

18. Aarg. Nr. 13.

Redigeret af C. M. CHRISTENSEN.

2. Juli 1918.

## Iltogsmateriellets Udvikling.

Fra Tysk ved *Otto Bendixen*.

Den moderne Jernbaneteknik gør de største Anstrængelser for at forme Rejsen saa behageligt som muligt. Det med Spisevogn og Sovevogn udrustede D-Tog (Gennemgangstog) er utvivlsomt et Middel til at gøre lang varige Rejser udholdelige. Rejser som tidligere overhovedet ikke kunde foretages uden Afbrydelse. Vognene er bestandig blevet bekvemmere og Toghastigheden er stadig forøget. Gennem den sidste Omstændighed blev rigtignok ifølge Vognens Svingninger og Stød og den dermed forbundne stærke Støj fremkaldt Faren for en Forulempelse af de Rejsende. At møde disse Ulemper hører til den moderne Jernbaneteknikers Hovedbestræbelser. To Veje fører til Maalet: Forbedring af Banelegemet, men hovedsagelig Forbedringen af Vognenes Bygning.

Som Jernbanepersonvognen fra først af ikke har kunnet fornægte sin Afstamning fra sin Moder, Postkareten, saaledes havde den i Almindelighed ogsaa overtaget dens Akselanordning. Den fik som Postkareten to Aksler med fire Hjul. (Fig. 2.) Hvem havde dog ogsaa den Gang skullet komme paa den Tanke, at der kunde gives Køretøjer med mere end fire Hjul; deraf Odsproget om femte Hjul til en Vogn! Nutildags kan de fleste Rejsende ikke mere forestille sig et Iltog, der bestaar af toakslede Vogne. Kun ganske enkelte Steder vil man nu kunde finde et saadant.

Men hvilke Mangler har den toakslede Vogn? For at erkende dette, maa man betænke, at Skinnevejen paa ingen Maade er en jævn Bane, men at den bestaar af en fortløbende Række af Ujævnheder ved Skinnesammenføjningerne, navnlig naar den allerede er noget gennemkørt. Løber f. Eks. den første Aksel paa en saadan Vogn hen over en af disse Ujævnheder, saa gør Hjulet et Spring med og ligeledes Passagererne. Noget formildet bliver et derved fremkaldt Stød og den dermed forbundne Støj ved Hjælp af Bærefjedrene. Dog ikke alene de lodrette Stød, men ogsaa de ved Kørslen ad Kurver og Sporskifter opstaaende Sidestød overfører den toakslede Vogn temmelig umiddelbart paa Passagererne.

Man gik derfor snart over til at give de til Iltog bestemte Vogne yderligere en tredje Aksel, som blev anbragt midt imellem Ende-Akslerne. (Fig. 3.) Kommer ved et saadant Køretøj den første Aksel over et Skinnestød eller en anden Ujævnhed, saa følger ikke hele den forreste Vogndel, men Midterakslen holder denne endnu noget i hængende eller svævende Stilling. Man sporer derfor i den forreste Vognhalvdel et formildet Stød, som dog snart følges af et andet ligeledes formildet, naar nemlig Midterakslen selv ruller over den paagældende Ujævnhed. Men det er behageligere at modtage to lette Stød end et haardt. Havde man altsaa ved Anbringelsen af den tredje Aksel imødegaaet Virkningen af det lodrette Stød noget, saa havde man dog endnu



ikke overvundet Virkningen af Sidestødene. Tværtimod. Ved Anbringelsen af den tredje Aksel var man kommet til de nærliggende Forsøg at bygge Vognene stadig længere for at opnaa et gunstigere Forhold mellem Vognens Vægt og Evnen til at optage Passagerer. Men da man med Hensyn til Fjernelsen af begge Endeakslerne fra hinanden var bundet til en Maksimalgrænse ved Sporkurverne, saa søgte man at opnaa Forøgelsen af Vognens Størrelse ved at forlænge Vognkassen udover Endeakslerne. En bekendt Læresætning i Vognbygningen siger dog, at et Køretøj hvis Ender rager meget langt udover de yderste Aksler slingrer meget stærkt ved hurtig Kørsel, det vil sige, at det kastes svingende frem og tilbage i Sporet. Hvad det betyder, vil enhver Læser vide, som kan erindre, hvorledes man tidligere ængstelig undgik at tage Plads i den sidste Vogn i et Iltog, thi den sidste Vogn er ganske særlig udsat for Slingrebevægelsens Lune, fordi den ingen Hold har bagud.

At man ikke naaede videre med Anvendelsen af saadanne treakslede Vogne i Iltogene, indsaa man først i Amerika. Rigtignok maa hertil bemærkes, at man ikke fik den fireakslede Vogn ved en simpel Forøgelse af Akslerne paa den treakslede Vogn med en yderligere, men derved at man paa en vis Maade forenede to toakslede Vogne. Et Forbillede havde man i Godsvognene, som tjente til Transport af Træstammer. Man læssede nemlig ikke saadanne Stammer paa en enkelt Vogn, dog ikke just for at beskytte dem mod Slingrebevægelser, men for at forhindre, at de ved Kørslen ad Kurver med deres Ender ragede udenfor Grænserne af den frie Profil for Køretøjerne, og saaledes muligvis kunde støde mod Bromure eller andre Tog, en Grund, der forøvrigt nøjagtig paa samme Vis spiller en Rolle ved de lange Personvogne. Man læssede tværtimod de lange Træstammer saaledes, at de med deres Ender kom til at ligge paa en særlig lille Vogn. (Fig. 4) Befæstigelsen af Stammerne paa Vognen er saaledes, at denne som det passer kan dreje sig under dem i Sporkurverne. Nøjagtig saaledes anbragte man Gennemgangsvognenes lange Kasser med hver Ende paa en lille særlig Vogn. Denne Vogn, som kan dreje og bøje sig under Kassen netop

som Kurver eller Sporets Ujævnheder kræver det, kalder man en Truck. En særlig karakteristisk Ejendommelighed ved Trucken er det iøvrigt, at Byrden af Vognkassen ikke ligger oven paa Hjulene, men at den er op-hængt fornedendisse, nemlig en bevægelig Hængekonstruktion, som man betegner med „Vugge“. Denne Vugge har Form som en Pendul, og bringer altid Vognkassen paa en naturlig stødfri Maade tilbage i sin rigtige Stilling.

