



NO 10

20. maj 1950

50. årgang

Det midlertidige løntillæg forhøjes fra 2½ til 6 portioner.

Det blev som ventet nogle vanskelige lønforhandlinger, tjenestemandorganisationerne denne gang gik ind til. Den ønskede enighed om et fælles lønkrav fra de 4 organisationer til finansministeren opnåedes ikke. Omend der ved møder organisationerne imellem blev gjort forsøg på at samle parterne, måtte man til sidst opgive det, og Centralorganisation I rejste eget lønkrav, medens Centralorganisation II, Statsembedsmændenes Samråd og Danmarks Lærerforening i fællesskab formulerede deres.

Grundlaget for henvendelserne var imidlertid det samme for alle organisationerne, nemlig tjenestemændenes lønmæssige ulige stilling i forhold til lønningerne i det private erhverv. Med andre ord anvendtes samme udgangspunkt som ved gennemførelsen af det midlertidige løntillæg i efteråret 1948, som på baggrund af resultaterne af årets overenskomstforhandlinger mellem arbejdsgiverforeningerne og arbejderorganisationerne fik tilbagevirkende kraft fra 1. januar s. å. Senere, da Statistisk Departement fastsatte juli-pristallet 1949 til 307 mod januarpristallets 310 points og De samvirkende Fagforbund fik Arbejdsgiverforeningens tilslutning til, at forbundets medlemmer ikke skulle afgive en portion reguleringstillæg, før der skete en pristalssænkning på fulde 6 points, fulgte tjenestemændene ligeledes efter og bibeholdt den 24. portion reguleringstillæg som et særlig tillæg, skønt pristallet 307 lå i intervallet til 23 portioner. Ved samme forhandling blev som bekendt udbetalingen af det midlertidige løntillæg til pensionister forhøjet fra 50 til 70 pct. og

loven om tillæget forlænget til 31. dec. 1950.

Til grund for kravene denne gang lagde man dels januarpristallets stigning til 315 — et point lavere end næste interval for tjenestemændenes regulering — dels de senere overenskomstresultater i privatindustrien, og fulgte altså samme bevæggrunde som i efteråret 1948. Man måtte her ud fra forvente, at skulle linien følges, ville samtlige organisationer kunne samles om en regulering i det midlertidige løntillæg, der dog trods alt er den »ventil«, der er skabt som det mulige for en retfærdig behandling af tjenestemændene i lønmæssig henseende på et tidspunkt, hvor priser og lønninger vanskeligt kan holde trit med hinanden.

Naturligvis kan en lønningslovrevision skabe den fornødne udligning, men til gengæld er denne vej ikke farbar, hvis en øjeblikkelig retfærdig behandling af tjenestemændene skal opnås; erfaringsmæssigt ved vi, at resultaterne fra en lønningskommission tidligst vil foreligge efter ca. 2 års kommissionsarbejde.

De 3 organisationer stillede imidlertid krav om en ændring af de almindelige reguleringstillægsbestemmelser, og dermed en ændring af tjenestemandsløven, idet man ønskede de nugældende portioner, der varierer fra 120—192 kr. afløst af portioner, der svarede til 3 pct. af den pågældende stillings pensionsgivende lønning; samme procentberegning skulle også omfatte det midlertidige løntillæg og eventuelle fremtidige portioner.

Man måtte forudse ikke at kunne gennemføre en ændring af reguleringstillægsbestem-

melserne, dels fordi som nævnt, der herved måtte foretages en lovændring til tjenestemandsløven, dels at forslaget økonomiske rækkevidde lå udover, hvad der kunne opnås bevilling til på rigsdagen, selv fra de partier, hvis repræsentanter forud for forhandlingerne gennem møder landet over så stærkt agiterede herfor, hvorfor Centralorganisation I's styrelse besluttede at formulere deres henvendelse som en forhøjelse af det midlertidige løntillæg.

På enkelte områder var der dog enighed mellem samtlige organisationer, og det var med hensyn til samgifte og ugifte tjenestemænd, til hvem man ønskede lige løn med gifte.

Men den forskel, der var i organisationernes indstilling overfor et lønkrav, skulle naturligvis besværliggøre forhandlingerne hos finansministeren — de fandt sted den 27. og 28. april — og på et tidspunkt var der da også udsigt til en sprængning, men sent på aftenen den sidste dag, efter at forskellige forslag havde været drøftet, skiftevis i ministeriet og indenfor de enkelte organisationer samt mellem de 4 organisationer, opnåedes der enighed om at forelægge følgende forslag for de respektive organisationers kompetente forsamling:

1. Det midlertidige løntillæg forhøjes med $3\frac{1}{2}$ portioner til 6 portioner.
2. Det midlertidige løntillægs enkelte portioner fastsættes således:
 - a) for tjenestemænd, hvis grundløn, alders- tillæg og pensionsgivende tillæg ikke overstiger 7 500 kr. til 3 pct, dog mindst et beløb svarende til en ordinær reguleringsstillægsportion.
 - b) For tjenestemænd, for hvem de nævnte løndelev overstiger 7 500 kr. til $2\frac{1}{2}$ pct., dog ikke under 225 kr. og ikke over 250 kr.
3. Det midlertidige løntillæg udbetales med det fulde beløb til ugifte over 30 år og med $\frac{2}{3}$ til ugifte under 30 år.
4. Til pensionister udbetales det midlertidige løntillæg med 70 pct. af de for tjenestemænd fastsatte beløb.
5. Tillæget til de på finansloven optagne honorarer forhøjes med 5 pct. til 55 pct.
6. Tjenestemændenes »særlige ydelser« forhøjes med 1 portion.
7. Ordningen har gyldighed fra 1. april 1950 indtil 31. marts 1951.

Lørdag den 29. april havde finansministeren modtaget samtlige organisationes tilslutning til forslaget, som ifølge det oplyste ville betyde en udgift for staten på ca. 50 mill. kroner.

Forliget blev således opnået på det midlertidige løntillæg, der foruden stigningen med $3\frac{1}{2}$ portion samtidig overgår til procentberegningen for alle 6 portioner. Herefter udbetales tillæget med 6 almindelige reguleringsstillægsportioner til tjenestemænd, hvis pensionsgivende lønning er 4000 kr. og derunder. For dem, der har over 4000 kr. bliver portionsstørrelsen fastsat efter tre-procentsystemet, dog med den begrænsning, der er fastsat i forslaget. Ugifte over 30 år vil få tillæget udbetalt med det fulde beløb, tidligere var grænsen 40 år; andre ugifte vil oppebære $\frac{2}{3}$ og pensionister 70 pct. Det fremgår af skemaet side 111 hvor stort tillæget bliver for vore medlemmer og hvor meget forhøjelsen udgør for de enkelte kategorier.

De særlige ydelser og honorarerne forhøjes med 1 portion, der bibeholdes uanset om juli- pristallet medfører en stigning af regulerings- tillæget fra oktober, hvorved en forhøjelse atter vil finde sted.

De nye satser for de særlige ydelser og funktionsvederlag findes på side 120.

Torsdag den 4. maj forelagde finansministeren forslaget for rigsdagens folketing. Når dette skrives, er forslaget endnu ikke færdigbehandlet af rigsdagen, men antagelig får det også her sin tilslutning.

Resultatet må betragtes som det opnåelige, og det giver en foreløbig udligning i tjenestemændenes lønmæssige vilkår, men skønt flere penge mellem hænderne, er en øjeblikkelig tilfredshed, og en stigning i den månedlige indtægt kan virke tilforladelig, er en fortsat udvikling med stadig stigende priser og lønninger trods alt »den onde cirkel«. En bedre stabilitet på dette område var ønskelig ikke mindst for de mange, for hvem statens eller kommunens økonomi er retningsgivende for deres indtægter.

På grund af de mange tekniske foranstaltninger, der skal tages hensyn til, når tillæget skal indføres i den enkelte tjenestemandslønning, vil det ikke være muligt at udbetale dette, før tidligst 1. juli, men som tidligere nævnt gælder tillæget fra 1. april, og der vil altså blive tale om en samlet udbetaling for de forudliggende måneder.

