



22. Aarg. Nr. 23.

Redigeret af C. M. CHRISTENSEN

2. December 1922.

TJENESTETIDSSPØRGSMAALET

Det lille Udvalg der blev nedsat af Generaldirektoratet for at gennemgaa de forskellige Tjenester og spare hvad der spares kunde, har nu gennemgaaet Maskintjenesten og derefter alleveret sin Betænkning.

Hvad denne indeholder, ser vi os ikke i Stand til paa nærværende Tidspunkt at meddele, men formodentligt er Indholdet heller ikke af en saadan Beskaffenhed, at det bliver en fornøjelig Bog at gennemgaa. Al den Lektüre, som de forskellige Sparekommissioner har udsendt, har jo ikke været Morskabslæsning og naar vor gode Ven, Hr. Ingeniør Sørensen fra Struer, staar som Medforfatter af det sidste Værk, føler vi os overbevist om, at ogsaa dette Bind vil fortsætte i den Retning, de tidligere Betænkninger har anvist, at indskænke og spare paa alle de Steder, hvor der blot er Gnist af Anledning til dette. Men dette sidste Bind faar vi imidlertid nok Lejlighed til senere at beskæftige os.

Paa Forhaand mener vi at maatte sige, at som Forholdene er, som Spareudvalget var sammensat med to Trafikmænd og en Maskinmand, kan Resultatet næppe blive godt. Maskintjenestens Tjenestemænd er i den Henseende daarligere stil-

let end Trafiktjenestens, thi til Bedømmelsen af de under Trafiktjenesten ansatte Tjenestemænds Tjenestetidsforhold var der tre Trafikmænd i Udvalget. Vi forstaar meget godt, at man har indrettet sig paa den Maade som sket er, men vi kan stadig ikke anerkende, at man udenvidere kan sidestille den Tjeneste, der udføres paa Lokomotiv med en hvilken som helst anden Tjeneste ligesaa lidt som vi kan anerkende Trafikmændenes Kompetence til at skønne om Lokomotivmændenes Tjeneste.

Vi er i den Henseende ganske uenig med den store Sparekommissions Principper, at lave forskellige bestemte Formler, i hvilke alle Arter af Tjenester passer ind, enten nu Tjenesten var som Havebetjent i Kongens Have eller rangerende Portør eller Overportør eller som Lokomotivmand, alt skulde i den samme Gryde og Anretningen bliver som Følge af denne Generalisering mindre tilfredsstillende for alle Parter. Resultatet bliver formentlig ogsaa dette, at man senere, naar den store Spareluftning er forsvundet, tilpasser Tjenestetidsreglerne efter de forskellige Grubers særlige Forhold.

Vi er derfor ogsaa ganske enig med »Jernbanetidende« i dets Bemærkninger i Numret for 15. November 1922, hvori siges, at det er fuldkomment klart for den

praktisk uddannede Jernbanemand, at Jernbanetjenesten nu en Gang ikke kan vurderes efter bestemte Formler. — Fremgangsmaaden, man anvendte tidligere, var den, at man lod de Folk, der havde Forstand paa Tjenesten være med i Bedømmelsen. Man lod saaledes Trafiktjenestens Folk lave Tjenestetidsbestemmelser for dette Personale og Repræsentanter for Lokomotivtjenesten lave Tjenestetidsregler for Lokomotivmændene. Dette Princip forlod man den Gang den store Sparekommission begyndte at arbejde med Tjenestetidsreglerne, da blev Kontorvisdommen sat i Højsædet, man lod den med Tjenesten kendte praktiske Jernbanemand staa udenfor og da Arbejdet var færdigt skulde det gennemføres uden Hensyn til de Betæneligheder, der udtaltes fra Tjenestemandes-Repræsentantens Side.

Vi for vort Vedkommende har altid holdt for, at man ikke kan lave Tjenestetidsregler, der passer for alle, og det glæder os at se, at »Jernbanetidende« nu ogsaa kan se dette. Det er tidligere hændet os, at vi, naar vi har opponeret mod denne Normaltroje, der spændtes ned over Hovedet paa os, fra den Kant har hørt Bemærkninger om, at det af Lokomotivpersonalet fremsatte Krav var ved Siden af, thi naturligvis var der intet til Hinder for, at Lokomotivmændene puttendes i samme Tønde som alt det andet Personale. Nu ser vi til vor Glæde, at »Jernbanetidende« er ved at faa en anden Opfattelse, »man kan ikke vurdere Jernbanetjenesten efter bestemte Formler«. Det er netop vort Standpunkt, og kun den, der er fortrolig med den praktiske Jernbanetjeneste vil indrømme dette, vi forstaa Anspændelsen og ønsker den vurderet paa passende Maade.

Paa samme Maade maa Lokomotivmændenes Gerning bedømmes. Det er en særlig Gren af Jernbanetjenesten, der arbejdes under ganske særlige Forhold og til Tider kræves der af dette Personale en saadan Anspændelse, et saadant Maal af

Agtpaagivenhed, at Tjenestetimerne burde beregnes som 1 lig 2.

Selv om den højeste Anspændelse ydes, selv om Arbejdet kræver, hvad et Menneske i en given Situation kan yde, man byder ham intet Tillæg til Tjenestetiden, men derimod kender man Fradrag, saasnart Tjenesten foregaar under rolige Former.

Vi tror derfor, at der næppe bliver helt Ro om Tjenestetidsspørgsmaalet saalænge disse Regler bliver staaende, og saalænge man strammer Baandene.

Vi faar nu snart se, hvad Ingeniør Sørensen har at byde paa, og naar dette kommer til vort Kendskab, skal vi vende tilbage til dette Spørgsmaal.

PERSONALETS UDDANNELSE

Den Kommission der i sin Tid nedsattes for at udarbejde og forme Forslag og Regler for Statsbanetjenestemændenes Uddannelse er antagelig snart færdig med sit Arbejde. Betænkningen ventes afgivet omkring Nytaar og imødeses naturligvis med spændt Forventning af Personalet.

Ogsaa paa Rigsdagen beskæftiger man sig med dette Spørgsmaal og vi kan nedenfor anføre et Brudstykke af af en Tale Folketingsmand N. Andreasen forleden holdt i Folketinget:

— Fra forskelligt Hold og ikke mindst fra socialdemokratisk Side er det blevet paapeget, hvilken overordentlig Betydning den bedst mulige Uddannelse af Statens Tjenestemænd har, og jeg vil i denne Forbindelse udtale min Paaskønnelse af, at den højtærede Trafikminister har nedsat en Uddannelseskommission for Statsbanernes Vedkommende. Efter hvad jeg erfarer, kan denne Kommissions Betænkning ventes omkring Nytaar, og jeg anser det for meget ønskeligt, at Kommissionens Forslag snart gennemføres. Navnlig gælder dette for den Del af Personalet, hvis gode Uddannelse i særlig Grad har Betydning for Økonomien. Jeg tænker her særlig paa Lokomotivpersonalet, som man betror store Værdier, og som kan have en betydelig Indflydelse paa Forbruget af Kul og Olie og med Hensyn til Materiellets øko-

nomiske Uduyttelse og Anvendelse. Jeg vil gerne henstille, at der vises Statsbanernes Uddannelseskommission, saa snart dens Betænkning foreligger, den størst mulige Interesse.»

INVALIDERENTEN

Organisationen har paa Foranledning fra Medlemmer under 20. November 1922 rettet nedenstaaende Henvendelse til Sygekassen i Anledning af de bebudede store Afdrag i Lønningerne den 1. December:

I Anledning af at Medlemmer af den sjæll-falsterske og jydsk-fynske Sygekasse har modtaget Underretning om, at de som invalideforsikret, saavel i Henhold til Lov, som efter derom fremsat Begæring om Forsikring d. 1. December d. A., vil blive afkortet det pligtigede Kontingent med tilbagevirkende Kraft fra Forsikringsperiodens Begyndelse, som for de »bemedlede Medlemmers« Vedkommende andrager et Afdrag i Lønninger til Sygekassen paa ca. 40 Kr., skal Foreningen tillade sig at henstille til Formanden og de ærede Repræsentanter, at Afdrag af en saadan Størrelse, som vel alle vil erkende er betydeligt Afdrag, enten tages i 2 paa hinanden følgende Maaneder eller udskydes til 1. Januar, da en saa kraftig Lønreduktion i December Maaned for manges Vedkommende vil føles haardt, hvor Maaneden forinden Julen, der i sig selv kræver betydelige Udgifter, indeholder Termins Udbetalinger, Huslejeudbetalinger m. m.

