsseafsnit.

Ved Hurtigbremsning udluftes B₁-Beholderen ogsaa, for at det stigende Ledningstryk ved Bremsens Løsen hurtigt kan afbryde Forbindelsen mellem Ledningen og Bremsecylindren.

Naar Personvogne indsættes i Godstog, omskiftes Haandtaget til Stillingen »Godstog«. I den Stilling er U₁-Hanan lukket, Hurtigbremseventilen er altsaa udskilt, og i U₂-Hanan er Gennemgangskanalen saa stærkt indsnævret, at C-Trykket ikke stiger hurtigere end paa Godsvogne.

Med et Persontog med 90 Kilometers Fart har man paa flade Strækninger opnaaet en Bremsevej paa 400 m.

Kunze-Knorr-Hurtigtogsbremsen.

Paa Kunze-Knorr-Hurtigtogsbremsen er Bremsecylindrens Diameter over en halv Gang større end Persontogsbremsens, og B-Kamrets Diameter og Kanalerne i Glidere og Cylindre er forstørret i Forhold dertil.

Hurtigbremseventilen er den samme og virker paa samme Maade som paa Persontogsbremsen.

Mindstetrykventilen lukker sig her allerede ved et Bremsecylindertryk paa 0,3 at for at faa et passende Begyndelsesbremsetryk, naar Vognen er indlemmet i et Godstog. Den videre Lufttilførsel til C fra B sker gennem Omstillingshanen U₂, der har tre Gennemgangskanaler, som tillader en Bremsetrykstigning, der passer til Vognens Benyttelse.

Paa Siden af Vognen findes et Haandsving, hvormed man ogsaa her kan omskifte U₁ og U₂-Hanan ved et fælles Træk. Haandsvinget har tre Stillinger: Godstog, Persontog og Hurtigtog, og efter dettes Stilling er Gennemgangskanalen i U₂-Hanan mindre eller større; i Stillingen Godstog er Hurtigbremseventilen udskilt.

Da Bremseteorien lærer, at der for at opnaa en bestemt Bremsevirkning med et hurtigt kørende Tog kræves et meget større Bremseklodstryk end for at opnaa den samme Bremsevirkning med et langsommere kørende Tog, og da et Togs levende Kraft og dermed Bremsvejens Længde stiger med Hastighedens Kvadrat, er man med Kunze-Knorr-Hurtigtogsbremsen kommen op paa et Bremsetryk, der er 130 pCt. af Akseltrykket.

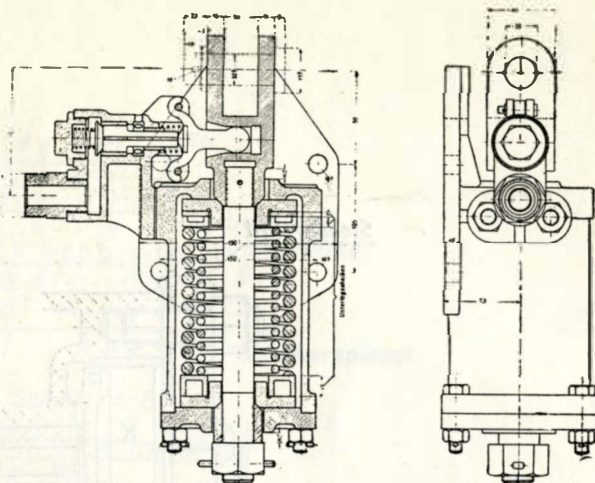


Fig. 14. Bremsetrykregulator.

Tænker man sig to Tog, der hver for sig er paa 30 Vgl., og at det ene kører 80 km i Timen, og det andet kører 120 km i Timen, saa har det første en levende Kraft af ca. 7,5 Mill. kgm, men det andet, hvis Vægt er den samme og dets Hastighed kun en halv Gang større, har en levende Kraft af ca. 17 Mill. kgm eller mere end dobbelt saa stor som det førstes. For begge Togs Vedkommende er den levende Kraft i Hjulenes Rotation ladet ude af Betragtning.

Det gælder om at faa tilintetgjort Togets levende Kraft i den kortest mulige Tid.

Derfor anvendes den høje Bremseprocent, men da Bremsevirkningen tiltager, naar Farten tager af, og da Gnidningsmodstanden mellem Bremseklodserne og Hjulene ikke maa blive større end den rullende Gnidning mellem Hjul og Skinne, har man konstrueret en Bremsetrykregulator, Fig. 14 og 15, der regulerer