	Nuværende tillæg af 2½ portion		Nyt midlertidigt løntillæg		Forhøjelse		
	gifte ugifte over 40 år	ugifte under 40 år	gifte ugifte over 30 år	ugifte under 30 år	for gifte ugifte over 40 år	for ugifte ml. 30-40 år	for ugifte und. 30 år
Lokomotivinstruktører, grundløn	330	220	896	605	566	676	385
— 1. tillæg	330	220	1004	669	674	784	449
— 2. tillæg	360	240	1090	726	730	850	486
Lokomotivførere, grundløn	300	200	766	510	466	566	310
— 1. tillæg	330	220	842	562	512	622	342
— 2. tillæg	330	220	939	626	609	719	406
Elektroførere, grundløn	300	200	745	496	445	545	296
— 1. tillæg	330	220	810	540	480	590	320
— 2. tillæg	330	220	874	582	544	654	362
Motorførere, grundløn	300	200	720	480	420	520	280
— 1. tillæg	300	200	756	504	456	556	304
— 2. tillæg	300	200	788	826	488	588	326
Lokomotivfyrbødere, grundløn	300	200	720	480	420	520	280
— 1. tillæg	300	200	720	480	420	520	280
— 2. tillæg	300	200	720	480	420	520	280

Finansministerens forelæggelsestale.

Finansministeren (H. C. Hansen): Jeg har den ære overfor det høje ting at fremsætte forslag til lov om midlertidigt løntillæg til statens tjenestemænd m. fl.

Som det er de ærede medlemmer bekendt, har statens tjenestemænd og andre dermed ligestillede siden 1. januar 1948 oppebåret et såkaldt midlertidigt løntillæg. Dette midlertidige løntillæg har for tjenestemændenes vedkommende i perioden 1. januar 1948—1. oktober 1949 udgjort et beløb, svarende til 2½ portion af de i tjenestemandenslovens § 92 omhandlede reguleringstillægsportioner, og for pensionisternes vedkommende 50 pct. af det beløb, der var tillagt tjenestemændene.

For ugifte blev der indført den særordning, at det midlertidige løntillæg blev udbetalt med det fulde beløb til ugifte over 40 år, medens ugifte jo efter tjenestemandenslovens almindelige regler får ⅔ af det gifte tjenestemænd tillagte reguleringstillæg.

Fra 1. oktober 1949 til 1. april 1950 har der med hjemmel i loven af 23. november 1949 været udbetalt tjenestemændene et midlertidigt løntillæg, svarende til 3½ portion reguleringstillæg, således at der i dette tidsrum har været udbetalt tjenestemændene ialt 26½ portion reguleringstillæg.

I sidstnævnte periode har tillægget for pensionisternes vedkommende udgjort 70 pct. af det tjenestemændene ydede tillæg.

Begrundelsen for at udbetale statstjenestemændene det omhandlede midlertidige løntillæg har i det væsentlige været, at de gennemsnitlige timefortjenester for arbejdere i det private erhverv i overenskomstperioden siden 1946, da tjenestemandensloven blev vedtaget, havde udvist en stig-

ning, der var en del større end den dyrtidsregulering, som tjenestemændene i samme periode havde opnået.

Der foreligger nu påny en situation, hvor arbejderne i det frie erhverv har opnået en lønforbedring, medens statstjenestemændene ikke — medmindre særlig hjemmel tilvejebringes — vil opnå en tilsvarende lønforbedring. Arbejderne i privatindustrien har jo gennem den fornyelse af overenskomsterne, som med forligsmandens medvirken blev gennemført i indeværende forår, opnået en lønforhøjelse. Desuden er der som følge af pristallets stigning pr. 1. marts i år sket en forhøjelse af privatindustriens dyrtidstillæg.

For tjenestemændenes vedkommende er forholdet det, at disse efter de nugældende bestemmelser i tjenestemandensloven og i loven af 23. november 1949 om det midlertidige løntillæg ingen lønfremgang vil opnå i indeværende forår. Ganske vist forhøjes antallet af reguleringstillægsportioner, som ydes i henhold til tjenestemandensloven, pr. 1. april d. å. med 1 portion til 24 portioner som følge af januarpristallets stigning, men samtidig nedsættes det midlertidige løntillæg med et beløb, svarende til 1 reguleringstillægsportion.

Som det vil være de ærede medlemmer bekendt, har jeg i anledning af den således opståede situation forhandlet med statstjenestemændenes forhandlingsberettigede centralorganisationer.

Jeg har tidligere udenfor denne sal givet udtryk for — og jeg vil gerne gentage det her —, at forhandlingerne mellem mig og statens tjenestemænd denne gang lå hårdere end tidligere, navnlig fordi der fra 3 af de 4 centralorganisationers side — nemlig fra guldsnorene, embedsmændenes samråd og lærerne — blev fremsat krav, som ville medføre

en samlet udgiftsforhøjelse for staten på ca. 110 mill. kr., og en sådan forøgelse af statens udgifter måtte jeg sige bestemt nej til.

Til trods for, at spændvidden mellem de rejste krav og de finansielle muligheder således var meget stor, lykkedes det alligevel under forhandlingerne at opnå enighed med samtlige centralorganisationer om gennemførelse af en ordning.

Ordningen går — som det fremgår af det forelagte lovforslag — ud på følgende:

Det hidtidige midlertidige løntillæg forhøjes med $3\frac{1}{2}$ til 6 portioner, der foreslås ydet som en procentsats, således at hver portion svarer til 3 pct. af vedkommende tjenestemand's grundløn, alderstillæg og almindeligt pensionsgivende tillæg, dog mindst til et beløb, svarende til en almindelig reguleringstillægsportion. Det samlede midlertidige løntillæg vil herefter blive på 18 pct. af de nævnte lønningsdele, således at ingen får mindre end 6 ordinære reguleringstillægsportioner. For tjenestemænd, for hvem de nævnte løndelev overstiger 7 500 kr., har man dog fundet det rimeligt at fastsætte det midlertidige tillæg til ialt 15 pct., således at en reguleringstillægsportion svarer til $2\frac{1}{2}$ pct., dog mindst 225 kr. pr. portion eller ialt 1 350 kr. årlig og højst 250 kr. pr. portion eller 1 500 kr. årlig for gifte. Gennemførelsen af en sådan ordning betyder, at det store antal af tjenestemændene får en lønforhøjelse på 420 kr. årlig.

Under forhandlingerne lagde man fra organisationernes side megen vægt på, at det midlertidige tillæg fremtidig blev ydet med samme beløb til ugifte som til gifte, og da jeg har ment i nogen grad at måtte imødekomme dette ønske, foreslås tillægget udbetalt med samme beløb til ugifte over 30 år som til gifte mænd og dermed ligestillede, som jeg tidligere har nævnt, hidtil har været 40 år.

For pensionisternes vedkommende foreslås det midlertidige tillæg som hidtil fastsat til 70 pct. af de for tjenestemændene fastsatte beløb, hvilken procentsats svarer til den højeste pensionsbrøk.

Samtidig foreslås de i tjenestemand'slovens § 97, stk. 2, omhandlede honorarer og de i valglovens § 103, stk. 2, og § 109 nævnte honorarer til rigsdagens medlemmer forhøjet med 3 portioner à 3 pct. eller ialt 9 pct.

Udgifterne ved gennemførelsen af nærværende lovforslag, som foreslås gældende for tiden 1. april 1950—31. marts 1951, er anslået til ca. 50 mill. kr.

Som det vil fremgå af det anførte, sker der ikke ved gennemførelsen af det fremsatte lovforslag nogen ændring af de i tjenestemand'sloven indeholdte regler om beregningen af de i nævnte lov fastsatte lønningsdele, idet jeg ikke har ment, at tiden var inde til en almindelig revision af tjenestemand'sloven så kort tid efter gennemførelsen af den sidste lønrevision i 1946. Statstjenestemændenes centralorganisation II, Danske Statsemployer-mænds Samråd og Danmarks Lærerforening har imidlertid forbeholdt sig under de forhandlinger, der forventes ført inden udgangen af den gyldig-

hedsperiode som nærværende lovforslag forudsætter, at rejse spørgsmålet om nedsættelse af en lønningskommission, og regeringen vil til den tid tage stilling til dette spørgsmål.

