



DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

NR. 7 - 53. ÅRGANG

5. APRIL 1953



Indhold:

De nye ferieregler	73
Nordisk nyt — Norge	74
Tjenestemændenes henvendelse til regering og rigsdag	75
De forestående ændringer i sig- nalreglementet	79
Fugleflugtslinien	88
Oplysningsarbejdet	89
Mistede fridage og beregning af overtid på helligdage	90
Statsbanepersonalets Sygekasse .	90
Tjenestefrihed 1. maj	90
Nyt fra Norge	91
Under DLF	91
Nye adresser	91
Lokomotivinstruktørernes organi- sationsforhold	91
Personalia	92
Medlemslisten	92
Sommerhus	92
Nye satser for funktionsvederlag	92



Redaktører:

E. Greve Petersen
(ansvarhavende)
K. B. Knudsen.

Redaktion og ekspedition:

Hellerupvej 44, Hellerup.
Telefon Hell. 7269.
Kontortid 10—16.
Postkonto 20541.

Frederiksberg Bogtrykkeri,
Howitzvej 49.

De nye ferieregler

Tirsdag den 24. marts opnåedes der endelig enighed mellem finansministeren og de forhandlingsberettigede organisationer om de nye ferieregler for tjenestemændene, og ferieudvalgets 16-årige arbejde har hermed fået sin længe ventede og definitive afslutning.

Skønt udvalgsarbejde altid må forventes at være forbundet med vanskeligheder, fordi mange interesser skal samles i en fællesnævner, er det som om netop dette udvalg har været særligt udsat for vanskelige problemer lige fra den første til den sidste dag. Sjældent har en betænkning i den grad været præget af særstandpunkter afgivet af et eller flere medlemmer, som tilfældet er med betænkningen fra ferieudvalget.

Men det lykkedes trods alt udvalget at nå frem til en fællesindstilling om de fleste punkter, og som vi tidligere har omtalt stod kun tilbage spørgsmålet om en udvidet ferie efter en bestemt levealder. Om dette delte udvalget sig i to lejre med organisationsrepræsentanterne på den ene side og repræsentanterne for administrationen på den anden side. Finansministeren fandt det derfor påkrævet at fortsætte forhandlingerne med organisationerne, der i betænkningen dette spørgsmål vedrørende har afgivet følgende udtalelse:

»Vort standpunkt med hensyn til det fremsatte forslag om statens tjenestemænds adgang til efter en bestemt levealder at kunne opnå 4 ugers ferie skal nærmere præciseres i følgende:

Ved fastsættelse af niveauet for de respektive tjenestemandslønninger er af de forskellige lønningskommissioner bl. a. taget hensyn til de for statens tjenestemænd gældende særlige forhold, der menes at kunne berettigg til en lavere løn end de tilsvarende stillinger i privaterhvervet.

Der er således taget hensyn til f. eks. den faste stillings værdi, adgangen til pension, en i forhold til privaterhvervet bedre sygelønsordning og en tilsvarende gunstigere ferieordning. I disse — som det i betænkningen er nævnt — særlige tjenestemandsgoder er fundet basis for lavere lønning til bundklasserne end tilsvarende lønninger i privaterhvervet, hvorefter de øvrige lønninger er afpasset i forhold hertil.

Det er imidlertid ikke alene ved de periodiske reguleringer gennem lønningskommissionerne, dette hensyn er taget, også udenfor disse reguleringer er henvendelser fra tjenestemandsgoderorganisationernes side blevet mødt med henvisning til den særlig gunstige stilling, statens tjenestemænd på de nævnte områder har — eller havde — i forhold til privaterhvervets arbejdere.

Når der fra anden side i udvalget henvises til, at flere af de siden 1946 gennemførte ekstraordinære forbedringer af lønnen for store grupper af laverelønnede tjenestemænd har været begrundet med ønsket om at tilpasse tjenestemandslønnen efter privaterhvervets lønning til faglærte og ufaglærte, og at der derigennem er tilført tjenestemændene fordele, der ikke er hjemlet i tjenestemandsgoderloven af 1946, og at det derfor må anses for betænkeligt at gå udover den generelle ferieforbædring på arbejdsmarkedet, skal vi udtale:

Ved de siden 1946 stedfundne lønforbedringer er hverken tilsluttet eller opnået en sådan lønforbedring, at en ligestilling med dem, der i feriemæssig henseende var bagefter statens tjenestemænd, derved skulle være berettiget. Ved enhver henvendelse om lønforbedring er henvist til, at 1946-lovens struktur ikke tillod en tilpasning af statens lønning til de skiftende konjunkturer på det private arbejdsmarked, og der er ved de gennemførte tillæg alene sket en ajourføring af statens tjenestemandslønninger, således at lønningsforholdet fra 1946 blev søgt fastholdt.

Der kan således ikke i de hidtil gennemførte lønbestemmelser ses at være grundlag for en afvisning af vort forslag om adgang til efter en bestemt levealder at kunne få 4 ugers ferie. Gennemførelsen

Norge

Ny jernbaneskole.

Spørgsmålet om at skaffe jernbaneskolen bedre arbejdsforhold har været behandlet i forbindelse med budgettet for 1951—52 og 1952—53. For 1951—52 blev der bevilget kr. 50.000 til forberedende arbejder, medens der for indeværende budgetår ikke er opført noget beløb. Det var stortingets og departementets forudsætning, at spørgsmålet skulle løses snarest muligt. Departementet pegede imidlertid på den mulighed, at man kunne overtage vejdirektoratets lokaler i Schwensengade 6. Efter at disse lokaler er besigtiget på ny, mener hovedstyret, at det ikke vil blive nogen tilfredsstillende ordning at flytte jernbaneskolen dertil, selv efter en omfattende om- og tilbygning. Hertil kommer, at man ikke får det internat for ca. 100 elever, som man absolut trænger til. Sagen kan kun løses tilfredsstillende ved bygning af ny skole.

Forholdene ved skolen har yderligere forværret sig ved, at uddannelsen af nye personalegrupper i mellemtiden er blevet underlagt skolen. Det er således absolut nødvendigt, at skolen snarest skaffes andre lokaler, og man opfører derfor kr. 1.000.000 som første bevilling for påbegyndelse af arbejdet med at bygge ny skole, som er anslået til at koste ca. 4.000.000 kr.

Elektrificering.

Stortinget vedtog før jul en ny elektrificeringsplan. Efter det nu foreliggende budgetforslag vil den nye elektrificeringsplan allerede blive forsinket i starten. Vi er af den opfattelse, at det må være rigtigt at få gennemført de genstående elektrificeringsplaner så hurtigt som muligt. Vi tænker da i første række på Sörlandsbanen. Skal der foretages reduktion af hovedstyrets forslag vil det betyde, at den nye elektrificeringsplan bliver forsinket. Det kan ikke være i samfundets interesse at gøre dette.

(Jernbanemanden).

af dette forslag vil føre tjenestemændene omtrent op på det trin i forhold til privaterhvervets arbejdere, hvor statstjenestemændene stod, da lønningsgrundlaget blev fastlagt i 1946.

Der ligger i det nedenfor fremsatte forslag om en i kraft af den lønmæssige placering begrænset gruppes adgang til 4 ugers ferie en indrømmelse til det af os hævdede princip, hvorefter tjenestemænd med 3 ugers ferie får adgang til 4 uger, men der ligger i den begrænsede adgang og ved fastholdelsen af den lønmæssige placering i modsætning til det af os foreslåede alderskriterium en betydelig forringelse i tjenestemandsstillingens værdi ikke alene for de tjenestemænd, der i 1944 erhvervede adgang til 3 ugers ferie, men også — og især — for de tjenestemænd, der forud for dette tidspunkt i lighed med 4. og 5. lønningsklasse i en lang årrække har haft adgang til 3 ugers ferie, men som nu afskæres fra en tilsvarende efter vor opfattelse i alderskriteriet saglig begrundet ferieforlængelse.

Vi beklager at måtte konstatere, at der i en tid, hvor alle positive og betydende kræfter i vort land arbejder på ikke alene at opretholde, men også at forbedre landets sociale standard, søges gennemført en så gennemgribende forringelse af mange tusinde statstjenestemænds ferieregler i sammenligning med det, der var gældende udenfor statstjenesten, da deres lønmæssige forhold under eet blev bestemt, og vi må forudse, at en sådan forringelse vil kunne få vidtrækkende konsekvenser for disse statstjenestemænds hele indstilling overfor statstjenestemandforholdets principielle karakter.

Ud fra disse synspunkter må vi hævde, at der — de nævnte forhold taget i betragtning — er saglig begrundelse for gennemførelsen af vort forslag om adgang til 4 ugers ferie ved en nærmere bestemt levealder — og vi kan derfor ikke tiltræde den side 11—12 anførte motivering for afvisning af forslaget, men må fastholde forslaget om, at der gives tjenestemændene adgang til at få 4 ugers ferie ved opnåelse af en vis levealder.

Under hensyn til de med 39 år som adgangsalder til 4 ugers ferie forbundne udgifter vil vi foreslå, at der gives tjenestemændene adgang til 4 ugers ferie fra og med det ferieår, hvori de fylder 50 år, idet vi med hensyn til de dermed forbundne udgifter iøvrigt henviser til de i bilag 2 anførte beregninger herom.

Fra de øvrige medlemmer af udvalget var man af den opfattelse, at der ikke i det fremførte var tilstrækkelig begrundelse for på nuværende tidspunkt at gennemføre en ferieordning af denne karakter, idet man bl. a. henviste til den i denne forbindelse ret betydelige merudgift. Man havde tillige kun fundet anledning til at foretage økonomiske beregninger på grundlag af en forlænget ferie ved 60, 55 og 50 år, idet man på forhånd måtte anse det for udelukket alene af økonomiske grunde at arbejde med en aldersgrænse, der lå lavere og som var det oprindelige ønske fra organisationerne.

Under forhandlingerne med finansministeren mente denne da også, at 60-årsgræsen måtte være den naturlige, såfremt der overhovedet skulle være tale om en udvidet ferie efter en bestemt levealder. Ministeren kunne imidlertid ikke få tilslutning hertil fra de to centralorganisationer, som principielt ikke ønskede at gå højere end til 50 år, der må anses for en naturlig grænse, når den bl. a. stilles i relation til sygefradragsbestemmelserne.

Som det allerede vil være bekendt gennem dagspressen, blev forliget sluttet med en forlænget ferie til alle tjenestemænd fra 4. lønningsklasse og nedefter fra det fyldte 53. år. Det er i sig selv en ret ejendommelig aldersgrænse, der hermed er fastsat, og den eneste motivering herfor er alene finansministerens modvilje mod at følge organisationernes velbegrundede krav.

På nuværende tidspunkt har finansministeriet endnu ikke udarbejdet de generelle regler, ligesom der heller ikke har været ført forhandlinger med Generaldirektoratet om reglernes indarbejdelse i ordre A, og vi skal derfor udsætte den mere detaljerede redegørelse for reglernes anvendelse i praksis, indtil der er skabt fuld klarhed herover.

Tjenestemændenes henvendelse til regering og rigsdag

Ved forelæggelsen af forslag til lov om rigsdagens ombudsmand, udtalte justitsministeren, frk. Helga Pedersen, bl. a., at de anerkendte tjenestemandorganisationer ved en forhandling med justitsministeren havde erklæret, at de ikke kunne tiltræde det forelagte lovforslag, og ministeren pegede i den forbindelse på nogle punkter i forslaget, overfor hvilke organisationerne havde fremsat bemærkninger.

Organisationernes repræsentanter måtte efter forhandlingen, der fandt sted den 5. februar 1953, meddele justitsministeren, at de ikke kunne tiltræde lovforslaget alene af den grund, at de ikke havde haft rimelig tid til at gennemgå dets enkeltheder, og der ikke kunne levnes dem tid til — inden lovforslaget skulle fremsættes for folketinget — at udarbejde en redegørelse for deres synspunkter.

Under disse omstændigheder havde de anerkendte tjenestemandorganisationer ikke anden udvej end at meddele justitsministeren, at de måtte tage afstand fra forslaget og forbeholde sig senere at fremkomme med en nærmere motiveret redegørelse.

En misforståelse søges forebygget.

Af justitsministerens forelæggelsestale fremgik imidlertid ikke, at der fra tjenestemandorganisationernes side var fremsat andre anker overfor hele sagen end netop de bemærkninger til enkelte paragraffer i lovforslaget, der blev nævnt under forelæggelsen. For organisationerne var det ved forhandlingen d. 5. februar bl. a. af betydning at få slået fast, at de ikke kunne godtage den forhandling som værende i overensstemmelse med tjenestemandslovens ånd og mening. Derfor blev der d. 11. februar — da referatet af justitsministerens forelæggelsestale blev bekendt — gennem Ritzaus Bureau udsendt en udtalelse, der var tiltrådt af de anerkendte tjenestemandorganisationers forhandlingsudvalg. I denne udtalelse blev sagt, at

I anledning af det i dag i folketinget fremsatte lovforslag om rigsdagens ombudsmand ønsker tjenestemændenes fire centralorganisationer at understrege, at forslaget efter vor opfattelse ikke har været forhandlet på en sådan måde, at tjenestemandslovens forhandlingsregler reelt er blevet overholdt.

Skønt forfatningskommissionen har behandlet forslaget gennem længere tid, og dette på en meget væsentlig måde griber ind i tjenestemændenes retlige stilling, har man fra kommissionens side trods henstilling ikke søgt forbindelse med centralorganisationerne.

Efter at kommissionen har afsluttet sit arbejde, er centralorganisationerne efter forlangende fra disses side blevet indkaldt til en forhandling med meget kort varsel og under forhold, hvorved man ikke har haft mulighed for at foretage andet end en rent summarisk gennemgang af forslagets bestemmelser.

Centralorganisationerne har derfor nedlagt protest mod lovforslaget. Da dette desuagtet er blevet forelagt, har man nu kun den mulighed på et senere tidspunkt skriftligt overfor justitsministeren at fremføre en indgående saglig kritik mod dets bestemmelser.

