



NO 6

20. Marts 1940

40. Aargang

REGULERINGSTILLÆGET

Finansministeren forelagde i Folketingets Møde den 6. Marts Lovforslag om, at det midlertidige Løntillæg paa 14 Kr. pr. Maaned, Tjenestemændene har haft i 1938/39 og 1939/40 udbetales til og med 1. Oktober i Aar. Forslaget er kun paa 3 Linier og gaar i al sin Korthed alene ud paa, at den i 1938 vedtagne og i 1939 fornyede Lov om det midlertidige Tillæg faar Gyldighed indtil 31. Oktober d. A.

Til Lovforslaget er knyttet følgende Bemærkninger:

»Efter de gældende Regler om Reguleringstillæg er der ikke Hjemmel til en Forhøjelse af dette Tillæg, saa længe det af Det statistiske Departement aarligt beregnede Udgiftstal ligger mellem 2 427 og 2 842 Kr., medens en Forhøjelse efter de givne Regler i andre Tilfælde indtræder, naar Udgiftstallet stiger med 104 Kr.

Det i Januar 1938 beregnede Udgiftstal beløb sig til 2 853 Kr. og vilde, saafremt der ikke var fastsat det ovenfor nævnte særlig vide Interval, have medført, at der ialt skulde ydes Tjenestemændene 10 Portioner af Reguleringstillægget, medens Tillægget efter Tjenestemandslovens Regler kun kunde ydes med 7 Portioner.

Fra de 3 Centralorganisationer af Statstjenestemænd samt Danmarks Lærerforening blev der fremsat Anmodning om, at Reglerne for Ydelse af Reguleringstillæg ændredes saaledes, at Tjenestemændene erholdt et til det daværende Udgiftstal forholdsmæssigt beregnet Antal Portioner.

Dette Forslag mente Regeringen ikke at kunne tiltræde, men ved Lov Nr. 74 af 18.

Marts 1938 blev Tjenestemændenes Ønske om en Lønforhøjelse dog i nogen Grad imødekommet, idet der for Finansaaret 1938—39 ydedes et midlertidigt Tillæg, der for gifte Mænd og dermed ligestillede udgjorde 168 Kr. for alle Lønninger (Pensioner) paa 1 500 Kr. og derover, medens der for Lønninger (Pensioner) under 1 500 Kr. ydedes et Tillæg paa 12 pCt.; til ugifte ydedes Tillægget med tilsvarende Begrænsninger som fastsat i Tjenestemandsloven med Hensyn til Reguleringstillægget.

Da Udgiftstallet i Januar 1939 gik ned fra 2 853 til 2 831, bortfaldt ifølge Tjenestemandslovens § 91 med Virkning fra 1. April 1939 Hjemmelen til at udbetale den Portion af Reguleringstillægget, hvormed dette ved Stigningen i Udgiftstallet for Januar 1938 fra 2 710 til 2 853 var blevet forøget, idet Grænsen for denne Portions Medregning var 2 842. Fra Udløbet af Finansaaret 1938—39 ophørte endvidere Gyldigheden af den ovennævnte Lov Nr. 74 af 18. Marts 1938 om midlertidigt Løntillæg til Statens Tjenestemænd m. fl.

Efter stedfunden Forhandling mellem Regeringen og Tjenestemandsorganisationerne opnaaedes imidlertid ved Lov af 15. Marts 1939 Lovgivningsmagtens Tilslutning til, at den fornævnte Lov Nr. 74 af 18. Marts 1938 fik Gyldighed ogsaa for Finansaaret 1939—40 samt til, at den Portion af Reguleringstillægget, der ved Udgiftstallets Nedgang fra 2 853 til 2 831 skulde bortfalde efter Tjenestemandslovens Regler, opretholdtes for Finansaaret 1939—40.

Ved de nævnte Forhandlinger blev der af Tjenestemandsorganisationernes Repræsentanter ydet Tilslutning til, at samme Afløn-

ning skulde opretholdes for Finansaaret 1940—41, saafremt der indtraadte en saadan Stigning i Udgiftstallet, at Tjenestemændene efter de almindelige Regler fik Ret til samme Antal Portioner som i Finansaaret 1938—39. I saa Fald vilde den ekstraordinære Reguleringstillægsportion altsaa bortfalde.

Da det af Det statistiske Departement i Henhold til Tjenestemandslovens § 90 udregnede Udgiftstal i Januar d. A. steg fra 2 831 til 3 181, har Tjenestemændene ifølge Tjenestemandslovens Bestemmelser Ret til ialt 10 Portioner af Reguleringstillæget. Der er imidlertid af Tjenestemandorganisationerne overfor Regeringen paany fremsat Anmodning om, at den Pristalszone, der efter Reglerne i Tjenestemandsloven ikke giver Adgang til Ændringer i Reguleringstillæget (2 427—2 842), maa blive udfyldt ved en dertil sigtende Ændring i Tjenestemandsloven, hvad der med det ovennævnte Udgiftstal vilde medføre Ydelsen af 13 Portioner af Reguleringstillæget i Finansaaret 1940—41. Organisationerne har derhos fremsat Ønske om, at der maa blive givet Reguleringen tilbagevirkende Kraft for Januar Kvartal 1940, samt at der fremtidig maa blive foretaget kvartalsvise Reguleringer i Stedet for den i Tjenestemandsloven hjemlede aarlige Regulering pr. 1. April.

Ved de med Tjenestemandorganisationerne afholdte Forhandlinger har Regeringen indtaget det Standpunkt, at man af principielle og finansielle Grunde ikke kan imødekomme Ønsket om at give Reguleringen tilbagevirkende Kraft eller at indføre en Ordning, hvorefter der fremtidig normalt sker Reguleringer med kortere Mellemrum end det i Tjenestemandsloven fastsatte. Derimod har man efter Omstændighederne ment, at der kunde være Anledning til ligesom i Finansaarene 1938—39 og 1939—40 at foretage en ekstraordinær Forhøjelse af det lovhjemlede Reguleringstillæg af samme Størrelse som det for Tiden udbetalte midlertidige Løntillæg.

Tjenestemandorganisationerne har ment at maatte fastholde deres Interesse i at kunne fremsætte nyt Forslag vedrørende Reguleringstillægsordningen fra et tidligere Tidspunkt, end Udgiftstallet for Januar 1941 foreligger. Da Regeringen paa sin Side af finansielle Grunde har nærøst Betænkeligheder ved at binde sig til en Ordning, der gælder for hele Finansaaret 1940—41, er man ved de stedfundne For-

handlinger naaet til Enighed om, at der ved særlig Lov skal søges Hjemmel til, at der for Tidsrummet 1. April—31. Oktober 1940 udover det i Tjenestemandsloven hjemlede Reguleringstillæg paa 10 Portioner ydes et Tillæg, der maanedlig svarer til det i Finansaarene 1938—39 og 1939—40 hjemlede midlertidige Løntillæg.

Merudgiften ved Forslagets Gennemførelse udgør for Statens Vedkommende ca. 7 Mill. Kr.»

I sin Forelæggelsestale holdt Finansministeren sig i det væsentlige til de foran anførte Bemærkninger, idet han dog klart nævnte, at »den stille Zone« dækker over Prisstigninger, som svarer til 3 Portioner Reguleringstillæg, ligesom han ogsaa pegede paa, at den finansielle Situation kan udvikle sig i saadan Retning, at Stillingen efter 1. November i det hele taget kan gøre det vanskeligt at opretholde hele den Lønordning, der her er Tale om.

Som bekendt fastsattes Reguleringstillæget for det kommende Finansaar i Henhold til Tjenestemandslovens Regler paa Grundlag af det nu i Januar Maaned beregnede Udgiftstal, der udgjorde 3 181 mod 2 831 i Januar 1939 og 2 853 i 1938. Forrige Aars Udgiftstal gav kun Ret til 6 Portioner Reguleringstillæg, idet Tallet 2 831 ligger inden for den saakaldte stille Zone, hvor der efter Tjenestemandsloven ikke finder nogen Regulering Sted. Denne Zone spænder over et Udgiftsinterval svarende til 3 Portioner Reguleringstillæg. I 1938 naaede Udgiftstallet op over dette Interval, og Tjenestemændene fik derved Ret til 7 Portioner. Samtidig blev der givet et ekstraordinært Tillæg, som for gifte Mænd og dermed ligestillede udgjorde 168 Kr. I 1939 blev den faktiske Ordning den samme som i 1938, idet Tjenestemændene foruden de 168 Kr. ekstraordinært fik tillagt 1 Portion Reguleringstillæg og derved bevarede de 7 Portioner. Der blev samtidig under Forhandlingerne med Tjenestemandorganisationerne aftalt, at den givne ekstraordinære Portion skulde bortfalde, saafremt Udgiftstallet i 1940 igen gav Ret til 7 Portioner som i 1938.

