



Nº 8

20. April 1941

41. Aargang

NORMATIVER OG STYRKETAL

Det er en gammel Historie, at der mellem Distrikterne og vore Afdelinger er en vis Uenighed med Hensyn til det for de enkelte Depoter beregnede Behov af de forskellige Lokomotivmandskategorier. Afdelingerne synes, og efter vor Mening ofte med Rette, at Distrikterne altid er mere end nøjeregnende for ikke at sige smaalige, naar Normativerne fastsættes.

Det maa være et Grundprincip, at man med de helt rigtige Normativer skal have Lokomotivførere nok til den forekommende Lokomotivførertjeneste og Lokomotivfyrbødere nok til Lokomotivfyrbødertjenesten. Men det er almindeligt bekendt, at det Antal Lokomotivmænd, hvormed man i de forskellige Køreplansperioder har beregnet at kunne bestride den forefaldende Kørsel, kun yderst sjældent har været tilstrækkeligt i Praksis. Dette har Organisationen paa vist ved flere Lejligheder.

I Perioder, hvor Distrikterne har hævdet at have overtallige Lokomotivførere, har vi ikke desto mindre set Lokomotivfyrbødere i større Tal beskæftiget som Lokomotivførere Aaret rundt. Paa samme Maade har det mod Organisationens Protest været hævdet, at der var for mange Lokomotivfyrbødere, og der er blevet gennemført Foranstaltninger, saa vi en Overgang var ude i et saadant Kaos, at Uddannelsesreglerne ikke kunde overholdes, men der maatte dispenseres fra dem for overhovedet at faa Folk nok.

Det er f. Eks. endnu ikke 1½ Aar siden, Distrikterne paa Grundlag af foretagne Beregninger meddelte Generaldirektoratet, at man

havde overtallige Lokomotivmænd af alle tre Kategorier, 36 ialt. Dette Resultat var man kommet til, uanset at Kørslen langt fra kunde bestrides af det udnævnte Lokomotivpersonale, saa der maatte benyttes Hjælpepersonale i stort Tal. Mange Lokomotivfyrbødere blev benyttet til Lokomotivførertjeneste og henved 100 Mand af Aspiranter, Maskinarbejdere og Remisearbejdere anvendtes i Lokomotivfyrbødertjenesten. Naar Forholdene ligger saaledes, er det ikke uforstaaeligt, om Personalet ude ved Depoterne ser med nogen Skepsis paa Distrikternes Beregninger af Normativerne.

Nu skal det indrømmes, at ikke alle Forhold paa Forhaand lader sig overse og beregne. Ekstraordinære Begivenheder kan for en Tid medføre ekstraordinære Tilstande. Det maa vi alle forstaa. Men det er efter vor Opfattelse urigtigt overfor Personalet til Stadighed at disponere paa den Maade, at en forventet mulig Nedgang i Trafikken omgaaende regnes ud i en Besparelse af saa og saa meget Personale, hvilken Besparelse derefter straks foruddiskonteres, uden Hensyn til om den overhovedet bliver til Virkelighed eller ej. Er der derimod stigende Behov for Personale af denne eller hin Kategori, saa kan der hengaa Aar og Dag, inden man fra Distrikternes Side anerkender dette og finder sig foranlediget til at fremkomme med Forslag til Afhjælpning af en altfor langvarig Mangel.

Vi kan f. Eks. ikke se rettere, end at Distrikterne maa indrette sig paa, at der normalt skal forefindes et saadant Antal Lokomotivførere, at

Lokomotivførertjenesten kan udføres af udnævnte Lokomotivførere og ikke af lavere lønnede Tjenestemænd. Indtræffer der saa uforudsete ekstraordinære Forhold, som kræver endnu flere Lokomotivførere, er Personalet naturligvis indforstaaet med, at andre Kategorier — Motorførere eller Lokomotivfyrbødere — maa træde til; men efter en vis Tids Forløb bør der dog tilstræbes en Tilpasning; thi ogsaa ekstraordinære Forhold kan som bekendt vare saa længe, at de saa at sige er blevet ordinære.

Ser man paa Situationen i Dag, kan det ikke nægtes, at der mangler Lokomotivførere. I Øjeblikket er der udnævnt 986 Tjenestemænd af denne Kategori. Men det er jo langt fra tilstrækkeligt. Henved 125 Motorførere gør til Stadighed Lokomotivførertjeneste, det samme gælder et endnu større Antal Lokomotivfyrbødere.

Vi har endnu Lokomotivfyrbødere, der er begyndt som Aspiranter i 1918—19, og som altsaa har 21—22 Aar i Lokomotivtjenesten bag sig. At disse længes efter et Avancement, er der ikke noget at sige til, det er helt naturligt. Naar man samtidig erindrer sig, at et af Distrikterne har ønsket Dispensation fra Uddannelsesreglerne, saa de indtil 1. April 1938 ansatte Lokomotivfyrbødere kan lokomotivførerprøves uanset, at de paa Grund af Forholdene ikke har gennemgaaet Motoruddannelsen, saa kan det vel ikke helt nægtes, at dette er en bitter Pille for de ældre Lokomotivfyrbødere, som nu længe har ventet paa en Forfremmelse. De i de senere Maaneder udnævnte Lokomotivførere er forfremmet fra Motorførerstillingen, og dette har udskudt Lokomotivfyrbødernes Forfremmelser; da de forfremmede Motorførere imidlertid alle er ældre end de ældste Lokomotivfyrbødere, er der intet naturligt heri, men naar det nu viser sig, at man ikke kan bestride den forhaandenværende Lokomotivførertjeneste med de Lokomotivførere, Motorførere og eksaminerede Lokomotivfyrbødere, som allerede forefindes, men maa have yderligere et Antal Lokomotivfyrbødere lokomotivførerprøvet, saa synes vi nok, der var Anledning til at henstille til Administrationen, at der snarest fastsættes Lokomotivførernormativer, som paa det nærmeste er i Stand til at opfylde Behovet. Vi vil tro, at der nu er hængaet saa lang Tid, at det kun vil være rimeligt, at der sker en Afhjælpning af Forholdene.