Centralorganisationerne betragter det skete som en krænkelse af tjenestemændenes lov-hjemlede forhandlingsret.

Organisationernes stilling til lovforslaget.

Organisationerne har derfor ved hjælp af sagkyndige på de områder, hvor lovforslaget griber ind, udarbejdet en udtalelse, hvori er omtalt de særlige og betydende punkter, overfor hvilke tjenestemandorganisationerne har fundet anledning til at gøre bemærkninger.

Denne udtalelse er under 24. februar tilstillet justitsministeren, for efter aftale med organisationerne at kunne forelægge den for det rigsdagsudvalg, der forventes at skulle behandle lovforslaget, og vi skal til orienteringen nedenfor gengive indholdet af denne henvendelse.

I fortsættelse af den d. 5. ds. stedfundne forhandling med justitsministeren vedrørende forslag til lov om rigsdagens ombudsmand tillader tjenestemændenes fire forhandlingsberettigede centralorganisationer sig herved at fremsætte nedenstående udtalelser om forslaget:

Tjenestemandslovens retsprincipper tilsidesættes.

Det er indlysende, at forslagets konsekvenser for tjenestemændene først vil kunne overskues fuldtud, når den i forslagets § 3 omtalte instruks foreligger; men som forslaget fremtræder, betyder det på mange punkter ikke blot en ændring, men en fuldstændig tilsidesættelse af de i tjenestemandsloven knæsatte retsprincipper. Tjenestemandorganisationerne må derfor klart tage afstand fra den i forslaget indeholdte ordning og så indstændigt, som det er os muligt, fraråde, at de også fra tjenestemændenes synspunkter ønskelige garantier for, at forvaltningen foregår på rette måde, søges tilvejebragt ad denne vej.

Som det fremgår af forfatningskommissionens betænkning, har den i Sverige eksisterende ordning med 2 embeder som henholdsvis justitieombudsmand og militieombudsmand været benyttet som forbillede for den nu for dansk ret foreslåede stilling som rigsdagens ombudsmand, der savner enhver forløber i dansk forfatnings- og forvaltningsret. Det siges vel i motiverne, at den svenske ordning ikke uden en vis tilpasning kan overføres til Danmark, men de foretagne modifikationer synes dog i det hele at være af forholdsvis teknisk art, således at der i princippet foreligger et forsøg på direkte omplantning af en i fremmed ret udviklet særlig institution.

Den svenske ordning lader sig ikke uden videre overføre.

En sådan overførelse fra een retsorden til en anden af en vis ordning rummer altid betænkeligheder, og disse kommer særlig stærkt frem, når talen er om ombudsmandsembedet. Dettets indførelse havde ganske bestemte historiske forudsætninger, dets virksomhed har som baggrund en ordning af forvaltningen, der adskiller sig væsentligt fra den danske, og dets position i Sverige beror i høj grad på den tradition, som præger ombudsmandens embedsudøvelse, og som ikke uden videre lader sig overføre til et andet land, selv om det ydre embedsapparat omplantes til dette.

Den svenske justitieombudsmand blev indført 1809 efter en revolution, der havde ført til den daværende

konges afsættelse, og som resulterede i, at en enevældig kongemagt blev afløst af et konstitutionelt monarki. Formålet med oprettelsen af embedet var dels at forebygge, at regeringen administrerede i strid med de af lovgivningsmagten fastsatte regler, dels at hindre overgreb fra en fra gammel tid meget mægtig og lidet populær lokaladministrations side. Ministrene inddroges ikke under ombudsmandens kontrol.

Svensk og dansk forvaltning er væsensforskellig.

Når justitieombudsmanden også efter de ved parlamentarismens gennemførelse ændrede politiske forhold har bevaret sin plads i svensk forfatningsliv, må dette ses på baggrund af, at den svenske forvaltning ikke er opbygget efter et tilsvarende hierarkisk princip som den danske. Medens i Danmark ministrene som ledere af de enkelte departementer står som øverste chefer for de respektive grene af forvaltningen, og de af underordnede myndigheder truffne afgørelser kan indbringes for dem, er en tilsvarende rekurs til de enkelte departementer ukendt i Sverige. Under disse omstændigheder er det klart, at der inden for forvaltningen er en naturlig plads for en af rigsdagen udnævnt ombudsmand, som kan føre tilsyn med de enkelte forvaltningsmyndigheder. Hvor derimod et sådant tilsyn føres af centraladministrationen, således som forholdet er i Danmark, har en ombudsmandsstilling ikke en tilsvarende klar begrundelse, og i den udstrækning, en særlig kontrol med forvaltningen skønnes hensigtsmæssig, må det i hvert fald nøje overvejes, om ikke andre fremgangsmåder vil vise sig mere formålstjenlige.

Endvidere skal det i forbindelse med, hvad der ovenfor er sagt om den svenske justitieombudsmands embedsudøvelse, anføres, at det af de årlige indberetninger, justitieombudsmanden afgiver, synes at fremgå, at det i det hele er en forholdsvis begrænset og øjensynlig ret traditionelt bestemt gruppe af problemer, som tiltrækker sig hans opmærksomhed. Det drejer sig i de fleste tilfælde om mangler ved den egentlige retspleje; men da sådanne spørgsmål ifølge forslaget netop tænkes unddraget ombudsmandens virksomhed, kan det altså ikke være den i praksis mest iøjnefaldende side af den svenske justitieombudsmands virksomhed, som har affødt det nu foreliggende forslag.

Forslagets iøjnefaldende mangler.

Medens de særlige forudsætninger, som i Sverige begrunder embedets oprettelse og fremdeles virker til opretholdelsen af det, altså ikke foreligger her i landet, er det på den anden side klart, at indførelsen af et sådant nyt kontrolorgan med tilhørende stab af medarbejdere vil betyde en yderligere udbygning af et i forvejen efter de flestes opfattelse mere end tilstrækkelig stort forvaltningsapparat, og de eventuelle fordele, som måtte knytte sig til indførelsen af denne nye ombudsmand er — således som forslaget fremtræder — kun vundet på bekostning af andre værdier. I det følgende skal der nærmere redegøres for de iøjnefaldende mangler, forslaget frembyder.

For det første må det bemærkes, at afgrænsningen af ombudsmandens virksomhedsområde virker ganske vilkårlig, når hele den gennem kommunerne foregående forvaltning skal undtages herfra, uden hensyn til, om det drejer sig om statsfunktioner, som udøves af kommunerne. Påligningen af statsskatter foregår således ved en samvirken af kommunale- og statsmyndigheder;

men efter forslaget vil kun de sidste omfattes af ombudsmandens myndighed. Ved lov om offentlig forsorg er det overladt til de sociale udvalg og kommunalbestyrelserne at træffe en lang række afgørelser. Sådanne afgørelser kan indklages for amtmanden og derefter for socialministeriet. Efter lovforslaget vil der kunne indgives klage til ombudsmanden over amtmanden og de ministerielle embedsmænd personligt, men ikke over medlemmerne af de pågældende kommunale myndigheder, som har truffet afgørelsen i første instans. Hvis et børneværnsudvalg fjerner et barn fra hjemmet, uden at de herfor i loven foreskrevne betingelser foreligger, kan det ikke nytte at klage til ombudsmanden over et sådant overgreb fra børneværnets side. Er fjernelsen derimod indbragt for landsnævnet for børneforsorg, kan der klages til ombudsmanden over medlemmerne af dette i anledning af den afgørelse, nævnet måtte træffe, hvad enten denne går ud på at stadfæste eller underkende børneværnets afgørelse.

En trusel mod domstolenes uafhængighed.

Hertil kommer, at det ombudsmanden tiltænkte embedsområde ikke lader sig så klart afgrænse som i motiverne forudsat, at der derved kan opstå adskillige kompetencestridigheder. Når motiverne fastslår, at »alle administrative tjenester, herunder også domstolenes administrative funktioner« skal omfattes af ombudsmandens virksomhed, rejser dette således spørgsmålet om, i hvilken udstrækning organer som f. eks. invalideretten og landsskatteretten, der betegnes som »retter«, skal være unddraget ombudsmandens kontrol. Forsåvidt angår de ordinære domstole, er dette vel rigtigt, at en del af disses arbejde må betegnes som administrativt, men hvor grænselinien mellem den judicielle og den administrative del af domstolenes virksomhed skal drages, kan i det enkelte tilfælde være næsten umuligt at afgøre. Er f. eks. den juridiske bistand, som ifølge lovgivningen skal ydes publikum af dommerkontorerne, af juridicel eller administrativ art? Det ordinære retsmiddel imod nægtelse af en sådan bistand er i hvert fald *kære* til *landsretten*. Også inden for tinglysningsvæsenet er det meget vanskeligt at sige, hvornår tinglysningsdommerens virksomhed bliver af egentlig judicicel karakter. Det må desuden erindres, at der allerede nu — nemlig gennem justitsministeriets kasseinspektører og hovedrevisoraterne — føres tilsyn med de vigtigste sider af domstolenes administrative virksomhed, og der vil i vide kredse af befolkningen være enighed om, at en ordning, som går ud på, at dommerne i større udstrækning end efter gældende ret skal stå til regnskab for deres embedsførelse over for andre organer end de overordnede domstole, indeholder en trusel imod den uafhængighed for domstolene, som med føje betragtes som en af grundpillerne for et demokratisk samfund.

Hvad ombudsmandens virksomhed iøvrigt angår, må det formodes, at denne i praksis langtfra vil få det i forslaget forudsatte omfang, men fortrinsvis vil komme til at omfatte tjenestemænd uden for centraladministrationen. Selv om lovforslaget udtrykkelig medtager ministrene under ombudsmandens område, er der ikke grund til at antage, at denne del af hans virksomhed vil få større betydning. Efter grundlovsforslagets § 53 opretholdes den hidtidige adgang for ethvert medlem af rigsdagen til at æske ministrenes forklaring om et-

hvert offentligt anliggende, og denne fremgangsmåde vil sikkert vise sig at være ikke blot hurtigere, men også mere hensigtsmæssig end en henvendelse til ombudsmanden, når talen er om ministrenes embedsførelse. Efter grundlovsforslagets § 15 er det vel også nærliggende, at det parlamentariske ansvar for den enkelte minister for fremtiden vil blive af større praktisk betydning, end det er i øjeblikket. Iøvrigt bemærkes, at den svenske justitieombudsmand, som ovenfor anført, ikke fører noget tilsyn med ministrene.

Ministeren vil få flere sager til afgørelse.

I motiverne til grundlovsforslagets § 15 udtales den formening, at ombudsmandsinstitutionen ikke vil komplicere eller forsinke de administrative afgørelser, idet der alene er tale om en efterfølgende kontrol. Dette beror efter vor opfattelse på et fejlskøn. Hvis afgørelsen af en sag kan forventes at give anledning til kritik — den være sig aldrig så ubegrundet — vil det være ganske naturligt, hvis tjenestemændene ønsker, at afgørelsen træffes af ministeren selv. Den nuværende — fra alle sider som uundgåelig akcepterede — ordning, hvorefter tjenestemændene efter visse sædvane-mæssigt udviklede regler om degelation af resolutions-myndigheden i det enkelte departement afgør sagerne på egen hånd under ansvar overfor ministeren, der selv i påkommende tilfælde må stå rigsdagen til ansvar for sit departements afgørelser, vil vise sig umulig at opretholde, såfremt der indføres en uden for ministeriet stående myndighed, som selvstændigt fordeler ansvaret og medansvaret mellem underordnede led af et hierarkisk opbygget organ. At en opgivelse af denne af rent praktiske og ekspeditions-mæssige grunde udviklede ordning vil medføre en væsentlig forsinkelse af sagernes behandling, behøver ikke nærmere belysning.

Også for de underordnede forvaltningsorganers vedkommende må man regne med, at bevidstheden om, at der for fremtiden ikke blot skal være adgang til at indbringe afgørelserne for højere myndigheder, men at en klage over en afgørelse ofte vil blive formuleret som en klage til ombudsmanden over den pågældende tjenestemand personlig, vil medføre, at de enkelte tjenestemænd i langt højere grad end hidtil vil forelægge sagerne for højere myndigheder til afgørelse.

Tilsidesættelse af fundamentale principper i tjenestemandsløven.

De i det foregående omtalte ulemper ved den forelåede ordning er efter vor opfattelse af betydelig vægt, men overskygges dog af nogle bestemmelser i forslaget, der betegner et afgørende brud med grundsætninger, som vi fra tjenestemændenes side har betragtet som værende af fundamental betydning for vor retsstilling. For danske statstjenestemænd, der efter bedste evne bestræber sig for at håndhæve et stadig mere kompliceret system af love og anordninger, er det en skuffelse at konstatere, at man har anset det for påkrævet at gøre os til genstand for en særlovgivning, der genopliver principper fra den strafferetspleje, som blev endelig afskaffet i 1919, og giver enhver klager — uanset hvor ubegrundet hans klage måtte vise sig at være — en uforholdsmæssig stærk stilling i forhold til den tjenestemand, klagen angår. Som særlig grelle udslag af lovforslagets tendens kan anføres, at en klager end ikke behøver at navngive sig for at kunne sætte en

forfølgning imod en måske aldeles sagesløs tjenestemand i gang — hvilket er udtrykkeligt bekræftet af justitsministeren over for organisationernes repræsentanter. Ej heller indeholder forslaget den yderst begrænsede beskyttelse for tjenestemændene, som en straffebestemmelse for indgivelse af bevidst urigtige klagemål ville betyde. Det bemærkes herved, at det efter den nuværende formulering af straffelovens § 165 stiller sig som tvivlsomt, om denne bestemmelse kan komme til anvendelse i sådanne tilfælde. Det behøver ikke nærmere påvisning, hvilke muligheder loven under disse omstændigheder vil åbne for illoyale kolleger eller for andre, som af personlige grunde søger at komme en tjenestemand til livs. Man søger også i forslaget forgæves efter en regel, som fastsætter en tidsfrist for, hvornår en klage over en tjenestemand kan fremsættes, og det er derfor ikke udelukket, at årgamle sager vil blive gjort til genstand for klagemål. I sådanne tilfælde vil tjenestemanden ifølge sagens natur befinde sig i en særlig ugunstig stilling, idet han kan være ude af stand til længere at huske den pågældende sag og derfor vanskeligt vil kunne imødegå en urigtig klage på tilstrækkelig effektiv måde.