Efter det sidst beregnede Udgiftstal, der som nævnt var 3 181, er vi paany kommet op over det store Interval, endda med hele 4 Portioner, saaledes at Tjenestemændene efter Tjenestemandslovens Regler har Krav paa 10 Portioner.

Tjenestemandorganisationerne har over for Regeringen i Aar som tidligere principalt fremsat Anmodning om, at det store Interval blev fyldt ud, hvad der vilde give 13 Portioner Reguleringstillæg. Endvidere har de anmodet om, at den deraf følgende Lønforhøjelse fik tilbagevirkende Kraft for Januar Kvartal 1940, og yderligere har de ønsket, at der blev foretaget en kvartalsvis Regulering i Stedet for, som Tjenestemandsloven hjemler, Regulering een Gang aarlig med Udgangspunkt ved Finansaarets Begyndelse.

Regeringen har lige saa lidt nu som før kunnet

indgaa paa at ændre selve Tjenestemandsloven, for saa vidt den stille Zone angaar. Endvidere har man baade af principielle og af finansielle Grunde ment at maatte fastholde, at der ikke under nogen Form kunde ske Lønregulering med tilbagevirkende Kraft, ligesom man heller ikke har kunnet gaa ind paa at søge gennemført en automatisk Regulering af Tjenestemandsløningerne hvert Kvartal. Derimod har man ikke ment paa nærværende Tidspunkt at burde modsætte sig, at det særlige Løntillæg paa 168 Kr., der i Aar og i Fjor er ydet inden for den stille Zone, opretholdes ogsaa efter 1. April i Aar. Den 7de Portion Reguleringstillæg vil nu efter Aftalen i Fjor med Organisationerne bortfalde som ekstraordinært Tillæg, og det tomme Interval bliver herefter alene erstattet med de 168 Kr. Den reelle Lønforbedring bliver da 3 Portioner Reguleringstillæg, idet der som nævnt efter 1. April i alt skal ydes 10 Portioner.

Der er under den nylig stedfundne Forhandling med Tjenestemændenes 3 Centralorganisationer og Danmarks Lærerforening opnaaet Enighed om en Ordning paa dette Grundlag, saaledes at det særlige Tillæg søges forlænget for Tiden indtil 1. November i Aar, altsaa for 7 Maaneder. Organisationerne har i Betragtning af den Usikkerhed, der gør sig gældende vedrørende Prisniveauet, ønsket at forbeholde sig deres Stilling med Hensyn til Tiden efter 1. November, og jeg har fra min Side fremhævet, at den finansielle Stilling og den økonomiske Udvikling i den kommende Tid kan forme sig paa en saadan Maade, at hele den Lønordning, der her er Tale om, ikke lader sig opretholde.

Det foreliggende Lovforslag gaar da i Overensstemmelse med Resultatet af Tjenestemandsforhandlingerne ud paa, at det særlige Løntillæg, som har været ydet i Henhold til Lov af 18. Marts 1938 for Finansaaret 1938—39 og Lov af 15. Marts 1939 for Finansaaret 1939—40, forlænges for Tiden fra 1. April til 31. Oktober 1940. Da Udgiften for et helt Finansaar vilde andrage godt 11 Mill. Kr., bliver Udgiften for de 7 Maaneder henimod 7 Mill. Kr.

Der er paa Finanslovsforslaget kun budgetteret 6 Portioner Reguleringstillæg. De nu tilkommende 4 Portioner giver en Merudgift paa ca. 27 Mill. Kr. Sammen med de ekstraordinære 7 Mill. Kr. er der altsaa Tale om en Forøgelse af Statens Udgifter for Finansaaret 1940—41, i Forhold til hvad der er budgetteret, paa ca. 34 Mill. Kr. Hertil kommer imidlertid en Merudgift paa ca. 1,7 Mill. Kr. som Følge af, at de særlige Ydelser, d. v. s. Udgifter til Dagpenge, Timepenge, Sejlpenge, Natpenge etc. efter Tjenestemandslovens Regler overensstemmende med det Regulativ, der er udstedt om disse Ydelsers Regulering, automatisk stiger med 2 Portioner. Derved er man naaet op paa en Merudgift paa 35,7 Mill. Kr. Hertil maa imidlertid lægges ca. ½ Mill. Kr., idet jeg ved de omtalte Tjenestemandsforhandlinger har givet Tilslutning til, at der for det kommende Finansaar søges tilvejebragt Hjemmel til, at de paa Finansloven opførte Honorarer udbetales med et midlertidigt Tillæg paa 10 pCt. For Tiden ydes der 5 pCt., men dette procentvise Tillæg, der kun er bevilget paa Finansloven for indeværende Finansaar, er ikke medtaget ved Budgettet for 1940—41.

2 Dage efter Forelæggelsen kom Lovforslaget til første Behandling i Folketinget. Det anbefalede af Ordførerne for Socialdemokratiet, Det konservative Folkeparti, Det radikale Venstre og Kommunisterne, medens Venstre, Bondepartiet, Retsforbundet og Nationalsocialisterne talte imod Forslaget.

Venstres Ordfører, S. P. Larsen, ansaa det for at være uklog Politik at give Tjenestemændene noget som helst ud over, hvad de har Krav paa i Henhold til Lønningsloven (at vi stadig har Prisstigninger paa 312 Kr. staaende udækket interesserede ham tilsyneladende ikke), og han mente heller ikke, at ret mange Tjenestemænd vilde være lykkelige ved at faa de 14 Kr. mere om Maaneden i 7 Maaneder, naar Pengene kun vanskeligt kan skaffes. Han mente iøvrigt, at Reguleringstillæget er en Slags Velstandstillæg, og at Grundlaget for Tilstedeværelsen af dette Tillæg af sig selv ændredes, naar de økonomiske og finansielle Forhold i Samfundet ændres, saaledes som de for Tiden er.

Valdemar Thomsen, som talte for Bondepartiet, havde en mærkværdig Opfattelse af »Hullet« i Reguleringstillægsbestemmelserne. Han har ikke fundet ud af, at dette er en Levning fra den Madsen-Mygdalske uberettigede Nedskaering i 1927; i hvert Fald syntes han at mene, at Hullet var lavet som en ligefrem Hensyntagen til Tjenestemændene. Han fandt det meningsløst og ud over alle Grænser at give dette særlige Løntillæg til Tjenestemændene, hvem han betegnede som Samfundets Kælebørn og som dem, der, bortset fra Storfinansens Mænd, er økonomisk bedst stillet. Han spurgte bl. a., hvem det er, der skal sætte deres Levefod ned, for at Tjenestemændene kan opretholde deres.

I sin Svartale betonedede Finansministeren, at det da ikke kunde være saadan, at man pillede Tjenestemændene ud og lod det være dem, som først og fremmest skulde holde for. Han betonedede endvidere det helt rigtige, at medens vi i indeværende Finansaar har haft baade det særlige Tillæg paa 168 Kr. aarligt og en normal Portion Reguleringstillæg udover, hvad der er foreskrevet i Tjenestemandsloven, saa faar vi fra 1. April alene det særlige Tillæg.

Skulde Vanskelighederne i finansiell Henseende taarne sig op i endnu højere Grad, regnede han med Resignation fra Tjenestemændenes Side.

Ved Forslagets 3. Behandling i Folketinget den 13. Marts blev det vedtaget med 79 Stemmer (Socialdemokraterne, Radikale og Konservative), medens 27 fra Venstre, Bondepartiet, Retsforbundet og Nazisterne stemte imod. Lovforslagets Gennemførelse maa altsaa betragtes som sikret, da dette skrives.

OPLYSNINGSARBEJDETS FORSKELLIGE OPGAVER

Sangen.

En aktuel Side af Oplysningsarbejdet er Sangen, og i det efterfølgende vil jeg anstille nogle Betragtninger over, hvilken Betydning det lyriske har haft og har i Samfundet og dermed for et sundt Folkeliv.

Den kendte norske Unitarforfatter Kristoffer Jansson indleder et lille Digt med følgende Vers:

Aldrig der er saa mørk en Sky,
den maa jo for Solen svinde.
Aldrig der er saa kleint et Ly,
at Spurven det ej kan finde.

Dette er ikke alene sande Ord, men de giver os i en mørk og streng Tid, som den vi oplever, tilige Haabet om, at der maa komme en Tid, hvor Folkene ikke skal leve i Ufred eller Had til hverandre, en Tid hvor det gode har sejret, selv om det onde kanske ikke er død.

En af de Ting, som skal hjælpe os til en saadan ny og bedre Tid, er Sangen.