## Urafstemningen.

Resultatet af den i Juni Maaned d. A. foretagne Urafstemning angaaende Kampfonden blev at

Forslag I fik	1034 St.
"    II    "	287 "
Blanke Stemmesedler	10 "
Kasserede	8 "
	<u>Ialt 1339 St.</u>

Hovedbestyrelsens Forslag er saaledes vedtaget.

Afstemningen om Medlemmer til 10 Mands Udvalget gav følgende Resultat. —

### Lokomotivførerne: Valgt blev

G. O. F. Lund Gb.	449 St.
G. Høegh, Kb.	397 "
C. Voigh, Ng.	363 "
A. Strand, Ar.	352 "
C. Andersen, Str.	326 "

### Derefter havde

Alf. Olsen, Hg.	276 "
C. L. Christiansen, Fa.	237 "
N. F. Schilling, Ti.	214 "
N. P. Wendelbo, Ab.	205 "
C. A. Lillelund, Kø.	2 "
H. Eriksen, Gb.	2 "
A. Madsen, "	1 "

12 Stemmesedler var blanke, 4 kasseredes. — Afgivet ialt 571 Stemmer.

### Lokomotivfyrbøderne: Valgt blev

L. C. Christensen, Gb.	551 St.
S. Sørensen, Ar.	524 "
M. F. Appel, Str.	403 "
R. M. Rasmussen, Od.	397 "
N. L. Hansen, Fa.	382 "

### Derefter havde

A. Endersen, Ge.	363 "
V. Heftholm, Ab.	343 "
Vill. Petersen, Kø.	314 "
V. Jørgensen, Ro.	257 "
H. P. Christensen, Ar.	5 "
J. J. Andreasen, Ar.	5 "
Th. Nielsen, Ar.	4 "
C. E. A. Rasmussen, Ar.	1 "
P. Sessing, Sg.	1 "

35 Stemmesedler var blanke.

Afgivet ialt 777 Stemmesedler.

Kjøbenhavn i Juni 1918.

Paa Forretningsudvalgets Vegne  
Rich. Lillie.



## Sikkerhedskommissionen.

Vedrørende *Vacuumbremsen* stilles Forslag om Bremsens Ombygning til hurtigvirkende Bremse, og de Undersøgelser, som i saa Henseende er paabegyndte, ønskes fremskyndede. Som Mangler ved den nuværende Bremse anfører Kommissionen, at den virker ujævnt, idet Bagenden af Nutidens store Persontog baade bremses og løses for sent i Forhold til Lokomotivet, at den Tid, som medgaar til fuld Bremsetryk gennem hele Toget opnaas, er for stor, og at den løses for langsomt, men Kommissionen anfører samtidig, at den automatiske Vakuumbremse nu i 20 Aar har været i Brug her i Landet og gennem dette betydelige Tidsrum har den praktiske Erfaring stadigt kunnet fastslaa dette Bremsesystems Driftssikkerhed, og der findes derfor ikke at være Anledning til nu at foreslaa en Forandring af Bremsesystemet; samtidig paapeges det, at Statsbanernes automatiske Vakuumbremse ingen sinde har svigtet.

Nødbremseindretning foreslaas derhos anbragt i hver Kupé eller Vognafdeling, hvortil rejsende har Adgang, samt i Togførerkupéerne i nogle af de nyere Personvogntyper, idet Bremsehanen ikke betragtes som en fyldestgørende Løsning i denne Henseende, og af Hensyn til, at man i Tilfælde af Koblingsbrud savner Midler til at standse Vogn, som løber bag den bageste Bremse, anbefales en Regel for, at der i intet Tog maa løbe Vogne, der medfører Passagerer, bag den bageste betjente Bremse.

For Togopvarmningens Vedkommende fremsættes kun Forslag til ved Indførelsen af en tæt Varmekobling at forebygge Dampens Udstrømning fra Varmeledningen, hvilken hindrer Lokomotivføreren i at opfatte Signaler fra Perron og Tog, og er generende for Publikum, som hyppigt har Vanskelighed ved at se Dorhaandtag og Fodtrin.

Af Hensyn til Hjulenes mindre heldige Stilling i Spor med ældre, vendte Skinner anbefales det, at Brugen af vendte, lodretstaaende Skinner forbydes, hvorhos det tilladte Slid paa Lokomotivernes Hjulringe bør formindskes, da Hjulkransen kan gaa ned i Laskeboltene, naar et stærkt slidt Spor befares af Lokomotiver med stærkt slidte Hjulringe; endvidere bør det undgaaes at „oppakke“ Hjulringe ved Fastlægningen. For Vogne foreslaas mindste Hjulringstykkelser for Hurtigtogsmateriel sat op til 30 mm.

Vedrørende Træk- og Støddapparater fremsættes Forslag om, at Truckvognene forsynes med Balancebuffer og at de ældre Enkelt-Trækkroge paa Lokomotiver og Vogne udveksles med andre, der tillader Dobbeltkobling af alt Materiel, hvorved Lokomotivernes Trækkæder bliver overflødige. Angaaende Koblingsarbejdet oplyser Betænkningen, at fra 1910—11 til 1915—16 er 23 Tjenestemænd kommet til Skade under dette Arbejdes Udførelse, og 13 af disse Ulykkestilfælde medførte Døden. Paa Grund af Afhængighedsforholdet til Udlandet vil Statsbanerne jo imidlertid ikke være i Stand til at indføre automatisk Centralkobling.

Vedrørende Materiellets Fjederophængning anbefales det, at alle Tendere og Vogne forsynes med Stopper over Fjedrene, for saa vidt saadanne ikke allerede forefindes, at samme Fjedertype altid frémstilles i Henseende til Pilhøjde og Bæreevne, samt at Grænserne indenfor hvilke de forskellige Vognfjedre tør anvendes, drages saa snævre, at Fjedrene i tilstrækkelig Grad kan varieres efter de forskellige Vogntyper. Nogle af Kommissionen foretagne Undersøgelser af forskellige Sporafløb af Godsvogne har nemlig givet som Resultat, at unøjagtige Fjedre i Forbindelse med Unøjagtigheder i Sporet kan foraarsage Sporafløb.