Inkvisitionsprincippet genindføres.

Særlig betænkelig er det, at forslaget overhovedet ikke indeholder garantier for tjenestemanden om en upartisk og retfærdig behandling, så længe undersøgelsen står på. Lovforslaget knæsætter her den tidligere strafferetsplejes inkvisitionsprincip. Ombudsmanden foretager på egen hånd, hvad han finder fornødent til sagens oplysning. Tjenestemanden er *pligtig* at meddele ham alle oplysninger, han ønsker, og til at fremlægge dokumenter og protokoller. I modsætning til, hvad der gælder en sigtet i en straffesag, påhviler der ham altså en positiv pligt til at medvirke til sagens oplysning på et tidspunkt, da der endnu intet kan siges om, hvorvidt de tilvejebragte oplysninger skal benyttes som grundlag for kriminel søgsmål eller for en disciplinærsag. På den anden side har han intet som helst krav på at blive holdt underrettet om, hvad der fremkommer af oplysninger gennem ombudsmandens henvendelser til andre. Kun såfremt ombudsmanden benytter sig af den ved forslaget hjemlede adgang til at begære egentlig vidneførsel for retten, må det vel antages — som følge af forslagets henvisning til de om borgerlige sager gældende regler — at tjenestemanden har krav på at overvære disse vidneafhøringer, men om han har ret til at møde med sagfører eller til at begære andre personer afhørt, fremgår ikke af forslaget. Iøvrigt må det siges, at en sådan ret for tjenestemanden til at deltage i de nævnte retsmøder ikke er uomtvistelig sikker, når henvises til, at han efter forslaget ikke betragtes som part i sagen, men nærmest som inkvisit i den før 1919 gældende strafferetsplejes forstand.

Ingen ret for tjenestemændene til fuld oprejsning.

Såfremt ombudsmanden kommer til det resultat, at der bør indledes strafferetlig eller disciplinær forfølgning imod tjenestemanden, træder vel de i tjenestemandsløven til beskyttelse for tjenestemanden fastsatte regler i virksomhed; men der er ikke ved forslaget hjemlet tjenestemanden nogen ret til at kræve egentlig disciplinærfølgning indledet, med den heri liggende mulighed for at opnå fuld renselse for den

imod ham fremsatte beskyldning. Det afhænger helt og holdent af ombudsmandens skøn, hvorvidt en sådan forfølgning skal finde sted. Det fremgår heller ikke af forslaget, om den ret, der efter tjenestemandens § 17, stk. 7, tilkommer en tjenestemand, som mistænkes for et forhold, der antages at falde ind under straffelovgivningen, til at kræve undersøgelsen henvist til retten, kan komme til anvendelse, forinden ombudsmanden har tilendebragt sin virksomhed. I de tilfælde, hvor ombudsmanden ikke finder, at der er anledning til videre forfølgning, men alene over for tjenestemanden tilkendegiver sin opfattelse af sagen i medfør af forslaget § 9, betoner motiverne med, at en sådan tilkendegivelse ikke er udslag af en ombudsmanden tilkommende instruktorsk eller disciplinær myndighed. I praksis vil det dog ikke kunne undgås, at navnlig underordnede tjenestemænd må opfatte ombudsmandens tilkendegivelse som analog med den irrettesættelse, der i medfør af tjenestemandens lov kan meddeles som egentlig disciplinærstraf, ikke mindst hvis tilkendegivelsen ledsages af en efterfølgende omtale af i ombudsmandens embedsberetning. Forslaget pålægger heller ikke ombudsmanden nogen pligt til at indhente en udtalelse om sagen fra den myndighed, som det ville tilkomme at meddele en egentlig irrettesættelse i tjenestemandens lovs forstand, og spørgsmålet om, hvorvidt den pågældende styrelse er berettiget til at rejse disciplinærsag, efter at ombudsmanden har afsluttet sin undersøgelse uden at begære en sådan sag rejst, afgøres ikke af forslaget.

Tjenestemændene kan sættes i gabestokken.

Den ombudsmanden pålagte pligt til at afgive en årlig beretning, som skal trykkes og offentliggøres, er indført efter svensk forbillede. Det er overladt til ombudsmanden at afgøre, hvilke sager der skal fremdrages i denne, men i de refererede sager skal der gives oplysning om, hvad den pågældende tjenestemand har anført »til sit forsvaret«.

Rent bortset fra, at denne formulering åbner adgang for et mere eller mindre ensidigt referat af tjenestemandens anbringender og ikke indeholder de samme garantier for tjenestemanden som forskriften i tjenestemandens lovs § 17 om, at tjenestemanden har ret til med bistand af sin bisidder at afgive skriftlige indlæg — ja, end ikke indrømmer tjenestemanden ret til at godkende referatet — giver bestemmelsen ombudsmanden fuldstændig frie hænder m. h. t. afgørelsen af, hvad der skal meddeles offentligheden i hver enkelt sag. Han vil således kunne meddele tjenestemandens navn, stilling og tjenestested, give oplysning om evt. tidligere disciplinærfølgninger imod ham og i det hele blotlægge hans personlige forhold på en sådan måde, at ingen offentlig interesse kan siges at ske fyldest derigennem. Der er ingen tvivl om, at det for politibetjente, tjenestemænd ved statsbanerne eller i toldvæsenet og andre tjenestemænd, som kommer i berøring med store kredse af befolkningen, vil være langt at foretrække, at en eventuel tjenesteforsøelse afgøres med en disciplinærstraf, som kun vil blive kendt inden for en snævrere kreds, frem for på denne måde at blive udleveret til offentligheden, selv om dette måtte ske med den tilføjelse, at der ikke er fundet tilstrækkelig anledning til at indlede egentlig disciplinærfølgning imod den pågældende.

Forvaltningsdomstole giver den ønskelige garanti.

Vi er fra tjenestemandens organisations side ikke blinde for, at de i øjeblikket bestående garantier for, at forvaltningen overalt foregår på rette måde, er ufuldkomne, og at navnlig adgangen til at gå til domstolene i nutiden kun har begrænset værdi. Det er en både langvarig og kostbar fremgangsmåde, som erfaringsmæssigt kun få enkeltpersoner benytter sig af. Forfatningskommissionen har imidlertid efter vor opfattelse peget på det rette middel til at råde bod på de nuværende mangler ved i § 64, stk. 2, i grundlovsforslaget at åbne mulighed for oprettelsen af særlige forvaltningsdomstole. Denne udvej forekommer i enhver henseende langt mere tilfredsstillende og betryggende end indførelsen af en ombudsmand og behøver ikke at suppleres med en sådan. Af de mange fordele, som knytter sig til indførelsen af sådanne domstole, skal her kun fremhæves, at området for deres virksomhed vil være de påklagede *afgørelser*, ikke klager imod *enkeltpersoner*. Såfremt det ved forvaltningsdomstolens behandling af de enkelte sager måtte vise sig, at der er anledning til at gøre ansvar gældende over for en eller flere tjenestemænd, vil dette kunne ske ved en efterfølgende disciplinær- eller strafforfølgning. En af de konsekvenser, som må befrygtes at ville indtræde ved indførelsen af ombudsmands embedet, er netop, at klager over afgørelser vil komme til at fremtræde i skikkelse af klager over de tjenestemænd, som har truffet disse afgørelser, hvorved klageren opnår en for ham bekvemmere behandling af sagen end ved at indbringe denne for en domstol. Ganske vist siges det i forfatningskommissionens betænkning, at ombudsmanden ikke skal kunne omgøre nogen truffen afgørelse; men det turde være hævet over enhver tvivl, at hvis ombudsmanden måtte komme til det resultat, at en afgørelse beror på en fejl fra den pågældende tjenestemandens side, vil selve afgørelsen ikke få nogen lang levetid. En sådan ordning er også betænkelig af den grund, at ombudsmanden, selv om han er i besiddelse af fremragende personlige og saglige kvalifikationer, dog kan gøre sig skyldig i fejlurderinger, og der haves ikke en tilsvarende sikkerhed for rigtigheden af den opfattelse, han giver udtryk for, som hvis sagen bliver indbragt for en særlig forvaltningsdomstol med adgang til appel til en ordinær domstol.

— — —

Under henvisning til de foranstående bemærkninger fraråder undertegnede tjenestemandens organisationer herved indstændigt, at der oprettes en særlig stilling som rigsdagens ombudsmand. Det er vor overbevisning, at en sådan ordning i den almindelige bevidsthed, der ikke som i Sverige vil være retledet af århundredgamle traditioner, vil blive opfattet som indførelse af en særlig politimyndighed i forhold til tjenestemændene og som udtryk for en mistillid til disse fra lovgivningsmagtens side. Den kontrol af forvaltningens virksomhed, der ønskes, vil kunne opnås på langt mere betryggende måde ved oprettelsen af egentlige forvaltningsdomstole. En henvisning til, at ombudsmandsordningen i Sverige fungerer fuldt tilfredsstillende, er i denne forbindelse uden betydning, idet — som ovenfor omtalt — institutionen i Sverige har sine særlige saglige forudsætninger i den almindelige ordning af forvaltningen, til hvilken vi savner sidestykke her i landet.

De forestående ændringer i signalreglementet

Ved signalingeniør J. Steffensen, Signalvæsenet.

Ved overgangen fra vinter- til sommerkøreplan den 3. maj træder samtidig det nye signalreglement i kraft. Rettelsesblade til reglementet er udsendt.

I DLT nr. 21 d. 5. november 1952 bragte vi en artikel af signalingeniør Wessel Hansen og omhandlende ændringerne i signalreglementet set ud fra princippet i nyordningen. Efterfølgende artikel behandler motiveringerne for, at man fra Danske Statsbaners side har ønsket en revision af det gamle signalreglement, idet man på visse områder havde en signalgivning, som var uhensigtsmæssig især med hensyn til toghypigheden og toggangens usmidige afvikling, og selv om man, set med fremmede øjne, havde et ganske fortræffeligt signalsystem, specielt reglerne for »kør« og »kør igennem«, har man altså ment, at reglementsbestemmelserne måtte bringes i bedst mulig overensstemmelse med tidens krav. Dette er ikke mindst nødvendigt, når der fremover skal indføres automatiske linieblok anlæg i langt større udstrækning end hidtil kendt.

I fortsættelse af afdelingsingeniør Wessel Hansen's artikel i »Vingehjulet« for den 25. oktober 1952 skal der i det følgende gøres nærmere rede for de ændringer i signalreglementet, som træder i kraft fra og med søndag den 3. maj 1953. Af rettelsesbladene til SIR (83 stk. i alt) skulle de 81 stk. være personalet i hænde, når dette læses; de to sidste vil blive udsendt om kort tid.

Til indledning gøres særligt opmærksom på, at man ved disse 83 rettelsesblade rent undtagelsesvis har fraveget den sædvanlige kendetegning af alle rettede steder ved streger i marginen. Hvis en sådan kendetegning skulle gennemføres, måtte der nemlig på en række sider sættes en sammenhængende marginalstreg, hvorved overblikket over det væsentlige i rettelserne ville gå tabt. Der er derfor kun sat marginalstreg på de steder, hvor der er sket en reel ændring i bestemmelsernes indhold, men derimod som regel ikke på de steder, hvor teksten alene er søgt tydeliggjort, eller hvor en bestemmelse er flyttet fra eet sted i reglementet til et andet, eller hvor ordlyden er ændret for at tilvejebringe overensstemmelse med tilsvarende tekster andet-

I modsætning til hidtil betegnes signalerne fremtidig normalt ved deres navn, idet nummeret eventuelt tilføjes i parentes.

I den efterfølgende gennemgang benyttes den samme inddeling som i reglementet.

I. Mastesignaler.

A. Hovedsignaler.

På »venstresiderne« (side 8-II, 10 a-II og 10 c-II) er under pkt. 2 optaget flere nye signalbegreber, og i pkt. 3 med tilhørende nyt fast mærke »fremskudt signal følger« (signal nr. 113) og nyt bilag 8 findes supplerende bestemmelser for de strækninger i og omkring København, hvor oplysning om et hovedsignals stilling gives enten gennem det foregående hovedsignal eller gennem et fremskudt signal. Det er en forudsætning for en sådan signalordning, at der inden for samme banestykke (jfr. SR § 1) skal benyttes samme signalsystem, d. v. s. at enten skal alle hovedsignaler give oplysning om det efterfølgende hovedsignals stilling, eller også skal alle hovedsignaler være suppleret med fremskudt signal. Endvidere vil man tilstræbe, at banestykker med hovedsignaler, der giver oplysning om det efterfølgende hovedsignals stilling, samles i sammenhængende strækningsafsnit, for så vidt anlægsprogrammet tillader dette. I øvrigt er det ikke nyt, at et hovedsignal kan give oplysning om et efterfølgende hovedsignals stilling, idet en sådan signalordning jo har eksisteret i mange år ved Belvedere samt (for tog mod Aarhus Rangerbanegaard) ved Kongsvang.

På »højresiderne« (side 9-II, 10 b-II, 11-II og 13-III) er under pkt. 1 bestemt, at visse hovedsignaler skal, og at andre kan forsynes med skilte med kendingsbogstaver. Dette er en naturlig følge af, at antallet af hovedsignaler på forskellige stationer og strækningsafsnit bliver forøget, hvorved en orientering om signalets art kan være ønskelig.

Som ny fodnote optages en bestemmelse om, at visse daglyssignaler normalt kan være slukkede, idet de tændes automatisk af tog, der nærmer sig. Signalbegrebet »stop« slukkes dog ikke, og et tog vil derfor i princippet altid være dækket af et tændt signal i stopstilling. Man kan imidlertid ikke se bort fra den mulighed, at et stopsignal kan være slukket i utide (f. eks. ved svigtende strømforsyning), og blandt andet af denne grund skal der over for et slukket signal ligesom hidtil forholdes, som om »stop« var vist, jfr. grundbestemmelsernes pkt. 8, side 6-III.

