



NO 8

20. April 1940

40. Aargang

SIDEN SIDST

Siden »Dansk Lokomotiv Tidende« sidst udkom, er der sket afgørende Forandringer i vort Land; Forhold, som har Bud til hver enkelt Borger. Tirsdag den 9. April 1940 vil blive staaende i Befolkningens Erindring og gaa videre over i vort Lands Historie. Med en Præcision og et Organisationsapparat, som virkede næsten forbløffende, blev Danmark i Løbet af forholdsvis faa Timer besat af tysk Militær og vil være dette, saa længe Krigen varer. Vort Lands Omraade er derved blevet et Led i Krigsførelsen. Dette maa vi alle indstille os paa; Livet skal jo gaa sin Gang.

Besættelsesmyndighederne udtalte allerede den 9., at deres Opgave er at sikre og værne vort Lands Neutralitet, at Danmarks fremtidige Uafhængighed sikres, og det danske Folks Frihed agtes. I Følge Sagens Natur maa det alligevel paaregnes, at der vil ske Ændringer paa forskellige Omraader; men det gælder fremfor alt om at bevare Roen og Forstaaelsen af, at der fra den ansvarlige Regerings Side gøres, hvad muligt er for at faa Forholdene tilpasset den nye Situation, hvortil alle Medborgeres Medvirken naturligvis paaregnes. De Ting, som før 9. April delte vort Folk — og dermed ogsaa vore Medlemmer — i forskellige Opfattelser, er nu for Smaating at regne, og vi kan alle give Tilslutning til de Ord, Folketingets Formand udtalte ved Rigsdagens Møde d. 10. ds.: »Sammenhold maa til. Tvedragt maa forsvinde«.

Uanset at vi ikke er et Dagblad, der henvender sig til det store Publikum, men et Fagblad,

som kun henvender sig til en bestemt Kreds af vort Lands Befolkning, vil vi dog her sige et Par Ord om Rygter. Der verserer rundt om en hel Del saadanne; men de unddrager sig som oftest Kontrol. Vort Raad til Medlemmerne i den foreliggende Situation er: Lad være med at lytte til løse Rygter, og lad være med at bringe saadanne videre; dette tjener ingen til Fordel. Vær rolige og besindige, det baader os alle bedst.

Fra og med den 9. April om Aftenen er vort Land mørkelagt og skal indtil videre være det. For Hovedstadens Vedkommende var der tilrettelagt Mørkelægning den 19. April, men det skulde blot være en Prøve. Nu kom den en Ugestid tidligere, og det blev ikke en Prøve; men af mere varig Karakter. Befolkningen rettede sig saa at sige paa Øjeblikket efter denne Forordning, og Mørkelægningen var praktisk taget fuldt effektiv allerede den første Aften. Hvad specielt Jernbanerne angaar, synes vi, det bør nævnes, at det var en beundringsværdig Præstation at faa de mange Signaler Landet over afskærmet samt alle de øvrige nødvendige Foranstaltninger gennemført paa de faa Timer, som var til Raadighed. For Jernbanepersonalet i det hele taget, men dog særligt for Lokomotivpersonalet, stiller Mørkelægningen Krav om den allernøjeste Paapasselighed. Vi har tidligere læst om de Vanskeligheder, Mørkelægningen førte med sig i de Lande, hvor den allerede i Maaneder har været gennemført; nu faar vi den selv at prøve, og det skal da siges, at Personalet har forstaaet Nød-

vendigheden af det anordnede og efter yderste Evne bestræber sig for at fremføre Togene saa rettidigt, Forholdene tillader det.

Hovedsignalerne er naturligvis alle afskærmet efter samme Mønster; men Sigtbarheden er dog noget forskellig. Hist og her kan man, omend svagt, se Signallysene i nogen Afstand, andre Steder kan de først ses, naar man er helt inde paa dem. Dette beror formentlig paa, at Lyskilden ikke er ens overalt. Nogle Steder er det elektrisk Lys, andre Steder er det Petroleumslamper. Det maa imidlertid paaregnes, at der vil blive vist denne Side af Sagen fornøden Opmærksomhed, saa Sigtbarheden under iøvrigt lige Forhold bliver nogenlunde ensartet. Ved Kørsel, som den nu foregaar, har de »gamle« fremskudte Signaler med Arme vist sig at have en Fordel fremfor de fremskudte Signaler med elektriske Daglyslamper, nemlig derved, at Lokomotivpersonalet ved den førstnævnte Type kan se Armstillingen og derved være averteret om Hovedsignalets Stilling.

Et Gode er det, at Arbejdet med Trykluftbremseudstyrelsen skrider jævnt fremad. Efter vor Mening bør det overvejes at begynde med TrykluftbremSENS Anvendelse i Godstog, saa snart det overhovedet er gør ligt, og dette selv om det ikke kan gennemføres generelt.

Gennem Meddelelser i Dagspressen vil vore Medlemmer være bekendt med, at der fra og med den 8. April var tillyst normal Toggang og normal Sejlads efter Køreplanen af 15. Januar — paa Grund af Ishindringerne havde den ikke tidligere været i Kraft i sit fulde Omfang — men allerede 2 Dage senere blev Lyntogene paany aflyst, og for den kommende Sommer gaar Overvejelserne i Retning af yderligere Indskrænkninger i Trafiken. Naar man gennemtænker Brændselssituationen, vil man hurtigt kunne indse, at det er nødvendigt at økonomisere mest muligt med de forhaandenværende Brændselsbeholdninger, det være sig Kul, Olie eller Benzin, og at Togindskrænkninger derfor maa paaregnes. Dette vil bl. a. komme til at berøre vore Medlemmer direkte, hvilket naturligvis er ubehageligt; men der vil selvfølgelig blive udfoldet Bestræbelser for i videst muligt Omfang at sikre Personalet. Som allerede anført gælder det dog først og fremmest om at bevare Roen.

PROTOKOL

over

Forhandlingerne den 22. Februar 1940 mellem Finansministeren, de 3 Centralorganisationer og Danmarks Lærerforening.

Til Forhandling:

- I. Andragende af 13. December f. A. fra Statstjenestemændenes Centralorganisationer samt Danmarks Lærerforening om Ændring i Tjenestemandslovens Bestemmelser om Reguleringstillæg.
- II. Andragende af 30. Januar d. A. fra Danske Statsemployer Samraad om Tillæget til de paa Finansloven fastsatte Honorarer.
- III. Henvendelse af 16. Januar d. A. fra Statstjenestemændenes Centralorganisationer I og II angaaende Ydelse af et særligt Tillæg til Tjenestemænd i Statens Skibe, hvis Tjeneste paa Grund af Minefare frembyder særlig Risiko og Ansvar.
- IV. Henvendelse af 30. November f. A. fra Statstjenestemændenes Centralorganisationer samt Danmarks Lærerforening angaaende Fortolkningen af Tjenestemandslovens § 808, Stk. 4, vedrørende Ydelse af Nattillæg.

For Finansministeriet mødte Finansministeren, Departementschef K. H. Kofoed, Kontorchef J. Dybdal og Ekspeditionssekretær Ulrik Andersen.

Statstjenestemændenes Centralorganisation I (Funktionærklasserne) repræsenteredes af Landstingsmand Charles Petersen, Forretningsfører Th. Pedersen, Overpakmester P. Jensen, Kriminalassistent Simonsen, Overbetjent Schyft Larsen, Sekretær Vejre, Lokomotivfører Sophus Jensen, Plejer Johs. Hansen, Snekker Lauritz Hansen og Overtoldbetjent Kai Olsen.

For Statstjenestemændenes Centralorganisation II (Embedsklasserne) mødte Stationsforstander Høgsgaard, Kontorchef Lynard, Kontrolør Dræbel, Toldinspektør Thomas, Overassistent Holst Christensen, Skisfører Bagge og Maskinmester J. P. Hansen.

For Danske Statsemployer Samraad mødte Rektor Bang, Professor H. M. Hansen, Ekspeditionssekretær Andreas Larsen og Ekspeditionssekretær Strøm.

For Danmarks Lærerforening mødte Førstelærer K. A. Kristensen, Lærerinde Frk. Jørgensen, Lærerinde Frk. Garly, Lærer Christiansen, Lærer Nygaard og Overlærer Andreassen.