Da Invalideforsikringens Betydning for mange Tjenestemænds Vedkommende vel er noget problematisk, men som af mange af de bemedlede Medlemmer er omfattet med en god Forstaaelse af, at det er en Samfundssag alle bør vise Forstaaelse og Hensyn overfor, vil det for Sagens Skyld være af overordentlig Betydning, om der fra Sygekassens Side vistes fornøden Hensyntagen saaledes, at Kontingentfradraget paa 40 Kr. ikke fandt Sted paa een Gang.

Man forventer, at vor Henstilling tages op til velvillig Overvejelse, og haaber man at modtage et inødekommende Svar.

Herpaa er under 28. November indlobet følgende Svar:

I Skrivelse af 20. d. M. har Foreningen anmodet om, at Præmien til Invalideforsikringen for Tidsrummet 1. Oktober 1921—31. December 1922 for de i Sygekasselovens Forstand bemedlede Interessenter, der har tegnet Invalideforsikring, saavel for sig selv som for Hustru maa blive indeholdt i Afdrag i Stedet for som paatænkt paa een Gang — eventuelt at Indeholdelsen maa finde Sted i Januar i Stedet for i December Maaned.

I denne Anledning skal man udtale, at man maa beklage, at det dels af Hensyn til Afregningen med Invalideforsikringsfonden, dels af Hensyn til det overordentlig store Arbejde, der skulde udføres af Bogholderkontoret med Indeholdelsen af Bidrag paa Lønnings- og Pensionslisterne for ca. 22 000 Interessenter har været nødvendigt at lade Afdraget foretage paa een Gang, ligesom dette nødvendigvis maatte ske inden Aarets Udgang.

At Afdraget finder Sted i December Md. skyldes alene den Omstændighed, at man — paa Grund af, at overordentlig mange Interessenter havde udfyldt Sporgeskemaerne mangelfuldt, saaledes at fornyet Udsendelse blev nødvendig — først modtog en meget stor Del af Skemaerne i behørig udfyldt Stand saa sent, at det til Trods for de største Anstrengelser fra Kontorets Side ikke lykkedes at faa Listerne til Bogholderkontoret udarbejdede saa betids, at Indeholdelsen kunde finde Sted i Oktober eller November Md.

Paa Grund af det fremrykkede Tidspunkt vil det ikke være muligt — end ikke for nogle enkelte Interessenter — at undgaa Indeholdelsen af det berfra til Bogholderkontoret opgivne Beløb, idet Arbejdet med Lønningslisterne, efter hvad man har bragt i Erfaring, allerede er saa vidt fremskredet, at Ændringer ikke lader sig foretage.

Med Bemærkning, at der blandt Foreningens Medlemmer kun findes ca. 100 i Sygekasselovens Forstand bemedlede Interessenter, som har tegnet Forsikring saavel for sig selv som for Hustruen, skal man tilføje, at saafremt man fra de Interessenter, der maatte have tegnet Forsikringen ved en Misforstaaelse og derfor ønsker at udtræde af denne, modtager Anmodning herom, vil man foranledige, at det af de paagældende betalte Præmiebeløb tilbagebetales.

FYRRENSNING PAA FYN

Fra den første Gang man satte Foden paa et Lokomotiv var det altovervejende Indtryk man fik af sin nærmeste Foresattes, Lokomotivførerens Gøren og Laden, Instruktioner og Undervisning, at det gjaldt om at kunne klare Turen saa godt, saa sikkert og saa præcist som det paa nogen Maade var muligt, at man ved Begyndelsen af Turen burde have sit Lokomotiv i en saa god og perfekt Stand som det overhovedet var muligt.

Jeg mindes ikke at der fra foresattes Side tidligere er gjort Forsøg paa at rokke ved denne, fra første Færd indblæste Følelse, som trods alt, ikke alene er Pligtfølelse, men ogsaa Eresfølelse, der under vanskelige Forhold giver sig Udslag i en sammenbidt Villen, saaledes at der til Tider præsteres Arbejde, som man bagefter næsten selv undres over at have kunnet præstere, og som man er stolt over. Et

Forbøg paa at rokke ved denne Følelse er nu bleven gjort ved en Ordre fra 2den Maskinsektion i Fredericia, som gaar ud paa, at der ikke skal renses Fyr i Strib, uden mellem enkelte i Ordren nævnte Tog, og saa kontormæssig var Ordren formet, at der ikke gaves Undertagelser. Man mente nu at kunne sidde paa et Kontor i Jylland og i alle Tilfælde bedømme, naar det paa Fyn var nødvendigt at rense Fyr og naar ikke. Dog har Sektionen ikke ment at turde tage Ansvar for eventuelle, ved Overholdelse af Ordren, forekommende Trafikforstyrrelser, som sikkert meget snart vilde være indtruffen, hvis Ordren ubetinget var bleven overholdt, hvilket den dog næppe var bleven; thi Lokomotivpersonalet havde vel nok, hvis det havde været nødvendigt at rense Fyr i Strib, kendt sin Pligt og ladet haant om den lidet overtænkte Ordre. Der gik nemlig ikke lang Tid, før Maskinsektionen, ganske vist gjort opmærksom derpaa af Lokomotivførerne, indsaa det uforvarsomme i Ordrens kategoriske Ordlyd; thi der kom nogle Dage efter en supplerende eller omstodende Ordre, der sagde, at saafremt Lokomotivførerne ansaa det for absolut nødvendigt at rense i Strib, saa skulde det foretages af Remisearbejderen, imod at der gjordes Bemærkninger derom paa Rapporten.

I hvor stor en Grad føromtalte Pligtfølelse havde slaaet Rod hos Lokomotivpersonalet, fremgaar af, at flere Lokomotivfyrbødere, i den Tid der laa imellem den første og den supplerende Ordres Udstedelse, uopfordret selv havde foretaget Fyrrensning i Strib, naar det stod dem klart, at der ikke kunde køres hjem uden at det vilde blive nødvendigt at rense paa Strækningen eller med Tidstab. Den moralske Pligt gik forud for Adlydelse af en given Ordre; det var bleven Pligt ikke at adlyde en saadan. Man var kommen ud paa gyngende Grund. Selvfølgelig var der mange, der havde den største Lyst til at holde den givne Ordre efterrettelig, og lade staa til, men hvad mon Resultatet af en Istaakørsel, foraarsaget ved slaggefyldt Fyr var bleven? Mon ikke Lokomotivføreren nogle Dage efter vilde modtage en Skrivelse med omtrent følgende Ordlyd: »I Anledning af at De under Fremførelse af Tog — har udvist daarlig Konduite, ved ikke at lade Fyret rense i Strib, endskønt De, efter hvad De har indrømmet, var klar over ikke at kunne fore Toget igennem, idømmes Dem herved o. s. v.«

Nu kom altsaa den supplerende Ordre, men selv om man nu kan faa rensat Fyr, hvis det anses for absolut nødvendigt, saa vil det ikke være saa let at afgøre, hvad der menes med det; menes det, at man skal skønne om man lige skal kunne slæbe sig igennem, forudsat at alt arter sig normalt, eller menes der, at man

skal skønne saaledes, at man ved muligt indtræffende vanskelige Forhold skal være sikrest mulig garderet, eller ved Forsinkelse skal kunne indvinde mest mulig Tid.

Det er klart, at naar Maskinen i alle Retninger er saa god en Stand som overhovedet muligt, vel smurt og vel rensat, saa er man i videst muligt Omfang væbnet imod alle Eventualiteter, saasom store Forsinkelser, ugunstigt Vejr, nedfalden Murbue, utætte Kedelrør og lign.; man vil da i mange Tilfælde kunne klare Vanskelighederne, medens man med en Maskine, der kun er beregnet til, under normale Forhold, lige at kunne slæbe sig igennem, under ovennævnte unormale Forhold hurtigt maa melde Pas.

Det klogeste vil vel nok være, at gardere sig mod mulig indtræffende Vanskeligheder ved at forlange Fyret rensat ved alle Tog, for derved at have Maskinen i bedst mulig Orden ved Turens Begyndelse; det vilde være god gammel Lokomotivmandsskik, og denne gode gamle Skik turde det vist være farligt at rokke ved, det kunde let give Bagslag.