Bestemmelserne vedrørende signalopstilling foran stationer med forgrenede gennemkørselstogveje er ændret betydeligt. Som ny hovedregel foreskrives opstilling af et indkørselssignal med forgreningsangivelse, medens den hidtidige grundordning med et indkørselssignal for hver gennemkørselstogvej kan bibeholdes indtil videre. Ordningen med eet indkørselssignal med retningsviser bortfalder, og de pågældende indkørselssignaler bliver udvekslet med signaler med forgreningsangivelse inden den 3. maj 1953.

Indkørselssignaler med forgreningsangivelse vil endvidere kunne benyttes på steder, hvor der ikke er forgrenede *gennemkørselstogveje*, men hvor forgreningen er af en sådan karakter, at det vil være til stor driftsmæssig ulempe, såfremt et tog fejlagtigt ledes ind på et andet spor eller en anden sporgruppe end den, toget skal benytte. Som eksempler på sådanne særlige forgreningspunkter kan nævnes de yderste indgangssporstifter for tog fra nord til stationerne Fredericia og Aarhus, hvor forgreningen til personbanegården hhv. rangerbanegården finder sted.

I øvrigt er bestemmelserne for signalopstilling omskrevet og kompletteret, bl. a. under hensyn til indførelsen af stationsbloksignaler, perronudkørselssignaler og hastighedsvisere.

Ad »stop« (signal nr. 1): Blandt mulighederne for at komme videre forbi et indkørselssignal på »stop« er tilføjet det nye signal »stop og ryk frem« (signal nr. 4 a), hvori hovedsignalet på »stop« indgår som en bestanddel. Signalets betydning kommenteres nærmere nedenfor.

Endvidere gives en kort forklaring til telefonisk indkørselstilladelse, og som noget nyt er tilføjet, at kun de i tilladelsen udtrykkeligt nævnte signaler må passeres i urigtig stilling.

En samlet fremstilling af betingelserne for udstedelse af telefonisk indkørselstilladelse findes i signaliseringsforskrifterne (side 202 a-III, pkt. 2).

På side 15-II og forskellige andre steder er det foreskrevet, at et personbefordrende tog, der holder helt eller delvis ved perron, ikke må genoptage kørslen uden togførerens mellemkomst (for indkørselssignaler kan dette tilfælde f. eks. forekomme ved Vesterport for tog mod København H).

For stationsbloksignaler for indkørsel gælder de samme regler som for indkørselssignaler.

Ved stationsbloksignaler for udkørsel og udkørselssignaler vil der kunne udstedes skriftlig eller telefonisk udkørselstilladelse. På side 16 b-II gives en kort forklaring hertil og på side 205-III og 206 a-III i signaliseringsforskrifterne en samlet fremstilling af betingelserne (pkt. 2). Den ved skriftlig udkørselstilladelse benyttede formular nr. S 102 er gengivet i formindsket udgave på bilag 7.

Ved mellen.bloksignaler kan der af en bestemt togfølgestation og gennem en bestemt telefon gives telefonisk forbikørselstilladelse. Også formularen nr. S 101 for skriftlig forbikørselstilladelse er reproduceret i kliché (bilag 6).

Stationsbloksignaler for udkørsel, udkørselssignaler, mellembloksignaler og dækningssignaler på fri bane kan være indrettet til at vise »stop og ryk frem« (signal nr. 4 b eller 4 c), hvilket dog ikke omtales på dette sted i reglementet, fordi hovedsignalet i disse tilfælde ikke viser »stop«.

Ad »kør« (signal nr. 2): På side 20 b-II og en række tilsvarende steder i reglementet forklares signalernes kørtilladelser ved en oplysning om, hvor langt der er frit.

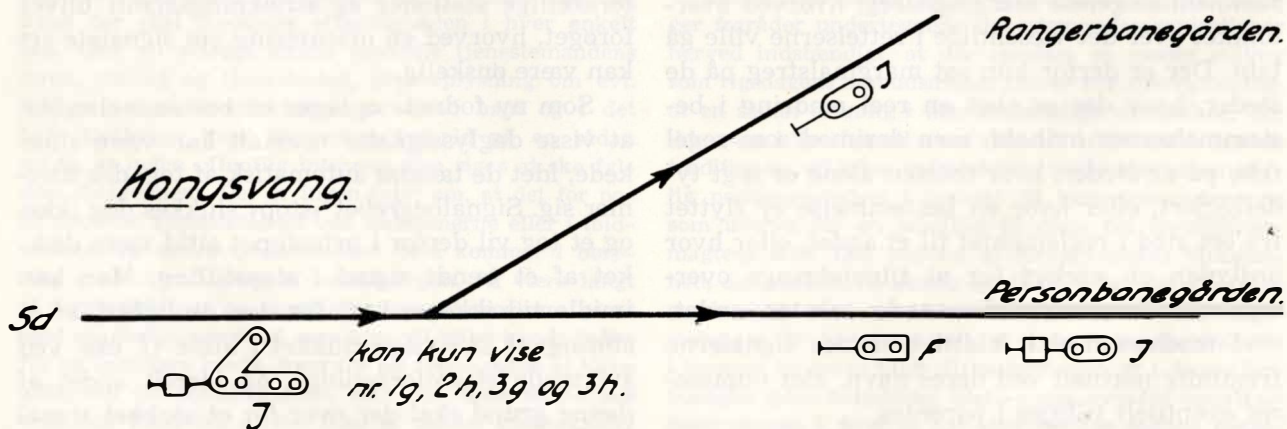


Fig. 1. Kongsvang. Ved kørsel mod rangerbanegården gives oplysning om, hvorvidt dennes indkørselssignal viser »stop« eller »kør«.

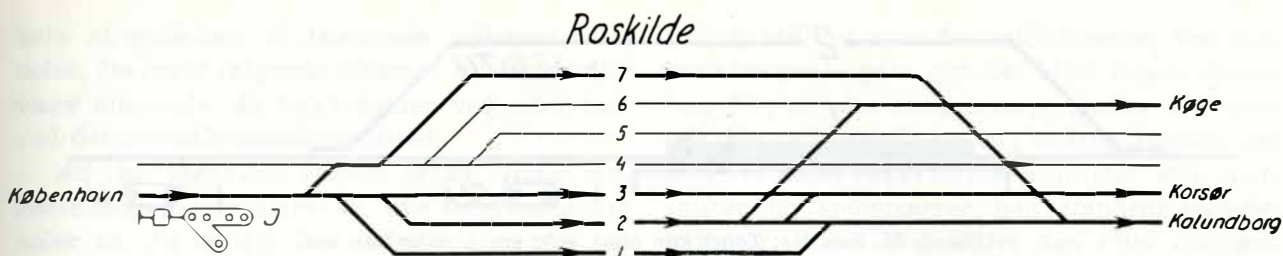


Fig. 2. Store I kan kun vise nr. 1 g, 2 g, 3 g og 3 h. Gennemkørselsspor: Spor 1 mod Katundborg, spor 2 mod Korsør.

Betydningen af de nye forgreningssignaler nr. 2 g og 2 h forklares på side 20 b-II. Det må i denne forbindelse erindres, at det »skrå« signal nr. 2 h *altid* angiver indkørsel til afvigende spor, medens det »lodrette« signal nr. 2 g *ikke nødvendigvis* angiver indkørsel til det lige (mindst krumme) spor.

Grundprincippet er, at signal nr. 2 h kun vises i de forholdsvis få tilfælde, hvor det vil være absolut eentydigt, f. eks. ved Kongsvang (se figur 1). På denne og de følgende figurer er foruden de på side 9-II anførte kendingsbogstaver for hovedsignaler anvendt følgende forkortelser for andre signaltyper:

- D = dværgsignal
- F = fremskudt signal
- PU = perronudkørselssignal
- TU = togvejssignal for udkørsel.

På stationer med forgrenede gennemkørselstogveje, hvor ovenstående krav om eentydighed ikke er opfyldt, benyttes »skråt signalbegreb« kun i forbindelse med den afvigende gennemkørselstogvej, medens der for samtlige indkørselstogveje benyttes det »lodrette« signal nr. 2 g. Som eksempel på en sådan forgreningstation kan nævnes Roskilde, der er vist på figur 2.

Ved indkørselssignaler er også pkt. 3. på side 20 b-II nyt. Hidtil har som bekendt lokomotivføreren for et planmæssigt gennemkørende tog skullet betragte signal »kør« fra et signal med gennemkørselsangivelse som »stop«, bortset fra visse særlige tilfælde. Lokomotivføreren må fremtidig altid efterkomme det viste signal, medmindre han »må skønne, at der er givet ham forkert signal« (grundbestemmelsernes pkt. 4, side 5-III).

I pkt. 3 foreskrives endvidere, at lokomotivføreren skal være forberedt på at modtage et håndsignal, og der gives en samlet fremstilling af betingelserne for viderekørsel uden standsning (herunder »gradvis gennemkørsel«) og for genoptagelse af kørslen efter standsning. Det fastslås i denne forbindelse, at stationer med

ugyldiggjort udkørselssignal er at betragte som stationer uden udkørselssignal.

Hvor »gradvis gennemkørsel« er tilladt, bliver det altså muligt uden videre at tage et gennemkørende tog ind på en station med udkørselssignal, selv om der ikke er frit ud af stationen. Toget kan således i princippet rykke frem fra signal til signal ligesom på fri bane, hvorved det i mange tilfælde vil være muligt at undgå, at toget får »stop« ved indkørselssignalet. Fordele herved vil være særlig udprægede på strækninger med mange gennemkørende tog tæt efter hinanden (f. eks. København H—Roskilde) og på S-baner med meget tæt togfølge, idet man dels får plads til flere tog, dels kan få en mere ensartet signalafstand. »Gradvis gennemkørsel« kan også benyttes, hvor der ikke kan vises »kør igennem« fra indkørselssignalet, eller — såfremt det er bekendtgjort gennem La — hvor central-sikringen er aflyst.

Under stationsbloksignaler for udkørsel og udkørselssignaler er det anført, hvorledes der skal forholdes, når eet eller flere signaler af betydning for et togs udkørsel ikke kan ses fra lokomotivet for et tog, som skal afgang. Hvis man mærker sig denne vending, skulle det formentlig ikke volde vanskelighed at forstå bestemmelserne, idet man dermed har villet fastslå, at de *ikke gælder for tog, som er afgået* forbi et stationsbloksignal for udkørsel eller perronudkørselssignal, og som derefter får »stop« ved udkørselssignalet. For sådanne tog har kun udkørselssignalet betydning. Et togvejssignal for udkørsel, der viser »togvejen farbar for tog« (signal nr. 10) betragtes fremtidig som en garanti for, at udkørselssignalet viser »kør« eller »kør igennem«. Som følge heraf kan toget afgang på normal måde, selv om udkørselssignalet ikke kan ses. Dette er en lempelse af de nugældende bestemmelser. Omstående fig. 3—8 anskueliggør en række af de tilfælde, der kan komme på tale i denne forbindelse. Under de her nævnte særlige forhold, hvor toget ikke kan afgang på normal måde, har man foreløbig ikke ment at burde til-

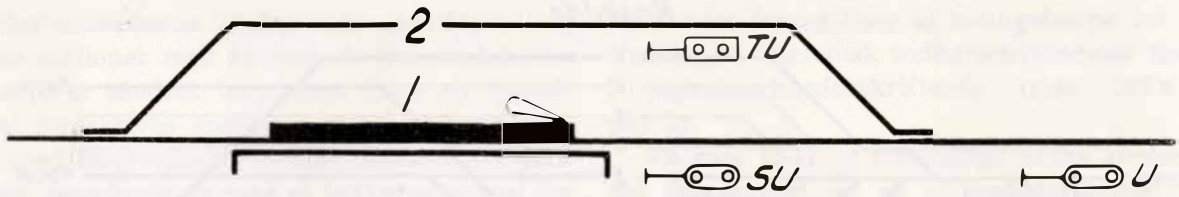


Fig. 3. SU kan ses: Toget kan afgå, selv om U ikke kan ses.

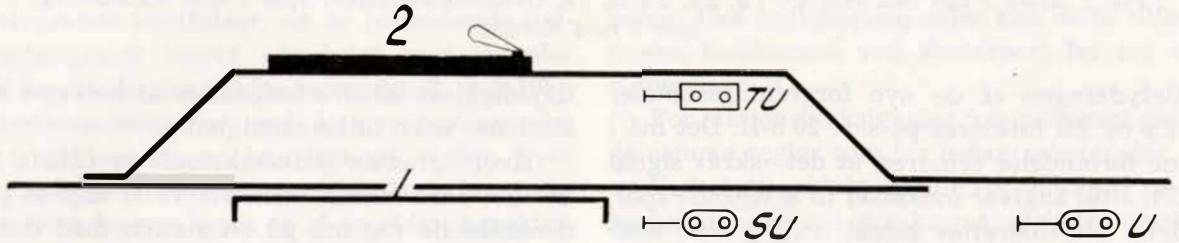


Fig. 4. TU kan ses (eventuelt ved repetition bagud): Toget kan afgå, selv om U ikke kan ses.

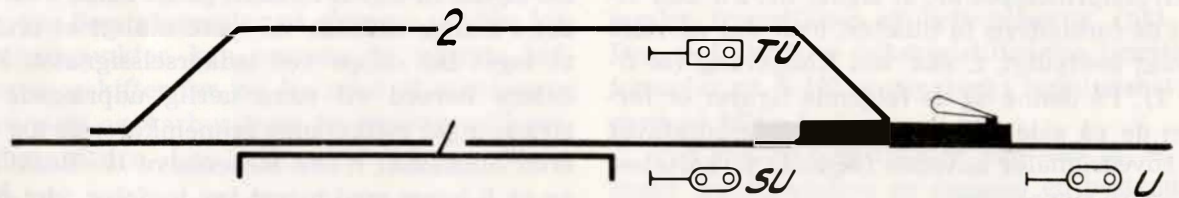


Fig. 5. Toget er afgået normalt, men får »stop« ved U: Viderekørsel er kun afhængig af U.