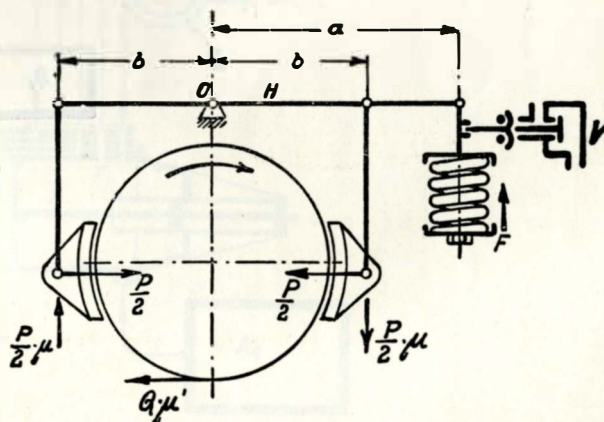
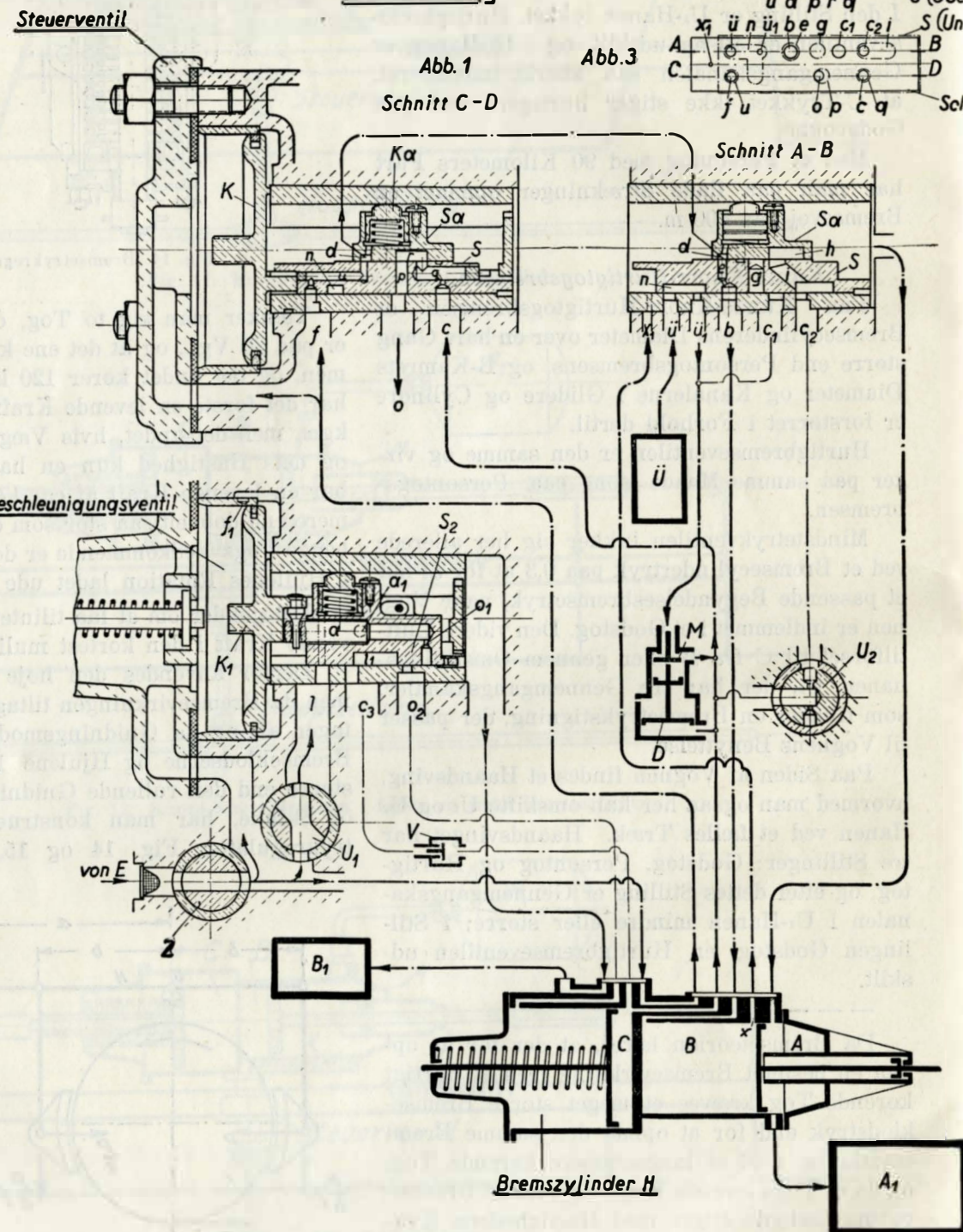


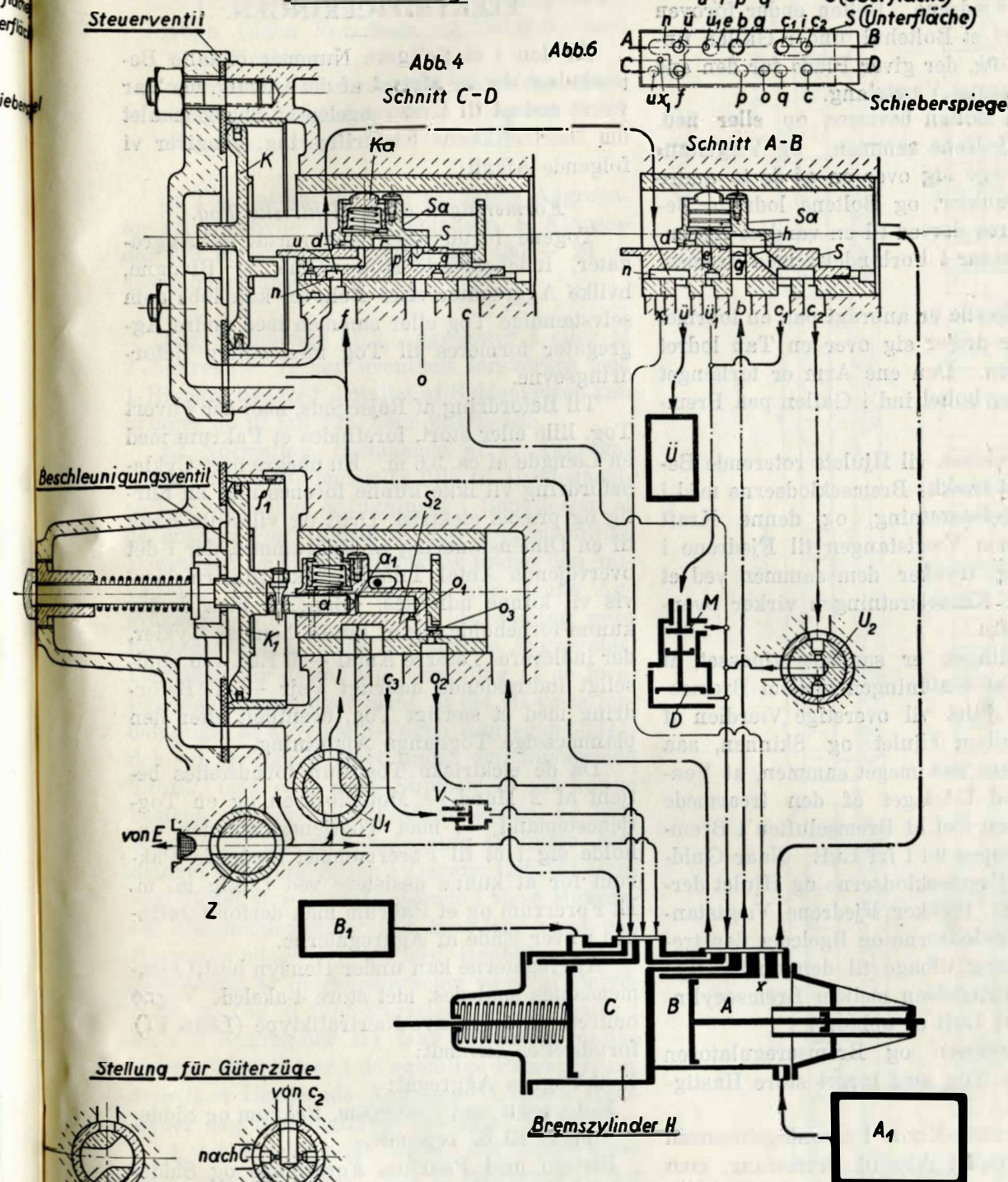
Fig. 15. Bremsetrykregulatorens Anordning paa Vognhjulet.

Kunze-Knappentogsbremsen.

Lösestellung.



Bremsstellung.



Bremsetrykket, saaledes at det stadig er saa stort, som det kan være, uden at Hjulene kommer til at glide paa Skinnerne.

Bremsetrykregulatoren bestaar af to Skruefjedre, der er anbragt inden i hinanden i et cylindrisk Hylster. Gennem Fjedrene gaar en Bolt, der med et Bryst og en Skive klemmer paa hver Ende af Fjedrene. Boltens ender foroven i en Gaffel med et Boltehul, under Gafflen findes en Udsparing, der giver Plads for den ene Arm af en trearmet Vægtstang.