Der tales og skrives i vor Tid saa meget om manglende Arbejdsmod, Arbejdslyst og Energi; der er maaske noget derom, men hvis er Skylden? Man bør være noget varsom med at afslutte disse for Arbejdets gode Udførelse saa uvurderlige Egenskaber hos Arbejderen.

— S. —

ANCIENNITETSREGLERNE

c. m. har i Lokomotiv-Tidende Nr. 20 fremsat nogle Betragtninger angaaende Anciennitetsregler. Det kan med Sikkerhed siges, at for Tiden er disse Regler paa Gb Afd. I under livlig Diskussion. De nuværende Regler har bestaaet i ca. 6 Aar, og i den Tid har de bestaaet deres Prove saa godt, at der er stor Stemning for, at faa dem ophævede og indført mindre stramme Baand.

Det maa indrømmes, at de bestaaende Regler har faste (for faste) Rammer, men der er mange Ting, der taler for, at mindre faste Rammer kan ogsaa gøre det. Lad Turudvalgene være sammensat af de mest tænksomme Medlemmer og med den størst mulige Erfaring, de kan dog ikke fremstille Turene i en Nummerorden, saa der ingen Kritik kan fremkomme. Thi hvad der er godt for den ene, er galt for den anden og omvendt, og skal en Lokomotivmand tvinges ind i en Tjeneste han ikke føler Interesse for, trods det, at han, under en anden Ordning, kunde faa den Tjeneste, han længtes efter, ja, da maa ingen undre sig over, at Misfornøjelsen bryder frem.

De Forslag, der er fremkommet, er i alle Henseender motiverede med den Tanke, kun den Tanke alene, at skabe Ro og Fred. Den Tilfredsstillelse der ligger i, at man i nogen Grad kan bestemme sin egen Tur, er af overordentlig stor Betydning.

I en anden Henseende er de nuværende Regler mindre heldige, idet hele den yngre Del af Lokomotivmændene, ja omtrent alle, føler sig som Nomader paa evig Vandring. Om Sommeren flyttes de højere op, for naar Efteraaret kommer, at kravle længere ned igen, og saa foregaar saadanne Op- og Nedflytninger ikke særlig hurtigt; nej med Maaneders Mellemrum flyttes Lokomotivmændene, een efter een, nogle naar ikke en Gang ned, førend de skal op igen. Enhver maa kunde forstaa, at denne Ordning virker deprimerende i Længden, der maa komme en anden Ordning, en Ordning, der ikke hindrer Bevægelsesfriheden, alle disse mange doktrinære Foranstaltninger virker hæmmende for hele Afdelingen, det Aag, der ved de nuværende Anciennitetsregler hviler paa Medlemmernes Skuldre, har trykket længe nok, den nærførestaaende Afstemning, for eller mod tvungen Anciennitet, skal nok bringe Klarhed for det for Tiden brændende Spørgsmaal, Tiden vil vise om vi har taget fejl.

Jeg kan ikke hylde den Opfattelse, der fra en enkelt Side er udtalt, at det, der forestaar, er anarkistiske Tilstande, det er og kan kun blive dette ene, at skaffe Ro, Fred og Bevægelsesfrihed.

c. m. har i sine Betragtninger udtalt, at indenfor Rangerturene er der frivillig Anciennitet, det maa bero paa en Fejltagelse; saavel indenfor Rangerturene som for Strækningsturene hersker samme Regler. I sin Tid var der Afstemning for Rangerturenes Vedkommende for eller mod tvungen Anciennitet, langt det største Flertal var *mod* tvungen Anciennitet, men endnu er der ingen Forandring sket; den evige Vandring finder stadig Sted og saa indenfor Rangerturene paa Gh.

S.

Det beror ikke paa nogen Fejltagelse, naar jeg i mine Betragtninger har omtalt, at Retten til, efter Anciennitet at udvælge og besætte Pladserne i de forskellige Rangerture har været gældende. Det har de, og endda i flere Aar og dette kan Hr. S. sikkert ogsaa erindre. At denne Ordning nu ikke længere praktiseres er rigtig, men i den Tid den saakaldte »frie« Anciennitet anvendtes, var man udmærket tilfreds dermed, hvad Hr. S. sikkert ogsaa vil være den første til at erkende. Det Eksempel, der kan hentes fra Rangerturene virker kun opmuntrende og ansporende paa Bestræbelserne

for at gennemføre og genindføre Retten til efter Anciennitet at udpege og besætte Pladserne i alle Ture og Rangerture.

Det der nu mangler, og det der har været Drivfjederen for S., er sikkert Ønsket om, at den paa Mødet for ca. 2½ Maaned siden truffene Beslutning om, at der skal iværksættes en Afstemning *for* eller *mod* Indførelsen af den saakaldte frie Anciennitet bliver ført ud i Livet. Og dette kan vi meget godt forstaa. Imidlertid arbejder Afdelingsbestyrelsen formentlig med Sagen og naar denne er færdig med sine Overvejelser, kan Afstemningen sikkert ventes. Det skulde synes, at Sagen er forholdsvis let og ligetil, thi det første der skal ske er kun dette, at faa Afdelingens Medlemmers Stilling til Princippet at vide. *Altsaa for* eller *mod*. Falder Afstemningen saaledes ud, at det beslutes at gaa over til det nye System, bliver det Opgaven at udforme Reglerne paa en saadan Maade, at de i enhver Henseende skaber den bedst mulige Betryggelse for alle Afdelingens Medlemmer. Dette maa blive Afdelingens bestyrelsens Opgave eller maaske et i dette Øjemed særlig nedsat Udvalg, der faar Paalæg om, indenfor en vis passende Frist, f. Eks. 14 Dage, at fremsætte Forslag til Regler for Turbesættelse paa Gh. Imidlertid maa man antage, at Bestyrelsens Overvejelser nu maa være tilendebragte, der kan dog laves noget paa 2½ Maaned, og at Afstemningen *for* eller *mod* Princippet gennemføres.

c. m.

TJENESTEMANDSLOVENS PENSIONSREGLER.

(Ministeriernes Maanedblad).

(Af Sekretær i Finansministeriet, cand. juris
Otto Andersen.)

(Sluttet.)

Pensionsalderen er bestemmende for hvilken Brøkdelen af Pensionsindtægten, der skal lægges til Grund ved Pensionens Beregning. Tjenestemandens loven har her fastsat en stigende Skala, hvorefter en Pensionsalder af indtil 2 Aar giver $\frac{1}{10}$ af Pensionsindtægten i Pension. I de paafølgende Aar stiger Pensionskvotaen stærkt, indtil den ved en Pensionsalder af 10—15 Aar naar Halvdelen af Pensionsindtægten, hvorefter den efter det 15de Aar stiger langsomt indtil Maksimum naas, naar det 30te Aar er overskredet, idet der i saa Tilfælde gives $\frac{40}{100}$ eller $\frac{2}{5}$ af Pensionsindtægten i Pension.

Den anden Faktor, der er af Betydning ved Pensionens Beregning, er Pensionsindtægten. Pensionsindtægten er Gennemsnittet af den Lønningsindtægt, som Tjenestemanden har oppebaaret i de efter hans fyldte 30te Aar sidst

forløbne 3 Aar før Afskedigelsen. Hvis Pensionsalderen er mindre end 3 Aar, udgør Pensionsindtægten Gennemsnittet af Lønningsindtægten i hele Tjenestetiden efter det fyldte 30te Aar.

De Lønningsindtægter (der kommer i Betragtning som pensionsgivende, er Grundløn, Alderstillæg, Erstatning for Naturalydelser, der er eller har været tillagt Stillingen som Lønningsdel, personlige Tillæg, der er tilstaaede som Erstatning for en bortfalden pensionsgivende Indtægt, endvidere Naturalydelser (saa som Brug af Tjenestejord, fri Bolig og Brændsel), der udtrykkelig er tillagt vedkommende som Lønning eller Lønningsdel.

Derimod er saadanne Indtægter som Diæter, Taffelpenge, Kontorhølds- og Hesteholdspenge, Befordringsgodtgørelse, Dag- og Timepenge, Uniformsgodtgørelse m. m. ikke pensionsberettigende.