Som et led i den lønftale, som jeg har indgået med tjenestemændenes centralorganisationer, har jeg ment at måtte imødekomme et af organisationerne fremsat ønske om, at tjenestemændenes »særlige ydelser«, der omfatter time- og dagpenge under tjenesterejser, kørepenge o. s. v. forhøjes med 1 reguleringssportion, ligesom jeg er indgået på at søge dyrtidstillægget til de på finansloven opførte honorarer forhøjet med 5 pct. til 55 pct.

Med hensyn til de »særlige ydelser« er forholdet det, at disse reguleres, hver gang tjenestemændene i henhold til tjenestemand'sloven opnår to reguleringstillægsportioner som følge af pristallets stigning på 12 points indenfor de i tjenestemand'slovens § 92 omhandlede intervaller. De særlige ydelser er senest blevet forhøjet pr. 1. oktober 1948. Efter de sædvanlige regler skulle satsene for særlige ydelser først forhøjes, når pristallet for januar eller juli når op på 316 points, og januarpristallet udgjorde i år 315 points. Da en gennemførelse af det hermed fremlagte forslag til lov om midlertidigt løntillæg som anført vil betyde, at der gives tjenestemændene et løntillæg svarende til mindst 6 portioner reguleringstillæg, anser jeg det imidlertid for rimeligt, at der sker en forhøjelse af tjenestemændenes særlige ydelser. Ved forhandlingerne med tjenestemand'sorganisationerne opnåedes enighed om, at forhøjelsen burde andrage 1 reguleringssportion.

Det er min hensigt at søge bevillingsmæssig hjemmel til afholdelsen af udgiften ved de omhandlede forhøjelser af de »særlige ydelser« og af honorartillæggene. Udgiften ved den foreslåede forhøjelse af de »særlige ydelser« anslås til ca. 750 000 kr. årlig og udgiften ved forhøjelsen af honorartillægget til ca. 250 000 kr. årlig.

Der er ingen grund til at lægge skjul på, at den enighed, der er opnået med tjenestemand'sorganisationerne, og som det har været besværligt at nå frem til, er opnået på et grundlag, der ligger i overkanten af det finansielt forsvarlige. I forhold til det overslag over statens udgifter, som jeg forelagde rigsdagen i forbindelse med skatteforhandlingerne, repræsenterer forslaget en merudgift på ca. 25 mill. kr., som der muligvis ikke vil være dækning for med de indtægter, der i øjeblikket kan forudses. I forhold til det samlede statsbudget er beløbet dog ikke så stort, at man på indeværende tidspunkt kan afgøre, om det vil være nødvendigt at skaffe yderligere indtægter. Man må afvente udviklingen og se, om den i løbet af sommeren skulle tegne sig gunstigere end beregnet. I modsat fald må denne merudgift indgå i en samlet vurdering af statens finansielle stilling til efteråret.

Hermed skal jeg tillade mig at anbefale det forelagte lovforslag til tingets velvillige og hurtige behandling.

Københavns elektriske nærtrafik 1934—1950.

Af ming. E. M. Hartig.

I anledning af, at der pr. 14. maj 1950 skete en betydelig udvidelse af toggangen på de elektrificerede strækninger, har redaktionen bedt mig give en beskrivelse af anlæget og specielt den elektriske udrustning af vognene. Først en oversigt over de vigtigste data i elektrificeringens historie.

- 3. april 1934: Elektrisk drift indføres på strækningen Frederiksberg—Hellerup—Klampenborg.
- 15. maj 1934: Elektrisk drift indføres på strækningen København H—Klampenborg. Stationen Fuglebakken åbnes på Frederiksberglinien.
- 1. november 1934: Strækningen udvides fra København til Valby.
- 15. maj 1936: Elektrisk drift indføres på strækningen København H—Holte.
- 23. september 1941: Strækningen udvides fra Valby—Vanløse.
- 15. maj 1949: Strækningen udvides fra Vanløse—Ballerup.

I krigsårene skete der en stærk indskrænkning af kørslen, dels ved forlængelse af køretiderne, dels ved kun at køre eet tog i timen på strækningerne i de ikke aktuelle timer, ligesom opvarmning af togene suspenderedes og det blev forbudt at indvinde tabt tid.

Efter krigen skete der atter tilpasning af køretid, der blev atter varme i togene og tabt tid skulle igen indvindes.

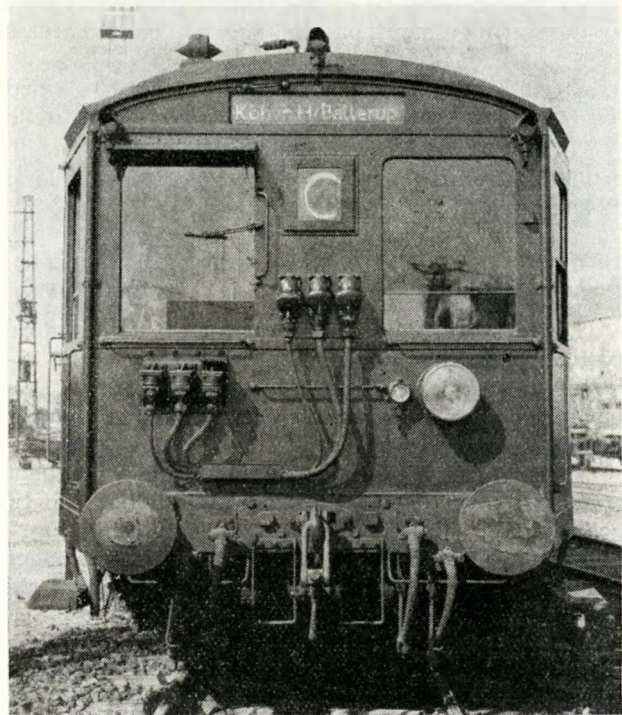
Hoveddata for disse ændringer er følgende:

- 27. april 1940: Nedskåret køreplan, kun eet tog i timen udenfor aktuelle tider.
- 16. juli 1940: Forlænget køretid.
- 26. maj 1941: Atter 20 min. drift hele dagen.
- 18. januar 1943: Inddragning af sene aftentog, ingen opvarmning.
- 5. marts 1945: Mellem 9 og 14 kun timekørsel med små tog.
- 17. maj 1945: Forlænget køretid og stationsophold.
- 24. august 1945: Aftenkørsel forlænget med 1 time, atter 20 min. kørsel hele dagen.
- 23. oktober 1945: Tabt tid må atter indvindes.
- 15. januar 1946: Køretiderne afkortes noget.
- 21. januar 1946: Opvarmning genindføres.
- 3. juni 1946: Køretiderne afkortes yderligere.

Ved indførelse af elektrificeringen anskaffedes 42 motorvogne og 21 bivogne, idet togenhederne udgjordes af »trevognstog«, hver med 2 motorvogne og 1 bivogn.

Til Holtelinien anskaffedes yderligere 20 motorvogne og 10 bivogne, således at vognparken nu var på 62 MM- + 31 FM-vogne.

Da bivognene blev leverede forud for motorvognene, gjordes forsøg med kørsel med »fire-



Med sommerkøreplanen den 14. maj indførtes »liniebogstaverne«, og ruteskiltene på vognenes langside afskaffedes.

vognstog«, hver med 2 motorvogne og 2 bivogne. Efter kontrolmålinger af banemotorernes opvarmning viste det sig, at disse kunne tåle den yderligere belastning, og der blev derfor indkøbt 23 bivogne af en noget letter type (FML) samt 8 styrevogne (FS), d. v. s. bivogne med et førerhus, således at man f. eks. til brug på den trafiksvage Frederiksberglinie kunne køre »tovognstog«. Senere blev 22 af de 23 FML-vogne ombyggede til FS-vogne, og vognparken bestod den 15. maj 1949, da Balleruplinien åbnedes, af:

				t	Siddepl.
42	motorvogne	litra	MM	vægt ca. 51,5	61
20	-	-	MM	- - 50,8	66
31	bivogne	-	FM	- - 34,8	78
1	-	-	FML	- - 28,3	83
8	styrevogne	-	FS	- - 25,8	78
22	-	-	FS	- - 28,3	78

Balleruplinien blev i sommerhalvåret 1949 drevet uden tilgang af nyt materiel, hvorfor man, af hensyn til trafikken på de gamle linier, på søndage måtte lade togene vende i Vanløse og trafikere strækningen Vanløse—Ballerup med dieselmateriel.