VOR TID OG DENS OPGAVER

Foredrag af Generaldirektør P. Knutzen.

Søndag den 16. Marts holdt Trafiketaternes Foredragsforening i København Afslutning i Forsamlingsbygningen paa Enghavevej. Til denne Vintersæsons sidste Sammenkomst havde Foreningen formaaet Generaldirektør Knutzen til at tale om vor Tid og dens Opgaver. Under Hensyn til den Interesse, der ogsaa blandt Tjenestemændene udenfor Foredragsforeningens Kreds er for at faa belyst de alvorlige Problemer, Tiden har stillet os overfor, havde man indbudt Repræsentanter for Jernbaneforeningen, Dansk Post- og Telegraafforening samt vor Organisation til at deltage i Sammenkomsten og høre Generaldirektørens Foredrag, som vi her gengiver i Uddrag; Generaldirektøren indledede med en Omtale om Statsbanernes Stilling under de foreliggende Forhold:

De Opgaver, Statsbanerne skal udfylde under en Krig, er jo vidt forskellige fra Fredstidens, og lad mig straks sige, at jeg tror, Befolkningen har den Mening, at vi har klareret de store Vanskeligheder godt. I Tyskland taler man om Rigsbanerne som det fjerde Vaaben, altsaa ved Siden af Hær, Flaade og Luftvaaben, og de danske Statsbaners Betydning for Samfundet er næppe ringere end de tyske. Nu gælder det imidlertid hos os ikke om Luksusrejser og Reklame for øget Personbefordring. Det gælder i første Række Landets Forsyninger, Godsbefordringen, dels fordi Mængden af indenlandsk Gods er steget, dels fordi vore Konkurrenter, Biler og Skibe, mere eller mindre tvunget af de ydre Omstændigheder, har nedlagt Arbejdet.

Paa Krigens første Dag i September 1939 kastede vi radikalt vort Nyanskaffelsesprogram over paa Godsvogne og Godstogslokomotiver. Det er lykkedes os ved Nybygning, Erhvervelse fra Privatbaner og Ombygning af gamle Personvogne at faa en betydelig Forøgelse af vor Godsvognspark, og flere Vogne vil i den nærmeste Fremtid blive leveret.

Inden de store Tørvetransporter kom i Gang, havde vi ca. 1000 Vogne forsynede med Gitre, saa de kunde tage ca. dobbelt Last. Vi var med andre Ord parate til ogsaa at løse denne Opgave. Vi har i de sidste Maaneder besørget overordentlig store Transporter af Kul og Koks, navnlig til Jylland—Fyn.

Det er lykkedes at skaffe tilstrækkeligt Brændsel til Banerne, og de mange Transporter har bevirket, at vi har kunnet holde hele vort Personale beskæftiget. I Værkstederne er Tallene gaaet lidt ned, men vi har stadig søgt at skaffe nye Arbejder for i videst muligt Omfang at undgaa Afskedigelser. Mangel paa Materialer (f. Eks. Fernis) danner dog en alvorlig Hindring, og vi er tvunget til at nedsætte vor Standard for Malervedligeholdelse betydeligt.

Som bekendt havde vi i April 3 minesprængte Færger. De er nu allerede reparerede og i Drift, og Rygter om, at Lyntog eller andet af Statsbanernes Materiel er ført til Udlandet, er grebet ud af Luften. Som i sin Tid meddelt er for et Aar siden udlejet 500 aabne Godsvogne til Brug for Kulforsyninger til Danmark, og der bruges hertil yderligere flere Gange saa mange tyske Vogne. Men iøvrigt har vi vore Lyntog og Statsbanernes øvrige Materiel her i Landet.

Økonomisk bliver indeværende Finansaar enestaaende. Vi faar nemlig fuld Dækning for Forrentning og normal Afskrivning og yderligere et Overskud.

Personalet har i Aarets Løb gjort et godt Arbejde trods Mørklægning og andre Vanskeligheder. Desværre har der været nogle Tilløb til Ulykker, men lykkeligvis er de i det store og hele undgaaet, selv om atter i Aar som desværre hvert Aar nogle af vore Kammerater er bleven derude, saa deres Navne maa indhugges paa Stenene paa Fredericia Vold.