Heller ikke Sportler, Gebyrer, Procenter, Skrivepenge og andre uvisse Indtægter medtages i Pensionsindtægten, men Tjenestemandsløven indeholder dog en Bestemmelse, der nu er saa godt som uden praktisk Betydning og saaledes nærmest fremtræder som en Reminiscens af den ældre Pensionslovgivning, hvorefter disse Indtægter, naar de er oppebaaret i Stillinger, for hvilke en væsentlig Del af de med Stillingen forbundne Indtægter har været af denne Art, vil være at medtage med deres fulde Beløb, medmindre Pensionsindtægten overstiger 2000 Kr., i hvilket Tilfælde der fradrages $\frac{1}{3}$ af de uvisse Indtægter, eller hvis den faste Indtægt er under 2000 Kr., $\frac{1}{3}$ af det Beløb, hvormed den samlede Pensionsindtægt overstiger 2000 Kr. Disse uvisse Indtægter beregnes efter Gennemsnittet af de sidste 5 Tjenesteaar.

En kvindelig Tjenestemand, der ved Ægteskab med en Tjenestemand har opnaaet Enkepension eller har Krav paa saadan ved Ægtemandens Død, kan kun oppebære halv Egenpension; dog kan hun til enhver Tid opnaa fuld Egenpension mod at give Afkald paa Enkepension og Børnepension.

Ingen Pension kan overstige 8000 Kr. aarlig (Ministre kan dog faa 9000 Kr. i aarlig Pension), medens der ikke som for Enkernes Vedkommende er fastsat nogen Minimumsgrænse for Pensionens Størrelse.

Til Pensionen ydes der Dyrtids- og Konjunkturtillæg efter de for Tjenestemænd gældende Regler beregnet i Forhold til Pensionens Størrelse. Derimod tilkommer der ikke Pensionister Stedttillæg.

En Pension, og det samme gælder Ventepenge, kan bortfalde af en af de følgende Aarsager:

1) Naar vedkommende paany ansættes eller konstitueres i en med Pensionsberettigelse for-

bunden Stilling. Dog beholder en paa Ventepenge staaende Tjenestemand, saafremt Indtægten i den nye Stilling er mindre end Indtægten i den inddragne, saa meget af Ventepengene, som er nødvendigt for at bringe hans Embedsindtægt op i det i den tidligere Stilling oppebaarne Beløb. Dette Beløb medtages ved Pensionsberegning som personligt Tillæg. Naar Tjenestemanden afskediges fra den nye Stilling af en ham utilregnelig Aarsag, er han, forsaavidt der ikke tilkommer ham større Pension, berettiget til at oppebære den tidligere Pension, eller hvis han har været paa Ventepenge, den Pension, hvorpaa han vilde have haft Krav ved Ventepengenes Ophor. Samme Regler gælder, naar en pensioneret Tjenestemand efter 1. Juli 1922 ansættes i pensionsberettiget Stilling i en Kommune, et koncessioneret Selskab eller en offentlig Virksomhed. Ved Afsked fra den paagældende Tjeneste oppebærer han paany den af Staten tillagte Pension, dog med Fradrag af Halvdelen af Forskellen mellem den samlede Pension fra de to Virksomheder og det Beløb, han med den sammenlagte Tjenestetid vilde have oppebaaret efter Tjenestemandsløven i Forhold til Lønningen ved Pensioneringen af Statstjenesten.

2) Naar Pensionistens ved Sygdom eller Tilskadekomst forvoldte Utjenstdygtighed er hævet, og han nægter at modtage fast Genansættelse i passende Stilling med samme eller højere Løn end i den tidligere Stillings. I saa Henseende er en Tjenestemand, der er pensioneret af en af de nævnte Aarsager, indenfor et Tidsrum af 10 Aar pligtig til saa ofte vedkommende Styrelse begærer det, at præstere Lægeattest (dog uden Udgift for ham) for vedblivende at være utjenstdygtig. Undladelse af at fremskaffe saadan Lægeattest medfører Bortfald af Pensionen indtil Utjenstdygtigheden bevises.

3) Naar en paa Ventepenge staaende Tjenestemand nægter at modtage Ansættelse i anden passende Stilling med samme eller højere Løn end den inddragne. Ifølge denne Bestemmelse taber Tjenestemanden saavel Retten til Ventepenge som Retten til efterfølgende Pension.

4) Naar den paagældende uden vedkommende Ministers (d. v. s. Ministeren, hvorunder Pensionen eller Ventepengene anvises) Tilladelse modtager Tjeneste for en fremmed Stat.

5) Naar han uden Ministerens (se under 4) Tilladelse tager Ophold i Udlandet. Der er her kun Tale om fast Ophold i Udlandet, en midlertidig Rejse til Udlandet kræver ikke Tilladelse. Tilladelse til at nyde Pensionen i Udlandet gives efter Praksis saa godt som altid; dog kan Pensionisten, saa længe han opholder sig i Udlandet, kun oppebære selve Pensionen, men ikke Dyrtids- og Konjunkturtillæg til denne.

6) Naar han i et Tidsrum af 3 sammenhængende Aar ikke har hævet Pension eller Ventepenge uden senere at kunne bevise lovlig Forhindring.

7) Naar han ved Dom kendes skyldig i en i den offentlige Mening vanærende Handling eller overbevises om inden sin Afsked at have gjort sig skyldig i saadant Forhold, som, saafremt det havde været oplyst forinden Afskedigelsen, vilde have berøvet ham Retten til Pension.

Naar Pension eller Ventepenge ikke er hævet i et helt Aar, hjemfalder Beløbet for det Aar til Staten, med mindre lovlig Forhindring senere bevises.

Foruden Retten for Tjenestemanden til at faa sig tillagt Pension ved Afskedigelsen er der tillagt hans Enke en Ret til Pension ved Mandens Død.

Betingelserne herefter er følgende:

- 1) Manden skal ved Dødsfald enten være i Tjeneste eller oppebære Pension eller Ventepenge.
- 2) Ægteskabet skal være indgaaet inden Manden fyldte 50de Aar.
- 3) Ægteskabet skal være indgaaet inden Mandens Afskedigelse med Pension.
- 4) Ægteskabet maa ikke være indgaaet paa Dødslejet, og
- 5) Ægteskabet skal bestaa ved Mandens Død, altsaa ikke være opløst ved Skilsmisse, hvorimod den fraseparerede Hustru bevarer Retten til Enkepension.

Forsaauidt angaar Beregningen af Enkepensionen, da er denne afhængig, dels af Mandens Pensionsalder, og dels af hans Pensionsindtægt.

Saaframt Manden ved Dødsfaldet endnu ikke var pensionsberettiget eller ikke havde opnaaet en Pensionsalder af 5 Aar, udgør Enkepensionen $\frac{1}{3}$ af Mandens Pensionsindtægt.

Dersom Mandens Pensionsalder var over 5 Aar, udgør Enkepensionen $\frac{1}{3}$ af hans Pensionsindtægt.

Hvis Manden er omkommen ved Tjenestens Udførelse eller død som Følge af Tilskadekomst i Tjeneste, eller har oppebaaret Tilskadekomstpension, udgør Enkepensionen $\frac{1}{3}$ af Mandens sidste Lønningsindtægt.

Derimod er der ikke tillagt Enker, hvis Mænd var afskedigede med Pension i Henhold til Tusherkuoseloven, en gunstigere pensionsretlig Stilling.

Den Pensionsindtægt, der lægges til Grund ved Enkepensionens Beregning, er ganske den samme, som den, der lægges til Grund ved Beregning af Egenpension.

For det Tilfælde, at Enken er over 20 Aar yngre end Tjenestemanden nedsættes Enkepensionen med $\frac{1}{30}$ for hvert paaibegyndt Aar af Aldersforskellen over 20 Aar. Dersom Ægteskabet har bestaaet over 5 Aar, forøges det nedsatte Beløb dog med $\frac{1}{20}$ af den almindelige Pension for hvert paaibegyndt Aar af Ægteskabets yderligere Varighed indtil den almindelige Pensions fulde Beløb atter naas.

Enkepensionen kan ikke overstige 4000 Kr. aarlig og skal mindst udgøre 400 Kr. aarlig, forsaauidt dette Beløb ikke overstiger Halvdel af Mandens Lønningsindtægt.