Hvad enten Boltens bevæges op eller ned, trykker den Fjedrene sammen, og Vægtstangen vil da bevæge sig over en af de to andre Armes Drejepunkter, og Boltens lodrette Bevægelse overføres derved til en vandret liggende Ventil, der staar i Forbindelse med Bremsecylindren.

Bremsehængerne er anbragt paa en toarmet Vægtstang, der drejer sig over en Tap lodret over Vognakslen. Den ene Arm er forlænget et Stykke, der er boltet ind i Gafflen paa Bremseregulatoren..

Naar der bremses, vil Hjulets roterende Bevægelse søge at trække Bremseklodserne med i Hjulets Bevægelsesretning, og denne Kraft overføres gennem Vægtstangen til Fjedrene i Regulatoren og trykker dem sammen ved et Tryk, der efter Kørselsretningen virker ovenfra eller nedenfra.

Fjederspændingen er saaledes afpasset, at naar Værdien af Gnidningen mellem Bremseklodserne og Hjulet vil overstige Værdien af Gnidningen mellem Hjulet og Skinnen, saa klemmes Fjedrene saa meget sammen, at Ventilen aabnes ved Udslaget af den trearmede Vægtstang, og en Del af Bremseluften i Bremsecylindren slippes ud i fri Luft. Naar Gnidningen mellem Bremseklodserne og Hjulet derved er reduceret, trykker Fjedrene Vægtstangen med Bremseklodserne og ligeledes den trearmede Vægtstang tilbage til den oprindelige Stilling, og Forbindelsen mellem Bremsecylindren og den fri Luft er ophævet.

Hurtigtogsbremsen og Bremseregulatoren bruges kun paa Tog med meget store Hastigheder.

Som ved Kunze-Knorr-Persontogsbremsen bruges A-B-Stemplet ikke til Bremsning, men for begge Bremses gælder, at hvis det Tilfælde skulle indtræffe, at Bremseluften i en Bremsecylinder paa en eller anden Maade skulle slip-

pe ud, saa erstatter A-B-Stemplet det tabte Bremsecylindertryk.

Paa flade Strækninger er Bremsevejen for et 90 Kilometers Hurtigtog 360 m, og 120 Kilometers Fart er den ca. 640 m.

ELEKTRIFICERINGEN

Af den i et tidligere Nummer omtalte Betænkning, der er afgivet af det Udvalg, der har været nedsat til Undersøgelse af Spørgsmaalet om Nærtrafikkens Elektrificering, gengiver vi følgende Afsnit:

Formeringen af de elektriske Tog.

Togene forudsættes sammensat af Aggregater, indeholdende Motorvogne og Bivogne, hvilke Aggregater efter Behovet kan løbe som selvstændige Tog eller sammen med andre Aggregater formeres til Tog med større Befordringsevne.

Til Befordring af Rejsegods, maa der i hvert Tog, lille eller stort, forefindes et Pakrum med en Længde af ca. 3,6 m. En ubegrænset Cyklebefordring vil ikke kunne forenes med en hurtig og præcis elektrisk Drift og vil stille Krav til en Dimensionering af Pakrummet, der i det overvejende Antal Tilfælde ikke tilnærmelsesvis vil kunne udnyttes. Banerne maa derfor kunne forbeholde sig at kunne henvise Cykler, der indleveres i større Antal — f. Eks. ved pludseligt indtrædende daarligt Vejr — til Befordring med et særligt Tog, eventuelt efter den planmæssige Toggangs Afslutning.

Da de elektriske Tog kun forudsættes betjent af 2 Mand — Motorføreren og en Togtjenestemand —, maa Togtjenestemanden opholde sig i et til Førerrummet stødende Pakrum for at kunne assistere ved Udkig m. m. Et Førerrum og et Pakrum maa derfor forefindes i hver Ende af Aggregaterne.

Aggregaterne kan under Hensyn hertil sammensættes saaledes, idet store 4-akslede Vogne omtrent som den nye Nærtrafiktype (Litra Ff) forudsættes anvendt:

I. 2-Vognes Aggregat:

Motorvogn med Førerrum, Pakrum og Siddeplads til 67 rejsende.

Bivogn med Pakrum, Førerplads og Siddeplads til 67 rejsende.

Ialt 134 Siddepladser + 8 Klapsæder i det ikke benyttede Pakrum.

maalet om Aggregatets Størrelse, der ikke er af afgørende Betydning ved Projekteringen, tages op til nærmere Overvejelse, forsaavidt Overgang til elektrisk Drift besluttes.

Den angivne Overfyldningsprocent er ikke for højt ansat, da Togene formerede til fuld Størrelse uden Vanskelighed kan rumme følgende Staapladser:

paa Midterplatformene	$6 \times 15 = 120$
paa Endeplatformene	$11 \times 8 = 88$
i de ikke beslagl. Bagagerum $3 \times 15 =$	45
i de egentlige Passagerrum . $6 \times 20 =$	120
ialt 373 Staapladser, svarende til en Overfyldningsprocent af ca. 82.	

Den elektriske Drifts Ydeevne.

Da der ved Indførelse af elektrisk Drift og ved samtidig Oprettelse af flere Holdsteder maa forventes en betydelig Forøgelse i Antallet af rejsende, vil det være nødvendigt at undersøge, hvilken Trafikstigning der, med de foran beskrevne Køreplans- og Materielforudsætninger, vil kunne optages i de aktuelle Formiddags- og Eftermiddagstimer paa Hverdage samt under Søndagstrafik.

Hverdagstrafikken.

a. Holtebanen.

I Marts 1929 indgik gennemsnitlig daglig følgende Antal rejsende med Togene i Tiden Kl. 8,30—9,15:

Kl. 8,36:	365 rejsende.
Kl. 8,43:	375 —
Kl. 9,07:	344 —

ialt 1084 rejsende.

Ved elektrisk Drift vil Togene — 3 Plantog og 2 supplerende Særtog — kunne lægges saaledes:

Kl. 8,34:	454 Pladser.
Kl. 8,38:	454 —
Kl. 8,54:	454 —
Kl. 9,02:	454 —
Kl. 9,14:	454 —

ialt 2270 Pladser.

Befordringsevnen vil altsaa være fyldestgørende ved en Trafikstigning paa ca. 109 pCt. uden Anvendelse af Staapladser.

b. Klampenborgbanen.

Paa Klampenborglinien stillede den tilsvarende Trafik sig saaledes:

Kl. 8,28:	285 rejsende
Kl. 8,58:	461 —
Kl. 9,13:	186 —

ialt 932 rejsende.