Vedrørende *Maksimalhastigheden* foreslaas følgende nye Regler gennemført:

Lokomotiver Litra E og G 45 km. i Timen,

Lokomotiver Litra Hs 25 km. i Timen,

Forspandskørsel 80 km. i Timen,

Maskiner med Tenderne koblede imod hinanden 60 km. i Timen,

Vogne med Akselafstand under 3,0 m. samt Snepløve, Broprøvevogne o. fl. a. **Specialvogne 45 km.** i Timen, medens der ønskes fastsat en særlig ikke nærmere angivet Grænse for den Hastighed, hvormed ældre og svagere Vognmateriel maa fremføres. Imellem Togenes Maksimalhastighed og deres Grundhastighed ønskes dernæst fastsat et bestemt Forhold — efter Kommissionens Skøn bør Maksimalhastigheden ikke fastsættes højere end 10 km. i Timen over Grundhastigheden. Endvidere paapeges, at Bestemmelsen om, at Toghastigheden ved Krydsning og Overhaling ikke maa overskride 45 km. i Timen, ikke altid overholdes.

Bestemmelserne for Togenes Hastighed og Vægt foreslaas ændrede saaledes, at Togenes levende Kraft vokser nogenlunde jævnt med Togvægt og Hastighed, og for Stigningsforholdet 1:100 ønskes af Hensyn til Trækapparaterne fastsat en mindre Maksimalbelastning end 800 Tons. Kommissionens Ønsker gaar med Hensyn til dette Spørgsmaal i Retning af hostaende Tabel:

	Maksimalhastighed	Akselantal	Vognvægt
	km		Tons
indtil	40	120	800
	41—50	100	750
	51—60	80	600
	61—70	70	525
	71—80	60	450
	81—90	50	375
	91—100	42	320

For Togformeringens Vedkommende maa Kommissionen — paa Grund af Sagens Betydning — anse det for absolut nødvendigt, at der snarest muligt gives bestemte Regler for ensartet Togsammensætning, hvorved foruden Materiellets Vægt tillige dets Modstandsevne mod Sammentrykning bør tages i Betragtning. Særlig anføres, at Truck-Kupévogne ikke bør indsættes foran eller imellem Truck-Sidegangsvogne



i de hurtigste Togarter. Den af Takstlovens Bestemmelser om Ietfordærvelige Varers Befordring i hurtige Persontog følgende Benyttelse af Godsvogne i disse Tog anses ikke forenelig med Sikkerhedshensynet. En Ændring af dette Forhold anbefaler Kommissionen indtrængende, idet man henviser til gentagne Sporfløb af lette toakslede Vogne bag i Hurtigtog.

I et særligt Afsnit om Uheld og Fejl ved Materiellet har Kommissionen tilvejebragt en udførlig Statistik over de forskellige Arter af Uheld med Materiellet, men disse giver kun Anledning til fornævnte Forslag om „Oppakning“ af Hjulringe og om disses Mindstetykkelse samt en Henstilling om, at Togstammer i større Udstrækning vakuumproves, inden de sættes til Perron.

Om Hjelpe- og Ambulancemateriellet anfører Kommissionen, at dette Materiel ved Bramminge-Ulykken bestod sin Prøve paa heldig Maade — kun stilles der Forslag om Anbringelse af en kraftig Økse i Sidegangsvogne, og Ildslukningsapparat i de Vogne, der opvarmes fra eget Ildsted, om Organisering af hurtig Tilkaldelse af Lægehjælp langs alle Banelinier, samt om, at Uddannelsen i Behandling af syge og saarede udvides til ogsaa at omfatte Kursus for Portører og Lokomotivpersonale, saaledes at hele Statsbanernes Driftspersonale er uddannet i at bringe den første Hjælp.

I Anledning af Dansk Lokomotivforbunds-Forenings Henvendelse angaaende 1-Mands-Betjening af Rangermaskiner udtaler Kommissionen, at den gældende Ordning har bestaaet og virket tilfredsstillende i en lang Aarrække, hvorfor Kommissionen ikke i de foreliggende Erfaringer finder Grundlag for at foreslaa nogen Ændring heri.

Ved Rangering til og fra Færger er det paabudt, at en Portør, der er kendt med de Manipulationer, der er nødvendige for at kunne bringe et Lokomotiv til at standse, skal tage Plads i Lokomotivets Førerhus for at kunne træde til i Tilfælde af, at Rangerføreren pludselig skulde faa Forfald; det er saaledes ikke tilladt at køre til eller fra Færge med kun Rangerføreren paa Lokomotivet. Kommissionen formener, at denne Foranstaltning er fyldstgørende, saaledes at det ikke set fra et Sikkerhedsstandpunkt er nødvendigt at træffe Foranstaltninger i denne Henseende.

### Trafiktjenesten.

Kommissionens Forslag med Hensyn til Trafiktjenesten er kun faatallige — de gaar ud paa

at Belysningen af Statsbanernes Stationer forbedres af Hensyn til et paalideligt Togvejseftersyn, og at ikke alene Togvejens Sporskiftelygter, men ogsaa Lygter i Dækningssporskifter for Togvejen holdes tændte i Mørke,

at Stationsbestyreren, hvor der indenfor Stationsområdet findes bevogtede Overkørsler, gøres medansvarlig for, at Bevogtningspersonalet er til Stede, eventuelt at der er jukket for vedkommende Overkørsel,

at der træffes Bestemmelse om, at Toghastigheden under Passager af Stationsomraader, hvor Centralaflaasningen er i Uorden, ikke maa overstige 45 km. i Timen, hvorimod det tillades, at den frie Bane paa begge Sider af Stationen befares med den køreplanmassige Hastighed,

at det bestemmes, at Togene, naar Stationens Centralaflaasning er suspenderet, skal rangeres ind paa Stationen — i alt Fald fra Indgangssporskiftet — i saadanne Tilfælde, hvor Talen er om Stationer med mere komplicerede Sporanlæg.

at Anvendelse af Mastesignalet „Kør frem“ til Standning af gennemkørende Tog, der skal have overrakt Fribaneordre, gøres betinget af, at fri Bane allerede er erhvervet.

Blandt de af Auditoren behandlede Sager findes 39 Tilfælde, der kan henføres til mangelfuldt Togvejseftersyn. I 29 af disse Tilfælde forelaa fejltillet Sporskifte, i 10 Tilfælde alene Bejemring af Togvejen.