Er Enken ved Mandens Død eller bliver hun senere ansat i en Stilling, der giver Adgang til Pension, nedsættes Enkepensionen til det halve. Denne Regel er ogsaa anvendelig paa Enkepensioner, der er tilstaaet efter de for Tjenestemandssloven gældende Regler, hvilket er fastslaaet ved Højesterets Dom af 10. Marts 1922, der stadfæstede Østre Landsrets Dom: (Udtalt at en Enke, hvis Enkepension var fastsat efter de for Tjenestemandssloven gældende Regler, saafremt hun ved sin Afgang fra en Tjenestemandsstilling, vilde pensioneres efter Tjenestemandsslovens Regler, maatte lide Afkortning til det halve i den hende tillagte Enkepension.) (Forholdet var her det, at Enken kunde have oppebaaret sin Enkepension ubeskaaret, saafremt hun havde valgt til sin Tid at faa sin Enkepension beregnet efter de for Tjenestemandssloven gældende Regler, men da hun ikke havde gjort dette, udtaler Dommen, at hun var uberettiget til at kombinere de to Pensionssystemer.)

Enker, hvis Mænd i Henhold til den tidligere Lovgivning har sikret dem Overlevelserente eller til samme Formaal har stillet Forsikringsdokumenter eller andre Værdipapirer til Raadighed som Dækning af pligtig Enkeforsørgelse, lider et Afdrag i deres Pension svarende til den derved sikrede Enkeforsørgelse, idet Staten fra 1. Oktober 1919 overtog Præmiebetalingen.

Foruden Enkepensionen tillægges der Enken efter en Tjenestemand Pensionstillæg for de Børn (herunder ogsaa Stedbørn og Adoptivbørn) overfor hvilke Manden havde Forsørgelsespligt.

Pensionstillægget udgør for 1 Barn 180 Kr. aarlig, for 2 Børn 330 Kr., for 3 Børn 450 Kr. og for hvert Barn over 3 yderligere 100 Kr. aarlig, dog maa Enkepensionen + Børnetillægget ikke overstige $\frac{3}{4}$ af Mandens sidste Lønningsindtægt. Børnetillægget bortfalder for det paa gældende Barn ved det fyldte 18de Aar.

Til Enkepensionen sammenlagt med Børnetillægene tilkommer der Enken Dyrtids- og Konjunkturtillæg efter de for Statstjenestemænd gældende Regler. Ved Enkepension for-

staas her den fulde Enkepension uden Fradrag af den sikrede Enkeforsørgelse.

Enkepensionen træder i Kraft ved Efterindtægtperiodens Udlob, idet Enken de første 3 Maaneder efter Mandens Død, saafremt han ikke stod udenfor Nummer, har Ret til maanedlig at oppebære $\frac{1}{12}$ af hans sidste Tjenesteindtægt, Ventepenge, Pension eller Understøttelse. Retten til Efterindtægt tilkommer Enken, selv om hun ikke er berettiget til Enkepension, f. Eks. fordi Ægteskabet er indgaaet efter Mandens fyldte 60de Aar, eller efter at Manden er pensioneret. Ligeledes er Enken berettiget til Efterindtægt af enhver fra Statstjenesten hidrørende varig Indtægt, hvad enten den er pensionsberettigende eller ej. Uforsørgede forældreløse Børn under 18 Aar har ligeledes Ret til at oppebære Efterindtægt, saavel efter Tjenestemanden som efter Enken.

Enkepension ophører:

1) Naar Enken uden vedkommende Ministers Tilladelse modtager Tjeneste for en fremmed Stat,

2) naar hun uden Ministerens Tilladelse tager Ophold i Udlandet,

3) naar hun i et sammenhængende Tidsrum af 3 Aar ikke har hævet Pensionen, uden senere at kunne bevise lovlig Forhindring,

4) naar hun ved Dom findes skyldig i en i den offentlige Mening vanærende Handling.

Om disse Aarsager til Ophøret kan gøres tilsvarende Bemærkninger, som foran er gjort med Hensyn til de foran under 4—7 nævnte Ophørsgrunde for Egenpension.

Endvidere bortfalder Enkepension:

5) naar Enken indgaar nyt Ægteskab: I dette Tilfælde kan Pensionstillæget til umyndige Børn bevares, naar vedkommende Minister finder, at de økonomiske Forhold i det nye Ægteskab er saadanne, at Hensynet til Børnenes forsvarlige Opdragelse gør det fornødent eller i høj Grad ønskeligt.

Naar hun paany bliver Enke (derimod er det ikke tilstrækkeligt, at hun bliver fraskilt eller frasepareret) efter sin anden Mand, genopvaagner Pensionen efter den første Mand, med mindre den anden Mand ogsaa var Tjenestemand og Enkepensionen efter ham bliver større end den bortfaldne Enkepension. Reglen anvendes analogisk, naar hun er fraskilt, og Manden derefter er afgaaet ved Døden.

Fader- og moderløse Børn, herunder Stedbørn og Adoptivbørn, af Tjenestemænd har Ret til Pension indtil det fyldte 18de Aar. Retten er dog betinget af Børnenes Trang og Værdighed. Børnepension kan tilstaaes med indtil 270 Kr. aarlig for hvert Barn og kan ikke udgøre mere end Pensionstillæget vilde have udgjort, saafremt Moderen havde levet og oppebaaret

Enkepension (se foran), desuden tilkommer der Børnene Dyrtids- og Konjunkturtillæg i Forhold til Pensionen. Det er kun fader- og moderløse Børn, der har denne Ret; Børn f. Eks., hvis Moder lever, men ikke oppebærer Enkepension, fordi hun var skilt fra Manden, kan ikke faa tilstaaet Børnepension. Derimod er Retten hjemlet Børnene, uanset at Børnenes Stedmoder eller Stedfader er i Live.

TANKER OM DE SVÆRE ILTOGSLOKOMOTIVERS UDVIKLING.

Ved *Otto Bendixen*.

(Sluttet).

For at fremskaffe et Lokomotiv af usædvanlig Præstationsevne blev 2 C 2 Lokomotivets Kedel saa vidt forstørret, som Vindingen paa Akselbelastningen ved Indskydning af Løbeakslen tillod det. Som Følge heraf kunde det badenske Lokomotivs Ydelse betydeligt overskrides. Beregningen har vist, at Lokomotivet vilde opfylde det første Punkt i det badenske Program (100 km Hastighed paa horisontal Bane med 52 Aksler, 525 t, og Modvind 5—6 m pr. Sek.) med 105 km — og det andet Punkt (70 km paa en 4 km lang Stigning af 5,38 : 1000) med 80 km i Timen, hvilket svarer til en konstant Ydelse af indtil 2500 H. K. I det hyppigst forekommende Tilfælde 1 viser sig efter *Strahl* et Dampfbrugs pr. Time paa 15400 kg, hvortil kræves en Ristellade paa 4,9 m². I Udkastet blev Ristelladen udført med 5 m² med Henblik paa Kullenes nuværende slette Beskaffenhed, en Tilstand, der vel først efter flere Aar Forløb vil forbedre sig. Af Kedelhedeflade, maalt ildberørt, blev anordnet 20 m² for Fyrkassen og 218,5 m² for Røg- og Kedelrør, altsaa tilsammen 238,5 m². Dertil kommer endnu Schmidt Overhederens 82 m² Hedeflade, saa der fremkommer en samlet Hedeflade paa 320,5 m². Kedeltrykket beløber sig til 15 Atm.

Foranlediget ved de gunstige Erfaringer med de preussiske Statsbaners S 10² Lokomotiv (Fig. 6) er Trillingdrivværket blevet anvendt ved det projekterede

Lokomotiv. Alle tre Cylindre har den samme Diameter af 560 mm, og sætter Lokomotivet i Stand til at opfylde Præstationsprogrammet i Tilfælde 1 med 20 pCt. — og i Tilfælde 2 med 30 pCt. Cylinderfyldning. Gliderbevægelsen for den indvendige Cylinder er paa den enkleste Maade alledet fra begge de udvendige Glideres Bevægelse. I den Hensigt er Krumtapakslens Krumtappe, under Hensyntagen til den indvendige Cylinders skraa Beliggenhed (1 : 13,5) og derved, at den indvendige Cylinderakse skærer 100 mm over Drivakselmidten, forsat saaledes: Ved Fremadkørsel bevæger den indvendige Krumtap sig $126^{\circ} 15' 19''$ efter den højre udvendige Krumtap og $113^{\circ} 44' 41''$ foran den venstre udvendige Krumtap.