Vi her i Norden er saa lykkelige at have rige Kilder at øse af paa dette Omraade; men det synes, som om vi ikke udnytter dem tilfulde.

Sangen er en af de Ting, som faar Isen i os til at smelte. Den varmer i Sindet, lyser op i Mørket, samler Fortid og Fremtid til eet Hele. Den samler Slægternes Attraa, den forener og forsoner, den er Evighedernes Kredsløb, og dermed har den enhver Mulighed for at samle alt det, som i Dag synes saa hjælpeløst splittet.

Arbejdernes Oplysnings Forbund har paa dette Omraade et vaagent Øje for Tidens Tarv; derom vidner dets Sangbog, som er en lodig Samling af gamle og nye Sange. Men det nytter kun lidet, at dygtige Mænd har samlet til et Hele, det Lyrikerne har frembragt som ren aandelig Føde for Menneskene, naar man ikke drager Næring deraf; thi det burde være saaledes, at dér, hvor der holdes Møde, Foredrag, Generalforsamling o. l., der var Sangen medvirkende saavel ved Indledningen som ved Afslutningen.

Der tales saa meget om nordisk Samarbejde, og det er kun godt; men der tales Mand og Mand imellem om det, som om det var noget, der er af ny Dato og dermed Nutidens Værk. Og dog har Lyrikerne for 100 Aar siden tolket dette Samarbejde. Nordens Pol burde i Dag have været forgyldt, saafremt Slægterne — og ikke mindst vor egen — havde forstaaet Sangens fulde Betydning. C. Ploug siger i sit Digt »Unge genbyrds Liv i Norden« (tilegnet

»Skandinavisk Selskab 1845«) bl. a.: »Skab en ny en evig Saga om vort skønne Fædreland«. I Sangen »Aarene skrider« digter han: »Engang skal Nordens Pol af den forgyldes . . .«. Til Studentermødet 1869 i Kristiania digter Jonas Lie Sangen »Midt i en Jærntid«, i hvilken han bl. a. siger:

Ja hil dig, du hellige Hjem i Nord
hvorunder Nordstjernen vaager!
Gud give dig Sejren, fordi du tror,
igennem Tidernes Taager,
fordi med Enfoldts fromme Sans
du Aandens Storvej kender
og bærer i dit Sind den Glans,
som paa din Himmel brænder.

Ved Sangerfesten paa det kgl. Teater 1924 siger Kaj Hoffmann:

Saa syng da, Danmark, lad Hjertet tale:
thi Hjertesproget er Vers og Sang,
og lære kan vi af Nattergale,
af Lærken over den grønne Vang.
Og Blæsten suser sin vilde Vise,
og Stranden drøner sit Højtidskvad;
fra Hedens Lyng som fra Stadens Flise
skal Sangen løfte sig, ung og glad.

Oskar Hansen siger i Sangen tilegnet Komponist-Konkurrencen 1934:

Danmark for Folket,
det klinger og gror,
det er de stærke,
de sejrende Ord.

Hver den, der virker med Evne og Aand,
og hver og en, der skaber med den barkede Haand,
hver den, der ærligt i Arbejdets Flid,
vil bygge op den nye Dag, den nye Folkets Tid.
Plads for dem alle, Plads for alle, der vil
Danmark for Folket.

Der kunde nævnes mange, mange flere, men Tanken — saavel i gamle som nye Digte — og Pilen, som viser frem mod Maalet, er den samme. Naar disse Mænd vælger at udtrykke sig i Sang, saa er det for at smelte Tingene sammen til et Hele, til fælles Maal, selv om Vejene kan være forskellige: Plads for dem alle. Følg med din Sjæl Lærken over grønne Vang. Ja, selv gennem Tidernes Taager skal vi paa Sangens Vinger være med til at forgyldte det Aandsliv, som skal samle og begejstre Folkene til Skabelse af en ny og bedre Tid.

Der er vel nok nogle, som mener, det er utopisk at haabe paa et Fredsrige, og at Sangen skulde være et virksomt Middel hertil. Jeg maa imidlertid gøre opmærksom paa, at en af Oplysningsarbejdets Hovedopgaver er at bibringe Slægten den rette Forstaaelse af, at det er Samlingstid. Oplysningsarbejdet skal samle, skal tale og *synge* om alt. Da skal den Tid nok oprinde, hvor ikke Vold og Sværd vil sejre; men den Folkeaaend, som gennem Enighedens Lur kalder til Samling, og som bærer Broderskabsmærket i sit Skjold. Sangen er saaledes et ikke uvæsentlig Led i Oplysningsarbejdet.

P. Sessing.

DE FINske BØRN

Gennem Finlandsindsamlingerne har Danmark ved Pengemidler og Vareforsendelser bragt et Broderfolk en midlertidig Hjælp i en Nødssituation.

Overalt er disse Indsamlinger mødt med fuld Forstaaelse af Sagens Alvor; og den Offervilje, der allerede er udvist — ikke alene ad officiel Vej, men ogsaa gennem det private Initiativ — er et vægtigt Udtryk for, at hver enkelt har følt det som sin Pligt at yde sit Bidrag her, hvilket foruden økonomisk Betydning har haft moralsk Værdi og været medvirkende til yderligere at styrke den skandinaviske Samfølelse.

Imidlertid har Forholdene udviklet sig saaledes, at Hjælpen til Finland kræver større Rækkevidde, og bl. a. er Spørgsmaalet om de finske Børns Evakuering blevet aktuelt i de nordiske Lande.

Finnerne selv har længst muligt bestræbt sig paa ikke at gøre Brug af Tilbud herom, men Krigen, der har gjort Tusinder af Familier hjemløse, har bevirket, at det blev en tvingende Nødvendighed at faa Børnene bort fra Dagens Rædsler og ind under en fredelig, tryk Beskyttelse.

Evakuering af de finske Børn er allerede paabegyndt baade til Sverige, Norge og Danmark, men da der er Brug for mange Tilbud, anmoder vi de af vore Medlemmer, der vil tage et saadant lille finsk Barn til sig og skærme det mod de forfærdende Oplevelser og den Nød, som Krigen førte med sig, og ogsaa i et Barnesind kan skabe Indtryk, der aldrig glemmes, om at sende os en Meddelelse herom hurtigst muligt, saaledes at Sagen snarest kan ordnes efter de Direktiver, som Autoriteterne fastsætter.

Fra »Finlandshjælpen«, Holbergsgade 3, København, har vi indhentet Oplysninger om de eventuelle Spørgsmaal, der kan opstaa i denne Forbindelse, og kan paa Grundlag heraf meddele:

I hvilken Alder kommer Børnene?

I væsentlig Grad Drengene fra 3—10 Aar og Piger fra 3—12 Aar. Da der er flere Tilbud om at modtage Piger end Drengene, henstilles det saavidt muligt at melde sig for »et Barn«, idet Fordelingen af Børnene derved lettes.

Sundhedstilstand?

Børnenes Sundhedstilstand er undersøgt i Finland inden Afrejsen og vil ogsaa blive paaset her.

Sygekasse.

Hvis De er nydende Medlem af en Sygekasse, vil Sygekasseforholdet antagelig blive ordnet saaledes, at de evakuerede kommer til at gaa ind under den gældende Sygekasseordning. Det har *Finlandshjælpen* skriftlig bedt Ministeriet om.

Ernæringskort.

Med Hensyn til Ernæringskort vil der ved Forevisning af Barnets Identitetskort paa det sædvanlige Udleveringssted for Ernæringskort blive udleveret Kort fra Barnets Ankomstdag til næste Udleveringstermin, hvorefter det vil blive ligestillet med Familiens øvrige Medlemmer.

Skolegang.

Skolegangen vil antagelig blive ordnet saaledes, at Børnene faar Adgang til de lokale Skoler. Det har *Finlandshjælpen* bedt Ministeriet om.

Hvor længe skal Kvarterværterne beholde Børnene?

Saasnart Børnenes Forældre eller Værger maatte udtrykke Ønske om, at Børnene skal vende tilbage til Finland, vil Hjemsendelsen finde Sted ved *Finlandshjælpen's* Bistand. *Finlandshjælpen* gaar iøvrigt ud fra, at Tilbudet om at tage et Barn gælder for mindst 6 Maaneder, men helst ikke under et Aar.

Adoption.

Hvis den finske Nation skal bevares, maa man ikke regne med at kunne adoptere et finsk Barn. Det kan *Finlandshjælpen* derfor ikke hjælpe med til.

Hvis Barnet er særlig vanskeligt.

Hvis De skulde modtage et særlig vanskeligt Barn, kan Forholdet ved Henvendelse til Lokalkomiteen afvikles.