Af den førstnævnte Gruppe drejede 2 Tilfælde sig om Indstilling af en for paagældende Tog ikke bestemt Togvej, der var fri. De 27 øvrige Tilfælde vilde alle have kunnet afværges ved Centralsikring efter Omstændighederne i Forbindelse med Anbringelse af Udkørselssignal eller simpel mekanisk Sporbesættelsesspærre. Hvis Centralsikring havde været gennemført i det af Kommissionen foreslaaede Omfang, vilde 2 af Uheldene havde været afværgede ved Centralaflaasning, 3 ved Anbringelse af Udkørselssignal og 9 ved Anvendelse af Sporbesættelsesapparat. 5 af Uheldene forefaldt paa Stationer, der normalt har Sikringsanlæg, som imidlertid var ude af Brug paa Grund af Sporumlægning. Endelig forefaldt 8 Tilfælde paa saadanne Anlæg, hvor mekanisk Sikring efter Kommissionens Standpunkt kan undlades. Disse sidste Tilfælde falder for en væsentlig Del paa Sidebaner med en maksimal Toghastighed af 45 km. i Timen og har ikke medført alvorligere Uheld.

Af de 10 Tilfælde, i hvilke Togvejen vel var retstillet, men ikke fri, vedrører det ene Indkørsel paa besat Togspor under saadanne Forhold, at Fejlen kun kunde mekanisk afværges ved Hjælp af den selv-virkende Sporbesættelsesspærre. 4 Tilfælde vedrører Henstaaen af Vogne i vedkommende Hovedspor under Togindkørsel. I 3 af disse Tilfælde drejer det sig om Vogne, afhængte i Hovedspor af et tidligere Tog, det fjerde drejer sig om en i Hovedsporet udrangeret Vogn. Man har søgt at værges sig mod saadanne Tilfælde ved en Bestemmelse om, at Togene ikke maa afhænge Vogne i Hovedsporene uden Stationsbestyrerens Tilladelse. I det ene af de omhandlede Tilfælde var Vognen iøvrigt afhængt uden saadan Tilladelse.

Mellem de resterende 5 af de 10 Tilfælde findes et, der vedrører manglende Frispor ved en paa et Skraa-spør anbragt Godsvogn, og to vedrørende Henstaaen af Varetroljer i Togvejen, Tilfælde af Uagtsomhed, som aldrig ganske vil kunne undgaaes, medens det 4. vedrører Fremrykning udover Frispormærket af det først ankomne Tog ved en Togkrydsning. Det 5. og



sidste Tilfælde var en Følge af en misforstaaet Signalgivning under Rangering.

Vedrørende Rangeringen foreslaas udstedt Forbud imod Rangering med Stød mod Vagne, hvori findes rejsende. For Rangering fra og til Færger foreslaas

at der ikke maa rangeres i Land fra Færgerne med et større Vognakselstal end 36,

at Bestemmelserne om Bremsbetjening forandres,

at der ved Rangering med Vogne, hvori findes Post- eller Toldtjenestemænd, højst maa være to Vogne — ialt 4 Aksler — foran, henholdsvis bagved den betjente Skrubremse, og at disse Vogne ikke maa benyttes af Tjenestemændene,

at Færgevogne kun regnes lig 1 og ikke 2 Skrubremser,

at Vakuumbremsen ved Rangering til og fra de enkeltsporede Færger af Person-, Post- og Rejsegodsvogne benyttes som Supplement til den paabudte Skrubremsebetjening, og

at der ved Ombordsætning af Vogne paa Færgerne aldrig tillades en større Krængningsvinkel end 5,0.

Med Hensyn til Kørsel paa Havnebaner indstiller Kommissionen,

at det ikke tillades, at Vogne fremføres uden Maskine paa Havnebaner, hvor Faldet overstiger 1:100, og

at Bestemmelsen om, at den nederste Vogn paa Havnebaner med Fald over 1:200 ved opkørende Tog, naar den ikke har Skrubremse, „saavidt muligt“ skal have betjent Haandbremse, ændres til, at Vognen al tid skal have betjent Haandbremse.

Af en foreliggende Auditorsag angaaende Vagt-tjenesten tager Kommissionen Anledning til at fremsætte den Anskuelse, at der tiltrænges en Bestemmelse, hvorefter den, der har Vagt paa Stationen, ikke maa forlade denne, før Afløseren er modt — eller, hvis ingen Afløser skal møde — ikke uden han forinden har meldt sig hos sin nærmeste foresatte for at faa Lov til at forlade Stationen.

Under sin Omtale af Dobbeltsporets Betydning for Driftssikkerheden udtaler Kommissionen, at enkeltsporede Banestrækninger med stærk Trafik i rette Tid bør ombygges til dobbeltsporede.

Et afgørende Vidnesbyrd om, at en Banestrækning er overbebyrdet, foreligger — udtaler Kommissionen — naar det viser sig, at den planlagte Toggang, selv under ordinær Trafik, kun kan gennemføres med stadi-ge, betydelige Forsinkelser. Overbebyrdelsen har nemlig til Følge, at opstaaende Forsinkelser i Toggangen ikke tilstrækkeligt kan udlignes, men i gene-rende Grad vokser eller overføres paa andre Tog gennem Krydsninger og Overhalinger. Det vil da stadigt vise sig, at Køreplanen i vidt Omfang ikke kan overholdes. Det influerer imidlertid stærkt paa Driftsikkerheden, idet de af Uregelmæssighederne i Toggangen nødvendiggjorte Krydsningsforlægninger bliver talrigere og kræver at blive ordnede samtidigt med,

at Stationernes Arbejde i det hele ofte vil være forceret. Toggangsforsinkelte og deraf følgende Forandring i Toggangen betyder i og for sig altid en Formindskelse af Sikkerhedsgraden, idet Forandringer, der forudsætter Korrespondance mellem Stationer og Tog, uundgaaeligt og selv med det omhyggeligste Togreglement aabner Muligheder for Misforstaaelser og Fejl og saaledes indfører nye Fejlkilder. Det vil ses, at dette Forhold paa Strækninger, hvor Arbejdet er stort og forceret, og Krydsningsforlægningernes Antal bliver stort, kan blive af afgørende Betydning for Bedømmelsen af, om Togsikkerheden paa vedkommende Strækninger er tilbørligt betrygget. Et praktisk Eksempel vil illustrere dette: Under Juletrafikken 1905 maatte Køreplanen paa Strækningen Strib—Nyborg lægges saaledes Natten mellem den 23. og 24. December, at 3 Eksprestog fra Nyborg maatte krydse undervejs med 5 Eksprestog fra Strib, hvilket atter medførte 15 Krydsninger paa Banens 13 Krydsningsstationer. Der opstod meget store Forsinkelser med deraf følgende talrige Krydsningsforlægninger, og det turde være umiddelbart indlysende, at Kravene til Personalets Paapaselighed under slike Forhold let bliver anspændte udover det forsvarlige.