Vor Anlægsvirksomhed er stadig udvidet. De kender Loven om Rødby—Femern, der skal gøre Danmark til det store Transitland mellem Skandinavien og Vest- og Sydeuropa. Naar om faa Aar danske og tyske Lyntog afvekslende farer hen over Lollands Jord med 160 km i Timen, vil man fra Morgen til Aften kunne rejse mellem Hamborg og Oslo eller Stockholm, Rejser, der nu tager 24 Timer. Anlægsomkostningerne, der paa dansk Side andrager op imod 30 Mill. Kr. for Jernbanen og 20 Mill. Kr. for Bilvejen, vil give megen paakraevet Beskæftigelse til danske Arbejdere. Ogsaa i Helsingør, der bliver Overgangsstation for Lyntogene, skal udføres store Arbejder, og ved København skal anvendes nogle Millioner paa Vestbanens Udflætning ved Vigerslev og til Jordarbejder for 2. Spor mellem Vanløse og Ballerup. Og der arbejdes stadig med andre store Projekter. Vi yder altsaa vort store Bidrag til Bekæmpelse af Arbejdsløsheden og samtidig til Fremgang for den Virksomhed, vi tjener. En stor Vanskelighed er der, nemlig Spørgsmaalet om Fremskaffelse af Materialer, navnlig Jern og Staal, og den kommer vi ikke udover, saa længe Krigen varer; men jeg haaber, at De saavel som Landets Befolkning i det hele er klar over, at Statsbanernes Administration ikke gaar sovende gennem disse vanskelige Tider.

Derefter kom Generaldirektøren ind paa sit Forhold til den dansk-tyske Forening. Han udtalte herom: Personligt vil jeg gerne benytte Lejligheden til at slaa fast, at jeg aldrig har tilhørt eller tilhører eller paatænker at indtræde i noget politisk Parti. Jeg har paa rent sagligt Grundlag søgt at tjene Landets Regering uanset politisk Farve og dermed den danske Befolkning, og da Regeringen i Fjor Sommer ønskede min Medvirkning til Stiftelsen af den dansk-tyske Forening, har jeg ogsaa efterkommet dette Ønske, skønt jeg vidste, at det vilde skaffe mig Vanskeligheder, Ubehageligheder og Mistænkeliggørelse. Det har altid været let og behageligt at følge den brede og banede Vej, men vi har fra

vor Børnelærdom erfaret, at denne Vej ikke altid fører til det rette Maal. Statsministeren har i Radioen udtalt, at Dannelsen af den dansk-tyske Forening maa anses for at være en heldig Foranstaltning, da Samarbejde kan fremmes derigennem. Da jeg forleden havde været i Tyskland, aflagde jeg Beretning baade overfor Kongen, Statsministeren og Udenrigsministeren.

Det er et dybt alvorligt Problem, vi staar overfor. I hvilken Grad vore Bestræbelser vil lykkes, ved jeg ikke, men ét ved jeg, at man ikke har Lov til Magelighed eller Frygt at nægte sin Medvirkning. Aldrig fanger sovende Mand Sejrr eller for at sige det paa bredere Nutidssprog: Den, der dør af Frygt, skal begraves i en Rendesten.

Jeg har gamle Forbindelser i Tyskland. Ogsaa dengang erhvervede i fuld Overensstemmelse med Regeringen, som var enig med mig i, at det var af den største Interesse for os at have et godt og hjerteligt Forhold mellem os og vor store Nabo mod Syd lige saa vel som at have Forbindelserne med de nordiske Lande i Orden. Jeg har ogsaa Erfaring for, at det tidligere er lykkedes mig at tale til det nye Tysklands fremtrædende Personligheder saaledes, at det har kunnet vække Interesse og Sympati.

Generaldirektøren gjorde derefter opmærksom paa de Misforstaaelser, man kan møde i Udlandet vedrørende danske Forhold. Overfor disse Misforstaaelser gælder det om at sætte en objektiv Paa-virkning uden Selvforherligelse, men ogsaa uden Selvnedværdigelse.

Forholdene hos os er langtfra de samme, som de var i Tyskland i Aarene efter Verdenskrigen; det er ganske naturligt, og det indrømmes fuldtud af Tyskerne, naar man gør dem opmærksom derpaa. Den danske Befolkning har ikke gennemgaaet Krig, Sulteblokade, Inflation o. s. v. Hvis man imidlertid fremstiller Forholdene som værende de samme i de to Lande, vil det let føre til den Opfattelse, at der her bør bruges lignende Lægemidler som dem, der fandtes nødvendige dér. Man gør imidlertid vel i at huske, at man nu engang ikke kurerer en Rift i en Finger paa samme Maade som en Koldbrand. I sidste Tilfælde kan en Amputation være nødvendig, i første Tilfælde vilde den være overflødig og barbarisk.

Men det er ikke alene Tyskland, der trænger til de rigtige Oplysninger om Danmark, vi trænger ogsaa til rigtige Oplysninger overfor det Tyskland, som nu er skabt. Vi maa anerkende den Kendsgerning, at der i disse Aar er skabt meget betydelige Værdier i Tyskland.

Guldet og de virkelige Værdier.

Nu mener adskillige jo, at Arbejdsløshedens Afskaffelse i Tyskland hænger sammen med Oprustning og Krig. Men jeg tror, det er en meget overfladisk Opfattelse. I det hele taget skal vi revidere vore hidtidige Forestillinger og tænke mindre „i Penge“ og mere „i reelle Værdier“.

Guldet eller Pengene er jo ikke selve Værdierne.

De er kun Omsætningsmidler og Værdimaalere. Der er noget urimeligt i, at Menneskene med store Ofre henter Guldet fra Jordens Dyb for bagefter at begrave det dybt i Bankernes underjordiske Rum.