Rungstedtogene forudsættes benyttede i samme Udstrækning som nu.

Ved elektrisk Drift vil Togene — 3 Plantog og 1 supplerende Særtog — kunne lægges saaledes:

Kl. 8,30:	454 Pladser
Kl. 8,50:	454 —
Kl. 8,58:	454 —
Kl. 9,10:	454 —

ialt 1816 Pladser.

Begfordringsevnen vil altsaa være fyldestgørende ved en Trafikstigning paa ca. 95 pCt.

Togene er forudsat at indkomme til København H. omtrent saaledes:

Kl. 8,30
Kl. 8,34
Kl. 8,38
Kl. 8,45 (Nordbanetog)
Kl. 8,50
Kl. 8,54
Kl. 8,58
Kl. 9,02

En yderligere Indlæggelse af Tog vil ikke være mulig, medmindre Tidsafstanden mellem Togene paa Strækningen Hellerup—Kjøbenhavn nedsættes. Begrænsningen i Henseende til Togantallet vil efter Sagens Natur gøre sig gældende uanset Driftsformen og mindst ved elektrisk Drift, der tilsteder en tættere Togfølge. Indlæggelse af et enkelt supplerende Damp-tog paa østre Dobbeltspor i Tiden 8,30—9,15 vil muliggøre Bestridelsen af en yderligere Trafikstigning paa Klampenborgbanen uden Udvildelse af det elektriske Togapparat eller Nedsættelse af Togfølgeafstanden paa vestre Dobbeltspor Hellerup—Kjøbenhavn.

I Eftermiddagstimerne er Trafikken fordelt over et længere Tidsrum. Det til Formiddags-trafikken fornødne Apparat vil derfor uden Vanskelighed kunne bestride Eftermiddags-trafikken.

Trafikken paa Sommersøndage.

a. Holtebanen.

Det absolut højeste Antal rejsende pr. Time — 1704 — er befordret 1. Pinsedag i Timen

10—11. Det næsthøjeste Tal er 1494 i Timen 20—21 samme Dag. Den 31. Juli er det højeste Tal 1220.

Til Bestridelse af Trafikken med elektrisk Drift under de foran angivne Forudsætninger vil der pr. Time raades over:

3 Plantog, ca. 2100 Pladser (ca. 1362 Siddepladser, 738 Staapladser).

Gaar man ud fra Tallet 1220, for saa vidt angaar almindelige Søndage, vil en Trafikforøgelse paa ca. 72 pCt. kunne bestrides uden Vanskeligheder.

I Pinsedagene vil Trafikken kunne forøges med 23 pCt. uden Indsættelse af Særtog. Ved Indsættelse af et enkelt Særtog med ca. 700 Pladser forøges Kapaciteten til 2800 pr. Time, svarende til en Forøgelse af den hidtidige Spidsbelastning med ca. 60 pCt. (Fortsættes.)

FRA MEDLEMSKREDSSEN.

Lokomotivførere paa alle Lokomotiver.

Paa Lokomotivfyrbødernes Kredsgeneralforsamling i Maj Maaned forelaa en Resolution, indsendt af de Delegerede fra Afd. 2. Resolutionen havde 4 Punkter, de to førstt handlede om Rangermaskinernes Betjening af Lokomotivførere. Disse Punkter blev eenstemmig vedtaget. Punkt 3 lød saaledes: Kredsgeneralforsamlingen kan endvidere ikke tolerere, at Motorførerne snart daglig forretter Tjeneste paa Damplokomotiver som Lokomotivførere. Dette Punkt blev ogsaa vedtaget. Punkt 4 lød saaledes: Kredsgeneralforsamlingen synes at øjne en stærk paafaldende Driftsikkerhed ved Motorens Anvendelse i Jernbanedriften og ser efter de Forsøg og Resultater, som man i al Almindelighed paa dette Omraade har opnaaet, ingen stor Fremtid for Dieselmotoren (som Damplokomotivets Afløser). Ud fra disse Betragtninger maa Generalforsamlingen henstille, at man, indtil tilfredsstillende Driftssikkerhed med disse Maskiner er opnaaet, konstituerer de til denne Tjeneste udtagne Tjenestemænd i Motorførerstillingen. Dette Punkt blev forkastet. Naar Afdeling 2 stillede denne Resolution, var det sikkert ud fra velovervejede Betragtninger, for paa dette Tidspunkt havde man ingen Driftssikkerhed med Motorvognene, og man saa saa godt som daglig Motorførerne gøre Tjeneste som Lokomotivførere.

Nu er der forløbet et halvt Aar siden Generalforsamlingen, og man kan vel nok sige, at de samme Betragtninger gør sig gældende endnu, blot i en endnu større Grad, ja saa stor en Grad, at man maa beklage, at Punkt 4 i Resolutionen ikke blev vedtaget med stor Tilslutning fra Generalforsamlingens Side. Man ser nemlig og har set hele Sommeren, at Motorførerne saa godt som daglig gør Tjeneste som Lokomotivfø-

rere, enten fordi der ingen Motorvogne har været, eller ogsaa fordi Motorvognene har været til Reparation. Man har lige set en Lokomotivfyrbøder med 10 Aars Anciennitet blive udstationeret til Næstved, hvad han skulde bestille dernede, ja, det vilde jo Tiden vise, naar han kom derned. Efter 3 Dages Forløb blev vedkommende Lokofb. ekspres sendt hjem igen med den Motivering, at han var for gammel, for man opdagede, at der ved Depotet fandtes nogle Motorførere, der var yngre i Tjenesteanciennitet end ham. En lige ansat Lokofb. blev saa sendt ned i hans Sted, og saa var den klaret. Man har endvidere i de sidste Dage set en Motorfører (med 6 Aars Anciennitet som Lokofb.) blive udstationeret til Næstved, som Lokomotivfører. Disse Eksempler viser, at der er noget galt. Jeg har altid været stolt over, at vi her i Organisationens havde en Grundpille, der hed Anciennitet, men jeg syntes, at den Grundpille i den sidste Tid er ved at røkke, for siden vi har faaet Motorførerstillingen, er der ikke ret meget, der hedder Anciennitet mere for Lokomotivmændene. Derfor havde det været godt, hvis Punkt 4 i Afd. 2's Resolution var bleven vedtaget, og ført igennem, men da den nu ikke blev det, anmoder jeg vor ærede Ledelse om alligevel at tage Spørgsmaalet op til Behandling. Organisationen har jo altid krævet Lokomotivførere paa alle Lokomotiver, jeg gaar ud fra, at dette Krav staar ved Magt endnu.

Carl Christensen,
Lokomotivfyrbøder, Gb.



HOVEDBESTYRELSESMØDET DEN 18., 19. OG 20. NOVEMBER 1929

Alle tilstede.

Punkt 1. Forhandlingsprotokollen.