Børnehaver og Daghjem.

Noget generelt om, hvorvidt de finske Børn kan optages i Børnehaver og Daghjem, kan paa nuværende Tidspunkt ikke siges; men Kommunerne skal nok vise sig imødekommende.

Ansvarsforsikring.

Spørgsmaalet om, hvorvidt de finske Børn kan gaa ind under Familiens almindelige Ansvarsforsikring, kan ikke besvares generelt. Henvendelse maa rettes til det Selskab, hvor Forsikringen er tegnet.

En Ansvarsforsikring tegnet i »Forsikringsforeningen for Tjenestemænd ved Statsbanerne« dækker ogsaa for finske Børn, der er optaget i Husstanden.

Klæder.

Børnene er forsynet med almindeligt Gangtøj; senere kan rettes Henvendelse til *Finlandshjælpen's* Lokalkomité angaaende Tøj til de Børn, man har i Pleje.

Kost.

Da enkelte har forespurgt, om der er stor Forskel paa Kosten i Finland og Danmark, kan vi oplyse, at den finske Kost i det store og hele svarer til den jævne danske.

Kan man faa et Barn fra bestemt socialt Niveau?

Ved Indkvarteringen, der foretages af Lokalkomiteer, vil der saa vidt muligt blive taget Hensyn til, at Børnene bliver anbragt i Hjem, hvor Forholdene svarer til dem, som Børnene kommer fra. Organisationerne vil i Overensstemmelse hermed søge udvirket, at Børn fra finske Jernbanemandshjem fortrinsvis anbringes hos danske Jernbanemænd.

Hvorledes fordeles Børnene?

Børnene fordeles egnsvis, og Fordelingen foregaar gennem Lokalkomiteen. Kvarterværterne vil i Forvejen blive underrettet om, naar et Hold kan ventes til deres Egn.

Kvinder med Smaabørn.

Der vil endvidere blive Brug for flere Tilbud om at tage Mødre med Børn.

Samtlige faglige Organisationer ved Stats- og Privatbanerne i Danmark retter en indtrængende Opfordring til ethvert Medlem, der har Mulighed for at tage sig af et finsk Barn, om at udfylde nedenstaaende Kupon og snarest sende den til sin Organisation.

Tilbudene vil blive overgivet til Centralkomiteen for Modtagelse af finske Børn.

Det er Børn, det gælder, og det er et nordisk Broderfolk, der har kæmpet for Fred og Frihed og nu skal genopbygge et ødelagt Land, som vi her skal hjælpe — yderligere Appel er sikkert overflødig.

DANSK LOKOMOTIVMANDS FORENING

De finske Børns Evakuering.

Dato.....

Undertegnede ønsker at modtage et finsk Barn:

Navn:

Stilling:

Adresse:

AF I. T. F.s HISTORIE

Internationalt Transportarbejder Forbund har paabegyndt Udgivelsen af en ny Publikation »Transportarbejderne lænker Verden sammen«, der udsendes paa spansk og engelsk og særligt spredes i de Lande, hvis Transportarbejdere endnu ikke er tilsluttet Transportarbejdernes Internationale.

I det første Nr. af det nævnte Blad anstiller I. T. F.s Generalsekretær, E. Fimmen, nedenanførte Betragtninger, som vi bringer i S. Suneson's Oversættelse:

Det var den 28. April 1919. Verdenskrigen var endt. De blodige Myrderier var forbi, Vaabenstands-pagten var underskrevet, og Fredsbetingelserne var under Udarbejdelse. Men Hadet blev dog stadig holdt vedlige mellem de Nationer, der i saa lange Tider havde staaet overfor hinanden kun optaget af den ene Tanke at ødelægge samt dræbe saa mange som muligt. Der blev heller ikke gjort Forsøg paa at dølge dette Had, specielt Hadet til Tyskerne, og besynderlig nok søgte man fra nogle Sider at kaste Ansvaret for Krigen paa de tyske Arbejdere, idet man hævdede den mærkværdige Opfattelse, at Tysklands Arbejdere havde været stærke nok til at forhindre Krigen.

Slagord som: »Hæng Kejseren«, »Alle Tyskere er »Hunner«, »Tyskerne skal betale til sidste Hvid, alt hvad Krigen har kostet af Ødelæggelser« hørtes ofte af de sejrende Nationer.

I en saadan Atmosfære skulde et Møde finde Sted den næste Dag. Den første Kongres efter Verdenskrigen i Internationalt Transportarbejder Forbund, og Delegerede fra saavel England som Belgien og Tyskland vilde komme til Stede.

Allerede et Par Dage i Forvejen var Repræsentanterne fra Tyskland kommet til Amsterdam, hvor Kongressen skulde afholdes, og det er vel ikke mærkeligt, at det var med lidt blandede Følelser, Tyskerne saa hen til det Øjeblik, da de første Gang skulde mødes med de øvrige Repræsentanter, specielt dem fra England.

England blev forøvrigt repræsenteret ved tre Mænd, der var godt kendt paa internationale Kongresser, nemlig Robert Williams, som var Sekretær i de engelske Transportarbejderes Sammenslutning, Harry Gosling og Ernest Bevin.

Om Eftermiddagen, Dagen før Kongressen skulde aabnes, besluttede de tyske Delegerede sig til at gaa hen paa det Hotel, hvor de vidste, de engelsk Delegerede skulde bo, i Haab om eventuelt at komme i Kontakt med disse, og, som man siger, søndere Stemningen, forinden de skulde mødes Ansigt til Ansigt i Kongressalen.

Dette første Møde mellem Tyskerne og Englænderne blev uforglemmeligt. De engelske Delegerede var kommet til Amsterdam samme Dag om Formiddagen, og ud fra de samme Følelser som Tyskerne havde de ogsaa begivet sig paa Vej for at træffe disse.

Midt paa en af de mange Broer, der gaar over Amsterdams Kanaler, stod de pludselig overfor hinanden. Tyskerne ligesom dvælede lidt, mange Tanker

gik igennem deres Hoveder, hvad skulde de sige, og hvorledes vilde Englænderne reagere.

Denne Tilstand varede dog kun kort; Englænderne havde allerede paa Afstand set Tyskerne, og Robert Williams, der gik lidt i Forvejen, bredte sine store Arme ud og udbrød et hjerteligt: »How do you do«, fuldstændig som om de var de bedste Venner af Verden, og som om de havde været sammen før ganske nylig. Ingen, der overværede dette, kunde tro, at disse Mænd repræsenterede to Nationer, der i fire Aar havde kæmpet en blodig Kamp paa Liv og Død. Under den to Dages Kongres blev der fra de engelske Repræsentanters Side ikke udtalt et eneste bebrejdende Ord om Ansvaret for Krigen, og da man fra anden Side søgte at komme ind paa dette, blev der protesteret meget energisk, specielt af E. Bevin. Denne stillede paa de engelske Repræsentanters Vegne en Resolution, der ene og alene tog Sigte paa at rekonstruere Internationalt Transportarbejder Forbund. Efter at Bevin havde holdt en Tale og motiveret Resolutionen, blev den vedtaget.

Om Aftenen efter Kongressens Afslutning spiste samtlige Repræsentanter til Aften sammen paa en Restauration, og ganske naturligt var de Genstand for en vis Opmærksomhed fra forskellige Journalisters Side, disse var stærkt interesseret i, hvorledes Kongressen var forløbet.

Harry Gosling gav for saa vidt et karakteristisk Svar paa et Spørgsmaal fra Journalisterne. Han tog et Rundstykke fra Brødbakken, brækkede det i to Stykker, gav en af de tyske Repræsentanter det ene Stykke og beholdt selv det andet, og begge spiste nu hver sin Part af Rundstykket.

Det var en bemærkelsesværdig Sammenkomst, dette Møde i I. T. F. Ikke fordi det var den første Internationale Organisation, der holdt Møde efter Krigen, men mere ved den virkelige Forstaaelse og den Forsoningens Aand Mødet var præget af. Desværre var det samme ikke Tilfældet i flere andre internationale Organisationer, der blev genoprettet efter Krigen; tyske Repræsentanter blev ofte udsat for Bebrejdelser, naar Spørgsmaalet om Krigen blev diskuteret, og de kom stadig ud for ret ubehagelige Situationer, baade af den ene og anden Art.

Nu raser Krigen igen. — Den arbejdende Klasse var endnu mindre end i 1914 i Stand til at forbinde en Gentagelse af denne fuldkomne meningsløse Maade at ordne mellemfolkelige Uoverensstemmelser paa.