Kedlen viser en normal Konstruktion med hvælvet Fyrkasseloft. Fyrkassens Sadelplade er lidt skraa fremefter. Fyrkassen er af Kobber og Kedelrørene har en Længde af 5500 mm. I den forreste Del af Kedlen er anbragt en Stamudskiller efter Jernbanecentralamtets Model. Særlig Vægt blev der lagt paa en gunstig Konstruktion af Askekassen, som er udført tredelt. Den midterste Del naar dybt ned mellem Rammerne og begge de yderste Dele naar ud over den indskudte Løbeakse. For Renseklapper paa Siderne, der tillader en hurtig Rensning paa Mellemstationerne, og for ligelige Luftklappet er der sørget.

Rammen er en Pladeramme paa 30 mm Tykkelse med foran tilsat Barreramme. Den bageste Rammedel er bag den tredje koblede Aksel nittet sammen med Hovedrammen og udført dobbelt til Forstærkning af Aksellagerudskæringen til den indskudte Løbeakse og Udsnittet til Sideaskekasseklapperne indtil den bageste Løbeakse. Nævneværdig er endnu den bageste Kobbetrækkasse af Flussjernstøbegods, til hvilken tillige Adamsakslens Tilbagestillingsindretning er befæstiget.

Trods den store samlede Hjulstand paa 11660 mm kan Lokomotivet uden Besvær passere Sporkurver ned til en Radius af

140 m. Den forreste Truck har ved sin Drejetap 50 mm Sideforskydelighed, den indskudte Løbeakse i Lagerne 30 mm og Adamsakslen (bageste Løbeakse) 80 mm. Yderligere er Drivhjulets Sporkrans drejet 15 mm svagere. Ved stærkt trækende Lokomotiv viser sig efter Roy følgende Indstilling i 180 m Sporkurve: Trucken forskyder sig 50 mm til Siden indtil Anslaget og overtager Ledelsen, den forreste Kobbelakse gaar fri, Drivakslen løber til indvendig, den tredje Kobbelakse gaar fri, den indskudte Aksel nærmer sig den udvendige Skinne og Adamsakslen forskyder sig 34 mm. Ved Baglænskørsel: Adamsakslen forskyder sig 80 mm, Løbeakslen 30 mm, den tredje Kobbelakse løber nu udvendig, Drivakslen gaar fri, den forreste Kobbelakse løber an udvendig og Trucken forskyder sig 50 mm. For 140 m Kurven gives for Fremad- og og Baglænskørsel kun een Indstilling: Trucken forskyder sig 50 mm, den første og tredje Kobbelakse løber fri, Drivhjulet løber som Følge af Sporkransafdrejningen 6 mm indefter, Løbeakslen forskyder sig 15 mm og Adamsakslen 80 mm.

Lokomotivet er udrustet med alle de preussiske Lokomotivers Specialindretninger (Fødevandsforvarmer, Kuntze-Knorr Bremse S o. s. v.) til hvilke Typer de ogsaa snævert knytter sig.

En omhyggelig Vægtberegning blev gennemført ved det ovenfor beskrevne Lokomotiv og Momentet fastslaaet for et 1800 mm bag Adamsakslen antaget Virkeplan.

(Se Tabel I.)

Resultatet af Bygningen viser Tabel 1. Beliggenheden af Tyngdepunktet af den i Fjedrene hængende Last faar man, idet man dividerer den Vægt, som hænger i Fjedrene ind i Summen af alle Momenter, og saaledes ligger det i $\frac{56803377}{76152} = 746$ cm Afstand fra Virkeplanet.

De tre koblede Aksler er forbunden med den bageste Løbeakse ved Balancer og Løbeakslen bag den tredje koblede

Tabel I.

Nr.	Genstand	Vægt i kg	Balance i cm	Moment i cm/kg
1	Kedel med fin og grov Armatur, Beklædning, Træk, Haandtag, Rør o. s. v.	34031	701	23875504
2	Førerhus, Rammer, Tinplader, Konsoller, Fjederhængere, Balancer, Akselkiler o. s. v.	17070	689	11772093
3	Cylindre og Styring	12378	1146	14195735
4	Bremse og forskelligt	2773	644	1787370
5	Paafyldning	9900	623	6172675
6	Vægt hængende i Fjedrene	76152	746	56803377
7	Død Last (Truck, Aksler, Driv- og Kobbeltangsdele)	24848	—	—
8	Tjenstvægt	101000	—	—
9	Paafyldning	9900	—	—
10	Tom Vægt	91100	—	—

Aksel er indskudt særskilt med svagere Bærefjeder. Herved er Balancelængderne blevet saaledes udmaalte, at det gav den Last, som ønskedes hængt i Fjedrene, saaledes som det kan ses af den vedføjede Tabel II. Danner man nu atter Momentet af den ønskede Fjederlast og Akselafstanden fra Virkeplanet, saa maa Resultanten af dette Moment dækkes med Resultanten af den ovenfor af Vægtberegningen fundne Resultant. Saaledes er det ogsaa. Resultanten af Fjederlasten ligger ligeledes i 746 cm Afstand fra Virkeplanet, saaledes som følgende Tabel II viser.

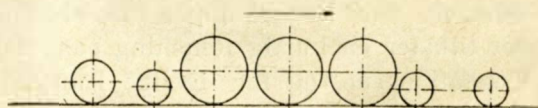
Tabel II.

Aksel Nr.	Akselart	Last hængende i Fjedrene i kg	Ba- lance i cm	Moment i cm/kg
1 } 2 }	Truck	19156	1236	23676816
3 } 4 } 5 }	Kobbelaaksel . . .	37713	748	28209324
6	Indskudt Aksel . .	8035	360	2892600
7	Løbeaksel	11248	180	2024640
	Ialt	76152	746	56803380

Falder Resultanterne sammen som i dette Tilfælde, da er det uden videre muligt ved tilsvarende Tilspænding af Fjedrene af den samlede Last at overtage den

for hver Aksel ønskede Last. Falder Resultanterne ikke sammen, saa maa man skubbe de samlede i Fjedrene hængende Dele saa langt frem eller tilbage til Overensstemmelse indtræffer. Ved Beregningen af Balancerne maa man særlig være betænkt paa, at den i sig selv svære Drivaksel ikke bliver mere belastet end Kobbelaakserne.

Den endelige Lastfordeling paa de forskellige Aksler viser nedenstaaende Skema.



Af det her omtalte Eksempel ses, at man ved Indskydning af en billig, svagt belastet Løbeaksel tæt bag ved den sidste Kobbelaaksel ved rigtig Balancelængde kan paavirke et 2 C 1 eller 2 D 1 Lokomotivs Lastfordeling saaledes, at den bageste Løbeaksel kun faar en normal Løbeakselss Akseltryk, og at Kedlens Konstruktion bliver utvungen. Det vilde være ganske forfejlet at tage Tillugt til en dyr bageste Truck, som hindrer den vigtige frie Akselkasseanbringelse, og hvis Mervægt man hellere skal anvende nyttebringende til Forstørrelse af Kedelhedelladen.

STATSBANEPERSONALETS BRANDFORSIKRINGS-FORENING

har i de 30 Aar, den har bestaaet, i Understøttelse til Foreningens Medlemmer og disses Efterladte udbetalt: 76 200 Kr., og opsparet ca. 60 800 Kr.

Foreningens Indtægt fremkommer ikke ved noget som helst Bidrag eller Tilskud fra Medlemmerne, men udelukkende ved, at Foreningens Tillidsmænd (Jernbanetjenestemænd) *vedertagsfrat* i hver sin Kreds paatager sig visse Arbejder (Inkassation af Præmier m. v.), hvorved »Nye Danske Brandforsikringsselskab af 1864«, med hvilket Foreningen har Kontrakt, sættes i Stand til at tilbagebetale til Foreningen aarligt 28 pCt. resp. 20 pCt. af samtlige Præmier for hhv. Provinsen og Kjøbenhavn.