Det maa saaledes siges, at det er af væsentlig — eventuelt ganske overvejende — Betydning for Driftsikkerheden, at enkeltsporede Banestrækninger med stærk Trafik i rette Tid bliver ombyggede til dobbeltsporede. Det maa herved tages i Betragtning, at Ombygningsarbejdet tager en rum Tid, hvorfor Tidspunktet for dets Paabegyndelse ikke bør udskydes for yderligt.

## Dyrtidstillæg.

Tungere og tungere føles det Tryk Dyrtiden lægger paa Tjenestemændene og som Tiden gaar, udtømmes alle de Hjælpemidler, Tjenestemændene muligvis har haft at ty til for at kunne komme igennem, fordi at Staten ikke i tilstrækkeligt Maal har villet imødekomme de fremsatte Krav, men Gang paa Gang paalagt os at bære en forholdsvis stor Part af Dyrtidens Byrder. Men nu kan Tjenestemændene ikke mere, der er faktisk Nødstilstand i Masser af Tjenestemandshjem. Rigsdag og Regering maa træde hjælpende til for at holde disse oven Vande og hjælpe paa en saadan Maade, at det kan mærkes. Forholdet er i Virkeligheden det, at med de Lønninger plus Dyrtidstillæg Tjenestemændene — selv med mange Aars Tjeneste — for Tiden oppebærer, staar de langt under det, der i Øjeblikket bydes de Ekstramænd, der antages ved Banerne og som



kun kan sættes i Arbejde under Ledelse, alt-saa til ikke selvstændig Tjeneste.

Det erkendes da ogsaa fra alle Sider, at de Lønninger, Tjenestemændene for Tiden oppebærer, er ganske utilstrækkelige, og det erkendes ogsaa, at de allerede var det i 1914. Ikke destomindre kræves det dog stadig, at Tjenestemændene skal bære sin Part af Krigsstigningen uden at man dog har fundet det betimeligt paa en eller anden Maade, f. Eks. gennem et midlertidigt Løntillæg, at erstatte det, Tjenestemændene manglede i 1914, saaledes at denne var paa Højde med Situationen, da Krigen brød ud. Dette har de bevilgende Myndigheder ikke ment der var Anledning til, trods gentagne Henvendelser derom. Da det nu engang er uomtvisteligt, at Tjenestemændene allerede forinden Krigens Udbrud var meget daarligt stillede, har det været ganske meningsløst at stille det Forlangende til Tjenestemændene, at de skulde bære deres Del af Prisstigningen, med andre Ord burde vore Tillæg i ganske anden Grad end Tilfældet har været have fulgt de opadgaende Priser. Tjenestemændene har selv, som de beskedne Mennesker de er, ikke tidligere forlangt dette; men den Tid nærmer sig mere og mere, hvor man maa lægge Beskedenheden til Side og kræve fuld Erstatning for de Beløb foruden for de Savn de har maattet paalægge sig; thi de Krav, der nu melder sig i Hjemmene, efter i Aarevis at være skubbede til Side, maa nu opfyldes, ellers gaar Hjemmene nedden om og hjem. — Det skulde man da ogsaa mene, at saavel Regering som Rigsdag kunde bringes til at forstaa og at de nu, i Lighed med, hvad der sker i Norge og Sverrig, ogsaa vil imødekomme Tjenestemændenes Krav, saaledes at de i nogen Grad kan komme paa lige Fod med andre Mennesker og atter faa bragt Hjemmene paa Fode. — Man hører jo daglig blandt de Mennesker, man færdes mellem, hvor vanskelig det er, hvor umuligt det er at komme igennem med de smaa Penge de har mellem Hænder og det skulde dog ikke gerne komme dertil, som det oplystes paa et Møde af Tjenestemænd i Stockholm den 10. Juni i Aar, hvor en af Talerne illustrerede den Nødstilstand, der fandtes blandt Statens Tjenestemænd med at oplæse et Citat af en

Norlandsk Distriktslæges Tjenesterapport, hvori det hed: „Underernæring synes ikke at være forekommet i Distriktet, undtagen i nogle Statstjenestemænds Familier.“ — Vi tror at vide, at allerede nu er mange Tjenestemænd underernærede; men det vilde dog være for galt, om Rigsdag og Regering først skulde have saadanne Rapporter i Hænde forinden de beslutter sig til at bevilge de fornødne Midler til Tjenestemændene. — — —

Centralorganisationen har under 29. Juni tilstillet Regeringen følgende Andragende:

Told- og Trafiketaternes Centralorganisation for Embedsklasserne tillader sig herved at andrage Regeringen om, at der maa blive fremlagt Lovforslag om Udbetaling af et Supplement til Dyrtidstillæget for indeværende Aar, saaledes at der udover det alt bevilgede, der kommer til Udbetaling den 1. Juli og 1. Oktober, yderligere bevilges et Tillæg i August, i November og i December, hver af Størrelse som de nuværende Kvartalsudbetalinger. Dette Supplement bør ogsaa komme de Tjenestemænd tilgode, som ved den nuværende Indskrænkning (over 6000 Kr. i aarlig Indtægt) er afskaarne fra at faa Del i Dyrtidstillæget. Denne Indskrænkning har altid forekommet Organisationens urimelig og almindelig Retfærdighed kræver nu dens Bortfald.

Motiveringen til dette vort Andragende søger vi i de stærkt forværrede Prisforhold, om hvilke ogsaa Statistisk Departements Prisstistik bringer forsat Bud. Vi skal saaledes henvise til, at Departementet ved sine indtil Februar d. A. førte samlede Opregnelser er kommen til det Resultat, at Prisstigningen siden Juli 1914 paa Fødevarer andrager 75 pCt. og paa de øvrige Husholdningsudgifter ca. 60 pCt. Overfor den samlede beregnede Prisstigning af 66 pCt. forslaaer et Dyrtidstillæg som det sidst bevilgede af 600 Kr. meget lidt, og Organisationens mener at have holdt sine Krav indenfor beskedne Grænser ved at fremsætte nærværende Andragende.

Betegnende for den fortsatte Forværring i Prisforholdene er den af Departementet bragte Oplysning, at den yderligere Prisstigning i Halvaaret Juli 1917 til Februar 1918 andrager 230 Kr. paa et Budget af 2000 Kr. Siden da har Stigningen yderligere tilspidset sig paa en for de fastlønnede alvorlig Maade og saa vidt man kan skønne er der ingen Udsigt til Bedring eller Forandring heri, og vi maa navnlig henlede Opmærksomheden paa den meget trykkende Stigning paa alle Beklædningsgenstande.