De virkelige Værdier er Arbejde og Produktionsmidler. Ethvert Arbejde, der kan frembringe reelle Værdier, altsaa forøge Samfundets samlede Værdimængde, er nyttigt. Den arbejdsløse skaber derimod ingen Værdier, men tærer kun paa den øvrige Befolkning.

Der er sagt meget urigtigt om Mangel paa Arbejde og Fremskaffelse af Købekraft ved Understøttelse til arbejdsløse. Det er en Forveksling af Indtægts- og Udgiftsside, og det er vel nok den værste Bogholderifejl, man kan begaa.

Forholdet er ganske simpelt: Enhver nyskabt Værdi er Indtægt for Samfundet, ethvert Forbrug er Udgift.

Opstiller vi paa den ene Side Samfundets Indtægter, er der saa og saa meget, der ud fra rent privatkapitalistiske Betragtninger kan betale sig, og kun dette er hidtil blevet udført. *Ved Siden heraf er der ret ubegrænset Mængde af Arbejde, der kan give Værdier, altsaa forøge det, som Samfundet kan raade over til sine Medlemmer. Jeg skal her blot nævne Dræning, Hegns- og Skovplantning, Inddæmning, Mosekultivering o. s. v.*

Ser vi paa Samfundets Udgiftsside, Forbruget — det være sig til Leveomkostninger eller til Fremskaffelse af nye Produktionsmidler — maa vi straks gøre os klart, at intet Samfund kan stille mere til Raadighed for sine Medlemmer til Forbrug eller Opsparing end dets samlede Indtjeningssevne. Det er Økonomiens ubarmhjertige Lov, og det kan ingen Lovgiver i Verden ændre eller ophæve.

Vanskeligheden er at finde en Ordning, saa ogsaa det mindre udbyttegivende Arbejde bliver udført, uden at der derved fremkommer Løntrykkeri i det almindelige Arbejde og derefter at fordele det samlede Arbejdsudbytte til alle Samfundets Medlemmer. Jo højere vi kan faa Samfundets Indtægter op, jo mere har vi at fordele.

I Spørgsmaalet om Fremskaffelse af Arbejde, synes Tyskerne at være naaet længere frem end vi. De hævder, at de selv efter Krigen har Masser af Arbejde, der blot venter paa at blive udført, og jeg tror, at de har Ret deri. At man i Tyskland i de senere Aar har holdt sig fri for Kriser, er jo ogsaa et mægtigt Fremskridt.

Hvad angaar Folkefællesskabet i Tyskland, har jeg i det sidste halve Aar haft Lejlighed til at konstatere, at det ikke blot er Ord.

Det maa glæde os alle, at Arbejdere og Arbejdsgivere herhjemme har kunnet enes om Likvidering af Arbejdsstridighederne, at danske Arbejdsløse i saa stort Tal frivilligt har foretrukket Arbejde i Tyskland for Arbejdsløshed herhjemme, og at de unge Socialdemokrater vedtager en Resolution om en Samfundstjeneste med legemligt Arbejde og aandelig Uddannelse. Vi skal ikke raat importere tyske Institutioner, men vi skal optage og omforme

efter vore Forhold og efter dansk Mentalitet, hvad vi kan lære af godt i Udlandet.

Vi kan godt have Brug for at pudse Brillerne, se ud i Verden og i højere Grad end hidtil se enhver Ting som et Led i Helheden, den Helhed, der for Resten ogsaa er søgt udtrykt i Parolen: Danmark for Folket!

At der er Forhold i Tyskland, som Danske har Vanskelighed ved at forstaa, ved vi. Men for det første er vi ikke sat til Dommere over disse Forhold, og for det andet har man aldrig Lov til at bedømme uden at sætte sig ind i og kende Forudsætningerne. De kender det gamle Ord fra Holberg: Folk siger nok, at Jeppe drikker, men hvorfor drikker han? En Revolution har næppe nogensinde i Verden kunnet gennemføres, uden at der sker Skade og Uretfærdigheder overfor enkelte Individuer. Denne Revolution har lige saa vel som den franske Revolution eller andre Frigørelseskampe omkring i Verdens Lande Krav paa at blive bedømt efter Virkningen paa hele Folket, og ikke efter Enkelttilfælde, som maaske endda er fortegnede. *Men det er en vigtig Opgave at søge at undgaa Overførsel til os af Ideer og Metoder, som er os fremmede og ikke kan bringes i Samklang med dansk Mentalitet.*

Jeg ved meget vel, at den danske Befolknings Forhold til Tyskland har et alvorligt Handicap i Besættelsen. Jeg ved, at ogsaa Tyskland forstaa dette, og det er vel endda et Spørgsmaal, om de vilde agte os som Nation, hvis Forholdene ikke var saadan.

De stedfundne Begivenheder skulde dog nødig faa os til at henfalde i negative Betragtninger. Snarere skulde disse Begivenheder opfordre hver enkelt af os til at gøre sit yderste for at bygge op, saa vi paa redelig og værdig Maade kan hævde os under de nuværende Forhold og i den Fremtid, som ogsaa Danmark skal leve, og til hvilken vi maa sætte vor Lid.