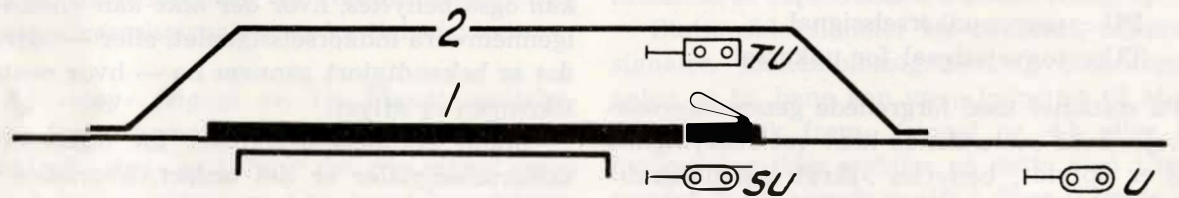


Fig. 6. Toget klar til afgang, SU kan ikke ses: Udrangering eller skriftlig udkørselstilladelse, selv om U kan ses. (U er ikke eentydigt; hvis U viser »kør«, er det måske for udkørsel fra spor 2).

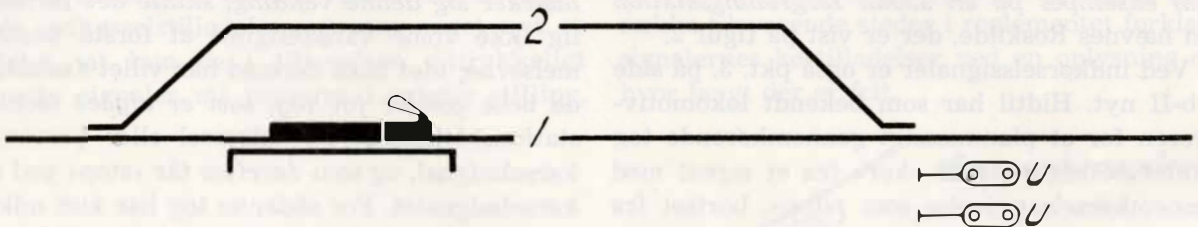


Fig. 7. Toget klar til afgang fra et spor uden SU, TU eller PU; U kan ikke ses: Enten rangering frem, indtil U kan ses, eller skriftlig udkørselstilladelse. (De to udkørselssignaler er eentydige).

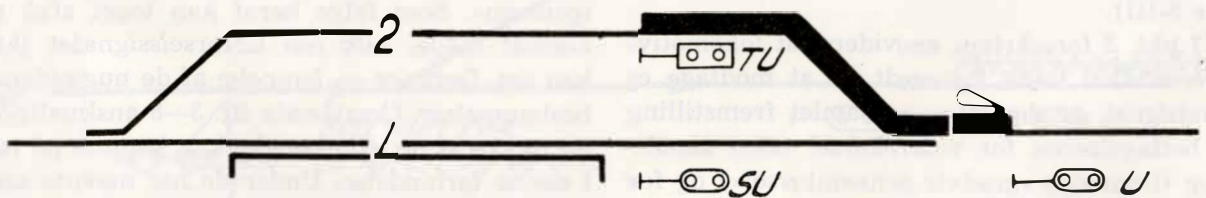


Fig. 8. Toget er afgået normalt i tillid til, at U viser »kør« eller »kør igennem«, men får »stop« ved U: Toget skal bringes til standsning hurtigst muligt; stationen søger måske at standse det udkørende tog.

lade anvendelsen af telefonisk udkørselstilladelse. De heraf følgende ulemper vil formentlig være minimale, da toget holder ved eller nær ved det normale standsningssted.

Ad »kør igennem« (signal nr. 3): Under indkørselssignaler forklares de nye forgreningssignaler nr. 3 g og 3 h. Der indføres den nye bestemmelse, at når der vises »kør igennem« mod et tog, der skal standse på en station, må toget gerne køre ind på denne, men det skal naturligvis standse ved det normale standsningssted. Denne bestemmelse svarer til den, at et planmæssigt gennemkørende tog må køre ind på stationen, selv om indkørselssignalet kun viser »kør«.

Hidtil har der kun været vist »kør igennem« fra indkørselssignaler og i visse tilfælde fra dækningssignaler på fri bane; fremtidig vil der i princippet kunne vises »kør igennem« fra alle arter af hovedsignaler *undtagen* fra dækningssignaler på fri bane, der ikke tillige er mellembloksignaler.

Under mellembloksignaler er der tilføjet to nye forgreningssignaler (nr. 3 d og 3 e). Signal nr. 3 e er udformet med eet fast lys og eet blinklys, for at man skal kunne skelne mellembloksignalet med forgreningsangivelse fra det efterfølgende indkørselssignal med forgreningsangivelse, hvis sidstnævnte signals hastighedsviser fejlagtigt skulle være slukket. Mellembloksignalet med forgreningsangivelse erstatter det fremskudte signal med forgreningsangivelse på strækninger, hvor hovedsignalerne giver oplysning om det efterfølgende hovedsignals stilling.

Ad »stop og ryk frem« (signal nr. 4): Dette nye signalbegreb kan vises på to principielt forskellige måder (signal nr. 4 a, henholdsvis nr. 4 b eller 4 c).

For begge former gælder, at de ikke byder lokomotivføreren de samme garantier som signalerne »kør« og »kør igennem«, idet »stop og ryk frem« netop er beregnet til brug i de tilfælde, hvor normal signalgivning er umulig, f. eks. som følge af en teknisk fejl.

Heraf følger, at signal »stop og ryk frem« skal gives og efterkommes med omtanke. De særlige forholdsregler, som skal iagttages af stationspersonalet, forinden signalet gives, vil blive optaget i sikkerhedsreglementet.

På stationer fortæller »stop og ryk frem« ikke lokomotivføreren andet, end at alle befalede sporskifter i en af stationens normale togveje (eventuelt en normal, afkortet togvej) står

i rigtig stilling og er fastholdt i denne. Ved indkørselstogveje yder signalet altså ingen sikkerhed for, at alle dækningssporskifter og sporspærre er fastholdt i rigtig stilling, ligesom der ikke fortælles noget om de stillinger, som sporskifter og sporspærre bag standsningsstedet indtager. Standsningsstedet kan efter omstændighederne være 1) et stationsbloksignal for indkørsel eller perronudkørselssignal, der viser »stop« (rødt, fast lys), 2) et perronudkørselssignal eller dværksignal, der viser »forbikørsel forbudt«, eller 3) det normale standsningssted for planmæssigt standsende tog.

Det er en selvfølge, at togvejens normale dækning og forløb skal tilvejebringes i det omfang, anlæggets tilstand tillader.

B. Fremskudte signaler.

Signalbegreberne er omnummereret, bl. a. for at frigøre et nummer til »stop og ryk frem«.

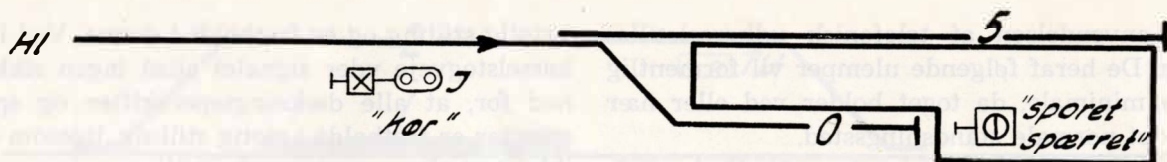
For daglyssignalernes vedkommende har man ophævet den hidtidige forbindelse mellem opstillingsstedet (afstanden fra hovedsignalet) og antallet af signalbegreber. Signaler med gennemkørselsangivelse (herunder også signaler med forgreningsangivelse) har hidtil altid skullet stå 800 m foran hovedsignalet, men fremtidig kan de anbringes 400 m foran hovedsignalet på strækninger, hvis maksimalhastighed er lavere end 100 km/t. På tilsvarende måde kan et fremskudt signal uden gennemkørselsangivelse opstilles 800 m foran et indkørselssignal med gennemkørselsangivelse, såfremt synlighedsafstanden for det fremskudte signal ellers ville blive for ringe.

C. Togvejssignaler.

Som allerede nævnt vil signal »togvejen farbar for tog« (signal nr. 10) fra et togvejssignal for udkørsel fremtidigt også tilkendegive, at udkørselssignalet viser »kør« eller »kør igennem«, således at et tog, fra hvis lokomotiv man kan se togvejssignalet, men ikke udkørselssignalet, kan afgå uden som hidtil at skulle rykke forsigtigt frem, indtil udkørselssignalet kan ses.

D. Mastesignaler for rangering.

Dobbeltarmsignalet og daglyssignalet er henført til »signalformer, som efterhånden bortfalder« som signalerne nr. 213 a/b og 214 a/b. Skivesignalet og dobbeltarmsignalet havde oprindeligt hver sin betydning; når dette ikke længere er tilfældet, kan man nøjes med eet signal, og her til har man da valgt skivesignalet, der bl. a. er



Klampenborg.

Fig. 9.

billigt i vedligeholdelse. Daglyssignalets blå lys ses erfaringsmæssigt meget dårligt i dagslys.

Rangerrygsignalerne er ændret, idet armsignalet får brandgul arm og brandgult natsignal, medens daglyssignalet er ændret til brandgult lys og afbildet i reglementet.

II. Hastighedsvisere, talvisere og bogstavvisere.

A. Hastighedsvisere.

Denne meget vigtige, nye signalform er omtalt ret indgående i den i indledningen nævnte artikel af afdelingsingeniør Wessel Hansen, og der skal derfor her blot anføres enkelte forhold.

Hvor maksimalhastigheden for en del af en gennemkørselstogvej er lavere end for den øvrige del, vil hastighedsviseren vise den laveste af de pågældende hastigheder, uanset om denne laveste hastighed er knyttet til stationens indkørselsende eller til dens udkørselsende.

En slukket hastighedsviser i forbindelse med »kør« fra hovedsignalet må passeres med en hastighed på 15 km/t med fornøden hensyntagen til eventuelle afkortede togveje på den pågældende station.

Det i afdelingsingeniør Wessel Hansen's artikel nævnte, belyste skilt med spor- og hastighedsangivelse, der var tænkt opsat på stationerne

Daugaard, Fredericia Rangerbanegaard og Lyngby for i forbindelse med slukket hastighedsviser at angive en lavere indkørselshastighed end 30 km/t ad visse togveje, vil alligevel ikke blive etableret. Indkørselshastigheden på de to førstnævnte stationer har kunnet sættes op fra 20 til 30 km/t, og i Lyngby svarer indkørselshastigheden netop til slukket hastighedsviser. Det vil i TIB (tabel E) og i togplan IX blive anført, at i Lyngby sker indkørsel fra Holte til spor 3 altid for slukket hastighedsviser.

En slukket hastighedsviser i forbindelse med »kør igennem« fra hovedsignalet må altid passeres med den i henhold til tjenestekøreplanen, La eller særlig meddelelse (SR § 25) tilladte hastighed. Det forbehold, der hidtil har måttet tages m. h. t. en slukket retningsviser foran stationer med forgrenede gennemkørselstogveje, bortfalder, idet alle de omhandlede indkørsels-signaler med retningsviser bliver udvekslet med indkørselssignaler med forgreningsangivelse.

Opmærksomheden henledes på, at på stationer med stationsbloksignal for indkørsel vil signal »afkortet togvej« (signal nr. 17 d) blive vist fra indkørselssignalets hastighedsviser, når stationsbloksignalet for indkørsel viser »stop«. På hosstående fig. 9 og 10 er vist forskellige eksempler på afkortede togveje.

Odense

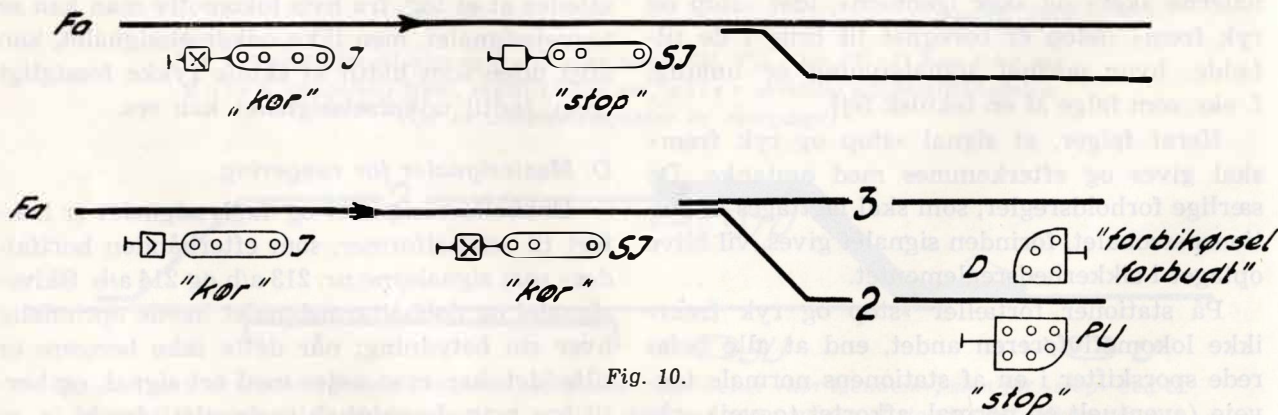


Fig. 10.

B. Talvisere.

Talvisere vil fremtidig kun blive anvendt på togvejssignaler for indkørsel og (uden for togvejsspor) på dværgsignaler. For forbikørsel af en slukket talviser gælder de samme bestemmelser som ved en slukket hastighedsviser. Det er fremhævet, at talviseren kun er gyldig i forbindelse med signal »togvejen farbar for tog« (signal nr. 10). Signalet er omnummereret.