Forhandlingsprotokollen oplæstes og godkendtes.

Punkt 2. Beretning fra Formanden.

Formanden: Protokollen over Forhandlingen om Tjenestetidsreglerne foreligger nu godkendt og underskrevet (optrykt i D. L. T. Side 221). Ordrene om Tjenestetider, Tjenestens Tilrettelæggelse m. v. samt om Forbedelses- og Afslutningstider er udsendt til Personalet; dette skete paa saa sent et Tidspunkt, at Distrikterne allerede havde udarbejdet Tjenestefordelingerne for Vinterhalvaaret, men de ændres efterhaanden overensstemmende med de ny Regler, selv om det kniber lidt hist og her; thi der mangler jo Lokomotivpersonale. Da Spørgsmaalet om Nedbrudsraadighedstjenestens Beregning som hel Tjeneste i Stedet for $\frac{2}{3}$ Tjeneste ikke løstes ved de ny Regler, har Repræsentanter for Foreningen ved Foretræde hos Trafikministeren bragt dette Misforhold frem, men Ministeren var af Hensyn til Konsekvenserne ret afvisende.

Man har forelagt Maskinafdelingen Spørgsmaalet om Køretjeneste efter udført Raadighedstjeneste i Hjemmet.

Sagen undersøges for Tiden i Maskinafdelingen og Distrikterne.

I Skrivelse til Generaldirektoratet har vi anmodet om snarest at faa udpeget Kørelærere til Aspirantuddannelsen, om at faa ændret Aspiranternes Uddannelse, ligesom vi har beklaget os over, at der er uddannet Aspiranter ved Smaadepoter, hvor saadan Uddannelse ikke skulde kunne finde Sted.

I Anledning af den meget store Lokomotivførermangel har man haft Foretræde hos Trafikministeren og anmodet om, at den i 1925 sluttede Overenskomst om Lokomotivførere paa Røngermaskinerne og om paa hvilke Røngermaskiner, der skal være Tomandsbetjening nu for Alvor føres ud i Livet. Ministeren anmodede os om at søge Forhandling med Gdr.

Foranlediget ved Tanker om Ændringer i Marketerderilokalerne i Godsbanegaardens Remise har Foreningen henledet Opmærksomheden paa, at Lokomotivpersonalets Lokaler (Opholds-, Hvile-, Omklæningsværelser m. v.) maa siges at være utilstrækkelige til det store Personale, og at der i Tilfælde af Ombygning maa ske Ændring ogsaa for saa vidt angaar disse Lokaler.

Til Trods for, at Gdr. i Foraaret besvarede en af Foreningen fremsendt Besværing om manglende Skindtrøje for Efteraaret 1928 med Løfte om, at Sagen snarest skulde blive bragt i Orden er der stadig et stort Antal Lokomotivmænd, som ikke har faaet disse Trøjer. Foreningen har paany henvendt sig i Gdr.; man var dér forbaavset over, at dette Forhold ikke var bragt ud af Verden og lovede at undersøge Sagen og fremskynde Leveringen.

Overensstemmende med tidligere Vedtagelse har man bevilget 150 Kr. til Flidspræmier for Lokomotivfyrbøderaspiranter.

Foreningens Krav om, at Reservepersonalet ikke mere er pligtig til at møde i Remisen for at »se paa Tavlen«, er nu imødekommet af Gdr. (Skrivelsen optrykt i D. L. T. Nr 19.)

I nogle Sager angaaende Personale, som fra Ng. henholdsvis Ar. har maattet udføre Køretjenester, som medførte en lang Overskridelse af den planmæssige Fraværelse fra Hjemstedet, er der opnaaet Udbetaling af Timepenge i Stedet for Kørepenge.

Foreningens Krav er delvis imødekommet i en Sag angaaende Udbetaling af det særlige Motorførertillæg (400 Kr. aarligt) for Motorførertjeneste i Forsøgsperioden, derimod har Gdr. afslaaet det i samme Sag rejste Spørgsmaal om Ret til Kørepenge af Størrelse som for 12. Lønklasse for Motorførertjeneste fra 1. April—31. Juli 1928.

Man har tilskrevet Gdr. om manglende Fridage i Drifts-1928—29. Distriktet vilde overføre de Fridage, som manglede i de reglementerede 52 pr. Aar til Driftsaaret 1929—30. Generaldirektoratet har efter Omstændighederne tiltraadt, at der i de paaklagede Tilfælde udbetales Godtgørelse for de Fridage, der manglede i 52.

Trafikministeren har resolveret, at den paatænkte Revision af Uniformsreglementet og Uniformsregulativet er stillet i Bero, indtil Lønningskommissionen har afgivet sin Betænkning.

Efter Foreningens Ønske vil Briksetæpperne fremtidigt blive udskiftet mindst hver Maaned, og Briksehovedpudebetrækkene skiftet hyppigere end nu. Der vil blive leveret hver af Personalet et Hovedpudebetræk til Brug paa

Overnatningsværelserne, endelig forsynes Briksetæpperne med et paasyet »H« (d. v. s. Hovedende).

Da Forholdene m. H. t. Motorførerstillingerne og Motorførerruddannelsen nu ligger væsentlig anderledes end da de tidligere indsendte Ansøgninger om Udtagelse til Motorførerruddannelse indsendtes har man foranlediget, at disse Ansøgninger (800) annulleredes, og der er indkaldt nye Ansøgninger. Af de indkomne ca. 550 Ansøgninger er ca. 240 fra Lokomotivpersonale, deraf 4 Lokf. Angaaende Afholdelse af næste Kursus kan endnu intet positivt oplyses.

En Sag angaaende Helligdagsoverarbejdspenge til Personale i Es. og en Sag angaaende Betaling for en mistet Fridag er beskrevet og fremsendt.

Man har søgt om Anciennitets- og Forflyttelsesregler for Motorførere.

Der er skrevet om Flyttegodtgørelse til en Lokf. i Hg. og en Lokf. i Gy.

Gdr. har forespurgt om Foreningen kunde tiltræde, at Korsør Station ved forandret Sporbenyttelse tager Togene ind for Signal »Kør frem« uden forudgaaende Underretning til Lokf. Foreningen har under Hensyn til Signalforholdene paa Kø. Station ikke ment at kunne tiltræde den foreslaaede Ordning.

Der er til Gdr. afsendt Skrivelse angaaende strækningsskendt Ledsager til Motorvogne, der fremføres af Motorkøretøjer angaaende Ordre til en sygemeldt Lokofyrb. om at paabegynde Tjeneste som Ledvogterafløser, angaaende Helligdagsoverarbejdspenge til en Lokf. i Brande, angaaende Forbedring af Lønancienniteten for 6 Motorførere, angaaende visse tekniske Ændringer paa Diesellokomotiverne og angaaende en Lokf.s Uddannelse til Motorfører.