Udenrigspolitik er ikke Følelser, men maa ledes efter kølig Overvejelse. Det har gennem lange Tider været vort Folks Skade, at man ikke forstod og indrettede sig paa dette.

Efter at have dvælet ved, at vort Land i sin økonomiske Politik altid har været afhængig af de store Lande — i mange Aar af England — og paa vist, at det nære Naboforhold med Tyskland nødvendiggør, at vi har et snævert Samarbejde og et godt Forhold med dette Land nu og i Fremtiden, hvorledes end Forholdene udvikler sig, fortsatte Generaldirektøren:

Grund til at bygge Bro mellem Anskuelse.

— Enhver, der gør sig alle disse Forhold klart, vil forstaa, at der var mere end Grund nok til, at jeg ikke mente at burde sige Nej til et Forsøg paa gennem den dansk-tyske Forening at bygge Bro mellem Anskuelse. Og der var god Mening i, at jeg gik til Berlin og senere paa en Rundrejse i Tyskland for at prøve paa at sige indflydelsesrige Kredse Sandheden om Danmark, som jeg ser den. Dertil kommer den Orientering, der kan finde Sted

og har fundet Sted i Samtaler, hvis Indhold naturligvis ikke kan refereres, men som maaske er af endnu større Betydning end de offentlige Taler, ikke mindst derved, at den skaber personlig Kontakt mellem ledende Personligheder i Tyskland og Folk i ansvarlige Stillinger herhjemme. Navnlig paa den sidste Rejse havde jeg Lejlighed til at tale med meget fremstaaende Folk i det tyske Riges Ledelse.

Hvad jeg sagde i Berlin og senere i alt væsentligt har gentaget i Dresden, München og Wien, har De haft Lejlighed til at høre i Radioen, og jeg skal ikke gentage det her. Derimod vil jeg prøve at trække nogle Hovedlinier op.

Jeg fremhævede, at Danmark ikke er et rent Landbrugsland, men tværtimod har praktisk talt lige saa mange Mennesker beskæftiget med Industri som med Landbrug, og jeg ved, at netop dette var noget, man bed Mærke i.

Jeg omtalte vor gamle Kultur, vor Befolkning og dens Slægtskab med Tyskerne, og jeg prøvede paa at vise dem, at der paa de tre Omraader, som er Hovedpunkterne i deres Ideologi, var mindre Forskelle, end man er vant til at faa det fremstillet.

Dette gælder den *faste Ledelse*, hvor jeg tilmed var i Stand til at citere en Række Udtalelser, fremsat før de nuværende ledende Kredse i Tyskland havde overtaget Magten. Det kan ikke nytte, man tror, at det er en Lykke, hvis man lader alt gaa efter bedste Beskub, uden at nogen har Mod til at sige Sandheden og Ryg til at staa imod de Angreb, der kan følge deraf. Saadan er det heller ikke hos os, og de af Dem, som tjener eller har tjent i de to Virksomheder, jeg brugte som Eksempler, nemlig Statsbanerne og Postvæsenet, ved, at der ikke er noget i Vejen med Arbejdsglæden der.

*Vi vil udvikle Folkestyret —
ikke opgive det —.*

Alle ved, at ingen stor privat Virksomhed er skabt uden en stærk Ledelse. Skulde da de endnu større Spørgsmaal, Ordningen af hele Samfundets Forhold, kunne ske uden en fast Ledelse? Det er udmærket, at vi ikke er fjernere fra hinanden, end at vi kan tale om Tingene, og det maa haabes, at vi aldrig skal komme det; men Taler alene gør det ikke. Der maa være nogen, der kan lede Folkestemningen, saa vitale Spørgsmaal om Statsstyret ikke skal afgøres efter skiftende og uansvarlige Stemninger. Den nuværende Statsminister har jo iøvrigt i mange Aar været et Enhedsmærke langt ud over den Kreds, hvorfra han oprindeligt er udgaaet. En saadan fast Ledelse lader sig meget vel forene med *Opretholdelse af Folkestyret, som vi Danske vel kan tænke os undergivet Udviklingens Lov, men som vi ikke kan tænke os at opgive.*

Det gælder dernæst *Folkefællesskabet*, som hos os i Grundtvigs Fædreland længe har været vurderet højt, som Arbejderbevægelsen altid har sat højt indenfor sit eget Omraade, og som den efterhaanden udvidede til hele Folket, saadan som det maa gaa og gaar med ordentlige Mennesker, der efterhaanden vinder bedre Kaar, større Oplysning og mere

Indflydelse. Dette Folkefællesskab rækker fra Kongen til de smaa i Samfundet, det rækker mellem Bonde og Arbejder, hvor man blot som Eksempel behøver at nævne Feriebørnene, det er nu i de sidste Dage søgt videreført til Forholdet mellem Arbejder og Arbejdsgiver, og det giver sig Udslag i Fællesoptræden af Ungdomsorganisationer.

Kald det saa Ensretning, om De vil. Det er ikke Ordene, men Kendsgerningerne, det kommer an paa. Denne Ensretning har i hvert Fald hos os været frivillig, og jeg har endnu ikke hørt nogen, der vil paastaa, at Enighed var af det onde. Det afgørende er derimod, om Enigheden er opstaaet derved, at Folk har indset det rigtige i de Synspunkter, de er enige om.