I. Vedrørende Reguleringstillæget.

Finansministeren bød velkommen og udtalte Haabet om, at de forestaaende Forhandlinger maatte føre til Enighed om en Ordning af de af Tjenestemandorganisationerne rejste Spørgsmaal.

Landstingsmand *Ch. Petersen* henviste til, at man fra Organisationernes Side igennem flere Aar har paapeget, hvorledes det store Interval i Reguleringstillægsordningen virker urimeligt, og da denne Urimelighed er særlig følelig under den nuværende stærke Prisstigning, har man paany fremsat Ønske om Inter-

vallets Ophævelse, selv om man kender den afvisende Holdning, Finansministeriet hidtil har indtaget overfor dette Ønske.

Organisationerne har dernæst anmodet om, at der maa blive givet den Ordning, der træffes pr. 1. April 1940, tilbagevirkende Kraft for Januar Kvartal 1940. Motiveringen herfor er, at den indtraadte Prisstigning allerede har indvirket alvorligt paa alle Tjenestemænds økonomiske Forhold og især har ramt de lavestlønnede haardt. Taleren henviste endvidere til, at Prisstigningen har bevirket 2 Reguleringer af Arbejdslønninger i det fri Erhverv, skønt de løbende Overenskomster oprindelig var gældende indtil Udgangen af Marts 1940.

Naar Tjenestemændene endvidere havde fremsat Ønske om, at Lønnen fremtidig maatte blive reguleret kvartalsvis, er Grunden hertil, at man under de nuværende ekstraordinære Forhold maa befrygte, at Prisudviklingen vil forme sig saaledes, at Tjenestemændene, hvis man opretholder en aarlig Regulering, vil blive overordentlig vanskeligt stillet gennem en længere Periode.

Stationsforstander *Høgsgaard*, Rektor *Bang* og Førstelærer *K. A. Kristensen* gav deres Tilslutning til de af Landstingsmand *Ch. Petersen* fremsatte Betragtninger.

Finansministeren redegjorde for den nuværende finansielle Situation og fremhævede paa Baggrund af denne og Udsigterne for Fremtiden, at der af Staten maatte udvises Tilbageholdenhed overfor Tjenestemændenes Ønsker.

Ministeren maatte derfor ikke alene af de principielle Grunde, som var fremhævet ved tidligere Forhandlinger, men ogsaa under Hensyn til hele den nuværende Situation afvise Kravet om Ophævelse af det store Interval. Endvidere kunde Kravet om at give den pr. 1. April 1940 indtrædende Ordning tilbagevirkende Kraft for Januar Kvartal ikke imødkommes.

Det var ligeledes Ministerens Opfattelse, at man ikke med Rimelighed kan forlange indført automatiske, kvartalsvise Reguleringer paa nærværende Tidspunkt, hvor Fremtidsmulighederne ikke lader sig overskue, og hvor det ingenlunde er givet, at den nuværende Reguleringstillægsordning overhovedet lader sig opretholde.

Under de foreliggende Forhold burde man derfor samle sig om en Ordning, der var gældende til 31. Oktober 1940, hvorefter begge Parter staa frit.

Landstingsmand *Ch. Petersen* bemærkede, at man ikke fra Tjenestemandorganisationernes Side underkender Vanskelighederne paa det finansielle Omraade, og at man naturligvis ogsaa er klar over, at Stats-tjenestemændene maa høre kommende Byrder paa samme Maade som Landets øvrige Borgere.

Det overrasker heller ikke, at Regeringen fastholder Modstanden imod paa nærværende Tidspunkt at ophæve det store Interval i Reguleringstillæget, selv om dette er et principielt Ønske hos Tjenestemændene, som ikke kan opgives.

Derimod henstillede Taleren til fornyet Overvejelse, at der blev indført kvartalsvise Reguleringer,

og at der blev givet tilbagevirkende Kraft for Januar Kvartal, idet de to Forslag var af stor Betydning for Tjenestemændene, der frygter Kuld-kastning af deres Budgetter paa Grund af Prisstigningen.

Efter Finansministerens Udtalelser kan der som ekstraordinær Foranstaltning kun blive Tale om et midlertidigt Løntillæg, og Centralorganisationen maatte derfor stille Forslag om, at det hidtidige Tillæg paa 168 Kr. forhøjes saaledes, at det dækker 3 Portioner af Reguleringstillæget à 84 Kr. = 252 Kr.

Herudover har Tjenestemændene Ret til 10 Portioner af Reguleringstillæget efter Tjenestemandsløvens Regler, og man var indforstaaet med, at den nuværende syvende Portion, der ekstraordinært er ydet for Finansaaret 1939—40, gaar over til at blive ordinær.

Finansministeren fremhævede paany, at den Beslutning, der maatte blive truffet, kun kunde have Gyldighed for 7 Maaneder, og at begge Parter derefter vilde staa fuldstændig frit. Om en Forhøjelse af Tillæget paa 168 Kr. kunde der ikke være Tale, og det maatte herved bl. a. ogsaa tages i Betragtning, at den med Tjenestemandorganisationerne for 1939—40 truffne Aftale talte imod Forhøjelsen.

Landstingsmand *Ch. Petersen* gjorde gældende, at Aftalen for indeværende Finansaar kun skulde have Gyldighed for 1940—41, hvis Udgiftstallet ikke oversteg 2946, men Udgiftstallet er nu 3181, saaledes at Situationen helt har ændret sig. Iøvrigt akcepterede man ved de sidste Forhandlinger alene et midlertidigt Tillæg paa 168 Kr., fordi man samtidig opnaaede den 7. ekstraordinære Portion.

Finansministeren mente, at det ogsaa maatte tages i Betragtning, at den 7. Portion blev givet, fordi Tjenestemændene tog en Risiko ved Udgiftstallets Stigning ind i næste Interval, og Ministeren fastholdt, at der ikke med Rette kan stilles Krav om Forhøjelse af de 168 Kr.

Lærer *Christiansen* omtalte Vilkaarene for Pensionisterne og gentog et i 1938 fremsat Forslag om, at Reguleringstillæget til Pensionister altid beregnes som for gifte Mænd.

Finansministeren bemærkede hertil, at det for Tiden var udelukket, at der kunde ske Ændring af de almindelige Regler for Reguleringstillæggets Udbetaling.

— Efter yderligere Bemærkninger af Landstingsmand *Ch. Petersen*, Stationsforstander *Høgsgaard*, Finansministeren og Departementschef *Kofoed* enedes man om, at Spørgsmaalet om Reguleringstillægsordningen blev gjort til Genstand for Drøftelse imellem Organisationerne, inden man tog Stilling til Finansministerens Udtalelser.

Finansministeren meddelte derhos, at de i Finansministeriets Cirkulære af 31. Marts 1931 omhandlede særlige Ydelser, der var underkastet automatisk Regulering, vilde blive forhøjet med 2 Portioner, idet man dog agtede at give den pr. 1. Januar 1940 foretagne Forhøjelse af Dagpengene Virkning indtil videre, saaledes at den foretagne For-

højelse, der oversteg Reguleringen med 2 Portioner, absorberede denne.

Samtidig var det Finansministeriets Hensigt efter indhentet Udtalelse fra Lønningsraadet at foretage en Forhøjelse af de i Bekendtgørelsen af 17. Marts 1931 fastsatte Fradrag i Tjenestemændenes Lønning for Naturalydelse.

Centralorganisationernes Repræsentanter fandt intet at bemærke til det af Finansministeren udtalte.

II. Vedrørende Honorartillæget.

Rektor *Bang* redegjorde for det af Statsemployéernes Samraad indgivne Andragende om, at der maatte blive ydet Finanslovhonorarerne samme Tillæg, som ydes de i Tjenestemandslovens § 92, Stk. 3, omhandlede Honorarer.

Tillæget til sidstnævnte Honorarer udgør for Tiden 15 pCt. og vil for det kommende Finansaar stige til 24 pCt., medens Tillæget til Finanslovhonorarerne hidtil kun har udgjort 5 pCt.

Under de nuværende Forhold er det af overordentlig Betydning for adskillige Tjenestemænd, at der sker en passende Regulering af Honorarerne, og man maatte fra Samraadets Side hævde, at Tillæget til de 2 nævnte Kategorier af Honorarer burde være ens.