Fra 3. oktober 1949 blev der også søndagskørsel på strækningen Vanløse—Ballerup, og fra 14. maj 1950 skal driften yderligere udvides, således at der på den indre bybane kommer 3 tog i hver periode på 20 minutter.

- Linie A: Vanløse—København—Klampenborg.
 - B: København—Holte.
 - C: Ballerup—København—Hellerup, idet togene i de aktuelle timer på hverdage gennemføres til og fra Holte og udenfor disse timer samt på søndage kan gennemføres til og fra Klampenborg.
 - F: Frederiksberg—Vanløse—Hellerup med gennemløb til Klampenborg i de aktuelle timer og yderligere efter behov.

Til brug for denne udvidelse af driften er der i 1949 til 1950 yderligere leveret:

			†	Siddepl.
16 motorvogne	litra MM	vægt ca.	45	74
16 styrevogne	- FS	- -	26,3	66

De 16 styrevogne er leveret med 3 dobbeltdøre på hver vognside, medens alle tidligere leverede bivogne og styrevogne kun havde 2 dobbeltdøre. Den bageste del af styrevognen er beregnet til barnevogne og har kun klapsæder langs bagvæggen.

Placeringen af dørene i motorvognene er noget ændret, hvorved det lille rum, umiddelbart op til godsrummet (tidligere hundekupé) er blevet fordoblet, medens de andre afdelinger er blevet noget mindre. Derved opnås en bedre fordeling af de rejsende i forhold til dørene.

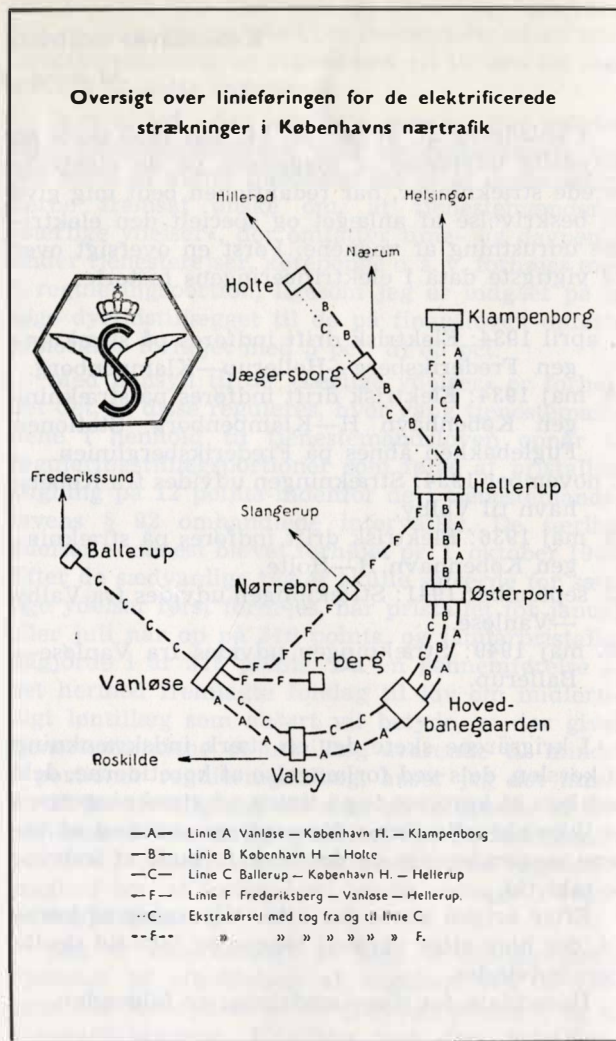
I motorvognene er der indbygget en ny type banemotorer, hurtigløbende og med 4 kulholdere, således at motorerne bedre kan tåle rystelserne fra ujævne skinner ved stor kørehastighed, når motorens felt er svækket. Disse motorer er anbragt som nr. I og III, således, at de i hver motorgruppe ligger nærmest ved netspændingen, medens motorerne II og IV er af den gamle type med kun 2 kulholdere.

Strømaftagerne er ligeledes af en ny type, der er lettere og mere stiv. Samtlige strømaftagere har slæbestykker af kul.

Udviklingen af trafikken siden 1934 fremgår af nedenstående tabel:

Omformerstationerne.

Efter at elektrificeringen i slutningen 20'erne var blevet vedtaget, besluttede den dengang nedsatte kommission af sagkyndige, at der skulle anvendes



1500 volt jævnstrøm til drift af S-togene, og da der fra elektricitetsværkerne (H. C. Ørstedsværket og NESA) leveredes vekselstrøm, blev det nødvendigt at bygge egne omformerstationer, hvor den modtagne vekselstrøm ved hjælp af ensrettere omformedes til jævnstrøm.

Oversigt over trafikudviklingen på S-banen.

Driftsår	Driftslængde	Antal rejser i millioner lokalt indenfor S-banens område						Antal kort vognakselkilometer i mill.	Anm.
		på billetter		på månedskort		tilsammen			
		ialt	bybane	ialt	bybane	ialt	bybane		
1934/35	15,9—27,7 km	7,6	2,8	3,3	1,1	10,9	3,9	15,5	1
1936/37	38,9 km	14,3	4,4	8,1	1,9	22,4	6,3	34,8	2
1938/39	38,9 km	14,3	4,1	9,6	2,0	23,9	6,1	34,2	
1941/42	38,9—42,2 km	15,4	7,4	8,3	1,5	23,7	8,9	25,9	3
1947/48	42,2 km	29,4	14,5	15,5	3,4	44,9	17,9	40,0	
1949/50	42,2—52,8 km	27,6	12,6	16,7	3,3	44,3	15,9	50,0	4

- Anm. 1: Strækningen Frederiksberg—Hellerup—Klampenborg, ialt 15 km, åbnet 3. april 1934.
 - København—Hellerup—Klampenborg, yderligere 7,8 km, åbnet 15. maj 1934.
 - København—Valby, yderligere 4,0 km, åbnet 1. november 1934.
 - 2: København—Hellerup—Holte, yderligere 11,2 km, åbnet 15. maj 1936.
 - 3: Valby—Vanløse, yderligere 3,3 km, åbnet 23. september 1941.
 - 4: Vanløse—Ballerup, yderligere 10,6 km, åbnet på hverdage fra 15. maj 1949, og så på søndage fra 1. oktober 1949.

Hovedstationen blev anlagt umiddelbart nord for Centralværkstedet bagved »den gule by« og yderligere omformerstationer blev byggede ved Flintholm og i nordenden af Hellerup stationsplads, umiddelbart ved det senere oprettede Bernstorffsvej-trinbrædt. Disse 3 stationer var klar til drift i foråret 1934 (Hellerup allerede i efteråret 1933, hvorfra der leveredes strøm til alle prøvekoersler).

I 1936 tilkom omformerstationen i Holte og i 1949 stationen i Skovlunde.

Fra hovedstationen »Enghave« bliver de øvrige omformerstationer fjernstyrede ved hjælp af et specielt »vælgersystem«, der også omvendt tilbage-melder indtræffen af fejl og uregelmæssigheder på andre stationer og tillige tillader at fjernmåle forbruget (strøm og spænding).