Og endelig nævnte jeg som det tredje Punkt *den økonomiske Liberalismes Fallit* og dens Erstatning med en Planøkonomi, bestemt af Hensynet til hele Samfundet, som man i Tyskland udtrykker det: „Almenvellet gaar forud for Egennyttens.“

Den økonomiske Liberalisme har haft sin Tid, hvor den har bragt Menneskeheden frem ad Udviklingens Linie, men denne Tid er forbi, og det gaar som i Grundtvigs Sang: „Har man toppet, maa man dale, det er Lovens under Sol.“ Eller som udtrykt i en anden Sang: „Lad falde, hvad ikke kan staa.“

Den ene Side af det Princip, nemlig at der maa være Grænser for Egennyttens, er tidligere hos os udtrykt i Ordene: „Frihed under Ansvar“; intet fornuftigt og ansvarsbevidst Menneske har kunnet tænke sig den utøjlede Frihed til at skade Næsten eller Helheden. Den anden Side, at der positivt maa tilstræbes Almennyttens, er i de senere Aar traadt stærkere og stærkere frem. Hvad nytter det blot at byde den Arbejdsløse Frihed? Frihed til, at han og hans Familie sulter eller ødelægges moralsk gennem Lediggangen.

Jeg havde Lejlighed til i Tyskland at give Personaleorganisationerne ved Statsbanerne det Vidnesbyrd, at de ikke havde indtaget en negativ Stilling, men positivt medvirket gennem Aarene, saa vi kunde mødes til Gavn for den Etat og det Samfund, vi alle tjener, og jeg udtrykte noget lignende for de almindelige Fagforeninger, som jeg jo dog ganske naturligt har et mindre Kendskab til.

Idet jeg tog Udgangspunktet i det nordiske Samarbejde, udtrykte jeg Vilje til at føre dette Samarbejde videre til det tyske Folk, idet jeg dog advarede imod, at de to Folk blev forsøgt paastemplet samme ydre Udtryksformer.

Slutningen af min forannævnte Tale lød saaledes:

„Danske er vi, Danske var vore Forfædre, saa langt Historien rækker tilbage, og Danske bliver vi ved med at være. I Sammenligning med Tysklands Millioner kun et lille Folk; men det er sig stærkt bevidst som Folk, og vi byder nu vor store tyske Broder Haanden til kulturelt og økonomisk Samarbejde paa Gensidighedens Grundlag, idet vi samtidig udtrykker Haabet om, at der i det nye Europa kan skabes lykkeligere Forhold for alle.“

Jeg har imidlertid ingen daarlig Samvittighed i Anledning af disse Ord. Jeg ved, at ogsaa denne Udtalelse er søgt udlagt mod mig, men jeg ved, at mod national Fanatisme er det haabløst at argumentere. Jeg tror og haaber dog, at der blandt Folkets brede Masse er saa megen sund Fornuft, at man kan se Betydningen af, at man ikke begrænser sig til en passiv eller endog negativ Fordybelse i Stemninger, der blot fører til, at vi hjælpeløst suges med og suges ned af Strømmen, den Strøm, der i denne Tid gaar dybere og voldsommere end maaske nogensinde før i Verdenshistorien. Vi er nødt til at indstille os paa Virkeligheden ganske uanset, om den passer os eller ikke. Det er en farlig Sport i disse Tider at nøjes med at laase Døren af og se, hvor stærk den er.

Vi skal ikke paa Forhaand afvise de nye Tanker, men vi skal søge at opnaa selv at kunne udforme Ideer og Metoder, saa de i videst muligt Omfang passer til vore Forhold.

Jeg har al mulig Grund til at tro, at der ogsaa udenfor Landets Grænser kan skaffes Forstaaelse af disse Standpunkter.

Den store Forsamling paahørte Generaldirektørens Foredrag med megen Interesse.

FRA MEDLEMSKREDSEN

Forenings-Beretninger.

Som Medlemmerne ved, skal H. B. ifølge Lovene aflægge Beretning paa Kongressen om Foreningens Virksomhed, ligeledes skal der, stadig efter Lovene, ogsaa udsendes en trykt Beretning hvert Kongressaar. Det er altsaa to Gange Beretninger, om saa at sige de samme Emner, den ene mundtlig, den anden skriftlig. Var det ikke nok, at man nøjedes med den ene? Og jeg tænker her i denne Forbindelse paa Bibeholdelsen af den trykte Beretning, som udsendes til alle Medlemmer.

Med den nuværende Ordning er det saadan, at H. B.s Beretning, som i Reglen bliver afgivet af Formanden, tager en Dag eller mere af Kongressens dyrebare Tid. Denne Tid kunde uden Skade indskrænkes til mindst det halve, ved at Formanden henviste til den trykte Beretning, hvilket iøvrigt ogsaa flere andre Organisationer bruger, eller som f. Eks. vor egen Hovedkasserer benytter ved Fremlæggelsen af Foreningens Regnskaber.

Selve den trykte Beretning er jo som Regel „Tørstof“; men efter min Mening giver den et nogenlunde godt Billede af Foreningens Virksomhed i den forløbne Kongresperiode. Selvfølgelig kunde der nok forandres lidt hist og her, f. Eks. ved de Forhandlinger, der er ført med de fire Jernbaneorganisationer og Generaldirektoratet, kunde der vist uden Gæne fjernes en Del. Til Gengæld vilde

en Uddybning af H. B.s Arbejde virke til Glæde og Berigelse for mange Medlemmer.