Finansministeren udtalte, at de finansielle Forhold ikke tillod nogen større Forhøjelse af Tillæget til Finanslovhonorarerne, og Ministeren kunde ikke erkende, at disse Honorarer kunde sidestilles med de i Tjenestemandslovens § 92, Stk. 3, omhandlede.

Stationsforstander *Høgsgaard* støttede Samraadets Forslag om Forhøjelse af Honorartillæget.

Ekspeditionssekretær *Strøm* fremhævede, at Finanslovhonorarerne var Betaling for en bestemt Arbejdsydelse, og denne Betaling burde reguleres paa tilsvarende Maade som Lønningerne i Almindelighed, og at der ogsaa maatte tages Hensyn til, at Forholdet imellem Tillæget til Finanslovhonorarerne og § 92-Honorarerne vilde blive yderligere forrykket, hvis man kun gav en uvæsentlig Forhøjelse af Tillæget til de førstnævnte Honorarer, medens man efter Tjenestemandsloven for de sidstnævnte Honorarer var bundet til at yde 24 pCt. for det kommende Finansaar.

Finansministeren meddelte, at man ikke kunde gaa med til nogen principiel Ændring paa det omhandlede Omraade, og at der højst kunde være Tale om, at de nuværende 5 pCt. forhøjedes til 10 pCt.

III. Vedrørende Minetillæget.

Landstingsmand *Ch. Petersen* gennemgik den fra Statstjenestemændenes Centralorganisationer I og II fremsatte Henvendelse af 16. Januar d. A. angaaende Ydelse af et særligt Tillæg til Tjenestemænd i Statens Skibe, hvis Tjeneste paa Grund af Minefaren frembyder særligt Risiko og Ansvar.

Det var Organisationerne bekendt, at der for forskellige Tjenestegrenes Vedkommende allerede var indført Minetillæg. Dette gjaldt saaledes f. Eks. ved Fyrvæsenet og Redningsvæsenet, men ogsaa paa andre Omraader var der efter Centralorganisationernes Mening Grund til at indføre Tillæget. Dette gælder saa-

ledes indenfor Toldvæsenet, Vandbygningsvæsenet og Statsbanerne, hvor der især maatte tages Hensyn til Tjenesten paa Gedser—Warnemündeoverfarten.

Centralorganisationerne havde ikke stillet bestemt Forslag til en Ordning, men var villig til nærmere Forhandling om Detaillerne i en saadan.

Departementschef *K. H. Kofoed* oplyste, at Finansministeriets Hovedsynspunkter gik ud paa, at der for det tjenestemandsansatte Personale i Staten ikke kunde anlægges helt de samme Synspunkter, som er raadende indenfor Koffardifarten, idet Tjenestemændene har deres særlige Pensionsordning og iøvrigt ifølge hele deres Stilling er anderledes knyttet til Staten, end overenskomstlønnede Folk er knyttet til en privat Arbejdsgiver.

Det kunde ogsaa med fuld Ret hævdes, at der for en Del af den Sejlads, der udføres for Staten, ikke er nævneværdig Fare.

For Sejladsen i Indvandene er Risikoen saaledes ret ubetydelig; naar der bortses fra den Besejling, der sker til umiddelbar Nærhed af Minebælter.

I Indvandene sker der saaledes ingen Torpederinger, og der findes ingen hemmelige Minefelter. Faren bestaar nærmest i Risikoen ved løsrevne Miner, men det maa i Almindelighed antages, at Risikoen ved Drivminer for Skibe i Fart er ubetydelig.

Anderledes stiller Forholdet sig naturligvis ved Sejlads i Nordsøen, hvor der ogsaa for Statsskibenes Vedkommende er Grund til at yde Faretillæg.

De anførte Synspunkter finder ogsaa deres Bekræftelse indenfor Søforsikringen, hvor Præmierne ved Sejlads i indre Farvande er ganske minimale i Forhold til Præmierne for Sejlads i Nordsøen.

Paa Foranledning af Fagministerierne har Finansministeriet hidtil maattet tage Stilling til Spørgsmaal om Ydelse af Minetillæg til Tjenestemænd, og man har her tiltraadt, at der ved Patrouillering i umiddelbar Nærhed af Minefelter og ved Sejlads i Nordsøen er indført Minetillæg, og tilsvarende er sket for de fastliggende Fyrskibe, men herudover har man ikke hidtil ment, at der var Grundlag for Ydelse af Tillæg.

Finansministeriet var imidlertid ikke uvillig til at forhandle om Forholdene for saa vidt angik Gedser—Warnemünderuten, hvor man dog ikke kunde anerkende, at Faremomentet var særlig forøget, men hvor der under Hensyn til Tjenestens forøgede Intensitet maaske kunde være Grund til at foretage en Forhøjelse af Sejlpengene. Man havde derhos Opmærksomheden henvendt paa, at der for Toldvæsenets og Fiskerikontrollens Vedkommende eventuelt kunde være Spørgsmaal om for visse Fartøjers Vedkommende at træffe en Særordning.

Spørgsmaalet egnede sig imidlertid bedst til Overvejelse i et mindre Udvalg, hvor de forskellige interesserede Parter kunde repræsenteres.

Stationsforstander *Høgsgaard* mente, at der var al rimelig Grund til at træffe en Ordning for saa vidt angaar Gedser—Warnemünderuten, hvorved det ogsaa maatte tages i Betragtning, at Besætningerne løb en Risiko ved Skibets Ophold i Warnemünde.

Sekretær *Vejre* oplyste, at der fra de svenske Stats-

baner forelaa en Indstilling til den svenske Regering om Ydelse af Minetillæg for Overfarten Malmø—København.

Landstingsmand *Ch. Petersen* mente ikke, at det for Gedser—Warnemünderutens Vedkommende vilde være tilstrækkeligt at forhøje Sejlpengene, idet der i Koffardifarten for denne Sejlads ydes et overordentlig betydeligt Løntillæg, som ikke vil kunne opnaas alene ved en Forhøjelse af Statsbanepersonalets Sejlpenge.

Taleren var imidlertid enig i, at hele Spørgsmaalet gjordes til Genstand for nærmere Overvejelse og Drøftelse i et mindre Udvalg.

Finansministeren gav sin Tilslutning til, at Spørgsmaalet overvejedes i Fællesskab af Repræsentanter for Finansministeriet og Organisationerne.

— Forhandlingerne blev herefter suspenderet, for at der kunde gives Organisationerne Lejlighed til indbyrdes Drøftelser vedrørende Reguleringstillæget, og nyt Møde berammes til Kl. 19.

ad I. Reguleringstillæget.

Kl. 19 fortsattes Forhandlingerne, og Finansministeren gav Ordet til

Landstingsmand *Ch. Petersen*, der meddelte, at Organisationerne indbyrdes havde raadslaaet og konfereret med de respektive Bestyrelser, og at man herefter paany maatte henstille, at der blev givet Reguleringen tilbagevirkende Kraft for Januar Kvartal 1940, og at der fremtidig maatte blive foretaget hyppigere Reguleringer, end Tjenestemandsløven hjemler.

For saa vidt angik Reguleringen for Januar Kvartal, kunde man maaske tænke sig den Løsning, at der blev ydet alle Tjenestemænd et ensartet Beløb, der eventuelt kunde fastsættes til 50 Kr.

Med Hensyn til det midlertidige Løntillæg, som Finansministeren havde stillet i Udsigt, maatte Størrelsen af dette noget afhænge af, hvordan Finansministeren stillede sig for saa vidt angik de 2 fornævnte Pnknker, og Afgørelsen af disse maatte ogsaa have Betydning med Hensyn til, om man kunde akceptere et Tillæg, der kun var gældende for de 7 første Maaneder af Finansaaret 1940—41.

Hvis man imidlertid traf en Ordning, der kun omfattede de 7 Maaneder, maatte man have Klarhed over, hvad der kunde forhandles om til November 1940, og man maatte fra Tjenestemandsoorganisationernes Side i denne Henseende forbeholde sig, at der kunne rejses Spørgsmaal om ikke blot, hvad der skal kunne erstatte de 3 Portioner i det store Interval, men ogsaa den Stigning i Reguleringstillæget, som maatte følge af ekstraordinære Prisstigninger.