Men trods alt vil den Kammeratskabsaand, der ledte til Genoprettelsen af I. T. F., leve videre. Hvad end Krigen vil bringe, og hvad end Resultatet vil blive, saa vil Internationalt Transportarbejder Forbund leve videre; trods Had og Galskab ud over alle Landegrænser vil vi søge at bevare Forstaaelsesfølelsen mellem alle Nationer uanset Race eller Hudfarve. I. T. F. vil stadig bekæmpe Terror og Undertrykkelse og bestrebe sig for at skabe Fred og Retfærdighed, saa alle Jordens Folkeslag kan leve sammen i Frihed og Lighed.

FINLANDSINDSAMLINGEN

Efter at Regnskabet over de til denne Indsamling indkomne Beløb har været bekendtgjort i sidste Nummer af Bladet, er der indkommet yderligere 10 Kr. En Lokomotivfører i København, som paa Grund af Sygemelding ikke har set de udsendte Lister, har alligevel ønsket at yde sit Bidrag, og har da indbetalt dette direkte paa Kontoret, saa det samlede Beløb bliver 6160 Kr.

Beløbet er indbetalt til Foreningen »Norden«s Finlandsindsamling, hvilket for øvrigt har været omtalt baade i Radioavisen og i Dagspressen.

3 SVENSKE PRIVATBANER OVERGAAR
TIL STATEN

Efter forudgaaende Forhandlinger mellem de svenske Statsbaner og Göteborg—Borås samt Borås—Alvesta Privatbaner er der opnaaet Enighed om, at Staten snarest muligt overtager de 2 Privatbaner for en Sum af ialt Kr. 7 278 240, der udbetales i 3 % Statsobligationer, som løber fra 1. Juli d. A. til 1. Juli 1950.

Foruden de 2 Privatbaners 253 km Jernbanelinje har Statsbanerne tillige overtaget deres Automobillinjer paa ialt 355 km.

Gennem denne Overenskomst vil 524 Mand overgaa til de svenske Statsbaner.

Der er endvidere ført Forhandlinger med Uddevalla—Vänernsbanen, og der er opnaaet Enighed om, at Staten fra 1. Juli overtager denne Bane. Aktierne indløses mod Betaling af 50 % af deres paalydende.

LETTE VOGNE PAA DEN FRANSKE
NORDBANE

Ovennævnte Bane arbejder stærkt paa at fremstille lette Vogne og har opnaaet gode Resultater med helt svejsede Vogne af almindeligt Staal. Endnu større Fremskridt er gjort ved at anvende bedre Staalarter og Letmetal, og ved at anbringe tre Vognkasser paa fire Trucker. Vognkasserne er fremstillet af en Aluminium-Magnesialegering med 7 pCt. Magnesia, og Vogndragerne er af svejset Flusstaal. De stærkest paavirkede Dele: Truckstel, Hjul og Bremsetøj er fremstillet dels af svejsbar og dels af ikke svejsbar Nikkelstaal. En Truck i denne Udførelsesform vejer kun 780 kg, hvorimod en Truck med staaltøbt Ramme vejer 1180 kg. Ved Anvendelse af Letlegeringer af Nikkelstaal er Vægten af et Tog med 294 Siddepladser bragt ned fra 129 t til 75 t. Vægten af Truckerne, Bremsetøjet og Bremscylindrene er blevet 17 t mindre.

FRA MEDLEMSKREDSSEN

Finland.

I Anledning af den af Hovedbestyrelsen iværksatte Indsamling til Fordel for de nødstedte Finner, har Sv. Andersen, Es., i sidste Nummer af Bladet faaet optaget en Artikel, hvori han næst efter at anføre, at vi Lokomotivmænd aldrig har ligget paa den lade Side, naar vi kunde yde Hjælp til andre, yderligere fremsætter Forslag om, at det her i vor Forening indsamlede Beløb anvendes til Køb af Tøj til de Børn, der kommer til Danmark samt til deres Transport fra Finland hertil. Og han siger, vil vor Organisation bruge vore Penge paa denne gode Maade, da skal vi nok faa Glæde deraf.

Jeg er studset noget over, at den gæve Kammerat Sv. Andersen har kunnet skrive saaledes; thi du var jo ikke paa den Liste, vi andre skrev os paa.

Naturligvis er det noget, den enkelte fuldstændig maatte afgøre, om han vilde støtte denne Sag eller ej. Jeg skal derfor heller ikke gaa i Rette med Sv. A., fordi han ikke har givet noget Bidrag paa vor Liste — noget saadant tilkommer ikke mig, og han kan jo have tegnet sig andetsteds — men jeg studser over, at han vil blande sig i, *hvad vi andre ønsker at bruge vore Penge til*. Naar Sv. A. ikke har nogen Anpart heri, synes jeg, det er noget upassende, at han taler om *vore* Penge.

Naar Kammerat Andersen ikke vil være med i Sagen, kunde han nok have afholdt sig fra at diskutere, hvad der skal gøres ved de Penge, vi andre har indsamlet.

XX.

Er vi i daarligt Selskab?

Saaledes skriver Svend Andersen flere Gange i sit sure Indlæg om Finlandshjælpen. Nej S. A.! Aldrig har de Lande, der hylder Friheden, staaet hinanden saadan bi, som netop over for Finlandshjælpen; et enestaaende Kammeratskab, der vel nok kan sætte det Kammeratskab i Skyggen, som det Land, du hylder, burde have ydet over for netop Landet Spanien. Naar D. L. F. sammen med andre Organisationer ydede saa store Pengebeløb til Spaniensbørnene, var det udelukkende af Kærlighed og Hjælp til Landets ulykkelige Børn, sandelig ikke til Kommunismens forlorne Frihed, som de selv har røbet ved deres politiske Fejlgreb. Finlandshjælpen er sat ganske anderledes op; den er en Hjælp, der ydes til hele Folket som et kammeratligt Forsvar mod store Bjørnes Overgreb paa andre Landes Frihed; men det forstaar S. A. slet ikke. Du mener at give os Anvisning paa at staa med rene Arbejderhænder ved at fortælle os, at du har nydt den Ære af Socialdemokratisk Forbund at faa tildelt et tysk Barn i Pleje. Ja netop derigennem har du jo bevist, at du ogsaa af dine Modstandere kan faa tildelt noget godt, og at du tager imod det, hvorfor skulde vi Lokomotivmænd saa ikke kunne yde vor Hjælp til de Helte i Finland, der kæmpede for Frihed, den Frihed, der giver dig Lov til at ytre dine Anskuelser uden Ensretning i vort Organisationsblad.

P. Mohler.

DAMPLOKOMOTIVER UDEN FYR

Efter *Die Lokomotive* ved F. Spøer.

Under Udvidelse af det Jugoslaviske Jernbanenet er der bygget flere Hoved- og Sidebaner gennem Bjergland, af hvilke det paa mange Steder har været nødvendigt at føre dem gennem Tunneler med Længder fra 0,5 til 8 km. Til at befordre Togene gennem Tunnelerne er der hidtil anvendt almindelige Damplokomotiver med indenlandske Brunkul til Brændsel, hvilket har medført Betæneligheder af sundhedsmæssig Art, særligt for Tunneler, anlagt med Kurver, da den naturlige Udluftning gennem Tunnelerne og gennem de udborede Luftsakter ikke er tilstrækkelig. Luften i Tunnelerne indeholder den for de Rejsende og Personalet farlige Kuloxyd, og desuden kan Temperaturen stige indtil 40 Grader. Kun i enkelte Tilfælde har man kunnet løse dette Spørgsmaal ved at anvende elektrisk Drift, da denne Driftsform er for dyr paa svagt befærede Strækninger, og især paa Steder, hvor Strækningen med Tunnelerne kun er 8—15 km.

Ved at anvende Diesellokomotiver eller Motorvogn tog bliver Faren for Kuloxyd-Forgiftningen naturligvis mindre, men hertil kræves for Jugoslaviens Vedkommende udenlandsk Brændsel. Desuden er Diesellokomotiver i Anskaffelse to à tre Gange saa dyre som Damplokomotiver af samme Ydedygtighed, og Drifts- og Vedligeholdelsesomkostningerne er for Diesellokomotiver meget større end for Damplokomotiverne. Trykluftlokomotiver, som bruges med gode Resultater over kortere Distancer i Bjergværksdrift, kan ikke komme i Betragtning paa Hovedbaner, da Ydelsen er for lille, og Driftsomkostningerne for store. Derimod egner *Lamm-Franegs* fyrløse Damplokomotiv sig godt til Togfremførsel gennem Tunneler.