Jeg tror, at jeg for en Gangs Skyld er enig med Foreningens Ledelse i, at en saadan Reform vilde have praktisk Betydning for Foreningens Arbejde paa Kongressen, da det ikke kan omstødes, at vi her er inde paa lidt mere moderne Kongres-Teknik. Samtidig vilde det betyde, at Kongresrepræsentanterne langt lettere kunde placere deres Spørgsmaal og eventuelle Kritik, naar de kun havde den trykte Beretning at gaa efter, selvfølgelig fraregnet de nye Ting, som muligvis var opstaaet, siden Beretningen var gaaet i Trykken. At Kongresrepræsentanterne under „Beretningen“ skal have Lov til at fremkomme med alt vedrørende Foreningens Virksomhed, nævner jeg kun som en Selvfølge.

Som sagt, en saadan Reform vilde baade være praktisk, mere moderne og tillige tidsbesparende. Frederikshavn, i Marts 1941.

Carl Petersen.

Nogle Betragtninger!

Jeg har med Interesse læst Carl Petersens Indlæg i „Lokomotiv-Tidende“ angaaende Kampfonden og vore Lønninger efter Pristallet m. v.

Det skal siges straks, at Carl Petersen igennem sine Indlæg gør Indtryk af at være vaagen og opmærksom over for Lokomotivmændenes Interesser og berettigede Krav. Diskussion om de Forhold, som i Tiden rører sig, er sundt og godt, derfor er C. Petersens Artikler ogsaa læst med Interesse af mange.

Da Kampfonden i sin Tid blev startet, var Parolen bl. a. den, at de indbetalte Penge skulde være som en Slags Sparekasse, idet vi jo skulde have og ogsaa faar Pengene udbetalt ved Afgang fra Tjenesten. Men der hæfter bare den beklagelige Fejl ved Ordningen, at Renten fra Start skulde have været tillagt hvert Medlems Konto.

Til Oplysning tjener, at hvis dette var sket, vilde de Medlemmer, der efter 30 Aars Medlemstid afgaar fra Tjenesten, af Kampfonden faa udbetalt 692,30 Kr.; efter den nugældende Ordning faar de 360,00 Kr. Et særdeles iøjnefaldende Moment, som den kommende Kongres uden Tvivl vil komme til at tage Stilling til.

Der er ogsaa blevet skrevet om de Vanskeligheder, der kæmpes med her og der. Lokomotivmændenes ansvarsfulde Gerning er i disse mørke-lagte Tider blevet endnu mere anstrengende og ansvarsfuld end nogensinde; men har vi af den Grund faaet slækket lidt paa de i mange Forhold urimelige Tjenestetidsregler eller faaet Gratiale eller Paaskønnelse for strengt udført Arbejde, som bl. a. Politiet har faaet det i Form af 200 Kr. i Nytaars-gratiale, og dernæst Oprykning for en Dels Vedkommende i højere Lønklasser? Nej, her køres der paa Smaaligheder, der bl. a. har givet sig Udslag i, at en Sag angaaende Funktionsvederlag paa Raadighedsdage, er blevet afvist og afgjort med, at naa Motorførerne har 3 sammenhængende Raadigheds-

dage eller 2 saadanne Dage op til en Fridag, bortfaldet Funktionstillæget og ny Funktionsperiode paabegyndes, og ved indsendte Funktionsregninger skal enkelte Raadighedsdage fradrages. Til Oplysning tjener, at Funktionsvederlaget for Motorfører i er henholdsvis 16, 24 og 32 Øre pr. Dag, i sig selv et svimlende Beløb fra eller til. Nu gaar Motorførerne rundt og spekulerer paa, hvem de gaar til Raadighed for, naar Raadighed haves; Motorførertjenesten kan det jo ikke være, efter som vi ingen Motorvogne har i Drift. Hvordan kan man saa afvise, at Raadighed er Lokomotivførertjeneste. Naar dertil kommer, at Statsbanerne har billige Lokomotivførerafløsere i Motorførerne, idet vi jo aflønnes en og to Klasser lavere end Lokomotivførerne, er ovennævnte Forhold ganske uforstaaeligt.

At Førerstillingen for Tiden er delt i 3 Grader er endnu mere uforstaaeligt; men dette Forhold maa snarest bringes til Ophør, saaledes at der udbetales Førerløn for Førergerning.

K. H. Gjortsvang, Hgl.

Det var egentlig vor Hensigt, at Diskussionen om Kampfonden skulde være ophørt her i Bladet, der er jo kun 14 Dage til Kongressen, hvor Sagen staar paa Dagsordenen; men da Gjortsvang tillige skriver om andre Emner, har vi dog ment at burde optage Indlægget.

K. H. G. tager fejl, naar han tror, at det i sin Tid var en Forglemmelse, at der ikke vedtoges Udbetaling af Renter af Kampfondsindestaaendet. Det Spørgsmaal har nemlig tidligere været diskuteret, men vandt ingen Gehør af den simple Grund, at der jo saa forlængst skulde have været gennemført en Kontingentforhøjelse.

Det fremgaar af Indlægget, at Gjortsvang mener, at det er vel lidt, han faar for den Lokomotivførertjeneste, han udfører, og det skal nok være rigtigt. Saavidt os bekendt kunde han imidlertid for længe siden have opnaaet Lokomotivførerlønningen, men har afslaaet dette, og det kan han da ikke bebrejde andre.