Finansministeren beklagede at maatte fastholde, at saadan som Situationen ligger, var der ingen Mulighed for at give Reguleringen tilbagevirkende Kraft, og der var heller ingen Mulighed for, at Regeringen kunde binde sig til en Ordning for Fremtiden, som rækker ud over 7 Maaneder af det kommende Finansaar.

Ministeren fandt intet at indvende imod, at Tjenestemændene pr. 1. November stod fuldkommen frit

med Hensyn til de Krav, de vil rejse for Tiden fra 1. November 1940, men Regeringen maatte paa sin Side forbeholde sig, at der ikke blot kunde blive Spørgsmaal om at inddrage det midlertidige Løntillæg, hvorom man nu opnaade Enighed, men at der ogsaa kunde ske Indskrænkning af de 4 Portioner af Reguleringstillæget, som fra 1. April skal ydes med Hjemmel i Tjenestemandsløven.

Under Forudsætning af, at man kunde opnaa Enighed om en saadan Ordning, kunde Ministeren tilbyde, at der for de første 7 Maaneder ydes et midlertidigt Løntillæg svarende til $\frac{7}{12}$ af de hidtil ydede 168 Kr.

Centralorganisationernes Repræsentanter tiltraadte herefter den af Finansministeren foreslaaede Ordning, idet man dog samtidig henstillede, at der ogsaa for Tjenestemændenes Vedkommende beregnedes et Udgiftstal pr. 1. Juli til Brug ved de efter den Tid forestaaende Forhandlinger.

Finansministeren gav Tilsagn om Beregning af et saadant Udgiftstal.

ad II. Honorartillæget.

Finansministeren udtalte, at man kunde tiltræde en Forhøjelse af det nuværende Tillæg paa 5 pCt. til 10 pCt., men at der ikke var nogen Mulighed for at gaa videre.

Rektor *Bang* bemærkede, at dette Forslag ikke var tilfredsstillende for Samraadets Medlemmer, og henstillede, at Tillæget i hvert Fald blev fastsat til et Beløb, der laa en Del højere end de 10 pCt., bl. a. ogsaa under Hensyn til den i 1932 foretagne Nedsæring af Honorarerne.

Finansministeren fastholdt, at et Tillæg paa 10 pCt. var Maksimum.

Landstingsmand *Ch. Petersen* anbefalede Forslaget om, at Honorartillæget blev forhøjet udover 10 pCt., og Taleren fandt endvidere Anledning til at fremhæve, at der er tillagt forskellige Statstjenestemænd en Godtgørelse, der er af tilsvarende Beskafenhed som Honorarerne, og som der er samme Anledning til at forhøje.

Som Eksempler herpaa kunde nævnes Ordenspolitiets Raadighedstillæg, Kriminalpolitiets Bestillingstillæg og de særlige Tillæg til Polititjenestemænd for Tjeneste i civile Afdelinger.

Finansministeren var ikke i Stand til paa nærværende Tidspunkt at tage Stilling til Spørgsmaalet om Regulering af de nævnte Tillæg, men lovede, at Spørgsmaalet skulde blive taget op til nærmere Overvejelse.

Efter yderligere Bemærkninger af Ekspeditionssekretær Strøm, Stationsforstander Høgsgaard og Rektor *Bang* akcepterede Organisationerne den af Ministeren foreslaaede Ordning, der ligesom Reguleringstillægsordningen kun skal være gældende til og med Oktober Maaned 1940.

ad IV. Natstillæget.

Landstingsmand *Ch. Petersen* omtalte den af Centralorganisationerne under 30. November 1939 frem-

satte Henvendelse angaaende Fortolkningen af Tjenestemandslovens § 808, Stk. 4, vedrørende Ydelse af Nattillæg.

Den paagældende Bestemmelse, der blev indført i Tjenestemandsloven paa Foranledning af Sparekommissionen af 1921, har siden været praktiseret i Overensstemmelse med Centralorganisationernes Opfattelse af Lovreglen, saaledes at der er udbetalt Nattillæg i alle Tilfælde, hvor Tjenestemanden har tilbragt mindst 4 Timer af Tidsrummet mellem Kl. 22 og Kl. 6 udenfor Vedkommendes Tjenestested, uden at der af Styrelsen har været stillet Soverum til Raadighed for den paagældende, og saaledes at man har bortset fra, om den paagældende af Hensyn til Tjenesten har været afskaaret fra at benytte Natlogi.

Dette gælder ikke alene indenfor Postvæsenet og Statspolitiet, men ogsaa som alt overvejende Praksis indenfor Statsbanerne.

Der er imidlertid nu sket en Ændring i Fortolkningen til Skade for Tjenestemændene, der derfor maa fremsætte Anmodning om, at den hidtidige Praksis opretholdes.

Departementschef *K. H. Kofoed* udtalte, at Bestemmelsen i § 808, Stk. 4, efter sin Ordlyd maaske kan give Anledning til Fortolkningstvivel, og der findes ikke i Sparekommissionens Betænkning nogen Udtalelse, der bidrager til Løsning af Spørgsmaalet.

Man maa derfor bestræbe sig for at faa det ud af Bestemmelsen, som Billighedshensyn taler for, og det var naturligt at opfatte Forholdet saaledes, at Bestemmelsens Formaal er at give Erstatning i de Tilfælde, hvor Soverum ikke har været stillet til Raadighed af Styrelsen, og hvor det altsaa i sig selv har været naturligt under Hensyn til Tjenesteforholdets Tilrettelæggelse at regne med den Mulighed, at Soverum overhovedet kunde benyttes.

Finansministeriet har i Anledning af Centralorganisationernes Henvendelse indhentet Oplysninger fra Postvæsenet, Toldvæsenet og Statsbanerne.

Postvæsenet har oplyst, at Reglen har liden praktisk Betydning for Tjenestemænd ved Post- og Telegrafvæsenet, men at man iøvrigt er af den Opfattelse, at Nattillæg bør ydes i alle Tilfælde, hvor Tjenestemanden har tilbragt 4 Timer af Tiden mellem Kl. 22 og Kl. 6 udenfor sit Tjenestested, uden at han har haft Soverum til Raadighed.

For Toldvæsenets Vedkommende foreligger ingen Praksis.

Statsbanerne har derimod oplyst, at Generaldirektoratet igennem Aarenes Løb har resolveret i forskellige Sager, som har været forelagt Generaldirektoratet, og hvor man har bestræbt sig for at følge den Linie, at Nattillæg ydes for det første, hvor der har maattet overnattes, uden at Soverum har været stillet til Raadighed, men dernæst ogsaa i Tilfælde, hvor der har været et tjenestefrit Tidsrum af ikke helt kort Varighed.

Dette Kriterium forekom Taleren godt og burde følges.

Landstingsmand *Ch. Petersen* mente ikke, at de af Generaldirektoratet trufne Afgørelser svarede til den Praksis, der som alt overvejende Hovedregel blev

fulgt i Statsbanernes Distrikter, og Taleren var iøvrigt af den Opfattelse, at de reale Grunde i høj Grad talte for at give Nattillæg i alle Tilfælde, hvor Tjenesten havde medført, at den paagældende maatte tilbringe 4 Timer af Tiden mellem Kl. 22 og Kl. 6 udenfor Tjenestestedet, uden at der var stillet Soverum til Raadighed, hvorved man ogsaa maatte tage i Betragtning, at Udbetaling af Dagpenge jo ikke gøres afhængig af Størrelsen af de med Tjenesterejsen forbundne faktiske Udgifter.

Centralorganisationerne maatte derfor indtrængen de henstille, at den almindelige Praksis ved Statsbanerne bibeholdtes.

Stationsforstander *Høgsgaard* udtalte sig i Tilslutning til Landstingsmand *Ch. Petersen* og hævdede bl. a., at naar Bestemmelsen efter sin Formulering er tvivlsom, bør den praktiseres efter hævdundet Skik, saaledes at i dette Tilfælde Tvivlen maatte komme Tjenestemændene til Gode.