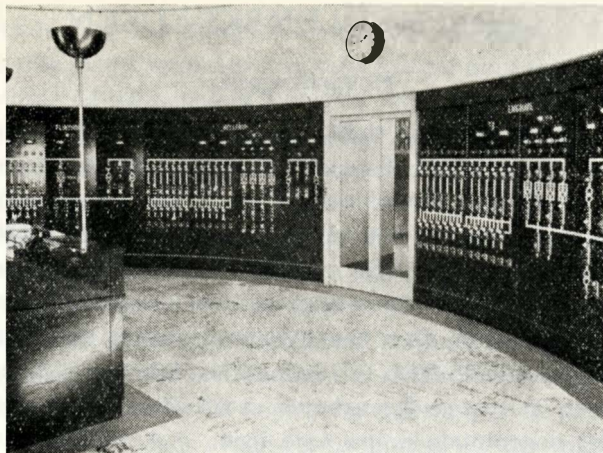
De øvrige stationer er altså normalt ikke betjent, men bliver dog regelmæssigt eftersat af tavlemestrene og deres håndværkere. Under særlige forhold kan dog samtlige stationer »håndbetjenes«, f. eks. ved eventuelle kabelfejl eller omlægninger.

Fra HCØV leveres vekselstrøm med en spænding på 30 000 volt, medens der fra NESA leveres 10 000 volt. For at få stationerne så vidt muligt ens, besluttede man derfor ved Enghave omformerstation at foretage en nedtransformering af spændingen fra 30 000 til 10 000 volt, og dette foregår i en særlig tilbygning i stationens østende, der indeholder 2 store transformatorer, der hver for sig er tilsluttet et kabel fra HCØV.

Opbygningen af stationerne bliver derfor (efter denne nedtransformering) i hovedtrækkene den samme: Indgående 10 000 volt vekselstrøm passerer et målerfelt til ensrettertransformatorer, der ned-sætter spændingen til ca. 1500 volt, derfra gennem ensretterne, hvor strømmen omdannes til jævnstrøm med en spænding på ca. 1650 volt i gennemsnit, stigende til maksimalt 1800 volt, videre gennem hurtigafbrydere ud til de respektive fædeledninger til strækningerne.



Hovedomformerstationen »Enghave«, hvorfra de fire andre stationer fjernstyres.



Kommandorummet, Enghave omformerstation, hvor tavlemestrene på manøvretavlen gennem kontakter, meldelamper og skinner ikke alene kan betjene og kontrollere denne station, men også statsbanernes øvrige omformerstationer.

Hurtigafbryderne indstilles alt efter strækningens længde og belastning til en værdi mellem 1800 og 3000 amp., således at de »udløser«, d. v. s. afbryder forbindelsen mellem ensretter og strækning.

Flintholm omformerstation indtager en særstilling, idet den ikke får strøm direkte fra et elektricitetsværk, men gennem et kabel fra Enghave omformerstation, der er ført langs banelinien over Valby, men stationen er iøvrigt bygget efter samme principper som de øvrige.

Enghave, Flintholm og Holte omformerstation samt fjernstyringen er leveret af ASEA, Västerås, medens Hellerup og Skovlunde omformerstation er leveret af BBC, Baden.

I kommandorummet på Enghave omformerstation er der opstillet betjeningstavler med kontakter og meldelamper for fjernbetjening af de øvrige stationer (og forøvrigt også for selve stationen, således at man ved manipulationer ikke behøver at gå ind i selve ensrettersalen, hvor den lokale betjeningstavle er opstillet), og ved hjælp af lamperne og de på tavlerne anbragte skinner, der symboliserer de virkelige forbindelser, har man til stadighed øveblik over, hvilke ensrettere og strækninger m. m., der er i drift på den pågældende station.

I kommandorummet findes telefoner til de øvrige stationer samt til selektornettet og bytelefon. Desuden har man i fjernstyre-kablerne særlige telefonledninger, der er tilsluttet stikkontakter rundt om i de forskellige etager af stationerne, således at man ved revisioner kan komme hurtigt i kontakt med personalet hjemme.

(Fortsættes.)



FRA MEDLEMSKREDSSEN

Hollandsrejsen.

Veloplagte startede hovedparten fra København onsdag d. 19. april kl. 22,33 på den lange rejse til vort første mål, Utrecht. Turen gennem Tyskland gav os et talende vidnesbyrd om en krigs grusomme virkninger, og ganske ufatteligt forekommer det, at hele verdens befolkning ikke har lært af dette. Den ene by mere ødelagt end den anden rullede frem for deltagerne. Alle var vi klar over, at mange års arbejde skal udføres, før landet nogenlunde er på fode igen.

I Hamborg var en del af de mandlige deltagere henne og sludre lidt med lokomotivpersonalet, der havde ført os det første stykke af turen gennem Tyskland. Her så vi et slags radaranlæg indstalleret på maskinen, registrerende et signal på »stop«, dels ved en brummetone, dels ved en meldelampe, samtidig viser det på et diagram, hvor og hvornår der har været »stop« på turen. Der gives en bøde på 5 mark for unødigt at holde et tog for »stop«. Turen fra Hamborg til Osnabrück, ca 246 km, kørtes i et stræk med kun et lille ophold i Bremen. Herfra fortsatte vi til Bentheim, den tyske grænsestation, hvor en pas- og pengekontrol fandt sted, og derfra videre til den hollandske grænsestation Oldenzaal, hvor ny visitation fandt sted, videre til Amersfoort og endelig til Utrecht, hvortil vi ankom d. 20. april kl. 19,38 godt trætte. På stationen blev holdet modtaget af vor hollandske kollega R. v. d. Werdt, som var os behjælpelig med indkvarteringen. Næste dag havde deltagerne formiddagen til egen rådighed, hvor de beså byens seværdigheder, gik lidt i butikker og købte nogle af de ting, vi savner i Danmark. Efter middagen var der bustur bl. a. til Hilversum, en meget smuk og imponerende by, hvor velhavende hollændere, som har virket ude i kolonierne, men nu er pensioneret, har slået sig ned. Alt stråler af rigdom og skønhed. Vi så også den store radiostation og byens enestående rådhus. Herfra var vi et lille smut til Zeudersøen og derfra over Amersfoort tilbage til vort udgangspunkt.

Næste dag startede vi pr. bus til det krigshærgede Arnheim, hvor det berømte faldskærmslag fandt sted. Vi så krigergravene for de hollandske soldater, mindesmærket for de allierede faldskærmsjægere og alle de øvrige seværdigheder, der præger denne by. Vi kørte gennem den lille by Østerbeek og så her det hotel, hvor våbenstilstanden mellem England og Tyskland blev sluttet i

1945. Efter frokosten var der lejlighed til en fodtur rundt i selve Arnheim, hvor der kun er 145 huse af 25 000, der er helt ubeskadiget. Kl. 15,00 startede busserne hjem til vort udgangspunkt, det smukke Utrecht, der stråler af renhed og venlighed.

De to dage, vi opholdt os her, spiste vi i jernbanemændenes hus, en stor bygning, der rummer bl. a. en koncertsal med 1100 tilhørerpladser. Den er indrettet i et gammelt kloster, men det gør dog ikke bygningen mindre hyggelig.

Den 23. fortsatte rejsen til Rotterdam, hvor man om eftermiddagen var på sejltur rundt i havnen, hvor 60 000 arbejdere tjener deres daglige brød. I denne havn ødelagde tyskerne ca. 7 km kajplads foruden kraner og pakhuse, men dette er næsten udbedret igen. Efter rundfarten var vi ude og se lidt på Masstunnellen, et helt fantastisk bygningsværk med ca. 500 m under vandet, her findes både kørebaner til biler og cyklister samt fortøve til fodgængere. Selve Rotterdam er en meget ødelagt by, den blev bombet i maj 1940 af tyskerne uden varsel, og her blev i city alene dræbt 6 000 mennesker, men hollænderne går på med frisk mod, de har fart og plan over deres genopbygning: man må forbavses over de resultater, der er nået siden krigens ophør. Dagen efter var deltagerne på bustur til Haag og Scheveningen. I Haag besøgte vi fredspalæet og så den danske gave til dette pragtværk af en bygning. Gaven er en stor springvandsbrønd, udsmykket med isbjørne og sælhunde, alt lavet i kgl. porcelain. Også Danmarks stol ved det internationale bord så vi. Deltagerne var inde i en kunstbygning og se et maleri, lavet som et helt panorama; stående på en forhøjning midt i bygningen så man rundt på dette smukke, cirkelrunde kunstværk. Det giver et indtryk af størrelsen, når det nævnes, at billedet er 120 m langt og 14 m højt, 35 m i diameter og endelig anvendes der en kontravægt på 60 tons til at holde lærredet på plads. Det er et ægtepar, der har malet det, og de brugte 14 m høje stiger på hjul.