Foreningen tæller nu ca. 9 000 Medlemmer med en Forsikringssum af ca. 56 000 000 Kr., men da er ca. 19 000 ansatte i Staten, kunde og burde vor aarlige Indtægt være meget større, idet ca. 10 000 staar udenfor, og enhver ny Indmeldelse betyder en direkte Forøgelse af Foreningens Pengemidler.

Præmien er billig og uforanderlig 70 a 80 Øre pr. 1 000 Kr. hhv. i Kjøbenhavn og Provinsen (under Straatag dog 2 Kr. 40 Øre pr. 1 000 Kr.) og der betales intet Indskud.

Under Hensyn *dels* til den Tilfredshed, der i de forløbne Aar har været hos Medlemmerne med den bestaaende Ordning, *dels* til Foreningens gode Formaal, rettes en indtrængende Opfordring til alle, som dette Blad kommer i Hænde, om at interessere sig for Foreningens fortsatte Trivsel.

Glem ikke at enhver ny Forsikring sætter Foreningen i Stand til at gøre mere godt.

Er De ikke endnu selv Medlem, da udfyld omstaaende Forsikringsbegæring og Opsigelse og indsend straks — uden Hensyn til, om forsikringen først senere skal træde i Kraft — saavel Forsikringsbegæring som Opsigelse af Deres tidligere Forsikring til Foreningens Tillidsmænd.

Udbyttet til Fordeling imellem Enker og Trængende var for det sidste Aar ca. 9 600 Kr.

Hvis alle i Staten Ansatte indmelder sig, vilde det aarlige Udbytte stige til ca. 20 000 Kr. og blive en god Hjælp i mange og trange Hjem.

P. B. V.

Sæbye,

Formand.

E. Bottelet.



25 AARS JUBILÆUM

Den 1. December fejrede Lokomotivfører A. E. Johansen, København Gb. 25 Aars Dagen som Lokomotivmand. Johansen blev antaget paa Værkstedet i Kh., som Maskinarbejder den 4. August 1897, blev ansat som Lokomotivfyrbøder den 1. December samme Aar med St. i Kh., den 1. Maj 1901 forfremmet til 1. Kl. Lokfyrb. og samtidig forflyttet til Nyborg, samme Efteraar forflyttet til Viborg og i 1905 forflyttedes Johansen atter, denne Gang med Stuer som Maal.



A. E. Johansen.

Den 1. November 1908 forfremmedes Jubilaren til Lokomotivfører med St. i Struer og 1910 vender Jubilaren tilbage til København, hvor han siden er forblevet.

Der er Vandreløst i denne Jubilar! Det er ikke alene som Lokomotivmand han har vandret omkring; men som ganske ung stod hans hele Lyst til Vandring, ud til de store Muligheder i andre Lande, se sig om, lære noget.

I 5½ Aar var Jubilaren i Udlandet og arbejdede forskellige Steder, bl. a. 1½ Aar paa Lokomotivfabriken i Linden ved Hannover. Efter sin Tilbagekomst søger han saa det samme Forum »Jernbanen« som sine Forfædre, Fader og Bedstefader; underlig nok, men ved sin Ansættelse faar Jubilaren sin Faders tidligere Tj. Nr. A. C. J. er kommen i Berøring med mange forskellige Mennesker; men med hans Humør og Maade at være paa, har han sikkert ogsaa skabt sig en stor Vennekreds. Som



Kollega og Foreningsfælle hører han til de trofaste, og paa Festdagen vil han sikkert mod

Afdelingen sender Jubilaren sin bedste Hilsen med Tak for godt Kammeratskab og Ønsket om alt godt for Fremtiden.

G. O. F. Lund.

M. J.

Den 1. December fejrede Lokomotivfører J. C. M. Martini, Østerbro 25 Aars Dagen for sin Ansættelse som Lokomotivmand. M. blev ansat 1. December 1897 i København, forfremmedes til Fører 1. November 1908 i Langaa og kom ca. 2 Aar efter tilbage til København.

Jubilaren er kendt som den pligtopfyldende



J. C. M. Martini.

Lokomotivmand og gode Kollega, der ved sin hele Optræden har forstaaet, at samle sig en Vennekreds som sikkert vil mindes ham i Dagens Anledning. Østerbro Lokf. Afdl. sender herved sine bedste Ønsker for Fremtiden og Tak for de svundne Aar.



LOKOMOTIVMÆNDENES SANG OG MUSIK

I en nær Fremtid udsendes et Hæfte indeholdende forskellige Sange med Noder bl. a. »Lokomotivfolkernes Marsch«, »Ekspressen« m. m. og en ganske ny Sang, der priser Lokomotivmændenes Ferie- og Rekreatiøns hjem.

Hæftet, der bliver smagfuldt udstyret og trykt paa godt Papir, indledes med et lille Digt af Emil Bønnelycke.

Hæftet, der sælges til Fordel for Ferie- og Rekreatiøns hjemmet, bør ejes af alle Lokomo-

tivmænd og bør findes paa Julebordet til den forestaaende Julefest vil blive solgt til en for alle overkommelig Pris.

FOREDRAG

Dansk Lokomotivmands Forening afholder Foredrag med Lyshilleder for Foreningens Medlemmer med Damer i Hotel Spangsborgs Selskabslokaler i Esbjerg den 9. December Kl. 7 1/4 Eftmd.

Foredraget holdes af Hr. Kontrollør Chr. Schmidt, Haderslev.

Emne: Træk af Jernbanernes Historie.

Foreningen havde den 22. November indbudt Medlemmerne med Damer til Foredrag i City Selskabslokaler.

Foredrags-Emnet var: »Træk af Jernbanernes Historie«.

Foredragsholderen, Hr. Kontrollør Chr. Schmidt, Haderslev gav en interessant Skildring af Jernbanernes Tilblivelseshistorie, under hvilken mange Tildragelser, navnlig den store Modstand mod Jernbanerne i disses første Aar, gav Anledning til megen Munterhed.

Foredraget blev ledsaget af Lyshilleder, dels af Lokomotivernes Udvikling dels gamle Signalsystemer.

Foredragsholderen hostede fortjent Bifald for sit i alle Maader udmærkede Foredrag.

Aftenen sluttede med en Dans.

Deltager.

MOTORVOGNE TIL STATSBANERNE

Efter sikkert Forlydende har Statsbanerne bestilt Motorvogne til Brug ved Bestridelse af mindre lokal Trafik. Det er Hensigten at den første af disse skal sættes ind paa Ruten Aarhus—Braband.

TOGSAMMENSTØD PAA PENNSYLVANIABANEN

I Følge »New York Herald« fra 13. Aug. 1922 skete et Togsammenstød paa en af Pennsylvaniabanens Sidelinier i Nærheden af Cincinnati. To Tog, som kom fra hver sin Side kørte ind i hinanden. Ved Sammenstødet drevs det ene Lokomotivs Tender ind i en træbygget Personvogn, som delvis knustes. Der dræbtes 5 Passagerer medens mange saaredes.

TOGSAMMENSTØD VED SULPHUR SPRINGS.

»New York Herald« fra 13. August 1922 melder om en Jernbaneulykke ved Sulphur Springs i Missouri, hvor et Eksprestog udelukkende bestaaende af Staalvogne løb ind i den bageste Ende af et Lokaltog bestaaende af ældre træbyggede Vogne. Ulykken skete dels paa en Dæmpling dels paa en Bro. Naturligvis gik det mest ud over Lokaltog, hvor flere Vogne fuldstændig knustes og andre styrtede ned ad Dæmningen. Der dræbtes 30 Personer medens 137 blev haardt saarede. Lokomotivføreren paa Eksprestoget menes at have Hovedskylden ved at passere et Bloksignal, som viste »Stop«.

JERNBANEULYKKEN PAA WINSLOW STATION, W. Y. U. S. A.

»New York Journal« fra 3—4—5—6—7 Juli beretter fra Camden om en stor Jernbaneulykke, idet »Midnatsekspressen« Tog Nr. 33, som forlod Camden Kl. 10,40 Em. kørte ind i et Sidespor, som Følge af fejl Sporskifte, hvorved Toget, der bestod af 6 Vogne, nemlig 2 Pulman, 3 almindelige og en kombineret Vogn, styrtede ned ad en 30 Fod høj Dæmning. Herved dræbtes 9 Personer medens 72 saaredes, heraf 15 Kvinder og 10 Børn. En af de afsporede Vogne tørnede mod en Mast til elektriske Ledninger. Denne væltede og Ledningerne havarederes saaledes, at Winslow var uden Lys og Kraft.