Fyrløse Damplokomotiver har i mere end 30 Aar hævdet sig som Ranger- og Industrilokomotiver i den gangbare Konstruktionsform; der er for at bruge fyrløse Lokomotiver til Togfremførsel kun en Opgave at løse, nemlig at give Lokomotivet den nødvendige Ydeevne, ved at Kedlerne faar et Rumindhold, der er stort nok til at medføre et Kvantum ophedet Vand, som kan afgive den paakrævede Dampmængde.

I efterfølgende gives en Beskrivelse af et af Ingeniør, Professor *Farmakowsky* konstrueret fyrløst Damplokomotiv. Vedføjede Billede viser Lokomotivet med dets tredelte Kedel. Den midterste, store Kedel er som paa Garratt-Lokomotiverne anbragt drejeligt paa to Trucker; Kedlen har en invendig Diameter paa 2,7 m og er bygget saa stærk, at Bærramme er

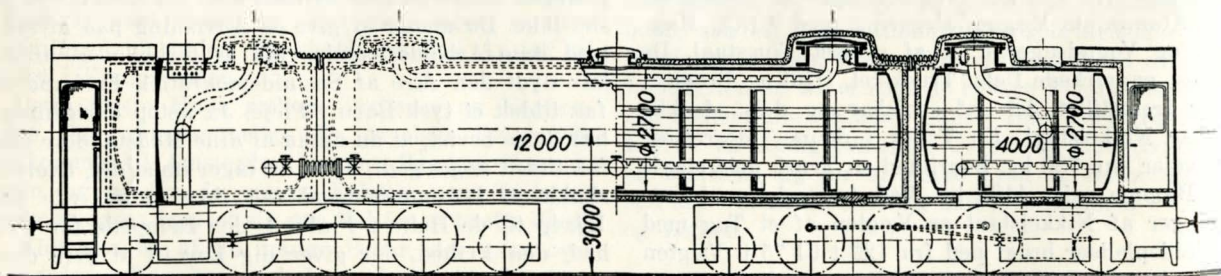
overflødig. De to korte Kedler er paa sædvanlig Maade anbragt paa Truckerne med Forskydelighed i Lokomotivets Længderetning. Kedlernes Vand- og Damptrum er indbyrdes forbundet med bøjelige Metalslanger, saaledes at Vandrummene kan holdes adskilt fra hverandre med paamonterede Ventiler. Disse holdes kun aabne, saalænge Kedlerne fyldes med hedt Vand, og er under Driften lukket for at hindre, at Vandet under Kørsel opad Stigninger skal trænge ind i den lavest beliggende Dampdom og Regulator. Kedlerne er svejset sammen for at holde Vægten saa lav som muligt, og er hver for sig isoleret med flerdobbelt og meget virksom Isolering.

Kraftdamprene fra Regulatorerne til Gliderkasserne er korte og stive; de almindeligt paa leddede Lokomotiver forekommende Kugleled paa Kraftdamprene findes ikke. Regulatorerne er udrustet med en avtomatisk virkende 2-trins Trykformindsker, hvorved Damptrykket i Gliderkasserne holdes paa henholdsvis 6 eller 2,5 Atm. Lokomotivet har i begge Ender et Førerhus, hvorfra Regulatorerne og Styrringerne kan betjenes samtidigt ved Hjælp af en elektrisk henholdsvis hydraulisk Servomotor. Derved overflødiggøres Drejeskiver og Drejninger af Lokomotivet, og Driften forenkles betydeligt.

Det antages at være fordelagtigt at udruste Lokomotivet med *Riggenbachs* Modtryksbremse, med hvilken der under Dalfarter brænses med Modtryk i Dampcylindrene, og udnytte den derved i Cylindrene stærkt sammenpressede og ophedede Luft i en Rørforvarmer, anbragt i hver af de smaa Kedler. Paa stejle Faldstrækninger vil noget af Enejen, som er brugt til Kørselen opad, kunne indvindes og nyttiggøres.

Fyrløse Lokomotiver er meget billige i Driften og betjenes af een Mand. I Kedlerne findes ingen Fyrkasse, Kedelrør eller Støtteholte, kort sagt de Dele, som kræver den største Opmærksomhed og Vedligeholdelse. Det i Billedet gengivne 1G1 + 1G1-Lokomotiv er konstrueret for en 12,6 km lang Tunnelstrækning med følgende Stigninger: 3 : 100 paa 1,5 km, 21 : 100 paa 0,6 km (gennem en skarp Kurve), derefter 16 : 100 paa 6,5 km og sluttelig 2,5 : 100 paa 2 km. Disse Signingsforhold forekommer paa Strækningen: *Susak—Skrljevo* paa Banelinien *Agram—Susak*.

Lokomotivet kan med et Begyndelsesarbejdstryk paa 16 Atm. befordre et Hurtigtog paa 300 t op ad nævnte Stigninger med en Hastighed af 50 km/T., under hvilken der er paaregnet et Trykfald i Kedlerne til 6 Atm. Kørslen nedad foregaar med et Tryk-



Jugoslavisk fyrløst Damplokomotiv.

fald fra 6 til 2,5 Atm. Kedlernes Vandindhold paa 100 kbm vil rigeligt strække til under et paaregnet Dampforbrug af 27 kg pr. Hestekrafttime. Den nøjagtige Beregning over Anskaffelses- og Driftsomkostninger for fyrløs Dampdrift med tilhørende Ladeanlæg med *La Mont*-Kedler andrager kun ca. en Syvendedel af Omkostningerne ved elektrisk Drift.

ENGELSK DIESELLOKOMOTIV

Til en Bjergbane i Peru har *Hunslet Engine Co. Ltd., Leeds*, leveret et Diesellokomotiv, som skal arbejde under særligt vanskelige Forhold. Det løber paa tre Aksler med en Tjenestevægt paa 39,5 Ton og er bygget til at køre paa Stigninger 7 : 100 indtil 4877 Meters Højde over Havet. Af Hensyn til den lave Temperatur og den tynde Luft, som findes i disse Højder, er Lokomotivet udrustet med særlige Indretninger til at sikre Motorens Start og Forsyning med Forbrændingsluft.

Disse bestaar af to af hinanden uafhængige Maskiner. Til venstre for Hovedmotoren findes en Dieselmotor paa 25 HK ved 1500 Omdr/Min til at drive en 2-trins Kompressor, med hvilken der paa 7 Min. komprimeres Luft til et Tryk af 35 Atm. i to store Beholdere. Paa Hovedmaskinens højre Side er anordnet en Benzinmotor, som ved 4000 Omdr/Min præsterer 90 HK. Med denne startes Hovedmotoren gennem en Tandhjulsudveksling og en Tandkrans paa Hovedmotorens Svinghjul. Bezinmotoren kan løbe saa længe, det er nødvendigt at hjælpe Hovedmotoren.

For Kraftens Overføring til Hjulene anvendes en hydraulisk *Vulcan-Sinclair* Kobling og en 4-trins Tandhjulsudveksling. De fire Udvekslingstrin giver Lokomotivet Hastigheder paa henholdsvis 4,8 — 12,0 — 17,7 og 25,5 km/T, naar Hovedmotorens Omdrejningstal er paa 900. Under de ugunstigste Forhold i en Højde af 4877 m præsterer Motoren ved 900 Omdr/Min en maksimal Trækkekraftydelse paa 7700 kg. Ved en Hastighed paa 4,8 km/T er Trækkekraften 7030 kg, ved 12 km/T 4672 kg, ved 17,7 km/T 3175 kg og ved 25,5 km/T 2177 kg. Tandhjulsudvekslingen omskiftes ved Hjælp af Trykluft paa 3,5 Atm.

Der er lagt særlig Vægt paa en god Køling, da Luftens Temperatur — selv om den i Almindelighed er lav — godt kan svinge indenfor vide Grænser. Luften er højt oppe i Bjergene saa tynd, at dens Evne til at optage Varme er formindsket ganske betydeligt, og derfor er Køleanlægget meget stort. Endvidere ligger Vandets Kogepunkt paa disse Højder temmeligt lavt, hvorfor der for at holde den rette Kølevandstemperatur og samtidig undgaa at Vandet kommer i Kog er tilladt et vist Overtryk i Køleren. Denne bestaar af tolv Elementer, hvoraf de to er for Olie.

Hovedmotoren kan ved 900 Omdr/Min i to Timer yde 330 HK. Den er udrustet med en *Buchi*-Overlader, hvormed Ydelsen kan forhøjes til 495 HK. Overladeren bruges kun i Højderne, paa hvilke der maa regnes med et stort Fald i Motorens Ydeevne. Paa Banens højeste Punkt, 4877 m over Havet, synker Mo-

tores Kraftudvikling til 243 HK. Da Lokomotivet har mekanisk Kraftoverføring, er det nødvendigt at kunne ændre Hovedmotorens Omdrejningstal. Dertil findes en Fjernstyring, hvormed Omdrejningstallet kan reguleres fra 280 til 900 Omdr/Min.