I Haag spiste vi frokost i forbundsbygningen, hvor sekretæren for »De samvirkende Fagforbund«, hr. Petersen, bød velkommen og bragte en hilsen fra hollandske kammerater. Lokomotivfører Sune-son takkede for modtagelsen og udtalte bl. a., at det havde grebet os dybt at se virkningerne af krigens rædsler i Holland. Han bad de tilstedeværende ved et minuts stilhed mindes de hollændere, der satte livet til under krigen. Efter Sune-sons tale spillede 3 unge hollændere »Der er et

yndigt Land», hvortil deltagerne sang. Efter en fodtur rundt i byen, og efter at middagen var indtaget, gik det med bus tilbage til Rotterdam.

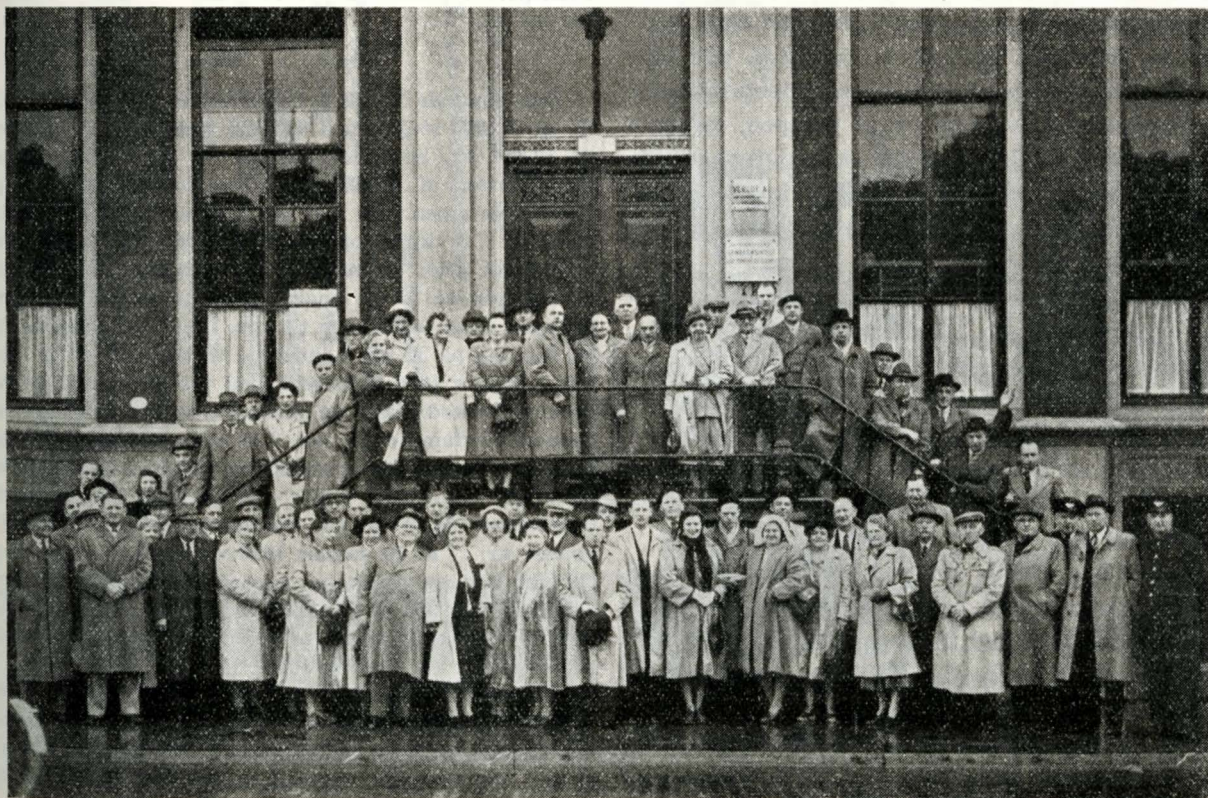
Dagen efter gik turen til vort sidste mål før afrejsen hjem, nemlig Amsterdam. Efter indkvartering og frokost tog vi på sejltur rundt i kanalerne, hvor deltagerne nød den smukke by fra »søsiden«.

Dagen efter tog vore damer til Aalsmeers, hvor de store blomsterauktioner blev beset. Det er ganske utroligt, hvad hollænderne kan lave af blomster. Vi var så heldige at være der, da deres blomsterfest begyndte og hertil er alle husene smykket med blomster; af blomster laves store dyrefigurer, store billeder med hollandske motiver eller de laves som reklame. Kunstværkerne bedømmes og præmieres. Vi så disse blomsterorgier på næsten alle vore ture.

Medens damerne var i Aalsmeers, var de mandlige deltagere på besøg i remiser for damplokomotiver og elektriske tog. Hollænderne gør ikke meget ud af dampdriften, da man regner med, at hele jernbanenettet er elektrificeret i løbet af 5 år. Dog var der et og andet, vi godt kunne lære herhjemme, bl. a. flytter hollænderne deres kolde maskiner med trykluft. Man fylder kedlen op med vand, sætter derefter luft ind i damprummet til ca. 4—5 atm. tryk og kører herefter som normalt. Der

findes ca. 750 damplokomotiver i hele landet, de kører med hastigheder og belastninger omtrent som vore, og personalets tjenester svarer også til de hjemlige. Lokomotivpersonalets antal er ca 2450, der fordeler sig med $\frac{2}{3}$ lokomotivførere og $\frac{1}{3}$ underlokomotivførere og aspiranter. Lønningerne i Holland er lavere end vore, idet en arbejdsmand har 38,40 gylden (1 gyld. = 1,83 d. kr.) om ugen, en håndværker 45—50 gylden. En lokomotivfører har 3120 gylden om året, hertil kommer kilometerpenge, præmier for vunden tid, kulbesparelse, oliebesparelse m. m. De regnes i modsætning til de danske som værende absolut godt lønnet. Var der intet, der særlig imponerede i lokomotivremisen, var der det til gengæld ved de elektriske anlæg og remiser.

Vi blev hentet i en tom stamme på stationen og kørte ud til det hollandske Av. På vejen derud fik nogle af os lejlighed til at se førerrummet, det er dejlig stort, lyst og indbydende med alle instrumenterne anbragt på en for personalet hensigtsmæssig måde, således sidder førerbremseventilen i naturlig højde i modsætning til vore, der er for høje i forhold til almindelig siddestilling. Der er elektrisk varmet forrude. manometerne er anbragt lige foran føreren, skråtstillet og dejligt overskuelige, ligesom stolen er med ordentlig ryglæn, fastgjort til væggen, så sædet kunne klappes op og dermed ingen plads tager, når det er ubenyttet. I



remisen, der sammen med et mindre værksted har en længde af ca 450 m, fik deltagerne rig lejlighed til at se, hvad fornuftig og overvejnet rationalisering fører til. Der er helautomatiske koblinger, der styres på plads af en styreanordning, således, at man ved tilkoblinger blot kører mod koblingskassen, og såvel luft som kabler samler sig selv. De elektriske tog har 2000 hk og en maksimumshastighed på 150 km, de findes i et antal af 300, ligeledes findes der nogle enkelte elektriske lokomotiver på 4500 hk, men de er dog for store for de hollandske forhold. I de elektriske tog findes 100 volts batterier, der oplades under kørslen, varmen i toget fås fra luften, der bruges til afkøling af motorerne, der herfra ledes gennem stammen. Om sommeren kan der suges kold luft gennem anlæget til afsvaling af vognene. I remisen er der ved køreledningerne anbragt tydelige signaler, der ved rødt lys markerer, at ledningen er strømførende, ved grønt, at ledningen er strømfri. Herinde stod en stamme af ældre og efterhånden udgået type, den svarer i princippet til de nye danske. Endvidere så vi et simpelt, men virkningsfuldt vognvaskningsanlæg, der havde kostet 26 000 danske kroner. Det bestod af 4 lodretstående hårtromler samt 4 strålerør og en maskinanordning til at dreje tromlerne. Her kørte så stammen langsomt igennem og blev spulet og skrubbet rene, det tog ca. 15 min. at vaske 6 vogne. Til spuling af remisegulvet havde man en nem lille pumpe, hvor vandet, blandet med kaustiksoda, blev ført gennem en rørsnegl, der blev opvarmet af brændstof efter blæselampeprincippet. Når vandet kogende kom ud af pumpen, fortsatte det gennem et strålerør ud i et skuffejernslignende mundstykke, og ved hjælp af dette kunne gulvet spules helt rent. Et sted tog det et lag på 1/2 tomme uden besvær.