Man har assisteret en Lokofyrb. som Bisidder i en Auditørsag, iøvrigt er der behandlet et stort Antal Sager af mere personlig Art.

Der har været foranstaltet en Studierejse til Tyskland. Foreningen har ved Formanden og Næstformanden været repræsenteret ved en Kongres i Holland.

Fra I. T. F. foreligger en Del Meddelelser.

En angaaende Motorførernes Anvendelse i Damplokomotivtjenesten udarbejdet Skrivelse til Gdr. oplæstes og tiltraadtes af Hovedbestyrelsen.

D. S. og M. F. har ønsket en Ændring i de mellem Forbundet og vor Organisation aftalte Overflytningsregler. Forretningsudvalget har drøftet Spørgsmaalet og indstiller, at Optagelse i D. L. F. ikke sker før ved Udnævnelsen til Lokomotivfyrbøder. Hovedbestyrelsen tiltraadte Forretningsudvalgets Indstilling.

Efter en indgaaende Drøftelse af Tjenestefordelingerne i 2. og 3. Distrikt, hvilke Tjenestefordelinger er saa udviklede, at de saa at sige ikke er til at finde ud af, vedtoges det at lade disse Tjenestefordelinger undersøge i et Udvalg bestaaende af K. Johansen og C. M. Christensen.

Hvad angaar Lønningslovens Revision er Forholdet det, at Arbejdet i Kommissionen ikke skrider særligt hurtigt frem. Der kan derfor endnu ikke siges noget, hvorvidt Kommissionen bliver færdig med sit Arbejde saa betids, at Lønningsloven kan blive revideret i indeværende Rigsdagssamling.

Formandens Beretning godkendes.

Punkt 3. Beretning fra de staaende Udvalg o. l.

Velfærdsudvalget har paa et Møde behandlet en meget lang Række Spørgsmaal, hvorom der er gjort Indstilling. Om denne udspandt der sig en længere Debat. Det vedtoges, *ikke* at fremme et Forslag om Taburetter paa S-Maskiner og et om at ændre de ombyggede D-Maskiner, saa der kan anvendes Spadefyring. D'Herrer Aug. Andersen, Rosenkilde-Laursen og H. J. Poulsen udarbejder hver for sig en Udtalelse om Sandkasseforholdene i det hele taget.

Ferie- og Rekreatiønsudvalget har foranstaltet en Bortlodning, som gav ca. 900 Kr. i Overskud.

Statsfunktionærernes Laaneforening meddeler, at der er sket en Ændring i 3. Afdelings Vedtægter, saa den tvungne Indtægtsforvaltning kan bortfalde for nye Laan.

Nordisk Lokomotivmands Forbund har afholdt Sekretariatsmøde, hvor Rich. Lillie nedlagde sit Hverv som Præsident og erstattedes af N. Th. Brix, Aalborg, Formand for Dansk Lokomotivmands Forbund. Den derved ledigblevne Plads i Sekretariatet tilfalder Dansk Lokomotivmands Forening. Hovedbestyrelsen valgte hertil H. J. Poulsen.

Nordisk Jernbanemands Union har afholdt Repræsentantskabsmøde, ved hvilken Lejlighed M. Mortensen nedlagde sit Hverv som Vicepræsident, hvortil D. L. F.s Formand, Soph. Jensen, valgtes.

Toges til Efterretning.

Punkt 4. Hovedkassererens Beretning.

Hovedkassereren fremlagde en Regnskabsoversigt pr. 18. November 1929. Balancen var Kr. 28 521,37.

Godkendtes. I Tilslutning hertil fremsatte det kritiske Udvalg en Række Bemærkninger, hvortil Formanden og Hovedkassereren gav de ønskede Oplysninger. Det kritiske Udvalg erklærede sig tilfreds med de givne Oplysninger, hvorefter dets Beretning toges til Efterretning.

Punkt 5. Behandling af foreliggende Sager.

En Anmodning om Tilladelse til at danne en Lokomotivmesteraspirantforening kunde ikke imødekommes.

Borups Højskole andrager om Tilskud. Der bevilgedes som sædvanlig 50 Kr.

Det i Anledning af Kongressens Vedtagelse om Godtgørelse for visse Lokomotivfyrbøderes Værkstedstjeneste nedsatte Udvalg afgav Beretning; der stilledes 3 forskellige Forslag. Det vedtoges at udbetale efter den mest kulante Beregningsmaade. Udgiften bliver Kr. 9 892.

I. T. F. forespørger, om vi kan tiltræde, at Jernbane-sektionen afholder Kongres i Madrid samtidig med Jernbaneadministrationernes internationale Kongres. Forretningsudvalget har behandlet Sagen og foreslaar den henvist til N. L. F. Tiltraadtes.

Et fremsat Ønske om Tilladelse til Bytning til et Depot, hvortil der i Forvejen var 4 Ansøgere, kunde ikke imødekommes.

En fra Afd. 1 modtagen Besværing over en Tjenestefordeling paa Gb. henvistes til Formandens Behandling.

Et af Kreds II fremsat Krav angaaende Motorføreres eventuelle Anvendelse i Damplokomotivtjenesten samt et af samme Kreds stillet Forslag om Dækning af nogle af D. J. F. afholdte Udgifter og en ligeledes af Kreds II fremført Henstilling om Forholdsregler til Beskyttelse af

de ældre Aspiranter ved næste Lokofyrbøderkursus henvistes til Forretningsudvalget.

En Skrivelse angaaende Smørepumper paa Rangermaskiner henvistes til Velfærdsudvalget.

Et Forslag om Støtte til Motorkursus i Aarhus forkastedes.

Punkt 6. Eventuelt.

Intet at forhandle.

E. K.

LOKOMOTIVFØRERNES KREDSBESTYRELSES- MØDE DEN 18. NOVEMBER 1929

Alle var til Stede.

Punkt 1. Meddelelser fra Kredsformanden.

Kredsformanden bød Velkommen og redegjorde for forskellige Sager, der var behandlet siden sidste Kredsbestyrelsesmøde. Omtalte bl. a. en Sag angaaende Tilbageholdelse i for lang Tid af en Maskine efter Ankomst med et Tog, og derefter en Sag angaaende en midlertidig Forflyttelse, i hvilken Sag der var afsendt et skriftlig Svar til den paagældende Afdeling.

Om denne udveksledes Mening, hvorefter den toges til Efterretning.

Kredsformanden omtalte derefter Sagen angaaende forandret Sporbenyttelse paa Kø. Station, og den afsendte Skrivelse refereredes. Redegjorde derefter for den udsendte Instruktionsskrivelse til Signalkommissionsmedlemmerne og den, i Anledning af den paa sidste Kredsbestyrelsesmøde rejste Sag om Udpegning af Signalkommissionsmedlemmer, indsendte Skrivelse til Gdir. Derefter behandlede en Sag angaaende Godtgørelse for mistede Fridege og Sagen om Godtgørelse for Værkstedsdage.