Finansministeren bemærkede, at det var uheldigt, at Bestemmelsen fortolkedes forskelligt i forskellige Styrelser, og at det efter de fremkomne Oplysninger om de af Generaldirektoratet trufne Afgørelser og Paastanden om, at Statsbanernes Distrikter praktiserede Reglen anderledes, end af Generaldirektoratet forudsat, formentlig vilde være naturligt paany at søge indhentet en Erklæring fra Generaldirektoratet, inden Finansministeriet tog Stilling til Sagen.

Landstingsmand *Ch. Petersen* beklagede, at Sagens Afgørelse maatte udsættes, fordi Finansministeriet ikke paa det foreliggende Grundlag var i Stand til at træffe en Afgørelse.

Finansministeren bemærkede hertil, at Spørgsmaalet om Forstaaelsen af den paagældende Lovbestemmelse jo i sidste Instans var et Voldgiftsspørgsmaal, men at Finansministeriet ikke kunde træffe nogen Afgørelse for sit Vedkommende, før Sagen var fuldt oplyst ogsaa med Henblik paa de af Organisationerne ved Forhandlingerne i Dag fremsatte Paastande.

V. Spørgsmaalet om Bevarelse af Pensionsret for fraskilte Hustruer og om en eventuel Ændring af Tjenestemandslovens Regler om Fortabelse af Pensionsret.

(Udenfor Dagsordenen.)

Finansministeren redegjorde for den hidtidige Udvalgsbehandling af det førstnævnte Spørgsmaal og oplyste, at der var udarbejdet et Lovforslag, der nu var til Udtalelse hos forskellige Institutioner udenfor Tjenestemandorganisationernes Kredse.

For saa vidt angaar Spørgsmaal om Ændring af §§ 60, 62 og 68 foreligger der fra Organisationernes Side forskellige Ønsker, der imidlertid er af en saadan Beskaffenhed, at de kun kan tages op til Drøftelse ved en almindelig Revision af Tjenestemandsloven. Man kan imidlertid leve videre paa de nuværende Bestemmelser, selv om det var ønskeligt at faa gennemført en Ordning.

Centralorganisationernes Repræsentanter tog de af Ministeren meddelte Oplysninger til Efterretning og forbeholdt sig deres Stilling.

Et Spørgsmaal om Feriereglerne.

Landstingsmand Ch. Petersen forespurte, hvor vidt der kunde forventes gennemført Ændringer af de for Tjenestemændene gældende Ferieregler, der for Tiden er under Overvejelse i et særligt Udvalg.

Finansministeren svarede hertil, at de foreliggende ekstraordinære Forhold ikke for Tiden tillader, at Feriereglerne udvides.

TOGGANGEN OG LANDLIGGERNE

Med Henblik paa de mange Mennesker, som har deres Beskæftigelse i Byerne, men om Sommeren plejer at bo paa Landet, har »Ekstra-bladet« den 12. ds. henvendt sig til General-direktør P. Knutzen, der har givet Interviewe-ren følgende Svar:

— Det gaar nok . . . De nye Forhold, vi er kommet ind i, er saa nye og uafklarede, at jeg selvfølgelig ikke kan sige, hvorledes Sommerkøreplanen kommer til at se ud. For længst har jeg bebudet, da Brænd-selsvanskelighederne meldte sig, at man ikke maatte vente den ellers tilbagevendende Udvidelse fra Vin-terkøreplan til Sommerkøreplan, og nu maa det for-udses, at der endda ikke kan opretholdes en Køre-plan som den, vi har haft i Vinter, men alligevel mener jeg, at Rejserne kan komme til at gaa deres Gang. Vi sparer bl. a. ved at stryge en hel Del Mørke-kørsel, fordi al Persontrafik i Nattimerne er ved at ophøre af sig selv. Folk vil frem, inden det hele er sort omkring dem, og selv i Sommertiden vil Mørke-lægning betyde, at det sene Aftenliv ikke kommer til Udfoldelse.

— Og Landliggerens daglige Ture ind og ud?

— Jeg forstaar godt, at de, der skal leje eller eller indrette sig, gerne vil have snarlig Besked, og jeg tror, at de kan regne med, at vi skal klare deres Kørsel til Byen og hjem, uden at alt for meget ændres. *Der maa regnes med mere koncentreret Tra-fik, og vi maa give Afkald paa forskellige Rejse-bekvemmeligheder, men naar blot de Rejsende vil vise Forstaaelse, skal det komme til at gaa.*

Indskrænkningerne kommer vi ikke uden om, — det bliver ikke tidligere Somres Kørsel, — Ændrin-gerne bliver mange og ogsaa paa sin Vis dybtgaa-ende, men D. S. B. følger selvfølgelig den alminde-lige Parole om at gøre, hvad vi formaar, for at faa Livet til at rulle videre saa nær op ad det tidligere, som det er muligt.

Naar man paa et Par Dage har maattet lave saa meget om, som vi har maattet, har de aktuelle Krav krævet hele vor Tid og vore Kræfter, men vi vil hurtigst se paa Sommerplanen, saa der kan gives Besked.



**PENNSYLVANIA-BANENS
3 B B 3-FORSØGS-LOKOMOTIV**

Elter *Die Lokomotive* ved F. Spoer.

Under Medvirkning af de førende Lokomotiv-fabrikker i De forenede Stater har Pennsylvania-Banen paa egne Værksteder i Altona, Pa., bygget et Firling-Eksprestogslokomotiv med Akselordningen 3 B B 3. Det er som nævnt et Forsøgs-Lokomotiv og er konstrueret og bygget med den Opgave for Øje at befordre de sværeste Eksprestog over Strækningen Harrisburg—Chicago med Hastigheder, der i det mindste ikke staar tilbage for Kørehastighederne paa den elektrificerede Bane New York—Harrisburg. Det blev derfor bestemt, at Lokomotivet skulde være i Stand til at fremføre et Tog paa 907 t (1 000 ame-rikanske t) med en Hastighed af 161 km/t (100 miles/hour).

Da der paa det Tidspunkt, Lokomotivet konstrue-redes, ikke fandtes nogle paalidelige Tal paa Størrel-sen af et Togs Bevægelsesmodstand, blev Lokomotivet dimensioneret saa rigeligt, at det højst sandsynligt vil kunne overgaa den betingede Kraftydelse.

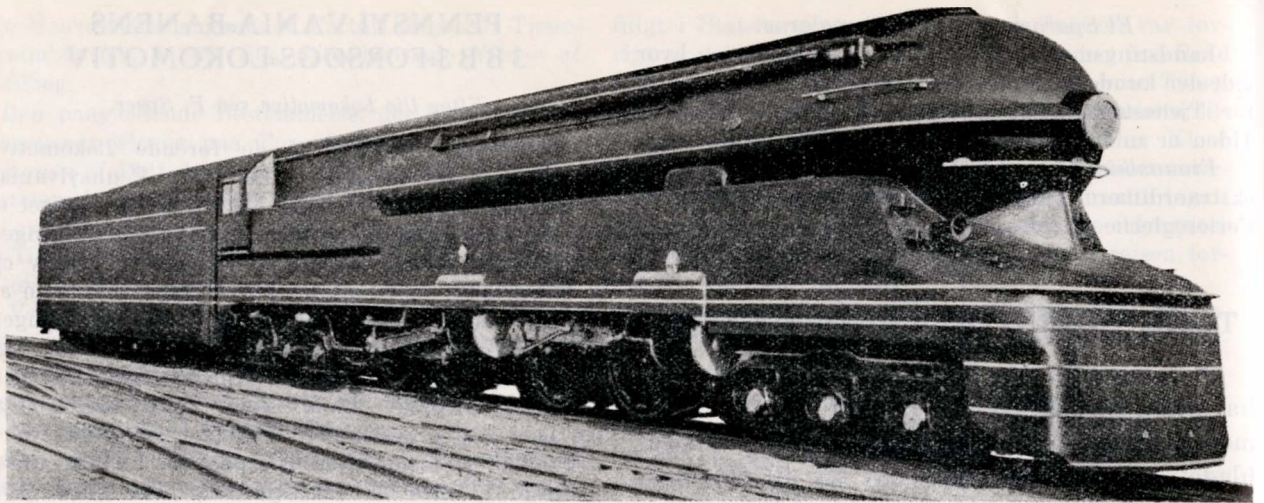
I Oktober 1938 blev der med et Tog bestaaende af 15 almindelige Vogne med en gennemsnitlig Vægt af 57 t fra Pennsylvania-Banen plus en Maalevogn afholdt Prøvekørsler over forskellige Jernbaneselska-bers Strækninger med Hastigheder indtil 165 km/t for at fastslaa Bevægelsesmodstandens Størrelse, saa-vel som den paakrævede Trækkekraftydelse for en tilstrækkelig Accelerationsevne. Prøvekørslerne viste bl. a., at paa Pennsylvania-Banen med 61,5 kg/m Skinner og Stenballast var Modstanden væsentlig mindre end paa Union-Pacific-Banen og Chicago & North-Western-Banen med Skinner paa 50 kg/m, som ligger i Grus eller andet blødere Materiale.