C. Bogstavvisere.

Bogstavvisere vil fremtidig kun forekomme i stationernes udkørselsende. For forbikørsel af en slukket bogstavviser har man ikke kunnet lempe de hidtidige regler, idet der f. eks. ved »gradvis gennemkørsel« må regnes med den mulighed, at udkørselstogvejen fejlagtigt kan være stillet til en anden banelinie end den, toget skal benytte. En bogstavviser er kun gyldig i forbindelse med en kørtilladelse fra det tilhørende signal. Signalet er omnummereret.

III. Perronudkørselssignaler og dværgsignaler.

Også perronudkørselssignalerne er ret udføreligt omtalt i afdelingsingeniør Wessel Hansen's artikel.

Her skal kun nævnes, at hvis et perronudkørselssignal ikke viser grønt lys (fast eller blink) mod et tog, der skal afgå, må toget rangeres ud, henholdsvis gives skriftlig eller telefonisk udkørselstilladelse.

De fire signalbegreber med hvidt lys er omnummereret.

I forklaringen til signal »forsigtig forbikørsel tilladt« (signal nr. 24) har man slettet den hidtidige henvisning til, at et efterfølgende dværgsignal må påregnes at vise »forbikørsel forbudt« (signal nr. 23), hvorved det formentlig kommer tydeligere frem, at sporet kan være besat umiddelbart bag et signal, der viser »forsigtig forbikørsel tilladt«, og at dette signalbegreb derfor altid skal passeres med særlig agtpågivenhed.

Signalbegrebet er omdøbt for at få ordet »forsigtig« foran i navnet.

Signal nr. 26 er omdøbt til »signalet annulleret«. Den hidtidige benævnelse »dværgsignalet ubetjent« er misvisende, idet der som regel kræves en betjeningshandling for at frembringe det pågældende signalbegreb.

IX. Togafgangssignaler m. v.

Ad »afgang« (signal nr. 46): Signalet må ikke efterkommes, før afgangstiden er inde. Det må heller ikke gives før dette tidspunkt, bortset fra

de tilfælde, hvor et fast lysafgangssignal tændes automatisk (side 204 c-III, pkt. b, 1).

Selv om der er fast lysafgangssignal, må signalstokken anvendes, men togføreren skal i så fald forud underrettes herom.

Når to tog holder klar til afgang på samme spor, skal det først afgående tog afsendes ved hjælp af signalstokken, idet togets betegnelse nævnes før ordet »afgang«.

Ad »kør« (signal nr. 47): Det er fremhævet, at signalet ikke må efterkommes, medmindre den for togets afgang eventuelt nødvendige signalgivning er foretaget eller er erstattet af anden udkørselstilladelse.

XI. Lydsignaler fra lokomotivet.

A. Fløjtesignaler.

Ad fløjtesignal »mandskab til hjælp« (signal nr. 61): Dette signal benyttes fremtidigt også for at henlede opmærksomheden på, at et for togets afgang nødvendigt signal ikke er vist.

XIV. Underretningssignaler.

Ad signal »særtog kommer i samme retning« (signal nr. 72): Signalet skal fremtidig også føres af et overhalende tog, når dettes overhaling af et forsinket særtog forlægges.

Signal »toget overhales« (signal nr. 74) er bortfaldet.

XVI. Håndsignaler.

A. Almindelige håndsignaler.

Det nye håndsignal »underretning følger« (signal nr. 81) skal fremtidig altid benyttes i forbindelse med »lille signalgivning«. Signalet er indført, for at lokomotivføreren ikke skal forveksle »lille signalgivning« med »gradvis gennemkørsel«.

Anvendelsesområdet for håndsignal »kør igennem« (signal nr. 84) er udvidet til at omfatte sidespor m. v. med dækningssignal. Til gengæld bortfalder dette håndsignal på stationer med gyldigt udkørselssignal og på de i bilag 9 anførte stationer uden udkørselssignal.

XVII. Faste mærker.

Som tidligere omtalt er der tilkommet et nyt, fast mærke »fremskudt signal følger« (signal nr. 113).

XVIII. Signalformer, som efterhånden bortfalder.

Sporskiftesignalerne nr. 210, 211 og 212 er udgået, og rangersignalerne nr. 213 a/b og 214 a/b (hidtil nr. 11 b/c, henholdsvis nr. 12 b/c) er overflyttet til det heromhandlede afsnit.

XIX. Signalgivning for togs ind-, ud-, gennem- og forbikørsel.

A. Signalgivning på stationer med hovedsignaler.

a. Indkørsel.

Indledningen på side 201-III er udformet således, at der kan benyttes automatisk signalgivning. Denne form for signalgivning har i øvrigt i lang tid været praktiseret for nærtrafiksporene på Østerport station.

Tilsvarende bestemmelser er fastsat for udkørsel og gennemkørsel.

I pkt. 1 under indkørsel er reglerne for signalgivning omskrevet, således at de også kan anvendes for relæsikringsanlæg. Bestemmelserne om, hvornår signalgivningen må tages tilbage tidligere end normalt, er lempet noget. Hovedprincippet er som hidtil, at et signal ikke må stilles på »stop« for næsen af et tog, medmindre der foreligger fare. Med udtrykket »at tage signalgivningen tilbage« menes den *betjeningshandling*, ved hvilken signalet stilles på »stop«, eller togvejsfastlægningen ophæves. Signalgivningen betragtes altså *ikke* som tilbagetaget, fordi et signal er gået automatisk på »stop« ved et togs passage forbi signalet, medens togvejen stadig er fastlagt. Man har her været nødt til at bruge ordet »signalgivning« i stedet for »signalhåndtag«, fordi der ved relæsikringsanlæg som regel ikke skal lægges noget signalhåndtag tilbage efter togets ankomst. Til gengæld har man ment at måtte bibeholde ordet »signalhåndtag« ved omtalen af den normale betjening, da det altovervejende antal sikringsanlæg jo kræver tilbagelægning af et signalhåndtag. For relæsikringsanlæg findes der altid en betjeningsforskrift, og denne anlægstype er her dækket ind ved undtagelsesbestemmelsen »medmindre anden betjeningsmåde er foreskrevet for pågældende sikringsanlæg«.

Ændringer af tilsvarende natur er foretaget under omtalen af udkørsel og gennemkørsel.

Pkt. 2 er tidligere omtalt.

»Stor signalgivning« (pkt. 3) skal på stationer uden udkørselssignal og på stationer med ugyldiggjort udkørselssignal foretages efter de hidtidige regler. På stationer med gyldigt udkørselssignal foretages fremtidig blot signalgivning for indkørsel, idet signalgivning for viderekørsel ud over det normale standsningssted ikke må finde sted; et eventuelt stationsbloksignal for udkørsel eller perronudkørselssignal skal altså holdes på »stop«. Der må ikke samtidig være foretaget signalgivning for udkørsel fra andre

spor i samme køreretning, medmindre dette er tilladt i henhold til »rød plakat«. Sådan tilladelse vil kun blive givet, såfremt der ikke er fare for forveksling af de pågældende signaler i stationens udkørselsende. En eventuel meddelelse må ikke overrækkes, før toget er standset, da lokomotivføreren ellers kan forledes til at tro, at det drejer sig om »lille signalgivning«.

Ved »lille signalgivning« (pkt. 4) skal der fremtidig altid vises nyt håndsignal »underretning følger« (signal nr. 81). Hvis overrækkelsen af den omhandlede meddelelse mislykkes, skal toget standse, og det må da ikke afgå, før der er givet afgangssignal. Bestemmelserne er i øvrigt uændrede.

Ved »stor« eller »lille« signalgivning på stationer med gyldigt udkørselssignal behøver stationen ikke længere at afvente fløjtesignal »færdig til indkørsel« fra toget, forinden signalgivning for indkørsel foretages.

»Gradvis gennemkørsel« (pkt. 5) må kun benyttes for tog ad gennemkørselssporet på stationer med gyldigt udkørselssignal samt på de i bilag 9 anførte stationer uden udkørselssignal, og kun såfremt det er tilladt i henhold til »rød plakat«. Ligesom ved »stor signalgivning« må der ikke samtidig være foretaget signalgivning for udkørsel fra andre spor i samme køreretning, medmindre det er tilladt i henhold til »rød plakat«. Samtidig signalgivning for udkørsel fra *samme* spor kan ikke forbydes, da man derved f. eks. ville forhindre en station i at tage et tog frem til stationsbloksignalet for udkørsel, medens udkørselsignalet viser »kør« for et forudkørende tog. Ved dispensation fra Generaldirektoratet kan »gradvis gennemkørsel« tillades benyttet ad et spor, der ikke er gennemkørselsspor; også sådanne tilladelser skal anføres på »rød plakat«.

»Gradvis gennemkørsel« må ikke benyttes på stationer uden udkørselssignal og heller ikke på stationer med ugyldiggjort udkørselssignal, men da planmæssigt gennemkørende tog fremtidig altid må køre ind på stationen for signal »kør« fra indkørselssignalet, hvad enten stationen har gyldigt udkørselssignal eller ej, er det af vigtighed, at stationerne undgår forveksling af togfølgen, hvorved der på en station uden udkørselssignal fejlagtigt kunne blive vist »kør« i stedet for »kør igennem« mod et planmæssigt gennemkørende tog. Hvis lokomotivføreren samtidig fejlagtigt mener, at der var vist »kør igennem«, har han ikke noget udkørselssignal på »stop« til at gøre ham opmærksom på fejltagelsen.

Et planmæssigt gennemkørende tog, der får »gradvis gennemkørsel«, skal standse ved det normale standsningssted, såfremt den for videre-kørsel herfra nødvendige signalgivning ikke er foretaget, og det må da ikke genoptage kørslen, før der er givet afgangssignal. Kommer toget til at holde for »stop« ved et stationsbloksignal for indkørsel eller — på stationer med stationsbloksignal for udkørsel — ved et udkørselssignal, bortfalder afgangssignalet. Det samme er tilfældet ved standsning i et gennemkørselsspor på en af de i bilag 10 nævnte stationer.

»Gradvis gennemkørsel« kan benyttes på stationer med gyldigt udkørselssignal, hvor indkørselssignalet ikke kan vise »kør igennem« ad pågældende spor, såfremt den omhandlede signalgivning er tilladt i henhold til »rød plakat«. Endvidere kan distriktschefen bestemme, at »gradvis gennemkørsel« må benyttes under aflysning af centralsikringen, såfremt aflysningen er bekendtgjort i La.

Det hidtidige krav om udstillen af en vagt-post for at standse og advare togene, når et indkørselssignal kun kan vise »kør« eller »kør igennem«, er lempet (pkt. 8), idet vagtposten efter distriktschefens bestemmelse kan erstattes af signal »stop« fra et forudgående hovedsignal; indrangering skal da ske fra dette signal.

De øvrige ændringer i signaliseringsforskrifterne for indkørsel består væsentligst i en komplettering som følge af indførelsen af stationsbloksignaler for indkørsel og af signal »stop og ryk frem«.

b. Udkørsel.

Som tidligere omtalt må signal »afgang« (signal nr. 46) ikke gives, før afgangstiden er inde, medmindre signalet gives automatisk fra et fast lysafgangssignal (pkt. 1).

Betingelserne for afsendelse af tog, når signalgivning (herunder underforstået signal »stop og ryk frem«) ikke kan eller ikke må foretages, er samlet i pkt. 2 (side 205-III og 206 a-III), der bl. a. indeholder de fælles bestemmelser for udstedelse af skriftlig eller telefonisk udkørselstilladelse.

I øvrigt er bestemmelserne kompletteret under hensyn til uorden i et for toget ikke gældende signal i et signalbillede samt til indførelsen af de nye signaltyper og signalbegreber.

c. Gennemkørsel.

Ud over de tidligere omtalte rettelser kan anføres, at reglerne til brug ved signaluorden er

delt op i to punkter, der omhandler uorden i stationens indkørselsende (pkt. 3), hhv. i dens udkørselsende (pkt. 4).

C. Signalgivning ved hovedsignaler på fri bane.

a. Mellembloksignaler.

Da linieblokanlæggene i dag findes i mange forskellige udformninger, har man principielt slettet de pågældende signaliseringsforskrifter i SIR og henvist til de enkelte blokinstrukser.

b. Dækningssignaler.

Bestemmelserne er delt op i punkter ligesom ved stationer med hovedsignaler.

Ved sidespor m. v. vises, som tidligere nævnt, signal »kør« såvel mod tog, der skal standse ved holdestedet, som mod tog, der kan passere uden standsning (pkt. 1). Mod tog, der har standsning efter behov, samt mod ikke-personførende tog, for hvilke der er anført såvel ankomst- som afgangstid, vises desuden håndsignal »kør igennem« (signal nr. 84), såfremt det kan tillades toget at passere uden standsning (pkt. 2).

Når toget er færdigt til afgang, giver togføreren signal »kør« (signal nr. 47). Den hidtidige bestemmelse om, at dækningssignalet endvidere skal vise »kør« (signal nr. 2) er slettet, idet det er selvfølgeligt, at den skal være opfyldt, såfremt toget holder foran dækningssignalet, medens bestemmelsen er unødvendig, når standsningsstedet ligger bag farepunktet.

I pkt. 5 er bestemmelsen om forbikørsel af et i utide slukket dækningssignal bragt i overensstemmelse med grundbestemmelsernes pkt. 8 (side 6-III, sidste stykke), idet signalet må passeres, såfremt dagsignalet er synligt med absolut tydelighed.

Når der på dobbeltsporet bane køres på venstre spor, kan der af en forudgående *togfølgestation* gives skriftlig forbikørselstilladelse forbi et farepunkt i nævnte spor, såfremt der haves vished for, at farepunktet må passeres (pkt. 6).

Under aflysning af centralsikringen bortfalder den hidtidige anvendelse af håndsignal »kør igennem« mod gennemkørende tog.

D. Signalgivning på billetstæder og trinbrætter.

Såfremt ekspeditionsstedet er forsynet med hovedsignal og i tjenestekøreplanen er betegnet med »B & S« eller »T & S«, skal signaliseringsforskrifterne for dækningssignaler på fri bane følges.