En Sag angaaende en Tur paa Gb. henvistes til H. B.

Endvidere behandlede en Sag angaaende Opholdsværelserne paa Gb., der henvistes til Behandling af Kreds-fmd. og R. Laursen.

Endelig forelaa en Skrivelse fra Kreds II, der henvistes til Behandling i H. B., og en Sag fra en pens. Lokf., der henlagdes.

Punkt 2. Meddelelser fra Kredskassereren.

Kredskassereren meddelte derefter, at Indtægterne havde været 31 533 Kr. 32 Øre og Udgifterne 29 816 Kr. 22 Øre, og at Kassebeholdningen var 4 411 Kr. 87 Øre. Regnskabet balancerer med 34 228 Kr. 09 Øre.

Toges til Efterretning.

Punkt 3. Eventuelt.

Herunder behandlede enkelte Smaasager.

C. M. C.

LOKOMOTIVFYRBØDERNES KREDSBESTYRELSES- MØDE DEN 18. NOVEMBER 1929

Alle var til Stede.

Punkt 1. Foreliggende Sager.

Kredsformanden aflagde Beretning om de ifølge Kon- gresbeslutningen indkomne Krav om Erstatning for ud-

ført Værkstedstjeneste og henstillede, at da Beparselen ved ikke at udbetale Erstatning for frivillig Værkstedstjeneste, kun var meget ringe, at imødekomme de indkomne Krav.

Dette vedtoges.

Sagen om Anciennitetsforbedring for en Lokfb. paa Gb. har været forelagt Generaldirektoratet, der ikke kunde godkende Kravet.

En Lokfb., som efter Tilskadekomst har været sygemeldt i ca. 14 Maaneder, var af 1. Distrikt beordret til en Tjeneste, der paa ingen Maade kan sidestilles med Lokomotivfyrbøderstillingen. — Efter at Sagen er undersøgt, fremgaaer, at Gdr. havde anmodet 1. Distrikt om at finde en passende Beskæftigelse under Hensyn til den paagældendes Helbredstilstand, og Distriktet havde derefter tildelt ham en Plads som Ledvogter. — Foreningen har tilskrevet Gdr. desangaaende.

Kredsen drøftede derefter Resultatet af det udsendte Cirkulære Nr. 234, hvorefter Sagen toges til Efterretning.

I Anledning af en fra Gedser Afd. rettet Forespørgsel maa K. B. formene, at det bør være de i Anciennitet ældste Lokfb., som udfører Førertjenester. — Angaaende Motorfører og Lokfb. Anvendelse som Lokf. vedtoges, at Lokomotivfyrbøderancienniteten bør lægges til Grund for Lokomotivførertjeneste. Henvistes til H. B.

Punkt 2. Meddelelser fra Formanden.

Fra Aarhus Afd. forelaa Anmodning om Tilskud til Afholdelse af privat Motorkursus. — Henvistes til H. B.

Et Spørgsmaal fra Afd. 2 om Kørepenge for en nærmere angivet Tjeneste samt Spørgsmaalet om Udgivelsen af Lokomotivpersonalets Lommebog, henvistes til H. B.

I Anledning af, at de 3 Lokfb., der, som før omtalt, har deltaget i en Studiekreds, men som stadig ikke har betalt det Beløb, som Kredsen i den Anledning er afkrævet, henvistes Sagen til H. B.

Punkt 3. Beretning fra Kredskassereren.

Kredskassereren forelagde en Regnskabsoversigt pr. 18. November 1929, hvoraf fremgik, at Balancen var 29 034,72 Kr. og Kassebeholdning pr. 18. November 1929 2 100,09 Kr. — Toges til Efterretning.

Punkt 4. Eventuelt.

Herunder behandledes forskellige Spørgsmaal bl. a. Flidspræmierne paa Jernbaneskolen, og man enedes om at henstille til H. B., at man gik bort fra disse Præmier.

H. P.

LOKOMOTIVFYRBØDEREKSAMEN 23.—28. OKTOBER 1929

Ekstra-Haandværker	O. Berner, Tønder	4,89
—	H. B. Bertelsen, Fredericia	5,73
—	O. C. Bruun, Aalborg	6,15
—	J. M. Christensen, Struer	5,75
—	K. J. Christensen, Roskilde	6,43
—	O. T. Hansen, Roskilde	5,46
—	H. K. Jensen, Fredericia	4,53
—	H. N. Jensen, Kbh. Godsb.	4,94
—	P. H. Jensen, Fredericia	7,49*

Ekstra-Haandværker	O. Jørgensen, Slagelse	6,06
—	S. A. Knudsen, Kbh. Godsb.	6,25
—	K. H. Kristensen, Kbh. Godsb.	7,00*
—	N. P. B. Larsen, Kbh. Godsb.	5,03
—	B. K. P. R. Nielsen, Kh. Godsb.	6,47
—	H. N. K. L. Nielsen, Struer	6,44
—	J. P. K. Nielsen, Struer	5,03
—	H. P. B. Orstrand, Slagelse	6,91
—	K. E. J. Ramkilde, Fredericia	6,36
—	S. A. E. Suneson, Kbh. Godsb.	6,28

* Udmærkelse.

JULETRÆSFEST

Aarhus Afdelinger afholder Juletræsfest Fredag den 3. Januar 1930. Kl. 18 $\frac{3}{4}$ tændes Juletræet, og Børnene marcherer ind i Salen.

Enker og Børn efter Lokomotivmænd samt ekstraordinære Medlemmer med Familie indbydes herved.

Festudvalget for Aarhus Afdelinger.

SPØRGSMÅAL OG SVAR

Længere Ophold paa fremmed Station.

Hr. Redaktør!

Tillad mig gennem dette vort Blad at komme med en Forespørgsel.

»Er det vor egen Forening, der har arbejdet for, at vi skulde have saa lidt Ophold som muligt ude og saa til Gengæld mere Fritid i Hjemmet?«

I saa Fald synes jeg, at det er en daarlig Tjeneste, vi har haft ud af dette. Nu er Opholdene for de allerfleste Ture blevet saa korte, at man ikke kan faa saa meget som en halv eller hel Times Hvile ude. Dette bevirker, at man, naar man kommer hjem efter en Tur paa omkring 9 Timers Tjeneste, er saa træt og udkørt, at man i Stedet for at kunne have nogen Glæde af sin Fritid, er nødsaget til at gaa hen og lægge sig. Det har vel ikke været Meningen, at det skulde have gaaet til saa store Yderligheder. Men Spareteorien har vel været Hovedaarsagen, da der jo spares Masser af Koretimer, og da vi kommer før hjem, kan vi ogsaa hurtigere tage en ny Tur. Men Personalet, navnlig de ældre, lider for meget herved, og det vil ikke lønne sig i Længden. Vi bliver paa denne Maade slidt op før Tiden kommer, at vi har Ret til at trække os tilbage.