Resultaterne fremgaar af følgende:

km/t	Køremodstand i kg/t		
	Pennsylvania-Banen	Union-Pacific	Chicago & North Western
80	2,8	3,5	2,95
100	3,25	4,05	3,75
120	4,0	4,6	4,6
145	5,0	5,3	4,9
160	—	5,8	—

Modstandsværdierne fra Union—Pacific-Banen blev anset for meget usandsynlige, ilvert Fald lagde Undersøgelseskommissionen Resultaterne fra Chicago & North-Western-Banen til Grund for Trækkekraft-beregningen og kom til det Resultat, at der til at op-fylde de ovennævnte Betingelser kræves en konstant Kraftydelse paa 3 350 HK ved en Hastighed af 161 km/t, og at der for at have tilstrækkelig stor Accele-rationsevne kræves Trækkekraftydelse paa 5 000 HK ved ca. halv Maksimalhastighed, hvilket svarer til damplokomotivets normale Trækkekraftkarakteristik.

Lokomotivet ses paa hosstaaende Billede. De ka-rakteristiske og skærende Strømlinier er udført i Samarbejde med en Kunstner og første Gang anvendt paa et af samme Banes 2 C 1-Lokomotiver. Samtlige Drivaksler er lejret i en stiv Ramme, saa Lokomotivet kunde for saa vidt godt have været et D-Tvilling-



Amerikansk Firling-Eksprestogslokomotiv.

Lokomotiv, men for at formindske de forekommende Tryk paa Drivtappene er Lokomotivet konstrueret til Firling-Lokomotiv med to B- Drivværker. Dette Princip er i 1937 af Baltimore—Ohio-Banen prøvet paa et 2 B B 2-Lokomotiv, paa hvilket det ene Cylinderpar var anbragt under Fyrkassen. Anordningen har i det store Hele vist sig at være god ogsaa for store Kørehastigheder.

Ved Drivværkets To-Deling og en Cylinderdiameter paa 559 mm blev ved et Damptryk paa 21 Atm det maksimale Stempeltryk 52 t, et Tryk som med normale Midler kan overføres til Drivtrappen, medens Tvilling-Udførelsesformen vilde give et Stempeltryk paa 104 t, hvilket vilde overskride den gængse tilladte Højsteværdi med 40 pCt. Drivværkets Deling har medført, at der er set bort fra den ellers paa amerikanske Lokomotiver med stiv Ramme strengt overholdte Praksis at anbringe Skorstenen over Cylindermidten, og lange Spildedamprør er anvendt fra det bageste Cylinderpar.

Den endelige Fordeling af Lokomotivets Akseltryk foreligger endnu ikke, men der paaregnes et Drivakseltryk paa 32 t, hvorved Adhæsiønsvægten paa 128 t vil udgøre 45 pCt. af Lokomotivets Vægt, som er 275 t.

Hjulstjerneerne er af en ny Konstruktionsform, der er udgaaet fra Baldwin-Værket. De er staaletøbte og er i Besiddelse af stor Stivhed i alle Retninger trods en forholdsvis lille Vægt.

I Kedlens Konstruktion er der tilstræbt en Fordampningsevne paa 54,5 t (120 000 Pund) i Timen. Med de i De forenede Stater i den senere Tid forekommende høje Hedelladeanstrengelser kan saa stor Dampydelse vel tænkes; i hvert Fald vil Kedlen efter de foreliggende Erfaringer nok være i Stand til at præstere en varig Ydelse paa 45 t Damp i Timen og dermed muliggøre en indiceret Ydelse paa 7 000 HK. Efter den nyeste amerikanske Praksis og under Hensyn til Brug af langtflammende Kul er Fyrkassen paa Bekostning af Rørlængden udrustet med et rummeligt Forbrændingskammer, hvorved Rørens Længde i den 21 m lange Kedel (inkl. Røgstøbe)

kun er 6 675 mm. I Røgstøben findes to Skorstenene og to Udgangshætter, en for hvert Cylinderpar. Udgangshætterne er 211 mm i Diameter. Kedlens Risteflade er 12,26 kvm. Fyringen foregaar med en Standard-Stocker med Dampstraale-Kulfordeling. Tenderen er 8-akslet og rummer 24 t Kul og 91 kbm Vand. Akseltrykket er 25,6 t.

Lokomotivet har været udstillet paa den amerikanske Verdensudstilling og var forsynet med et Skilt, hvorpaa der blot stod »America Railroads« for dermed at udtrykke, at Lokomotivet er et Fællesprodukt af amerikanske Jernbaneselskaber og Lokomotivfabrikker. Prøvekørslerne med dette kraftige Lokomotiv imødeses med stor Interesse.

FRUGTTTRANSPORT I AMERIKA

I den amerikanske Jernbanetrafik spiller Transporten af Frugt en stor Rolle. Om Forsommeren transporteres store Mængder Jordbær fra Syd til Nord og noget senere fra Nord til Syd. Den største Frugtttransport udgaar fra Kalifornien, hvorfra der hver Sommer og Efteraar sendes ca. 185 000 Vognladninger Frugt, af hvilke mange sendes over Afstande indtil 4000 Kilometer. Alle fra Kalifornien førende Baner har Del i denne Transport. De mod Øst førende Baner gaar over Sierra Nevada Bjergkæden; eksempelvis har Pacific-Banen i en Uge transporteret 75 000 Vognladninger over Bjergkæden paa Stigning 1 : 67 paa 58 Kilometers Længde, derefter 1 : 42 paa 68 Kilometers Længde og saa 1 : 56 paa 35 Kilometers Længde. Højdeforskellen paa en Afstand af 135 Kilometer er 2150 Meter. Det kan forekomme, at der paa enkelte Dage afsendes 1200 Vognladninger fra Stationen Roseville ved Bjergkædens Fod. Paa West-Pacific-Banen løber Frugttog, som bestaar af 75 Kølevogne og trækkes af svære oliefyrede Lokomotiver paa Stigning 1 : 100 over en Strækning paa 200 Kilometer.

ELEKTRIFICERINGEN AF DE ITALIENSKE STATS BANER

I Italien er i Fjor 808 km Jernbane elektrificeret, hvoraf de vigtigste Strækninger er Rom—Livorno 316 km, Majland—Bologna 219 km og Ancona—Bologna 204 km. Med denne Forøgelse har Italien nu 4 750 km elektrisk drevet Jernbane. Blandt andre er for Tiden Strækningen Chiasso—Majland under Ombygning og yderligere Elektrificering planlægges, efter hvilket 2 000 km Strækning skal ombygges. Naar disse Planer er gennemført, har den ene Tredjedel af de italienske Statsbaner elektrisk Drift. Det er særligt paa Forbindelseslinierne til Udlandet, Ombygningen fremmes for at skabe hurtigere Forbindelser. Der indsættes nye kraftigere Lokomotiver med stor Trækkeevne og Kørehastigheder indtil 150 km/T. For Tiden sparer de italienske Statsbaner 1,6 Mill. Tons Kul aarligt ved den elektriske Drift.



Jubilæer.



Den 28. April kan Lokomotivfører *A. C. Jensen*, Haderslevsgade 7, 1., København V., fejre 25 Aars Jubilæum ved D. S. B. Afdeling 1 bringer dig herved sin hjerteligste Lykønskning for Dagen, ligesom den samtidig giver Udtryk for alle gode Ønsker i den kommende Tid.

H.