Det skal endvidere nævnes, at der ikke i Holland er forskel på en lokomotivførers og en elektroførers løn. Det var en meget lærerig dag, hvor der ligesom med alle vore andre ture og besøg var stor tilfredshed, og vi skylder vore hollandske kammerater en stor tak for deres hjælpsomhed med alle arrangementerne; uden deres hjælp havde udbyttet ikke været nær så stort.

Den sidste aften i Holland var berammet som en lille afslutningsfest, og ved en god middag havde deltagerne lejlighed til at sige hinanden tak for god tur, ligesom lokomotivfører S. Suneson takkede på rejseledernes vegne for overbærenhed ved forskellige opståede vanskeligheder. Elektrofører B. A. Jensen havde forfattet en sang, hvor forskellige

fik et lille hip med på vejen. Til slut sang deltagerne »Der er et yndigt Land«.

Den 27. april startede deltagerne kl. 9,00 med gamle Danmark som mål, fattige på gylden, men rige på oplevelser og minder.

G. A. Rasmussen,
lokomotivfører Gb.

Detailpristallet april 1950.

Detailpristallet med priserne i juli 1914 som basis er for april 1950 beregnet til 322 og er herefter steget 7 points i sammenligning med januar 1950. Anvender man priserne i 1935 som basis, bliver pristallet 187 i april 1950, en stigning på 4 points.

I følgende oversigt er anført udgifterne i det husholdningsbudget, der benyttes ved beregningen af detailpristallet. Tallene for de to foregående kvartaler er anført til sammenligning.

Udgifternes fordeling på budgettets hovedgrupper.

	April 1950 kr.	Januar 1950 kr.	Okt. 1949 kr.
Fødevarer	3033	2909	2743
Klæder, fodtøj, vask	1541	1475	1457
Bolig	815	815	801
Brændsel, belysning	610	604	587
Skatter	1112	1112	1112
Kontingenter o. lign.	627	626	625
Anskaffelser og vedligeholdelse	478	472	471
Spiritus, tobak, fortæring ude	676	683	679
Hygiejne, kulturelle udgifter	877	866	867
Transport	267	265	265
Iøvrigt	618	602	580
Ialt	10654	10429	10187

Den samlede udgift i budgettet er fra januar 1950 til april 1950 steget med 225 kr., nemlig fra 10 429 kr. til 10 654 kr. Som det fremgår af oversigten, falder størsteparten af udgiftsstigningen, nemlig 124 kr., på fødevarergruppen. En del af denne stigning, nemlig 33,80 kr., skyldes dog bortfaldet af rabatmærkeordningen for smør og margarine, jfr. Handelsministeriets bekendtgørelse af 25. marts 1950. Indenfor fødevarergruppen viser udgifterne til kød, flæsk og pålægsvarer en stigning på 32 kr., udgifterne til disse varer er ligesom i januar 1950 reduceret med årsværdien af de rabatkort for kød, flæsk og pålægsvarer, der opnås af den gennemsnitsfamilie på ialt 3,37 personer, hvis budget danner grundlag for pristalsberegningen. I pristalsbudgettet for april 1950 udgør den samlede værdi af rabatkortene 134,80 kr., jfr. Handelsministeriets bekendtgørelse nr. 17 af 20. januar 1950 vedrørende rabatmærker for kød og flæsk m. v. samt Handelsministeriets cirkulære nr. 303 af 19. december 1949 og Handelsministeriets bekendtgørelse af 25. marts 1950 vedrørende rabatmærker for kød og flæsk m. v.

Udgiften til kartofler, grønsager og frugt viser en stigning på 52 kr., hvorimod udgiften til fisk er faldet med 29 kr. Gruppen kolonialvarer viser en stigning på 31 kr., hvilket især skyldes stærk stigning på kaffe.

Udgiften til æg, ost, mælk og fløde viser en lille nedgang. For gruppen fedtstoffer har priserne været praktisk talt uændrede.

Udenfor fødevarergruppen viser udgiften til klæder, fodtøj og vask en stigning på 66 kr. En del af denne stigning, nemlig 26 kr., skyldes dog tekstilrabatkortenes bortfald, jfr. Handelsministeriets bekendtgørelse af 28. marts 1950 angående tekstilrabatkort. Resten af stigningen falder overvejende på udgiften til klæder.

Udgiften til bolig revideres kun een gang om året, nemlig på grundlag af huslejetællingen i november, og er saledes uændret.

Udgiften til brændsel og belysning er steget med 6 kr., der skyldes højere brændsels- og gaspriser, idet udgifterne til elektricitet er uændrede. Posten kontingenter er steget med 1 kr. og anskaffelser og vedligeholdelser er steget med 6 kr.

Udgiften til spiritus, tobak og fortæring ude viser en nedgang på 7 kr., hvilket især skyldes nedsættelsen af omsætningsafgiften på stærke drikke i restaurationsvirksomheder.

Gruppen hygiejne og kulturelle udgifter viser en stigning på 11 kr., hvilket blandt andet skyldes større udgifter til bad, medicin og aviser.

Udgiften til transport er steget med 2 kr. Hertil medvirker i særdeleshed en kraftig stigning i prisen på cykledæk og -slanger. Posten »Iøvrigt« viser en stigning på 16 kr.

Statsbanernes filmarkiv.

Statsbanerne er snart blevet en alsidig forretning. Et af de mange led indenfor institutionens reklame og kulturelle opgaver er det gennem årene oparbejdede filmarkiv, som gratis udlånes til foreninger, skoler, forsamlings o. lign., der kan samle et rimeligt antal deltagere.

Arkivet er efterhånden ret omfattende og tæller i dag ca. 60 forskellige film. Der er både stum- og talefilm, og hver gruppe indeholder såvel jernbanefilm som turistfilm. Udlån af de sidstnævnte er dog betinget af, at der samtidig vises jernbanefilm. Men det er også muligt gennem den indholdsrige fortegnelse at tilrettelægge et passende program for en aften med film fra begge grupper. Spilletiderne varierer lige fra 7 til 40 min.

Til filmudlånene knytter der sig yderligere, at statsbanerne — også gratis — arrangerer foredrag evt. med lysbilleder samt efterfølgende tonefilmfremvisning for skoler, foreninger etc., der er i stand til at samle ca. 100 deltagere. Henvendelse herom sker til Statsbanernes Kino, Københavns Hovedbanegaard, eller til 2. Distrikt, Aarhus.

Nytårstanker og ådselsgravere.

Da bladet har behandlet mit lille spagfærdige indlæg illoyalt ved uden min tilladelse at fremhæve nogle ord, hvorved meningen af det indsendte svækkes, og da redaktøren i en efterskrift er kommet med en perfid bemærkning, ønsker jeg ikke at fortsætte polemikken.