Bestemmelsernes indhold er i øvrigt uændret.

XX. Ugyldiggørelse af mastesignaler m. m.

Det eneste nye er, at togene skal underrettes forud om ugyldiggørelse af hastighedsvisere, perronudkørselssignaler og kontrolsignaler for advarselssignalanlæg.

XXII. Afmærkning af spor, der kun må befares med nedsat kørselshastighed, og signalgivning ved kørsel over sådanne spor.

B. Signalgivning.

Bestemmelserne har måttet udbygges som følge af, at retningsviserne erstattes af hastighedsvisere. Hastighedsvisere, der ved signalgivning vil vise en højere hastighed end den under hastighedsnedsættelsen tilladte, skal omkobles ved signaltjenestens foranstaltning eller eventuelt slukkes.

Hvis ikke *samtlige* hastighedsvisere af betydning for forsigtigstrækningen (altså også eventuelle hastighedsvisere på holdsteder) viser den tilladte hastighed, skal alle tog underrettes forud.

Slutbemærkning.

Den 3. maj 1953 skal driftens personale kaste forskellig nedarvet viden over bord og samtidig tage nyerhvervet viden i brug. Det er imidlertid administrationens håb, at de reviderede bestemmelser må være lettere at lære og huske uanset deres noget større omfang.

Overgangsbesværligheder vil desværre ikke kunne undgås — bl. a. vil det være praktisk uigennemførligt at sætte alle hastighedsvisere i drift samtidig — men i løbet af forsommeren skulle alle tekniske ændringer stort set være fuldførte og de nye bestemmelser være gledet over i dagliglivet.

Ændringerne i signalreglementet står nu umiddelbart foran deres ibrugtagning og som nævnt i artiklens slutbemærkning »skal driftens personale kaste forskellig nedarvet viden over bord og samtidig tage nyerhvervet viden i brug«.

Det er tidligere fra administrationens side tiltrådt, at der i betimelig tid forud blev givet instruktion gennem foredrag for at vejlede personalet og dermed gøre overgangsperioden mere smertefri.

Det må derfor være ønskeligt, om dette instruktionsarbejde iværksættes hurtigst, thi lang tid er der jo ikke tilbage til sommerkøreplanens ikrafttræden den 3. maj, hvor ændringerne skal efterleves.

Red.

Fugleflugtslinien

I anledning af Deres artikler om Fugleflugtslinien tillader jeg mig at sende Dem dette indlæg, der både berører Fugleflugtslinien og andre D. S. B. anlæg.

Fornylig offentliggjorde D. S. B. planer om en S-bane til Lundtofte. Mange, der kender forholdene, har ment, at D. S. B. burde vente hermed nogle år, dels fordi den nuværende privatbane, der har omtrent samme løb som den kommende bane, med sit nye materiel er i stand til at magte trafikken, dels fordi der ad den nye Hørsholmvej vil køre rutebiler, der vil genere den nye S-bane i endnu ikke fuldt udbygget område.

Ja, hvorfor ikke vente og først anlægge banen til Greve, der jo også står på D. S. B.'s program. Jeg vil dog her tillade mig at forslå en udvidelse af planerne om en Køgebugtsbane, idet jeg vil foreslå den forlænget fra Greve for almindelige tog til Køge. Der vil her kunne opnås en væsentlig reduceret køretid fra København til Næstved og videre sydpå for ikke at tale om, hvad det vil betyde for den kommende *Fugleflugtslinie*; netop i forbindelse med denne forekommer et sådant forslag om en bane fra København til Køge (forlængelse af sporene fra en planlagt S-bane til Greve) ganske forsvarlig. Desuden vil den stærkt belastede strækning København—Roskilde blive aflastet for sydbanens tog.

Det vil sikkert være meget dyrt at anlægge spor 3 og 4 fra Hellerup til Holte. Måske det kan spares ved at lade Nordbanens tog fra København H til Hellerup køre på Kystbanens spor for her at blive ført over på S-banens spor til Holte. Man ville opnå at øge kapaciteten for S-togene Hellerup—Kbh. H. De sporudfletninger, der skulle foretages i Hellerup for at føre Hillerød-togene til og fra Holtesporene, vil næppe være tilnærmelsesvis så dyre som anlæg af spor 3—4 fra Hellerup til Holte.

Slangerupbanen er ved at blive slået ud af de rutebiler, der kører langs med den. Når rutebilerne tager så mange passagerer fra banen, skyldes det, at den har endestation på et skrækeligt ucentralt sted (København L).

Man har måske bemærket, at banen nu befærdes med motorvogne, der kommer fra Svanemølleremisen. Endvidere er disse vogne forspændt såkaldte styrevogne, så toget kører lige godt i begge retninger. Man har lov at gå ud fra, at nedenstående plan er praktisk gennemførlig, eller i hvert fald er det, hvis visse sporudfletninger blev foretaget.

Når Slangeruptoget ankom til København L, gik motorvognsføreren hen i togets anden ende, kørte omgående op på Frederiksbergliniens spor og videre til Svanemøllens remise, hvorfra han ad Kystbanens spor fortsatte til Østerport, Nørreport og Hovedbanegaarden.

Det ville styrke banen meget i konkurrencen, at passagererne således kunne føres direkte til centrum.

Tage Kühl.



Oplysningsarbejdet

Fællesrejse til Østrig

Som tidligere omtalt her i bladet, har landsoplysningsudvalget ansøgt hovedbestyrelsen om tilladelse til, i lighed med tidligere år, at arrangere en fællesrejse for foreningens medlemmer med damer. Hovedbestyrelsen har nu givet sin tilladelse til, at en sådan rejse arrangeres, ligesom det er tiltrådt, at rejsens mål i år bliver ferielandet Østrig.

Gennem både dagsbladenes annoncer fra rejsebureauerne og de farvestrålende plakater på banegårdene, er alle sikkert kendt med, at den på een gang vidunderlig smukke og for os danske meget fremmedartet natur, Østrig kan fremvise sine turister, i de senere år har gjort dette land til et af de mest foretrukne mål for alverdens turister.

Når landsoplysningsudvalget derfor har valgt at lade turen gå til Østrig i år, er det fordi vi er overbevist om, at der her er tale om en ferierejse, der vil kunne tiltale enhver lokomotivmand. Når dertil så kommer, at turen vil kunne gøres for et relativt lille beløb, ligesom det beløb, der vel nok har voldt de fleste udenlandsfarere mest besvær, lommepengene, grundet det gode bytteforhold den danske krone og østrigske schilling imellem, må siges at være så ganske afgjort et meget stort plus på hele arrangementet.

Turen vil strække sig over ialt 9 dage, med afrejse den 17. og hjemkomst den 25. august. Prisen for hele turen med alt betalt, vil blive ca. 330 kr. for deltagere med frirejse, uden frirejse bliver det ca. 475 kr. pr. deltager. Heri er inkluderet alt såsom hotelophold, samtlige udflugter og entreer m. v., samt tysk og østrigsk visum. Af andre udgifter kan der kun blive tale om lomme penge til personlige indkøb og drikkevarer, evt., om ønskes, sovevogn i Tyskland. Angående priserne skal vi ikke undlade at gøre opmærksom på, at der vil kunne ske ændringer heri ved evt. stigninger i hotel- og billetpriser, hvorfor der må tages et vist forbehold heroverfor.

Rejsens afholdelse er betinget af et vist deltagertal, ligesom der er fastsat et maksimumstal på ca. 50.

Selve arrangementet for rejsen er endnu ikke så vidt fremskredent, at det fulde program kan gives her, det kan dog allerede nu oplyses, at der vil blive godt to dages ophold i Innsbruck med udflugter bl. a. med tov- og svævebane. Resten af turen bliver med fast ophold i Colling, hvorfra der bliver flere heldagsbusture bl. a. til Salzburg og gletscheren Grossglockner. Rejsen gennem Tyskland vil gå over München—Mittenwald, hvor vi bl. a. passerer Tysklands højeste bjerg Zugspitze.

Anmodning om deltagelse må være undertegnede i hænde senest den 20. april, og vi anmoder om, at det må være med tydeligt navn og adresse, og om det er med eller uden dame.

For evt. deltageres vedkommende henleder vi opmærksomheden på at se efter, om passet er i orden, således at dette er klar, når det skal indsendes til visering.

J. V. Christiansen, Skibhusvej 137, Odense.

Hilsen fra Næstved

Torsdag den 19. marts kl. 18,30 var et halvt hundrede festklædte damer med herrer samlet i hallen på Industribygningen i Næstved, lige oplagt til at indtage etablissementets smukke spisesal.

Aftenen lovede godt, stemningen var fin allerede inden dørene blev lukket op til hr. dir. Laursens kendte specialitet: »Alt fra Grisen«.

Placeringen ved bordet fandt sted på en original måde, idet herrerne trak et lille kort, hvorpå stod den skematiske betegnelse på eet af en MO-vogns mange relæer, og en tilsvarende skitse af relæet var anbragt på de festligt pyntede borde; så skulle vedkommende selv finde frem til pladserne.

Ja, allerede nu er det gættet, at festen var afslutning for vinterens kursusarbejde. Vi har i vinterens løb afholdt 2 kursus, ét for engelsk begyndere og ét for betjening af MO-vogne.

Kursuset var tilrettelagt af vor i oplysningsarbejde særdeles interesserede og energiske kollega, lokomotivfører O. E. Søltoft.

Det først nævnte kursus blev ledet af en sprogkyndig dame; det andet af Søltoft i forbindelse med lokomotivfører H. J. Løschenkohl, der beredvilligt havde stillet sig til disposition.

Der blev undervist i magnetisme, motorlære og strømskema for MO-, og da tilslutningen hertil var stor, havde vi delt det i 4 hold, 2 for begyndere og 2 for viderekomne, og for at alle kunne komme med, blev det samme gennemgået både formiddag og eftermiddag; der havde ialt meldt sig 40, der deltog nemlig både lokomotivførere og lokomotivfyrbødere og håndværkere.

Selv om ikke opgaverne havde nyhedens interesse for alle, var interessen ikke at klage på, da der blev undervist på en fornøjelig og dog saglig måde; der blev selvfølgelig diskuteret bravt om mange forskellige emner, og mangt et spørgsmål fra uheld og lign. blev belyst fra alle sider.

Ved festbordet havde lokomotivførernes formand ordet og overbragte en hjertelig tak til Søltoft og Løschenkohl på samtlige kursisters vegne; samtidig overrakte et par af vore unge fruer en mere håndgribelig erkendtlighed i form af kurve med forskelligt mundgodt.

Derefter blev der givet udtryk for erkendtlighed over for den store interesse og hjælpsomhed, sektioningeniør Hammershøj havde vist os ved fremskaffelse af kursusmateriale, samt ved kursusets begyndelse at holde foredrag og demonstration netop om strømskema for MO.

En tak blev også fremført til vor lokomotivmester for tilrettelæggelsen af tjenesten, samt til de kolleger, der i den anledning måtte tage en ekstra tørn. At festens arrangører ikke blev glemte for det glimrende arrangement og damerne ikke heller, fordi vi havde fået fritimer, er så lige til.

Formanden sluttede med at udbringe et kraftigt besvaret leve for fortsat godt samarbejde.

Efter at flere talere havde tolket deres tilfredshed, og der var forsvundet adskillige kg gris fra de bugnende borde, blev fløjddørene slået op til nabolokaler, og dansen og selskabeligheden fortsatte på knap 4 til de små nattimer begyndte at blive større.

L. B.

Mistede fridage og beregning af overtid på helligdage

Spørgsmålet om erstatning for mistede fridage med tillæg af yderligere fritid på 25 pct. af den på den mistede fridag præsterede tjeneste og videre spørgsmålet om beregningsgrundlaget for godtgørelse for overarbejde på de 4 påskehelligdage, de 2 pinsehelligdage og de 2 julehelligdage har altid givet anledning til tvivl i henseende til fortolkning af de udfærdigede bestemmelser herom. Der har aldrig været en klar linie at rette sig efter og selv sagt betød det en del skrivi og forhandling. Det har været hårdt savnet med en bestemt grænse for, hvornår man f. eks. skulle beregne sig overtid efter reservepersonalets norm på 8 timer, og hvornår man skulle beregne på grundlag af den tur, man tilhørte, men var taget ud af for at forrette f. eks. tjeneste i reserven i anledning af juletrafik. I samme forbindelse problemet med afgørelse af, hvor vidt man kunne betragte sine fridage i den faste tur for mistet og derfor være berettiget til yderligere 25 pct. frihed af den præsterede tjeneste på disse mistede fridage.

For at få bragt linie i disse forhold har foreningen drøftet dem med Generaldirektoratet; og resultatet foreligger nu i udformningen af nye regler som indføres i ordreserie A, og ud fra disse skulle der ikke fremover kunne opstå tvivl i forannævnte henseende.

»1) Må en fridag inddrages, erstattes den efter reglerne i ordre A, side 86 a-VII. Sker erstatning ved tildeling af en anden fridag, ydes der et tillæg af yderligere frihed, svarende til 25 pct. af den på den mistede fridag præsterede tjeneste. Dette tillæg på 25 pct. afrundes opad til hele timer.

2) Når en bortfalden fridag erstattes med kontant vederlag, kan der ikke blive tale om foran omhandlede tillæg på 25 pct., idet der er taget hensyn hertil ved fastsættelsen af det kontante vederlag for mistet fridag.

3) Foran omhandlede 25 pct. tillæg for mistet fridag ydes uanset om den inddragne fridag erstattes med en anden fridag i den samme måned eller i en af de følgende to kalendermåneder.

4) Når det ved tjenestegøringsliste, turliste e. l. er personalet bekendt ved en måneds slutning (herunder f. eks. også reservepersonale, der er anbragt i fast tur), hvorledes fridagene vil falde i den umiddelbart følgende måned, er det den således forud bekendtgjorte fridagstilrettelægning, der er afgørende, og der må ydes erstatning efter de herom gældende regler, hvis fridagene inddrages, herunder flyttes til andre dage, end de bekendtgjorte, jfr. foran.