Den 1. Maj kan Lokomotivfører *F. A. Jonsson*, Trækroergade 7 B, Stuen, København Valby, ligeledes fejre sit 25 Aars Jubilæum ved D. S. B. Afdeling 1 bringer dig herved sin hjerteligste Lykønskning for Dagen, ligesom den samtidig giver Udtryk for alle gode Ønsker i den kommende Tid.

H.

Den 3. Maj fejrer Lokomotivfører *E. L. Kristensen*, Randers, sit 25 Aars Jubilæum. Jubilaren begyndte sin Gerning ved Statsbanerne i Centralværkstedet i Aarhus den 3. Maj 1915, den 4. Maj 1915 blev han forflyttet til Struer som Lokomotivfyrbøderaspirant. Udnævnt til Haandværker den 3. Maj 1916. Forfremmet den 1. Juni 1916 til Lokomotivfyrbøder i Viborg. Forflyttet den 15. Oktober 1916 efter Ansøgning til Aalborg. Forflyttet den 1. Juni

1919 efter Ansøgning til Randers. Forfremmet den 1. August 1930 til Lokomotivfører i Brande. Forflyttet den 1. Juli 1931 tilbage til Randers, hvor Jubilaren nu har slaaet sig til Ro. Jubilaren er kendt af mange Lokomotivmænd uden for Afdeling 37.

Ogsaa inden for Organisationen har Kristensen virket, idet han haade har været Medlem af Lokomotivførerafdelingens Bestyrelse og af Festsudvalget. Jubilaren er en god Kollega, som kun har Venner.

Afdeling 37 bringer dig herved sine Lykønskninger for Dagen og giver Udtryk for Haabet om, at du endnu i mange Aar maa være at finde i vore Rækker og med godt Helbred.

O. H.

Den 3. Maj kan Lokomotivfører *N. M. Jensen*, Plantagevej, Frederikshavn, fejre sit 25 Aars Jubilæum ved D. S. B.

Fra Aspirant i Aarhus ansattes Jensen i København, det var dog kun en kort Tid, han gjorde Tjeneste i Hovedstaden, han kom snart igen over til Jydernes Land, nemlig til Holstebro, senere søgte Jensen til Frederikshavn, og her han han saa været det meste af sin Tjenestetid, haade som Lokomotivfyrbøder og nu som Lokomotivfører, kun afbrudt en kort Tid i Tinglev og Brande.

Jensen er en interesseret Organisationsmand. I sin Lokomotivfyrbødertid var han en Aarrække i Bestyrelsen henholdsvis som Kasserer og Formand. Jensen er en Realitetsmand, han kræver sin Ret, men gør ogsaa fuldt sin Pligt. D. S. B. har i Jubilaren en god Tjenestemand, og vi, hans Kolleger, en god Kammerat og Organisationsfælle, derfor skal vor Lykønskning lyde paa Jubilæumsdagen: Lykke og Held i Fremtiden.

P. A. V.
V. Heftholm.



Den 5. Maj kan Lokomotivfører *J. J. Scheel-Poulsen* fejre 25 Aars Jubilæum. Jubilaren begyndte som Lokomotivfyrbøderaspirant 5. Maj 1915 i Aarhus, forfremmedes 1. Juni 1916 til Lokomotivfyrbøder med Station i København Gb. og til Lokomotivfører 1. August 1930 i Skern.

Jubilaren er en dygtig og pligtopfyldende Lokomotivmand, der med stor Interesse arbejder for vor Organisation. Scheel-Poulsen har igennem en Aarrække været Tilidsmand for Lokomotivførerne ved Skern Underafdeling og varetager fremdeles denne Post til alles Tilfredshed.

Jubilaren, der er jovial og gemytlig, har vundet sig mange Venner. Afdeling 29 og Skern Underafdeling ønsker hjertelig til Lykke med Tak for godt Kammeratskab gennem Aarene.

N. M. H.

Opmærksomhed frabedes.

Al Opmærksomhed paa min Jubilæumsdag den 27. April frabedes.

R. P. Andersen,
Lokomotivfører, Fredericia.

Enkver Form for Opmærksomhed ved min 25 Aarsdag ved D. S. B. den 3. Maj frabedes.

N. Møller Jensen,
Lokomotivfører, Frederikshavn.

Al Opmærksomhed ved mit 40 Aars Jubilæum den 9. Maj frabedes.

N. L. Petersen,
Lokomotivfører, Brande.

Taksigelser.

Hjertelig Tak for Opmærksomheden ved mit Jubilæum.

Lokomotivfører *Th. Hansen* (Elberg),
Korsør.

Vor bedste Tak til alle, der har bidraget til Erindringsgave og paa anden Maade vist os venlig Opmærksomhed i Anledning af vort Jubilæum.

E. H. Sorensen. A. A. Hasberg. K. F. Petersen.

Hjertelig Tak for venlig Deltagelse ved min kære Mands Død og Begravelse.

Hedvig Malling,
Randers.

Foreningen af Pensionister ved De Danske Statsbaner

Generalforsamling.

Den aarlige Generalforsamling afholdes Onsdag den 22. Maj 1940 Kl. 14 i Studenterforeningens store Sal, København (Indgang Vestre Boulevard 6) med følgende

Dagsorden:

1. Formanden indleder.
2. Valg af Dirigent.
3. Beretning fra Formanden.
4. Regnskabet fremlægges til Godkendelse.
5. Indkomne Forslag (indsendes til Formanden senest 8. Maj og helst før).
6. Valg af Formand.
7. Valg af 3 Bestyrelsesmedlemmer (2 i Kbhvn. og 1 i Provinsen) samt 2 Suppleanter.
8. Valg af 1 Revisor med Suppleant.
9. Eventuelt.

NB.: Efter Generalforsamlingen Sammenkomst samstedts for Medlemmer med Hustru saaledes:

1. Fællesspisning (å 4 Kr. 25 Øre pro persona). Indtæning maa ske 8 Dage forud skriftligt til Formanden, Wolf, Henrik Steffens Vej 3, Kbhvn. V.
2. Forevisning af Jernbanefilm m. m.

Nærmere her i Bladet senere. — Der vil, ligesom i Fjor, blive andraget om fri Rejse.

Regnskab.

Indtægt:

	Kr. Ø.	Kr. Ø.
Kassebeholdning fra forrige Aar:		
Indestaaende paa Sparekassebog	1 615. 36	
Indestaaende paa Bankbog 44656..	1. 00	
Kontant	47. 38	
		1 663. 74
Indskud af 204 Medlemmer å 25 Øre	51. 00	
Kontingent af 1610 » å 75 Øre	1 207. 50	
» » 541 » å 30 Øre	162. 30	
		1 420. 80
Renter af Obligationer	450. 00	
» » Sparekassebog 159125	63. 16	
» » Bankbog 44656	6. 30	
		519. 46
Gaver: 10 Kr. + 1 Kr. + 15,10 Kr.		26. 10
		Ialt 3 630. 10

Udgift.

Konto	Kr. Ø.
A. Bogtrykkerregninger	20. 00
B. Papir, Konvolutter, Protokoller og andre Kontorartikler	32. 40
C. Porto og Telegrammer	48. 27
D. Inventar og Rekvitter	40. 00
E. Opkrævningsgebyr D. S. B.	125. 00
F. Kassererens Løn	200. 00
G. Bestyrelsens Diæter	290. 00
H. Møder og Generalforsamling	75. 95
I. Uddelt 23 Legatportioner å 25 Kr.	575. 00
K. Leje af Bankboks	5. 00
L. Udgifter til Revision	42. 85
M. Diverse	16. 00
	Ialt 1 470. 47

Kassebeholdning:	Kr. Ø.
Sparekassebog 159125	2 129. 17
Bankbog 44656	1. 00
Kontant	29. 46
	2 159. 63
	Ialt 3 630. 10

Status pr. 31. December 1939.

<i>Aktiver.</i>	Kr. Ø.
10 000 Kr. i Østifternes Kreditf. 4½ pCt. Obligationer, 14. Serie, Dagskurs 84.75	8 475. 00
Forannævnte Kassebeholdning	2 159. 63
	10 634. 63
	10 634. 63
<i>Passiver.</i>	Kr. Ø.
Foreningens Formue er	10 634. 63
	10 634. 63

København, den 30. Januar 1940.

sign. *C. Wolf.*

sign. *Jyrd.*

Ovenstaaende Regnskab er revideret, Bankbog 44656, Sparekassebog 159125, Receptisbog Nr. 207, kontant Kassebeholdning og samtlige Regnskabsbilag var til Stede.