Men nu synes jeg, at der burde arbejdes hen til, at vi kunde faa noget mere Hvile ude, mindst 2 à 3 Timer tjenstfrit Ophold, før man skal køre hjem igen.

Med Tak for Optagelsen

En ældre Lokomotivfører.

Ja, Foreningen har arbejdet for, at Friheden saa vidt muligt skulde gives paa Hjemstedet. — Det ønsker vist alle.

Det maa blive Afdelingens Sag, du tilhører, at paatale eventuel Mangel paa nødvendig Hvile.

Forelæg Spørgsmaalet der!

Red.

Rettelse til Adressefortegnelsen

Lokomotivførererkredsen:

Roskilde: Formandens Navn og Adresse rettes til: P. A. Jensen, Grønnegade 7 A. 1.

Medlemslisten

Overført fra D. J. F. til D. L. F.:

1. Januar 1930: Motorfører N. H. O. Berrig, Assens, og Motorfører A. C. Rasmussen, Assens.

Persønalia

Udnævnelse fra 1.—12.—29:

Lokomotivfyrbøder J. P. Jakobsen, Kbhavns Godsbgd., til Lokomotivfører i Gjedser (min. Udn.).

Lokomotivfyrbøder M. B. Nielsen, Kbhavns Godsbgd., til Lokomotivfører i Lunderskov (min. Udn.).

Haandværker K. G. L. Larsen, Randers, til Lokomotivfyrbøder i Langaa.

Ekstraandværker P. H. Jensen, Fredericia, til Lokomotivfyrbøder i Lunderskov.

Ekstraandværker K. H. Kristensen, Kbhavns Godsbgd., i Gjedser.

Ekstraandværker H. P. B. Orstrand, Slagelse, til Lokomotivfyrbøder i Lunderskov.

Ekstraandværker B. K. P. R. Nielsen, Kbhavns Godsbgd., til Lokomotivfyrbøder i Padborg.

Forflyttelse efter Ans. fra 1.—12.—29:

Lokomotivfører M. Vilhelm rskov, til Odense.

Lokomotivfyrbøder A. C. Larsen, ruer, til Kbhavns Godsbgd.

Lokomotivfyrbøder O. B. J. Saalbach, Gjedser, til Kbhavns Godsbgd.

Lokomotivfyrbøder O. J. N. Bagger, Padborg, til Østerbro.

Lokomotivfyrbøder A. L. J. Sell, Lunderskov, til Nyborg.

Lokomotivfyrbøder J. V. Sørensen, Lunderskov, til Fredericia.

Lokomotivfyrbøder K. B. Sprogøe, Langaa, til Struer.

Afsked e. Ans.:

Lokomotivfyrbøder uden for Nr. H. H. E. Schæbel, (Østerbro), fra 30.—9.—29.

Dødsfald:

Lokomotivmester I J. W. Quistgaard, Korsør, den 15.—11.—29.



God Julegave!

til Voksne og Børn er Bogen „Naar Signalerne blinker“

Den udkommer før Jul og koster 5 Kr. Indsend Kuponen til

Portør Christian Haugaard, de Mezasvej 17.

A A R H U S

K U P O N

Undertegnede bestiller herved „Naar Signalerne blinker“.

Navn

Stilling

Adresse

Denne Kupon giver 1 Kr. Rabat.

Til alt Kontorarbejde



Smith
Premier
først
og
bedst

Alfred Fischer & Co.s Eftf.
Jernbanegade 6.
Tlf. 7319. København. Tlf. 7387

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.

Øjet faar Hvile
i „Brillen“ fra Thiele
i 112 Aar „Briller“ Købmagergade 3

Sammenlign vore Priser og Tilpasning med andres og dem selv. — Lev. til Sygekassen.



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

REDAKTION: Vesterbrogade 98 A, 2. Sal, København V.
Tlf. Vester 8173 eller Centr. 14 613.
Udgaar 2 Gange mdl. — Abonnementspris: 6 Kr. aarlig.
Tegnes paa alle Postkontorer i Skandinavien.

ANNONCE-EKSPEDITION:
Ny Vestergade 7, 3. Sal, København K.
Telefon Central 14 613. — Kontortid Kl. 10—4.
Postkonto: 20 541.



Køb kun

KB JULEØL

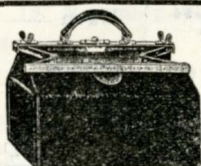
fra

Kongens Bryghus.

TUBORG
LAGER
PILSNER
PORTER
EXPORT
ØL

*Apollinaris
Citron Sodavand
Special Water
SportsBrus*

**CIGARER — CIGARILLOS
SKRAA & SHAGTOBAK**
fra
Vilh. Langes Fabriker
Forlanges overalt. Forlanges overalt.



Lædervare - Forretningen
Sdr. Boulevard 44—46
Tlf. Vester 1494 v
anbefales.

Rejsekufferter, Citytasker, Portemonnæer, Skoletasker, Tegnebøger m. m.
i stort Udvalg.
Reparationer udføres.

Køb danske Varer!

Blomsterforretning
H. Dinnenberg.

Blaagaardsgade 25
Tlf. Nora 1979 Tlf. Nora 1979
Medlemmer erholder 10 pCt.
Varerne bringes overalt.

**TANDLÆGE
S. A. MARTENSEN**

Tage Hansens Eft.
Konsultation: 10—8 og 6—7
Lørdag 10—2:
Telf. Vester 3330.
Enghave Plads 6

Istedgades Legetøjshus
(A. M. Thuneby) Istedgade 66
Specialitet: Dukker og Dukke-
reparat. Stort Udvalg i Legetøj.
Billige Priser.

NOMA
BARBERSÆBE

Mild og behagelig
— for Huden. —

Giver tæt og hold-
— bart Skum. —

Tandlæge
FRK. SØRENSEN
Konsultation: 10—7.
Istedgade 69.
Telf. Vester 906 x.



Amk. Gummi-Industri.

Vestergade 3 - København K.

Illustr. Katalog gratis m. 15 Øre t. Porto.

Vor Brochure: Børnefødslernes Begrænsning, m. 14 Bill.
giver Oplysninger om de sikreste præventive Midler.
Sendes mod 65 Øre i Frimærker diskret i lukket Couvert.
Tjenestemænd 10% Rabat

Brug Svendborg Eksport Mil-Co
med 12% Fedt.

Drøjere i Brug og mere velsmagende.
(Almindelig Eksport Fløde har kun 9%)