Selvom det årlige turvalg for lokomotivpersonalet medfører forskydning i fridagene, giver dette selvsagt ikke anledning til procentgodtgørelse som for mistede fridage.

Inddragning eller omlægning af fridage i en følgende måned på et tidligere tidspunkt end ved slutningen af den umiddelbart forudgående måned medfører ingen ydelse af procenttillæg, medmindre tjenestemanden derved ikke kommer op på det for

ham foreskrevne mindste antal fridage i den pågældende måned.

Tænkes en lokomotivfyrbøder, der kører i fast tur og følgelig i slutningen af f. eks. juli måned kender beliggenheden af sine fridage i august måned, f. eks. i begyndelsen af august måned flyttet over i en anden tur med forud fastlagte fridage, tilkommer han i august måned procenttillæg for mistet fridag i den udstrækning, hvor fridagene i denne måned ikke er sammenfaldende med, hvad han forud var bekendt med for august måned. Han kan — ved fortsat tjeneste i den anden tur — efter august måned ikke tilkomme procenttillæg for mistet fridag på grundlag af fridagene i den oprindelige tur.

Dersom fridagene i den tur, hvori lokomotivfyrbøderen er overflyttet, fastlægges forud i overensstemmelse med det foran anførte, er denne forudfastlægning grundlaget for fridagstildelingen, så længe han forbliver overflyttet, herunder også for den måned, i løbet af hvilken han flyttes tilbage til egen tur. Flyttes f. eks. en lokomotivfyrbøder under foranstående omstændigheder fra fast tur til tjeneste i reserven, tilkommer han kun procenttillæg for mistede fridage for august måned (overflytningsmåneden) i den udstrækning, hvor fridagene i nævnte måned ikke falder sammen med fridagene i egen tur. For tjeneste i reserven i de følgende måneder kan ikke ydes procenttillæg for mistede fridage på grundlag af egen fast tur — ej heller for den måned, hvor han flyttes tilbage fra reserven til egen tur.

5) Grundlaget for beregning af den i ordreserie A, side 84, omhandlede særlige betaling på de 4 påskehelligdage, de 2 pinsehelligdage og de 2 julehelligdage er udstrækningen af den for personalet ved slutningen af den foregående måned bekendtgjorte tjeneste på de pågældende dage.

For personale, for hvem der ikke ved slutningen af den foregående måned er afsat nogen tjeneste for de pågældende dage såvel som for reservepersonale, der ikke umiddelbart forud for månedens begyndelse er bekendt med hele månedens tjeneste f. eks. ved midlertidig anbringelse i fast tur, er grundlaget for her omhandlede beregning 8 timer hhv. 12 timers fraværelse.«

Statsbanepersonalets Sygekasse

Sygekassens regnskab for regnskabsåret 1951—52 foreligger nu, og de interessenter, der ønsker regnskab leveret, vil få dette tilsendt, når forlangende herom indsendes til sygekassens kontor, Nørre Voldgade 15, København K.

Tjenestefrihed 1. maj

Statsministeriet har bekendtgjort, at der den 1. maj d. å. må blive givet statstjenestemændene fri i samme omfang som i de tidligere år. Tjenestemænd og arbejdere i statens tjeneste, der fremsætter begæring om fritagelse for arbejde den pågældende dag, skal have adgang dertil i den udstrækning, tjenesten tillader.

Nyt fra Norge

Af redaktør Ejgil Halvorsen

På Landsorganisasjonens representantskaps møte 19. og 20. januar ble det fattet vedtak om at representantskapet i prinsippet er enig i sekretariatets framlegg om å stifte et Norsk Funksjonærsamband. Dette sambandet skal omfatte alle funksjonærer og tjenestemenn som kommer inn under statens regulativ, særregulativ eller andre overenskomster, og alle funksjonærer og tjenestemenn i kommuner og i det private næringsliv som er organisert i forbund tilsluttet L. O. Statstjenestemannskartellet vil således bli underlagt det nye funksjonærsambandet, men Kartellets organisasjonsform skal opprettholdes i sin nuværende form. Kartellets administrasjon vil dog bli underlagt Funksjonærsambandet. Det nye sambandet vil omfatte medlemmer fra 18 forbund i L. O. med et medlemstall på ca. 112 500 medlemmer. Sambandet vil bli organisert med kongress, representantskap og styre. Kongressen vil bli innkalt hvert 4. år og skal bestå av 100 representanter. Vedtaket i Landsorganisasjonens representantskapsmøte er nu behandlet i de fleste av de forbund som kommer inn under Funksjonærsambandets organisasjonsområde og tanken om å stifte et Funksjonærsamband har fått tilslutning i alle forbund som har behandlet saken. En kan således regne med at det i løpet av nærmeste fremtid er Norsk Funksjonærsamband et faktum.

Prolongasjon av tariffene i 1953.

Landsorganisasjonens representantskap fattet på sit møte vedtak om å prolongere tariffene i 1953. Denne saken har vært ute til avstemning i forbundene og det er et overvældende flertall for tilslutning til den av L. O. optrukne linje. Statstjenestemannskartellets representantskap har også behandlet denne saken, og i Kartellets møte ble det fattet vedtak om at man er enig i den vurdering av den økonomiske situasjon som L. O.'s representantskap har gitt uttrykk for. Kartellet vil ikke kreve gjennomført en alminnelig revisjon av lønningene i 1953 for statstjenestemennene, hvis det i 1953 på tross av forutsetningene likevel blir en vesentlig prisstigning, vil Kartellet forbeholde sig å ta saken opp til ny behandling. I samsvar med vedtak i L. O.'s representantskap forutsettes at justeringsforhandlingene, som er en del av lønnrevisjonen i 1952, blir sluttført snarest mulig og at resultatet blir forelagt Stortinget i inneværende termin.

Jernbaneforbundets styre har også gitt sin tilslutning til L. O.'s vedtak.

Som kjent ble der i forbindelse med lønnsrevisjonen for statstjenestemennene i 1952 nedsatt et utvalg som skulle komme med innstilling for de grupper som mener seg feilplasert i statens regulativ. I alt er det kommet inn ca. 1400 endringsforslag. En venter nu på justeringskomiteens innstilling.

Statsbanenes driftsbudsjett for 1953/1954 foreligger nu trykt. Samferdselsdepartementet har for kommende budsjettermin ført opp 80 mill. kr. i underskud for statsbanenes drift.



Brande 1943

Lokomotivførere, der var stationeret ved Brande maskindepot i 1943 og som kan tænke sig at deltage i et kammeratligt samvær afholdt eventuelt i Odense i maj måned, anmodes om snarest at meddele dette skriftligt til lokomotivfører Carl Emil Johansen, Vigerslev Allé 19, 3., Valby.

NYE ADRESSER

Lokomotivfører-afdeling:
København Gb.: Kassererens navn og adresse rettes til:
G. A. Rasmussen, Krusaagade 26, 2., København V.

Lokomotivinstruktørernes organisationsforhold

Overenskomst
mellem
Dansk Lokomotivmands Forening
og
Jernbaneforeningen
om

lokomotivinstruktørernes organisationsforhold.

Det fastslås, at Jernbaneforeningen efter forhandlingsreglerne har forhandlingsretten for lokomotivinstruktørerne.

Jernbaneforeningen giver Dansk Lokomotivmands Forening ret til at bibeholde lokomotivinstruktørerne som medlemmer og udøve forhandlingsretten for dem, medmindre et flertal af dem fremsætter ønske om optagelse i Jernbaneforeningen. Efter fremsættelsen af dette ønske træffer de to organisationer straks i fællesskab alle nødvendige foranstaltninger til hele kategoriens overførelse fra Dansk Lokomotivmands Forening til Jernbaneforeningen.

Dansk Lokomotivmands Forening erklærer sig indforstået med, at de af dens medlemmer, der opnår advancement udover 11. lønningsklasse, skal overføres som medlemmer i Jernbaneforeningen. Undtaget herfra er dog de i denne overenskomst nævnte lokomotivinstruktører, for hvilke ovenstående regler gælder, og indehavere af egentlige lokomotivførerstillinger.

Denne overenskomst gælder, indtil førstkommende lønningskommission har afsluttet sit arbejde, og dens betænkning er ophøjet til lov.

Overenskomsten optages enslydende i de to organisationers medlemsblade snarest efter, at den er underskrevet.

København, den 12. marts 1953.

For Dansk Lokomotivmands Forening
E. Greve Petersen.

For Jernbaneforeningen
M. S. Lyngesen.



Forfremmelse efter ansøgning til elektrofører pr. 1-3-53.

Lokomotivfyrbøder:

A. Christensen, Fredericia, i Enghave.

Forfremmelse til lokomotivførere pr. 1-4-53.

Lokomotivfyrbøderne:

A. J. Bill, Kalundborg, i Padborg.

H. Pallesen, Herning, i Tinglev.

Forflytninger efter ansøgning pr. 1-4-53.

Lokomotivførerne:

C. B. M. Revald, Aalborg, til København Gb.

A. V. Nielsen (Nygaard), Padborg, til Korsør.

K. Jensen (depotforst.) Tinglev, til Esbjerg.

O. S. Nielsen, Langaa, til Randers.

A. Jacobsen, Tinglev, til Langaa.

Lokomotivfyrbøderne:

B. H. Faurholt, Nyborg, til Aarhus.

H. C. Dam, Fredericia, til Aarhus.

L. Dupont, Fredericia, til Aarhus.

M. Jensen, København Gb, til Fredericia.

W. Poulsen, København Gb, til Fredericia.

J. Andersen, Næstved, til Fredericia.

K. W. Pedersen, Nyborg, til Fredericia.

A. J. Christensen, Roskilde, til Næstved.

T. Nielsen, Korsør, til Padborg.

B. H. B. Frederiksen, Brande, til Struer.

Ansæt som lokomotivfyrbødere pr. 1-4-53.

Lokomotivfyrbøderaspiranterne:

C. J. Nielsen, Aalborg, i Nyborg.

H. O. Jensen, Kalundborg, i Roskilde.

J. H. L. Pedersen, København Gb, i København Gb.

H. J. Wulff, Aarhus, i Nyborg.

E. J. Sørensen, Nyborg, i Nyborg.

G. B. Østergaard, Fredericia, i Korsør.

E. Ø. Nielsen, Aarhus, i Roskilde.

O. H. Petersen, Fredericia, i København Gb.

W. Brix, Nyborg, i Nyborg.

J. V. Nielsen, Aarhus, i København Gb.

Lokomotivfører: Afsked.

O. C. Christensen, Slagelse, afskediget efter ansøgning på grund af alder med pension (31-5-53).

C. C. V. Eland, Dbm., Aarhus, afskediget efter ansøgning på grund af alder med pension (31-5-53).

Dødsfald blandt medlemmer.

Lokomotivfører J. P. S. J. Schulz, Vestergaardsgade 32, 1. tv., Aarhus (død 23-3-1953).

Dødsfald blandt pensionister.

Pens. lokomotivfører A. F. G. Marx, Vestergaardsgade 28, Aarhus, død marts 1953.

Pens. lokomotivfører K. T. A. Larsen-Holst, Skovbo-gade 12, Roskilde, (død d. 22-3-1953).

MEDLEMSLISTEN

Optaget som ekstraordinært medlem pr. 1-2-53.

Lokomotivmester B. Nielsen, Ny Munkegade 94, Aarhus.

Optaget som ekstraordinære medlemmer pr. 1-3-53.

Pens. lokomotivfører A. A. Jensen, Gåbensevej 51, Kraghave, Nykøbing F.

Pens. lokomotivfører C. M. Sørensen, Høegh Guldbergsgade 111, Aarhus.

Sommerhus

Sommerhus til salg med møbler og redskaber (have kan medfølge). Havelod nr. 106 DSB, areal ved Jægersborg st.

H. Kaster,

Durosvej 16, 1., Lyngby.

Nye satser for funktionsvederlag

(Rettelsesblad til foreningens lommebog side 15).

Funktionsvederlag pr. dag
i de første 6 måneder.

Funktionsvederlag pr. dag
efter 6 måneders uafbrudt funktion.

Funktionen, udført af	Udført funktion som					Udført funktion som				
	Mtf. 13 lk.	Elekf. 12 lk.	Lkf. 11 lk.	Lkm. 7 lk.	Lkm. 6 lk.	Mtf. 18 lk.	Elekf. 12 lk.	Lkf. 11 lk.	Lkm. 7 lk.	Lkm. 6 lk.
Lfb. grundløn	73,973 ø.	106,849 ø.	123,288 ø.	221,918 ø.	410,959 ø.	147,945 ø.	232,208 ø.	265,085 ø.	629,195 ø.	1274,729 ø.
1 tillæg	53,425 »	86,301 »	102,740 »	201,370 »	390,411 »	106,849 »	191,112 »	223,989 »	588,099 »	1233,638 »
2 tillæg	32,877 »	65,753 »	82,192 »	180,822 »	369,863 »	65,753 »	150,016 »	182,893 »	547,003 »	1192,537 »
3 tillæg	12,329 »	45,205 »	61,644 »	160,274 »	349,315 »	41,096 »	108,921 »	141,797 »	505,907 »	1151,441 »
Mtf. grundløn	—	—	49,315 ø.	147,945 ø.	336,986 ø.	—	—	117,140 ø.	481,249 ø.	1126,784 ø.
1 tillæg	—	—	8,219 »	106,849 »	295,890 »	—	—	49,315 »	380,548 »	1026,082 »
2 tillæg	—	—	41,096 »	82,192 »	271,233 »	—	—	249,041 »	331,233 »	976,767 »
Lkf. grundløn	—	—	—	98,630 ø.	287,671 ø.	—	—	—	364,110 ø.	1009,644 ø.
1 tillæg	—	—	—	41,096 »	230,137 »	—	—	—	115,068 »	727,726 »
2 tillæg	—	—	—	49,315 »	156,164 »	—	—	—	165,370 »	542,795 »

Om de nærmere regler for beregning af funktionsvederlag se side 74.