Vi vil haabe, at dette Andragende vil faa en god Behandling i Rigsdagen, og det maa imødekommes; men alligevel skulde det ikke forbavse os, om man paa sædvanlig Vis, som



f. Eks. forrige Aar, meddeler Tjenestemændene, at det Andragende kan man ikke bevilge, fordi det ligger udenfor Rammerne af Regeringens Politik og at der ikke kan være Tale om noget Supplementstillæg forinden alle 4 Tillæg er udbetalt i Aar. — Naa, vi haaber imidlertid paa en god Gang gennem Rigsdagen for dette Andragende, vi haaber ikke, at der skal den Slags Rapportbemærkninger til for at gøre det begribeligt, at der maa tages ganske anderledes imødekommende paa Tjenestemændenes Krav om Hjælp end hidtil.

## En Forespørgsel.

Medlemmer af det konservative Parti i Folketinget har i Fredags den 28. Juni anmeldt følgende Forespørgsel:

„Hvornaar agter Regeringen at forelægge Rigsdagen Forslag til Lov om Forhøjelse af det for indeværende Aar tilstaaede Dyrtidstillæg til Statens Tjenestemænd, og agter Regeringen samtidig at udstrække Dyrtidstillæget til at omfatte samtlige Tjenestemænd.“

Som vi andet Steds i Bladet har meddelt, har Centralorganisationen indsendt Andragende til Regeringen om Supplementstillæg, det kan derfor blive interessant at se, hvorledes Regeringen og Rigsdagen vil tage paa Sagen nu.

Som en flatterende Illustration til dette staar den i Dagspressen i forrige Uge fremsatte Meddelelse om et Forslag fra Kjøbenhavns Magistrat til en midlertidig Lønreform, hvorefter der ydes de kommunale Tjenestemænd et Tillæg til den ordinære Løn af 25 pCt., rent bortset fra de Dyrtidstillæg, som tidligere er ydet. Denne Ordning, der paa Forhaand skal være tiltraadt af samtlige Grupper i Borgerrepræsentationen, betyder en Merudgift af 5—6 Millioner pr. Aar. Forslaget behandles den 2. og 4. Juli og kan formentlig ventes vedtaget 4. Juli. De kommunale Tjenestemænd vil derefter en Gang i Juli Maaned faa udbetalt Beløbet for Finansaarets første 4 Maaneder. Der er fra socialdemokratisk Side gjort visse Betænkeligheder gældende med Hensyn til den højere Lønningstrin.

Der er formentlig ingen Grund til at tvivle

paa at Sagen gaar i Orden, og de kommunale Tjenestemænd kan af den Grund glæde sig til at faa en haardt tiltrængt Hjælp i denne vanskelige Tid.

Den omtalte Forespørgsel faar ogsaa til Baggrund, den, naar dette læses, formentlig af hele Rigsdagen vedtagne Forhøjelse af Rigsdagsmændenes Diæter.

Dette Forslag har haft en let Gang gennem Rigsdagen og vi kan meget godt se, at Forhøjelsen er betimelig, lad os da haabe, at Forstaaelsen ogsaa er vokset for Tjenestemændenes meget vanskelige Stilling, at de nu kan se, at der er virkelig Nødstilstand, i hvert Fald blandt Trafiketaternes Tjenestemænd, som nu paa 11te Aar lever paa den nugældende Lønningsslov, saaledes at saavel Forespørgslen som det af Centralorganisationen indsendte Andragende faar en velvillig og imødekommende Behandling i Rigsdagen.

Der er altsaa nu et Lyspunkt i Mørket for de kommunale Tjenestemænd, ogsaa Rigsdagsmændene kan glæde sig over den 50 pCt. Forhøjelse af Diæterne, de saa nemt har faaet bevilget. Skal Statens Tjenestemænd da alligevel være Stedbørn?

Det haaber vi ikke!

## Lokomotivførerprøve.

Til den i April d. A. afholdte Lokomotivførerprøve indstillede der sig ialt 109 Lokomotivfyrbødere, hvoraf efternævnte opnaaede Karakteren „bestaaet“:

J. P. E. Mortensen, Struer; H. C. Ries, Esbjerg; K. M. Nielsen, Struer; P. Møhler, Holstebro; J. E. Frederiksen, Kbhvns. Godsbg.; A. A. Olsen, Korsør; O. A. Petersen, Ribe; A. J. A. Haarbo, Aalborg; O. S. Fisker, Kbhvns. Personbg.; V. A. Jørgensen, Kbhvns. Godsbg.; P. G. O. Netsp, Østerbro; T. G. Meng, Kbhvns. Godsbg.; P. C. Jensen, Østerbro; A. C. Bonnde, Aarhus H.; C. C. F. M. Frederiksen, Aarhus H.; A. Helt, Skanderborg; P. K. Christensen, Struer; M. M. Mikkelson, Aarhus H.; K. Kristensen, Langaa; H. M. Jeppesen, Korsør; N. P. Stevn, Aalestrup; K. A. H. Sønderkøge, Østerbro; N. P. Vejrup, Nyborg; J. Bejzen, Kbhvns. Godsbg.; C. A. Olsen, Kalundborg; H. F. P. Gliim, Helsingør; C. A. Olsen, Roskilde; J. P. Jakobsen, Brande; M. B. Nielsen, Kbhvns. Godsbg.; J. K. Olsen, Korsør; H. C. Christensen, Kbhvns. Godsbg.; O. H. Carlsen, Kbhvns. Godsbg.; A. N. Libner, Kbhvns. Godsbg.; A. Andersen, Korsør; A. L. Wedebye, Thisted; K. K. A. Nielsen, Nyborg; H. L. Petersen, Nyborg; R. H. A. H. Larsen, Kbhvns. Godsbg.;