Føjtagelsen er sket paa den Maade, at den Vagthavende paa Stationens Signal- og Sporskiftepost havde lukket et Cape-May Godstog ind paa Sidesporet, for at det der kunde overhales af Eksprestoget Nr. 33. Medens Godstoget befandt sig her, kørte et tomt Persontog frem ad Hovedsporet. Ved en uforklarlig Føjtagelse af Signal- og Sporskiftepasseren ansaa han dette Tog for at være Eksprestoget, hvorefter han skiftede Sporskiftet til Sidesporet for at Cape-May Godstog kunde gaa tilbage og fortsætte ad Hovedsporet. I det samme kom Eksprestoget, som var 5 Minutter forsinket og Føreren kørte netop haardt for at vinde Tid. Toget løb med stor Fart ind paa Sidesporet, i hvis Kurve det som Følge af Hastigheden løb af Sporet. Skinnerne revs op i en Længde af 750 Fod og først efter at have fortsat endnu 80 Fod paa selve Banelegemet, styrtede Toget ned i den Sænkning, hvor Pennsylvania Banens Linie føres igennem. De tre almindelige Vogne kom til at staa i Zig Zag nede i Pennsylvania Genneskæringen bag efter Maskinen og de to Pulman Vogne, medens den sidste Vogn blev staaende paa Dæmningen. Maskinen væltede og baade Føreren og Fyrboderen dræbtes paa Stedet.

Ansaret for Ulykken kan kun lægges paa

to Mænd, nemlig Signalpasseren i Kommandoposten paa Winslow Station, John de Walt, og Lokomotivføreren paa Eksprestoget, William Westcott.

Den første var saa vidt klar over Ulykken inden den skete, som at Atlantic City modtog et i største Hast og med alle Tegn paa Nervositet og Rædsel slaaet Telegram, i hvilket Winslow Signalpasseren siger: »Min Gud, jeg har sendt Tog 33 paa et galt Spor«. Atlantic City forsøgte straks at faa Forbindelse med ham, men det var umuligt at vække ham. Han var besvimet. At Føreren for Tog 33 heller ikke er uden Skyld fremgaar af den Kendsgerning, at Skiftesporet ikke kunde være aabent til Sidesporet uden at der samtidig var »Stop« for Hovedlinien.

Dog mener den offentlige Undersøger for Camden Distriktet, at Skiftningen af Sidesporet og dermed Sætningen af Stopsignalet godt kan være sket saa sent, at det som Følge heraf altfor pludseligt er kommen til Syne for Føreren, saa at det faktisk vilde have været umuligt for ham at standse Toget. Det menes dog at han har ignoreret et automatisk Advarselssignal, som paabyder i visse Tilfælde at tage Farten af Toget og eventuelt nedsætte Hastigheden til 40 miles, medens Føreren for Tog 33 passerede Winslow med fuld Fart og saaledes bevirkede Afsporingen. Toget skulde have kunnet passeret Sporskiftet uden Fare med den paabudte 40 miles Hastighed (64,4 km.).

Der er senere opstaaet Tvivl om, hvorvidt Ekspeditøren i Camden har sendt Meddelelse om Afsendelsen af den tomme Togstamme, som Signalpasseren i Winslow antog for Tog 33. Oplyses det, at han ikke har gjort dette, vil han ogsaa blive gjort ansvarlig. Begge de to ansvarshavende, Signalpasseren og Lokomotivføreren var begge paalidelige Folk. Førstnævnte var en prøvet og meget ansvarsfølelse Mand, ansat i Signaltjenesten siden 1898. Føreren var en ligesaa kompetent Mand, ansat og kørt siden 1906 og forfremmet til Fører 1909.

Ulykken vil iøvrigt medføre, at der foretages Undersøgelser angaaende Togenes Gennemkørsel paa de forskellige Stationer. Der har saaledes i de sidste 3 Aar fundet 15 UlykkerSted paa Hammontonstignings Krydset ene alene som Følge af at Togene i Henhold til Køreplanernes fastsatte Tider mange Gange passerer vanskelige Stationer med en Hastighed af 80 miles i Timen (128,7 km.).

O. B.

TAKSIGELSE

Ærede Kolleger og Medansatte i Skanderborg, Aarhus og Aalborg modtag min hjerteligste Tak for den udviste Opmærksomhed ved mit 40 Aars Jubilæum.

R. Frederiksen, Lokomotivfører,
Aarhus.

Min hjerteligste Tak til Dem alle for den smukke Tanke, De viste mig ved at henlægge en Krans paa vor kære Mands og Faders Grav den 1. November.

Emma Hogholt og Born.

Vi føler Trang til gennem disse Linier at bringe vor hjerteligste Tak for den store Deltagelse som gennem Foreningen blev vist ved vor kære Mand og Son, Lfb. H. L. Jensens Begravelse. En særlig Tak rettes til hans Kolleger i Struer for det store Udsmykningsarbejde de havde foretaget i Kirken. Tak til Lokomotivpersonalets Sangforening for Salmen der blev sunget i Kirken. Ligeledes rettes en Tak til Kredskasserer C. Petersen for de smukke Mindeord ved Graven.

*Sofie Jensen,
Togfører J. P. Jensen, Struer.*

Paa Børnenes og egne Vegne bringes Alle en hjertelig Tak for al Opmærksomhed og Deltagelse ved pens. Lokomotivfører Rasmus P. Jensens Død og Begravelse.

Ida Jensen, Aarhus.

RETTELSE TIL ADRESSEFORTEGNELSEN

Lokomotivførerafdelinger.

Gedser: Formandens Navn og Adresse rettes til Hveger, Strandgade.

Lokomotivfyrboderafdelinger.

Helsingør: Kassererens Adresse rettes til: Kongsgade 10.

Kalundborg: Kassererens Adresse rettes til: Lundegade 10, St.

Thisted: Kassererens Adresse rettes til Kongsgade 21.

Søndrborg: Formandens Adresse rettes til: Sundgade 2, 2. Sal.

TIL PENSIONISTERNE

D'herr. Pensionister anmodes om, til Brug for „Dansk Lokomotiv-Tidende“, at fremsende den Adresse, hvorunder Bladet ønskes tilsendt i 1923.

Meddelelsen maa være Bladets Expedition, **Vodroffsvej 3 b, København V**, i Hænde **senest den 10. December d. A.**

Opmærksomheden henledes paa, at der kun anmeldes Blade til de Pensionister, der indsender deres Adresse. Expeditionen.

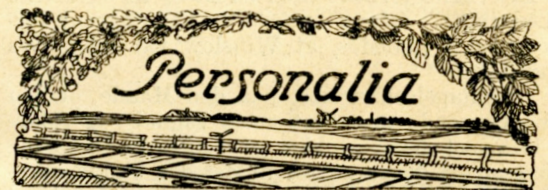
BEDES BEMÆRKET

Paa given Anledning henledes Opmærksomheden paa, at indsendte Manuskripter, maa være skrevet med Blæk og kun paa den ene Side af Papiret.
Red.

TIL MEDLEMSLISTEN

Overført fra D. S. og M. F. til D. L. F. den 1. November 1922:

Lokomotivfyrb. Asp. K. Tegtmeier.



Tilladelse til at bytte Opholdssted.

Lokomotivfyrb. T. G. Meng, Fredericia og J. Kristensen, Slagelse, fra 1—12—22.

H. J. HANSEN

Skræddermester

38, Sønder Boulevard 38.

Anbefaler sig til d'Herr. Jernbanemænd

Telefon Vester 1574 y.

Leverandør til Vareløtteri.

Nærværende Nummer er afleveret

paa Avispostkontoret den 2. December.



A/s Det danske Mælkekompani, København.

Redaktion: Vesterbrogade 98 a², København B.
Tlf. Vester 8173 eller Vester 8113.

Udgaar 2 Gange maanedlig.

Abonnementspris: 6 Kr. aarlig.

Tegnes paa alle Postkontorer i Skandinavien.

Annonce-Expedition:

Vodroffsvej 3 b. København V.
Telefon Vester 8113 eller Vester 4011.
Kontortid Kl. 10—4.