København, den 2. Februar 1940.

sign. *C. B. Kassinger,* Revisor. sign. *J. Mouritzen,* Revisor.
Ved Udgangen af 1939 havde 2151 Medlemmer.

Bestyrelsen.

Notitser

Statsbanerne sagsøgt ang. Ekspropriationsvederlag.

Ved Udvidelsen af Strækningen Aarhus—Laurbjerg maatte en Gaardejer ved Ekspropriation afstaa et Stykke Jord og et Hus. Han fik herfor en Godtgørelse paa 4478 Kr., men var ikke tilfreds og anlagde Sag mod Statsbanerne, hvor han krævede udbetalt yderligere 3500 Kr. Ved Østre Landsrets Dom blev Statsbanerne inddelt frifundet, medens Gaardejeren blev dømt til at betale Sagens Omkostninger.

Drenge legede med Blinklyset.

Undertiden har der været Uregelmæssigheder med Blinklyset ved en Holdeplads paa Gribskovbanen (Holløse St.). Efter at Sagen har været overgivet til Politiet og er undersøgt af dette, har det vist sig, at det var nogle Drenge, som morede sig med enten at sætte Blinklyset ud af Funktion naar der kom et Tog eller — paa Tider, hvor der ingen Tog kom — sætte det i Funktion, naar en Bil nærmede sig, de havde da Fornøjelse af at se Bilisterne standse til ingen Nytte.

Kolding Sydbaner.

Vi har tidligere omtalt Muligheden af Standsning af Driften paa Kolding Sydbaner, idet de interesserede Kommuner ikke har villet yde den fornødne Garanti til Banens Opretholdelse. Den hidtil tegnede Garanti udløber 1. Juli, og der er Sandsynlighed for, at Driften da helt indstilles.

Dampfærgerne kommer i fast Drift.

Af Hensyn til Besparelser i Forbruget af Dieselolie vil Dampfærgerne Odin og Christian IX paany blive sat i fast Tur paa Storebælt, hvor de, siden vi fik de nye, store Motorfærger, væsentligt har været benyttet som Reserver.



Udnævnelse fra 1.—4.—40:

Motorfører II (L) til Lokomotivfører:

M. A. Nielsen, Helgoland, i Gedser (min. Udn.).

Lokomotivfyrbøder til Lokomotivfører:

K. P. Nielsen, Esbjerg, i Tønder (min. Udn.).

T. C. Lindgreen, Aarhus H., i Nykøbing Fl. (min. Udn.).

A. E. J. Mogensén, Fredericia, i Brande (min. Udn.).

A. E. Rasmussen, Aarhus H., i Brande (min. Udn.).

R. G. Laursen, Aarhus H., i Brande (min. Udn.).

Lokomotivfyrbøderaspirant til Lokomotivfyrbøder:

E. V. Rasmussen, Kbhavns Godsbgd., i Kalundborg.

K. E. Friis, Aarhus H., i Brande.

A. Søndergaard, Aarhus H., i Brande.

O. K. Larsen, Aarhus H., i Padborg.
H. B. P. Pedersen, Korsør, i Korsør.
V. J. Rasmussen, Korsør, i Padborg.
H. A. Petersen, Fredericia, i Brande.
H. Halbro, Gedser, i Brande.
E. B. F. Jørgensen, Nyborg, i Brande.
C. V. Vang, Kbhavns Godsbgd., til Struer.

Forflyttelse efter Ansøgning fra 1.—4.—40:

Lokomotivfører J. E. Pedersen, Brande, til Struer.

— G. L. Frederiksen, Tønder H., til Aalborg.

Lokomotivfyrbøder A. Andersen, Herning, til Roskilde.

— H. Nielsen, Brande, til Herning.

— N. T. Thorstensen, Padborg, til

Kbhavns Godsbgd.

— H. W. Svendsen, Gedser, til Kbhavns

Godsbgd.

— P. A. B. Seifert, Brande, til Gedser.

— W. A. S. Andersen, Brande, til Randers.

— E. B. Pedersen, Padborg, til Aarhus H.

— V. S. A. Jensen, Struer, til Aarhus H.

— B. Nielsen, Langaa, til Aarhus H.

— A. V. D. Andersen, Brande, til Langaa.

Afsked:

Lokomotivfører S. L. H. Jacobsen, Kbhavns Godsbgd., paa Grund af Svagelighed med Pension fra 31.—5.—40 (min. Afsked).

Dodsfall:

Lokomotivfyrbøder K. K. O. Malling, Randers, den 23.—3.—40.



Oplaget som ekstraordinære Medlemmer:

pr. 1.—3.—40:

pens. Lokomotivførere:

V. K. Jensen, Herlufholmsvej 13, Næstved.

J. E. Larsen, Stadions Allé 1, 4., Aarhus.

pr. 1.—4.—40:

K. Tang-Pedersen, Frederiksborgvej 52, Roskilde.



Lokomotivførerafdelingerne.

Afd. 5, Roskilde: Formandens Navn og Adresse rettes til: N. Voldby, Komerups Vænge 4, 1.

Afd. 19 Nyborg: Formandens Adresse rettes til: Provst Hjortsvej 48.

Afd. 33, Frederikshavn: Formandens Navn og Adresse rettes til: V. Heftholm, Emilievej 41.

STATSBANERNES DRIFTS-INDTÆGTER OG DRIFTS-UDGIFTER

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

	Februar Maaned		1940	
	1940	1939	Forøgelse	Formindskelse
Personbefordring	3 230 000	3 900 000		670 000
Gods- og Kreaturbefordring	3 980 000	3 240 000	740 000	
Postbefordring	520 000	600 000		80 000
Andre Indtægter	390 000	560 000		170 000
Indtægter i alt	8 120 000	8 300 000		180 000
Driftsudgifter	11 660 000	9 870 000	1 790 000	
Driftsoverskud	÷3 540 000	÷1 570 000		1 970 000
Afskrivning	610 000	570 000	40 000	
Forrentning	1 230 000	1 190 000	40 000	
Statens Tilskud til Driften	5 380 000	3 330 000	2 050 000	
	April-Februar		1939—1940	
	1939—1940	1938—1939	Forøgelse	Formindskelse
Personbefordring	64 210 000	63 260 000	950 000	
Gods- og Kreaturbefordring	48 340 000	39 660 000	8 680 000	
Postbefordring	6 890 000	7 240 000		350 000
Andre Indtægter	5 900 000	5 870 000	30 000	
Indtægter i alt	125 340 000	116 030 000	9 310 000	
Driftsudgifter	119 010 000	116 270 000	2 740 000	
Driftsoverskud	6 330 000	÷240 000	6 570 000	
Afskrivning	6 720 000	6 320 000	400 000	
Forrentning	13 470 000	13 030 000	440 000	
Statens Tilskud til Driften	13 860 000	19 590 000		5 730 000

D. S. B. Februar 1940.

Driftsindtægterne er i Forhold til Februar 1939 trods de vanskelige Trafikforhold kun gaaet ned med ca. 200 000 Kr., idet en Stigning i Godsbefordringsindtægten paa ca. 740 000 Kr. tildels har opvejet en Nedgang i Personbefordringsindtægten paa ca. 670 000 Kr. og i de øvrige Indtægtsgrupper paa ca. 250 000 Kr.

De egentlige Driftsudgifter udviser en Stigning paa ca. 1,8 Mill. Kr., der i det væsentlige falder paa Udgifter til Brændsel (Stigning ca. 1 200 000 Kr.) og Udgifter til Snerydning (Stigning ca. 450 000 Kr.).

Driftsunderskuddet er i Februar Maaned 1940 herefter steget med ca. 2 Mill. Kr.



Aagaard Niels Hemmingsensgade 20
Radio København K.

Telefoner: Palæ 1146 - 8219

ALT I RADIO

Leverandør til D. S. B.



**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

- Intime. 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. 8 aarlig.

Tegnes paa alle Postkontorer i Skandinavien.

ANNONCE-EKSPEDITION:

Vestre Boulevard 45, København V.

Telefon Central 7708 - Kontortid Kl. 10-16.

Postkonto 20 541.