R. P. F. Olsen, Thisted; A. Larsen, Kalundborg; J. A. Kjellden, Aarhus H.; M. J. Hansen, Nyborg; C. H. Gjørtsvang, Østerbro; O. G. D. Larsen, Kbhvns. Godsb.; H. A. E. Johansen, Viborg; H. P. Christensen, Struer; M. A. Kristensen, Nyborg; J. P. M. Laursen, Esbjerg; H. A. J. Christensen, Struer; A. C. Oest-Jacobsen, Korsør; C. P. Christensen, Kbhvns. Personbg.; S. A. Andersen, Nyborg; M. K. R. Diech, Nyborg; H. P. Klingsten, Esbjerg; S. A. M. H. Schow, Thisted; H. Nielsen, Nyborg; C. C. Christoffersen, Kbhvns. Godsb.; A. C. Hansen, Kbhvns. Godsg.; T. H. Petersen, Roskilde; V. Jensen, Gjedser; O. P. Flensborg, Struer; N. P. T. Nielsen, Aarhus H.; A. H. Sørensen, Struer; P. Pedersen, Helsingør; C. M. Thomassen, Gjedser; V. Jørgensen, Slagelse; P. K. Storm, Esbjerg; N. P. Nielsen, Korsør; T. Nørgaard, Langaa; A. P. M. Olesen, Masnedsund; J. M. Andersen, Struer; C. M. Søby, Aarhus H.; A. V. Andersen, Aarhus H.; J. A. Mikaelson, Esbjerg; N. M. Hansen, Esbjerg; N. Riddland, Randers; A. M. Mikkelsen, Viborg; M. Mortensen, Esbjerg; H. E. M. Egeland, Kbhvns. Godsb.; A. A. Nielsen, Fredericia; E. K. R. Jensen, Helsingør; C. Christensen, Esbjerg; P. A. Pedersen, Kbhvns. Godsb.; K. F. Petersen, Skanderborg; A. C. M. Laursen, Aarhus H.; N. K. K. Andersen, Viborg; N. M. Jensen, Holstebro; H. L. Jensen, Struer; J. E. Jakobsen, Skanderborg; A. E. Engtorp, Struer; C. C. V. Nielsen, Skanderborg; P. O. J. Nielsen, Struer; A. T. Jensen, Struer; T. M. Sørensen, Struer, og T. J. Thøgersen, Viborg.

14 Lokomotivfyrbødere (12,84 pCt. af Eksaminanderne) fik Karakteren „ikke bestaaet“.

## „Etats-Kuren“.

Vi henleder Opmærksomheden paa, at „Etats-Kuren“s Efteraars-Kursus tager sin Begyndelse den 18. August til 5. November og Højdet vil kunne optage indtil 16 mandlige og kvindelige Tjenestemænd af Civiletaterne.

Etatskuren behandler Tjenestemænd, der lider af funktionelle Nervesygdomme (alm. Nervøsitet) uden dybereliggende kronisk Sygdomsaarsag og som ikke kræver Speciallægebehandling, Sengeleje eller fordre streng Diæt.

Vi skal iøvrigt henvise til den i nærværende Blad for 2. April d. A. optagne Meddelelse herom. Til samtidig Indsendelse med den til Etaten af Ansøgeren ad tjenstlig Vej direkte indgivne Ansøgning om Deltagelse i Kuren kan Blanketter til Lægeattest af Ansøgere faas ved direkte Henvendelse til Regnskabschef C. V. V. Munck, Adolph Steens Alle 9, 1. Sal, København V.



## 25 Aars Jubilæum.

Den 1. Juli fejrede Lokomotivfører Michael Sørensen, Aarhus H., sit 25. Aars Jubilæum som Lokomotivmand. Jubilaren er kendt over hele Landet blandt de Lokomotivmænd, der har deltaget i Foreningens Aarsmøder, og virker, saavel ved sin vindende, retlinede Optræden, som ved den ham egne festlige Maade han taler paa umiddelbart indtagende. Jubilaren har gennem sin store Interesse og sit store Arbejde for Lokomotivmændene skabt sig mange Venner og vel ingen Uvenner. Vi bringer ham gennem disse faa Linier en Tak for udmærket Samarbejde i de forløbne Aar, forenet med vore hjerteligste Lykønskninger i Dagens Anledning og Ønsket om alt godt i den kommende Tid.

En anden, særlig blandt Jyllands Lokomotivpersonale, godt kendt og veltjent Lokomotivfører i Aarhus H. H. Soele, fejrer ligeledes sit 25 Aars Jubilæum. Naar Jubilaren paa denne Dag er blevet maaske ualmindelige hædret er det en velfortjent Tak fra hans Kolleger for hans ivrige Arbejde for at bringe Fest og Glæde ind i Lokomotivmandens ensformige Gerning paa Højtidsdage. Han er nemlig Sjælen i alle Jubilæumsindsamlinger og mange har en Tak at rette til ham for Opmærksomheder, for hans smukke Tanker og Lyst til at glæde andre og for at Jubilæumsfestlighederne nu er kommen i en tildels fast Form indenfor Aarhus Afdeling. Med en Tak for de forløbne Aar og Haab om fortsat Arbejde i de kommende Aar, bringer vi Jubilaren vore hjerteligste Lykønskninger.

Lokomotivfører N. Nepper Nielsen, Frederikshavn, fejrer ligeledes 25 Aars Jubilæum den 1. Juli og har det meste af den Tid været ansat ved Banerne i Frederikshavn, hvor Jubilaren i sin Fritid pløjer Bølgerne med den af ham selv byggede Baad, „Niels Juel“, i hvilken han tilbringer mangan en hyggelig og glad Time. Jubilaren er en pligtopfyldende og paapasselig Lokomotivmand og afhøjt af alle, han kommer i Berøring med og har i de svundne 25 Aar vundet sine Medansattes Agtelse. Vi bringer ham paa hans Festdag vore bedste Lykønskninger, haabende han endnu længe maa være med i Arbejdet for Lokomotivmændenes Højnelse.

Lokomotivfører N. E. Nielsen, Masnedsund, fejrer ogsaa den 1. Juli sit 25 Aars Jubilæum som Lokomotivmand. Jubilaren begyndte sin Virksomhed ved Banerne i Aarhus Værksteder og ansattes som Lokomotivfyrb. i Kjøbenhavn 1. Juli 1893. Den 1. April 1900 forfremmedes han til Fører i Masnedsund, hvor han siden har været stationeret. Jubilaren er kendt som en pligtopfyldende Lokomotivmand, men hører til de stille blandt Lokomotivmændene, er et godt

Støt vor Organisation i Ord og Gerning



1 Juli 1893



1 Juli 1918



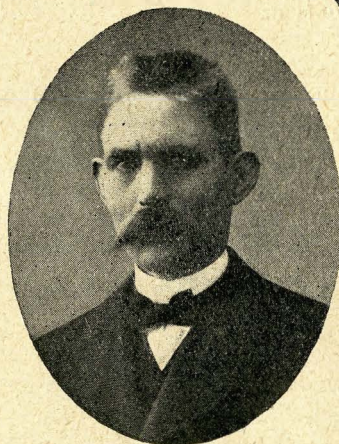
*M. J. Sørensen  
Århus H*



*H. M. H. Soele  
Århus H*



*N. N. Nielsen  
Frederikshavn*



*N. E. Nielsen  
Masnedsund*



*C. H. Lysholm  
Langaa*





Medlem af Lokomotivmændenes Organisation, som han med Interesse følger. Jubilaren har gennem de svunde 25 Aar vundet sine Medansattes Agtelse og vi bringer ham paa Jubilæumsdagen vore hjerteligste Lykønskninger med Ønsket om Held og Lykke i de kommende Aar.