OMBYGNING AF HOVEDBANEN PAA RÜGEN

Som Forbedring af Hovedruten Berlin—Stralsund—Sassnitz—Trälleborg er Færgeforbindelsen over det 3 km brede Strelasund mellem Stralsund og Altefähr paa Rügen allerede for flere Aar siden ophørt og erstattet af en Dæmning og en Bro, hvorved der er opnaaet stor Tidsbesparelse. For over et Aar siden er der ved Sassnitz begyndt et Arbejde paa at forbedre Jernbaneforbindelsen gennem Rügen fra Sassnitz til Sassnitz Færgenhavn, eller rettere sagt fra Lietzow til Sassnitz Færgenhavn.

Fra Færgenhavnen gaar Jernbanen i en hesteskoformet Kurve med Stigning 1 : 37 til den højtliggende Sassnitz Banegaard, over hvilken Strækning der til at fremføre de største Eksprestog bruges fire store Lokomotiver.

Efter en for mange Aar siden udarbejdet Plan til Forbedring af Jernbaneforbindelsen gennem Rügen var det Meningen at lægge en ny Bane fra Lietzow langs den store Sø Kleiner Jasmunder Bodden og Østersøkysten direkte til Sassnitz Havn og derved undgaa de Højdedrag, paa hvis Skraaning ned imod Havet Sassnitz ligger. Men Slotsherren von Dwasieden, gennem hvis Besiddelser Banen skulde lægges, modsatte sig det. Der var derfor ikke andet for Jernbaneledelsen at gøre end at opgive Planen og lade Banen fortsætte over Sassnitz til Sassnitz Færgenhavn. Nu er Planen taget op paa ny og gennemføres. Arbejdet er saa vidt fremskredet, at der ved Sassnitz Færgenhavn er bygget Lokomotivremise med Drejeskive, og en 1,5 km lang og 100 m bred Dæmning til Forbindelse med Dwasieden er i Arbejde. Der paaregnes en stor Tidsbesparelse gennem Rügen, naar det nye Baneanlæg er færdigt.

Traveller.



Jubilæer.

Lokomotivfører *S. O. Larsen*, Helsingør, der den 29. Marts har været ansat ved D. S. B. i 40 Aar, har efter Lokomotivfyrbødertiden i Helsingør været Lokomotivfører i Gedser, derefter i en længere Aarrække i Thisted og senere igen i Hg.

Lokomotivførerafdelingen i Helsingør ønsker dig hjertelig til Lykke med de 40 Aar og takker for det gode Kammeratskab i Aarenes Løb, samtidig med at vi haaber at se dig iblandt os endnu i nogle Aar. *H. W. N.*



Th. Hansen.

Den 27. Marts kan Lokomotivfører Th. Hansen (*Eldberg*), Korsør, fejre sit 25 Aars Jubilæum ved D. S. B.

Korsør Afdeling 17 bringer dig en hjertelig Lykønsning i Dagens Anledning og ønsker dig alt godt i Fremtiden.

Søren.

Opmærksomhed frabedes.

Al Opmærksomhed ved mit Jubilæum den 29. Marts frabedes.

Motorfører *A. F. V. Petersen*,
Struer.

Taksigelser.

Hjertelig Tak for den store Opmærksomhed paa vor Jubilæumsdag.

A. V. Andersen, *C. M. Soby*,
Lokomotivførere, Aarhus.

Hjertelig Tak for udvist Deltagelse ved vor kære Mand og Fader, pens. Lokomotivfører *S. L. Karlsens* Død og Begravelse.

Karen Karlsen.

Tak for udvist Deltagelse ved min kære Moders Død og Begravelse.

Th. Thomassen, Lokomotivfører,
Skive.

HUSK

I Tilfælde af Flytning bør Adresseretelse tilstilles Postvæsenet i betimelig Tid forud for Flytningen, men dog senest samtidig med, at Flytning finder Sted.

Hvis dette ikke overholdes, og Postvæsenet saaledes ikke har nogen Adresse paa Vedkommende, inddrages det paagældende Blad, og det kan da ikke hjælpe at anmelde Flytning. Naar Bladet først er inddraget, udsender Postvæsenet det ikke mere, førend det fra Organisationens Side er anmeldt paany. Dette medfører ikke alene nødvendig Ærgrelse hos Medlemmet, men tillige unødvendigt Arbejde og unødvendig Udgift, idet der paa denne Maade maa betales Anmeldelsesgebyr flere Gange for samme Abonnent.

Lokomotivfyrbødernes Anciennitetsrække.

Paa Grundlag af de ved den i December 1939 afholdte Lokomotivfyrbødereksamen opnaaede Resultater blev Ekaminanterne opstillet i Rækkefølge saaledes:

- E. T. V. Petersen, Ng.
- H. T. Hansen, Ge.
- G. C. Knudsen, Ar.
- K. Svendsen, Kbhvn. Gh.
- C. R. Nielsen, Fa.
- H. W. Christensen, Ge.
- K. R. Olsen, Ar.
- P. K. Petersen, Kbhvn. Gh.
- G. J. M. Petersen, Kbhvn. Gh.
- E. C. Nielsen, Kbhvn. Gh.
- O. P. Jensen, Ar.
- K. F. Renard, Kbhvn. Gh.
- K. E. L. Gustafsen, Kø.
- E. K. Nielsen, Kbhvn. Gh.
- O. A. K. Sørensen, Kbhvn. Gh.
- B. M. Laursen, Str.
- S. A. Andersen, Kbhvn. Gh.
- J. V. R. Jørgensen, Es.
- S. P. Christiansen, Kbhvn. Gh.
- S. P. Jensen, Kø.
- K. A. P. Petersen, Fa.
- J. Nielsen, Kø.
- S. C. S. Pedersen, Ng.
- H. M. M. M. Christensen, Kø.
- E. A. W. Petersen, Kbhvn. Gh.
- N. J. Andersen, Kbhvn. Gh.
- A. K. Modell, Kø.
- A. P. Sørensen, Kbhvn. Gh.
- P. A. Taklo, Kbhvn. Gh.
- K. R. T. Kieffer, Kbhvn. Gh.
- H. Mikkelsen, Kbhvn. Gh.

Denne Rækkefølge er gældende for de paagældendes Indordning i Lokomotivfyrbøderrækken.

D. S. B. Tjenestemænds Børneforsørgelse

afholdt den 13. Februar 1940 sin aarlige ordinære Generalforsamling i Restaurant »Ny Rosenborg« i København.

Formanden, Overportør *F. E. Ferdinandsen*, Nø., bød Velkommen og aflagde Beretning om Virksomheden for Aaret 1939. Det fremgik heraf, at der havde været en Fremgang paa 21 nye Bøger, der var udstedt 236 Bøger imod 215 i det foregaaende Aar og udbetalt 202 Bøger, som fordeler sig saaledes: 178 Bøger ved Konfirmation, 13 Bøger ved Dødsfald og 11 Bøger efter Ønske.

Formanden havde gennemgaaet Regnskab og Bilag en Gang hver Maaned og fundet det i Orden. Foreningen har 30 Tillidsmandskredse, fordelt over hele Landet med ialt 316 Medlemmer. Omtalte derefter Tillidsmændenes Arbejde blandt Medlemmerne og udtalte sin bedste Tak til dem for deres uegennyttige Arbejde, de udførte til Gavn for Medlemmerne og Foreningen. Protokol og Beretning blev godkendt.

Kassereren, Togfører *C. D. Christensen*, Hg., oplæste Regnskabet og gav forskellige Oplysninger dertil.

DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

<i>Indtægt 1939.</i>	Kr. Ø.	<i>Status.</i>	Kr. Ø.
Solgt 17 787 Mærker à 45 Øre	8 004. 15	Foreningens Formue var den 31. December 1938	50 156. 08
55 Indskud à 50 Øre	27. 50	Uddraget i 1939	1 916. 10
Rente af Bankbøgerne	1 900. 90	Foreningens Formue er derefter den 31. Decem-	
„ „ Postgirokonto	12. 38	ber 1939	48 239. 98
Balance	1 916. 10		
	11 861. 03		
<i>Udgift 1939.</i>			
Udbetalt 178 Bøger ved Konfirmation	10 759. 11	Regnskabet er revideret og fundet i Orden. Kassebe-	
„ 13 „ „ Dødsfald	301. 20	holdningen var til Stede. Begge Foreningens Revisorer:	
„ 11 „ „ efter Ønske	166. 19	Overportør V. Sørensen, Kh., og Overportør Henrik Olsen,	
Papir, Konvolutter og Blæk	17. 40	Kh., har underskrevet Regnskabet.	
Revisionsudgift i 1938 og 1939	20. 00	Overportør V. Sørensen gav forskellige Oplysninger	
Diverse Tryksager	15. 75	om Revisorernes Arbejde og anbefalede at stemme for	
Ordinær Generalforsamling	47. 00	Regnskabet. Efter flere anerkendende Udtalelser om Regn-	
Afskrivning af Bladartikel	2. 75	s-kabet blev dette enstemmigt godkendt.	
Formandens Løn	150. 00	Under Eventuelt oplæste Kassereren flere Takkeskri-	
Kassererens Løn	350. 00	velser, som var modtaget fra Medlemmer, der havde faaet	
Porto	31. 63	deres Bøger udbetalt, hvori de gav Udtryk for deres store	
	11 861. 03	Tilfredshed med Resultatet af Opsparingen til deres Børns	
		Konfirmation.	
		Kassereren og Formanden takkede Overportør C. A.	
		Lønskov, Gb., for hans store Arbejde for Foreningen paa	
		Gb. Overportør Lønskov ønskede ikke at fortsætte som Til-	

STATSBANERNES DRIFTS-INDTÆGTER OG DRIFTS-UDGIFTER

m. v. i Januar Maaned 1940 samt i Tidsrummet April—Januar 1939/40 og en Sammenligning med Beløbene
de tilsvarende Tidsrum i 1938/39 i runde Summer:

	Januar Maaned		1940	
	1940	1939	Forøgelse	Formindskelse
Personbefordring	4 130 000	4 260 000		130 000
Gods- og Kreaturbefordring	4 600 000	3 380 000	1 220 000	
Postbefordring	600 000	670 000		70 000
Andre Indtægter	590 000	610 000		20 000
<i>Indtægter i alt</i>	9 920 000	8 920 000	1 000 000	
<i>Driftsudgifter</i>	11 810 000	10 990 000	820 000	
<i>Driftsoverskud</i>	÷ 1 890 000	÷ 2 070 000	180 000	
Afskrivning	610 000	570 000	40 000	
Forrentning	1 240 000	1 190 000	50 000	
<i>Statens Tilskud til Driften</i>	3 740 000	3 830 000		90 000
	April-Januar		1939 - 40	
	1939-40	1938-39	Forøgelse	Formindskelse
Personbefordring	60 970 000	59 360 000	1 610 000	
Gods- og Kreaturbefordring	44 360 000	36 420 000	7 940 000	
Postbefordring	6 370 000	6 640 000		270 000
Andre Indtægter	5 520 000	5 310 000	210 000	
<i>Indtægter i alt</i>	117 220 000	107 730 000	9 490 000	
<i>Driftsudgifter</i>	107 360 000	106 400 000	960 000	
<i>Driftsoverskud</i>	9 860 000	1 330 000	8 530 000	
Afskrivning	6 110 000	5 740 000	370 000	
Forrentning	12 240 000	11 850 000	390 000	
<i>Statens Tilskud til Driften</i>	8 490 000	16 260 000		7 770 000

D. S. B., Januar 1940.

I Forhold til Januar 1939 er der en Stigning i Godsbefordringsindtægten paa ca. 1 200 000 Kr., medens Personbefordringsindtægten og de øvrige Indtægtsgrupper udviser en Nedgang paa i alt ca. 200 000 Kr.

Driftsindtægterne er i alt steget med ca. 1 Mill. Kr.

De egentlige Driftsudgifter er steget med ca. 820 000 Kr. Stigningen skyldes i det væsentlige de — som Følge af de stærkt stigende Kulpriser — forøgede Brændselsudgifter samt særlig store Udgifter til Snerydning.

lidsmand, havde derfor udpeget Portør Nielsen, Gh., som sin Efterfølger. Formanden og Kassereren bød Portør Nielsen velkommen og haabede paa godt Samarbejde til Gavn for Foreningen. Det anbefalede alle Ansatte at lade deres Børn indmelde i vor Forening, og alle Forespørgsler desangaaende besvares uden Forbindende af Bestyrelsen, som bestaar af følgende: Overportør H. Kedeby, Kh., Portør H. J. Madsen, Fb., Portør H. J. M. Hansen, No., Togfører C. D. Christensen, Hg., Kasserer og undertegnede

Overportør F. E. Ferdinandsen, Nø.



Afsked:

Lokomotivfører L. O. C. Abkjær, Københavns Godsbgd., efter Ans. p. Gr. af Svagelighed med Pension fra 31.—5.—40 (min. Afsked).

Dødsfald blandt Pensionister:

pens. Lokomotivfører C. Andersen, Struer, den 21.—2.—40.
pens. Lokomotivfører S. L. Karlsen, Aarhus H., den 26.—2.—40.
pens. Lokomotivfører A. A. Munch, Sorø (forhen Aarhus H.), den 28.—2.—40.



Kvindelige Konduktører.

Paa Ruteautomobilerne i Holland benyttes der nu kvindelige Konduktører.

Fødevarerpriserne stiger ogsaa stærkt i Holland.

Pristallet for Fødevarer i Holland er i Tiden fra August f. A. til Januar d. A. steget med 13,9 Points, hvilket svarer til en Stigning paa over 11 pCt. Dette er nogenlunde tilsvarende Forholdet her i Danmark, hvor Fødevarerne fra Juli f. A. til Januar d. A. er steget med 10 pCt.

Nedsættelse af Arbejdstiden paa eenmandsbetjente Lokomotiver.

Som tidligere omtalt har de hollandske Statsbaner indledet Forsøg med Eenmandsbetjening af Rangermaskiner. Der har imidlertid ikke været taget særligt Hensyn til Tjenestetiden for Personalet paa disse Maskiner, idet der har været anordnet Tjenester paa baade 9 og 10 Timer.

Organisationen er skredet ind i Sagen, og Resultatet er blevet, at der nu højst maa fastsættes 8 Timers Rangering for det Personale, som gør Tjeneste paa eenmandsbetjente Rangermaskiner.

Forbundet er imidlertid ikke helt tilfreds endnu, men kræver, at Tjenestetiden ikke maa overstige 8 Timer.



Arbejdernes Landsbank,

Hovedkontor: Vesterbrogade 5.

Aagaard
Radio

Niels Hemmingsengade 20
København K.

Telefoner: Palæ 1146 - 8219

ALT I RADIO

Leverandør til D. S. B.

Vin en gros

Jens Helmbæk

Vesterbrogade 12-14
København V.

Fransk-Dansk Vinimport

Tlf. C. 6844-14644

Besøg

D. S. B.s Kino

„Den vide Verden“

Københavns Hovedbanegaard - Central 13640

Følg Teatrets ugentlige Filmsavis med Nyheder fra Alverdens Lande. Kultur - Rejse - Natur - Musikfilm og lignende kortere Film.

Billetpris: 70 Øre (incl. Skat) for Voksne og Børn over hele Salen. Forestillingssteder: Hverdage uafbr. Kl. 14-19, derefter 1-Times Forest. Kl. 19, 20, 21 og 22. Søn- og Helligdage: Hver fulde Time fra Kl. 16, sidste Forestilling Kl. 23.

NYT PROGRAM HVER MANDAG

Grundlaant 1895



10 Aars Garanti

Der er en Del Folk
i faste Stillinger

som udelukkende køber Deres Møbler i det anerkendte Møbelfirma **HOLM & LARSEN**

Skandinaviens største Møbelmagasin. Vort Firma, grundl. 1895, yder Dem den største Garanti og borger for reel Behandling.

KREDIT

kan indrømmes fra 20 Kr. pr. Md. Brugte Møbler tages i Bytte.

HOLM & LARSEN A/s

St. Nikolajvej 8 - C. 71 55 - Nora 71 29

Boulevard-Palæet

Hammerichsgade 14 (ved Jarmers Plads)

Byens mest centrale Selskabslokaler

9 Sporvejslinier - Parkeringsplads

3 Sale med Saloner en suite. Hyggelige

- Infime. Tribune - Concertanlæg.

Mikrofon forefindes.

1. Kl.s Køkken. Indtil 300 Couverts.

Franz Schotte, mangeaarig Køkkenchef.

Byen 4562.

Aaben hele Aaret.

REDAKTION: Soph. Jensen og E. Kuhn, førstnævnte ansvarhavende. Vestre Boulevard 45, København V. Telefon Central 7708.

Udgaar 2 Gange mdl. - Abonnementspris: Kr. 6 aarlig. Tegnes paa alle Postkontorer i Skandinavien.

ANNONCE-EKSPEDITION:

Vestre Boulevard 45, København V.

Telefon Central 7708 - Kontortid Kl. 10-16.

Postkonto 20 541.