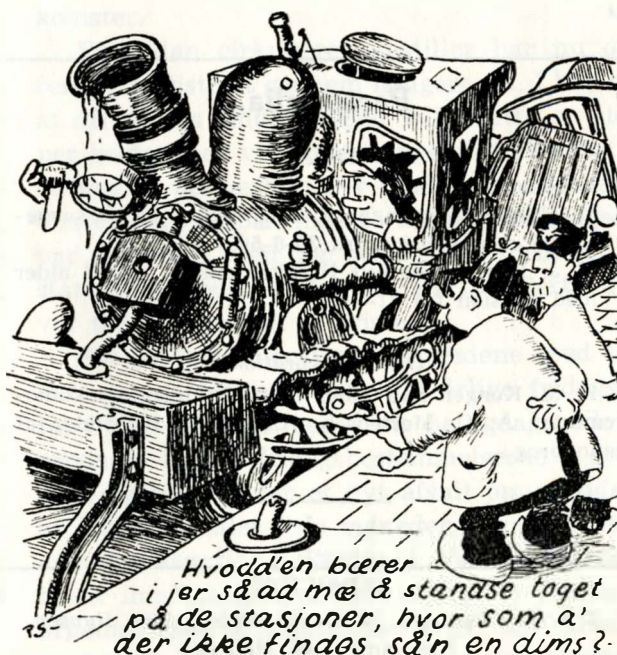
Ib Asmussen,
lokf., Gb.

En ny tysk skole for jernbanemænd

er blevet åbnet fornylig i Osnabrück. Her samles jernbanemændene i hele jernbanedistriktet Münster til regelmæssige, systematiske forelæsninger uden hensyn til anciennitet eller alder. I timerne, hvor jernbanemændene sidder på skolebænken lige som skoledrenge, drøftes alle områder indenfor jernbanedriften, nye retningslinier indenfor administrationen bliver bekendtgjort, og de vigtigste erfaringer indenfor driften vises ved praktiske eksempler. Mens nogle jernbanefunktionærer må lære den korrekte og høflige betjening af de rejsende, eksamineres andre i reglerne for billetter og takster. Den tekniske undervisning indtager en særlig plads, idet den viser signalarrangementerne og deres praktiske anvendelse. De forskellige bremsesystemer og deres virkninger forklares også så vel som retningslinierne med hensyn til at skifte lokomotiver, tage vand og andre vigtige opgaver ved jernbanedriften, ved spørgsmål og svar mellem »lærer« og »elev«.

Adskilt fra det almindelige instruktionskursus for de jernbaneansatte, får de vordende lokomotivførere, fyrbødere og sporskiftere deres teoretiske fremskridt på den nye jernbaneskole i Osnabrück. Disse aspiranter bliver oplært til økonomisk kørsel og beskyttelse af materiellet. Betydelige fordele for jernbaneadministrationen er resultatet af disse instruktioner.

Günther Stetza.



Hvodd'en bærer
i jer så ad mæ å standse toget
på de stasjoner, hvor som a'
der ikke findes så'n en dums?

Rettelsesblade til lommebogens sider 10 og 11.

Emolumenter m. v.

	Timepenge	Fullde dagpenge	Nedsatte dagpenge	Nattillæg til fulde dagpenge	Nattillæg til nedsatte dagpenge	Tillæg til fulde dagpenge	Tillæg 1., 2. og 3. dag s. sted	Køretimpenge	Rangertillæg	Nattimpenge	Overarbejds-penge	Godtgørelse for mistede fridage	Betaling for ekstraordinær tjenestefrihed
	Kr.	Kr.	Kr.	Kr.	Kr.	Kr.	Kr.	Kr.	Kr.	Kr.	Kr.	Kr.	Kr.
Lokomotivinstruktører	0,76	14,00	10,15	7,90	2,85	5,70	0,56	0,77	—	0,77	—	37,20	22,90
Lokomotiv-, elektro- og motorførere	0,66	12,00	9,30	7,05	2,20	4,80	0,46	0,77	0,23	0,77	4,65	37,20	22,90
Lokomotivfyrbødere	0,56	11,00	8,75	6,70	1,75	3,90	0,37	0,53	0,18,5	0,53	4,25	34,00	19,55

Størrelsen af betaling for ekstraordinær tjenestefrihed fastsættes af Statsbanernes Generaldirektorat. Størrelsen af alle de andre anførte ydelser fastsættes af finansministeren. Tillæg for 1., 2. og 3. dag ydes kun i forbindelse med dagpenge. Kørepenge beregnes på den måde, at de for tjenestemand på laveste timepensats (lokomotivfyrbødere o. a.) fastsættes til ca. 2/3 af de til enhver tid gældende timepenge. Den således udfundne kørepenge-sats forhøjes med 25 pct. for lokf. og motorf. Fremkommer der ved beregning af selve kørepenge-satsen brøkdelen af øre på 1/2 eller derover, forhøjes de til hel øre; mindre brøkdelen bortkastes.

Funktionsvederlag pr. dag i de første 6 måneder.

Funktionsvederlag pr. dag efter 6 måneders uafbrudt funktion.

Funktionen, udført af	Udført funktion som				Udført funktion som			
	Mtf. 13 lk.	Elekf. 12 lk.	Lkf. 11 lk.	Lkm. 7 lk.	Mtf. 13 lk.	Elekf. 12 lk.	Lkf. 11 lk.	Lkm. 7 lk.
Lfb grundløn	78,978 ø.	106,849 ø.	123,288 ø.	221,918 ø.	147,945 ø.	172,602 ø.	259,397 ø.	571,068 ø.
1 tillæg	53,425 »	86,301 »	102,740 »	201,370 »	106,849 »	172,604 »	218,301 »	629,973 »
2 tillæg	32,877 »	65,753 »	82,192 »	180,822 »	65,753 »	133,410 »	177,205 »	488,877 »
3 tillæg	12,829 »	43,205 »	61,644 »	160,274 »	41,096 »	97,315 »	136,110 »	447,781 »
Mtf. grundløn	—	—	49,315 ø.	147,945 ø.	—	—	111,462 ø.	423,123 ø.
1 tillæg	—	—	8,219 »	106,849 »	—	—	52,274 »	331,068 »
2 tillæg	—	—	41,096 »	82,192 »	—	—	175,890 »	260,548 »
Lkf. grundløn	—	—	—	98,630 ø.	—	—	—	311,671 ø.
1 tillæg	—	—	—	41,096 »	—	—	—	129,868 »
2 tillæg	—	—	—	49,315 »	—	—	—	132,822 »
								447,462 »

Om de nærmere regler for beregning af funktionsvederlag se side 91.

Personalia.

Afsked.

- Lokomotivførerne:
 C. M. Madsen, Vordingborg, efter ans. p. gr. af svagelighed med pension fra 30-6-50.
 G. E. J. Raarup, Aarhus H, efter ans. p. gr. af alder med pension fra 31-7-50.

Ordensdekoration.

H. M. Kongen har under 15-4-50 udnævnt lokomotivmester A. C. Mortensen, Aarhus H. til ridder af Dannebrog.

Statsbanepersonalets Sygekasse.

I den fra sygekassen udsendte »Samling af Bestemmelser« nr. 23 bedes i fortegnelsen over sygekassens øjnlæger i Jylland-Fyn navnet på øjnlæge i Skive rettet til: Wegener-Thomsen, Brogaardsgade 14.

Ved Statsbanepersonalets Sygekasse er foruden de hidtidige specialister i øre-, næse- og halssygdomme antaget doktor Jon Effersøe. Handelsbanken, Randers.

Doktor Effersøe afholder konsultation kl. 12—15. lørdag dog kl. 11—13.

Ved Statsbanepersonalets Sygekasse er foruden de hidtidige specialister i øre-, næse- og halssygdomme antaget doktor K. R. Melgaard, Køge, der midlertidig afholder konsultation på Køge sygehus, mandag, onsdag og torsdag kl. 13—15, tirsdag og fredag kl. 12—14.

REDAKTION:

E. Greve Petersen (ansvarhavende), Aage Hansen.
 Hellerupvej 44, Hellerup.
 Telefon Hellerup 7269.

ANNONCE-EKSPEDITION:

Hellerupvej 44, Hellerup.
 Telefon Hellerup 7269. — Kontortid kl. 10—16.
 Postkonto 20 541.