Endvidere fejrer Lokomotivfører C. H. Lysholm, Langaa, sit 25 Aars Jubilæum den 1. Juli. Jubilaren er godt kendt i vide Kredse blandt Lokomotivmændene idet forskellige Forhold har medført, at han flere Gange har skiftet Opholdssted. Jubilaren har ved sin brede, djærve Opræden vundet sine Medansattes Agtelse og har indenfor Organisationen i Afdelinger flere Gange beklædt Tillidshverv. Vi bringer ham en Tak for hans gode Arbejde for Lokomotivmændene i den svundne Tid og vore bedste Lykønskninger i i Dagens Anledning og for den kommende Tid.

## Hædret Lokomotivmand.

Vore Læsere er af Dagspressen bekendt med, at 3 Jernbanemænd den 27. Marts i A. udførte en rask Daad ved Skive Station, blandt disse tre var Lokomotivfører K. Sandberg.

Lokomotivfører K. Sandberg udførte d. 27. Marts Tjeneste som Rangerfører paa Skive Station. Tog 1021 (Iltog) var rette Tid i Skive og blev færdigkøberet til planmæssig Tid, men skulde krydse et Særkultog paa Skive Station. Overassistent Okkels ved Sektionen i Viborg, der var med Iltoget, beordrede Krydsningen med Særtoget forlagt til Højslev Station, hvortil Særtoget endnu ikke var ankommet (en Disposition, der af Hensyn til Iltoget var fuldud paa sin Plads). Højslev St., der paa dette Tidspunkt ventede Særtoget, havde givet Signal til Gennemkørsel og fastslog uden at stryge Signalerne den foreslaede Krydsning. I det samme brusede Særkultoget igennem Stationen uden at det var muligt for Stationen at stoppe det.

Da Krydsningen var fastslaaet af Højslev St., fik Iltoget Afgang fra Skive og kørte mod Højslev, og Togene vilde saaledes møde hinanden paa den enkeltsporede Banestrækning mellem Skive og Højslev.

Lokomotivfører K. Sandberg skubbede med Rangermaskinen Iltoget ud af Skive Station. Ved St. østre Signallus blev Rangermaskinen fløjtet af, men i det samme modtog Sandberg Underretning om, at Særtoget var afgaaet fra Højslev St.

Som et Lyn fo'r det ham i Tankerne, hvilken frygtelig Ulykke der kunde ske, og med rask Beslutning raabte han to Rangerportører an og med disse paa Maskinens Fodtrin satte han Fart paa efter Iltoget, som det lykkedes ham at indhente paa en Bakke udenfor Skive. Trods stadig Alarm med Rangermaskinens Fløjte lykkedes det ikke at henlede Iltogspersonalets Opmærksomhed. Ved da at holde Rangermaskinen tæt op ad Iltogets bageste Vogn, lykkedes det den ene Portør at komme over paa Iltogets bageste Vogn og faa standset Toget ved at aabne en Konduktørventil. Iltoget blev derefter kørt tilbage til Skive St. Særkultoget blev stoppet af Banepersonalet ca. 1 km. fra Iltoget, idet Højslev St. straks havde slaaet Alarm-signaler til Strækningen.

For denne kække Daad er de tre Jernbanemænd i disse Dage bleven hædrede, idet de er bleven dekorerede med Dannebrogsmændenes Hæderstegn.

Lokomotivfører Sandberg modtog desuden en Duesør paa 200 Kr. samt en meget smuk anerkendende Skrivelse fra Generaldirektoratet.

Vi knytter hertil vor Lykønskning og glæder os over, at Lokomotivmanden her i dette Tilfælde — som saa ofte — forstod uden Betænkning at handle klogt og energisk, glæde over, at vor Organisation tæller Mænd som Lokomotivfører K. Sandberg indenfor sine Rækker.

## Munterhed.

Det vakte Munterhed forleden Dag i Rigsdagen, skrives der i Dagspressen, da den andet Steds i Bladet omtalte Forespørgsel blev bekendt, blandt Socialdemokraterne og det radikale Venstre.

Vi er ikke sikker paa, at denne Munterhed forstaaes blandt Statens Tjenestemænd, for dem er hvert lille Glimt af Forstaaelse et Lyspunkt i det fortvivlede Mørke hvori de befinder sig. — Vi er tilbøjelig til at tro, at det Tidspunkt kan komme, hvor ikke heller Tjenestemændene vedblivende vil arbejde for hvad Herren vil give.

## Rettelse til Adressfortegnelsen.

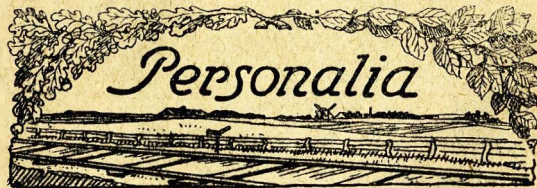
Formanden for Frederikshavn Lokfyrb. Afd. hedder S. Hansen og Adressen er Søndergade 35<sup>1</sup>.

Formanden for Skanderborg Lokfyrb. Afd. hedder A. D. Jørgensen.

## Til Medlemalisten.

Overført fra D. S. og M. F.:

Lokfyrb. C. A. Lauritzen, Aalborg, K. Hansen, I. P. Jørgensen og R. Jensen i Brande, K. O. Kræfting, Struer.



Forflyttede efter Ansøgning:

Lokomotivfører R. N. Rasmussen, Brande, til Aarhus Ø. fra 1.—9.—18. og Lokomotivfører R. H. Rasmussen, Brande, til Kbhvns. Godsb. fra 1.—7.—18.

Tilkendt Dannebrogsmændenes Hæderstegn:

Lokomotivfører K. A. Sandberg, Kbhvns. Godsb., under 15.—6.—18.