Red.

VEJLEKASSEN

Statsbanepersonalets private gensidige Hjælpekasse, der ledes af de 4 Jernbaneorganisationer, har udsendt en Agitationspjece, hvis Indhold vi her gengiver, idet vi paa det varmeste anbefaler vore yngre Medlemmer at indmelde sig i Hjælpekassen og sikre sig den virkelig billige Forsikring.

Hjælpekassens Formaal: For et beskedent Kontingent af 1 Kr. maanedlig, altsaa 2 Kr. for Mand og Hustru, yder Hjælpekassen *omgaaende* ved Dødsfald for Tiden en Forsikringssum paa mindst 560 Kr., højst 650 Kr., for hvert Medlem, ens for Mand og Hustru, alt efter Medlemstid og Indtrædelsesalder.

Kontingentfrihed for ældre Medlemmer.

Forsikringsformen er den nemmest mulige: Indmeld Dem, og De har aldrig mere nogen Ulejlighed med Forsikringen, fordi Afdrag paa Lønningslisten, Forflytninger, Forfremmelser, Navneændring og Afskedigelse med Pension passes af Hjælpekassen. *Bevarelse af Medlemsret* for Mand og Hustru i Tilfælde af Afgang fra Statsbanerne *uden* Pension eller for Hustruens vedkommende i Tilfælde af Ægteskabets Opløsning.

Indmeldelse bør ske snarest efter Ansættelse eller Ægteskabets Indgaaelse til Hjælpekassens eller en af Organisationernes stedlige Tillidsmænd eller direkte til Hjælpekassen under følgende Post- eller Jernbaneadresse: *Statsbanepersonalets private gensidige Hjælpekasse, Københavns Hovedbanegaard.*

Ved Udfyldelse af en Blanket optages Medlemmer *uden* Lægeerklæring, nemlig enhver ansat eller antaget med Ægtefælle inden det fyldte 30. Aar, samt *nyansatte og nyantagne* med Ægtefæller indtil det fyldte 40. Aar.

Husk! Det bør være enhver Jernbanemands *Pligt* at sørge for, at hans Efterladte eller han selv ikke skal gaa Tiggergang paa et Tidspunkt, der før eller senere vil komme *for alle*.

I Modsætning til adskillige andre Forsikringsformer vil denne Forsikring *altid* blive effektiv og komme til Udbetaling.

Hjælpekassens Udvikling: Kassens stiftedes i Vejle i April 1873.

Fra en beskedent Begyndelse har den nu naaet et Medlemstal paa ca. 14 000 samt en opsøret Formue paa ca. 2¼ Million Kroner med en aarlig Rente paa ca. 107 000 Kr. til Sikring af Kassens Forpligtelser overfor Medlemmerne.

Kassen er undergivet Tilsyn og Kontrol af Statens Forsikringsraad; den er nu saa stærkt konsolideret, at den ikke har nogen Genforsikringsudgift, og den har en billig Administration.

Hjælpekassens Fremtidsmuligheder. — *Hjælpekassens aarlige Overskud* udover pligtige Henlægninger udgør ca. 70 000 Kr., og Overskuds-fonden udgør nu ca. 300 000 Kr.

Gennem Aarene er Overskudet stadig anvendt til Konsolidering og til Forhøjelse eller Forbedringer af Forsikringerne til nu højst 650 Kr.

Der føres for Tiden Forhandlinger om yderligere Forbedringer, og det kan med Sikkerhed siges, at Hjælpekassens økonomiske Stilling tillader saadanne i en nærmere Fremtid.

ingen anden Livsforsikring giver hele Overskudet til de forsikrede.

Den svære Tid med Opsparingen af den nødvendige Sikkerhedskapital er nu i væsentlig Grad overstaaet, og Hjælpekassen dermed rustet til jævnlige Forbedringer af Forsikringsvilkårene i Fremtiden.



JUBILÆER



C. Michelsen,
Fa.



A. P. W. Mortensen,
Næ.



J. P. S. J. Schultz,
Ar.



A. R. Dybvang,
Fa.



V. Jensen,
Ar.



J. A. J. Juultoft,
Ar.

Den 25. April kan Lokomotivfører C. Michelsen, Bajornetten, Fredericia, og den 27. April Lokomotivfører A. R. Dybvang, Købmagergade, Fredericia, fejre deres 25 Aars Jubilæum ved D. S. B.

De 2 Jubilarer, som er godt kendt af Lokomotivmændene Landet over, er gode Kolleger og Organisationsfæller, der har bekædt Tillidsposter indenfor Afdelingerne, udvist stor Interesse for Arbejdet i Afdelingen her, og møder, naar Tjenesten tillader det, paa Møder og Generalforsamlinger og giver deres Besyv med paa saglig og fordragelig Maade.

Afdelingsbestyrelsen bringer herved sin Tak for det gode Samarbejde i den forløbne Tid og ønsker til Lykke paa Dagen. Held og Lykke i Fremtiden.

AX.

Den 25. April fejrer Lokomotivfører A. P. W. Mortensen, Næstved, sit 25 Aars Jubilæum ved D. S. B.

Jubilaren har været i Jylland sin meste Tid. Han blev Lokomotivfyrbøder i Brande 1. Maj 1917, var der i ca. 1½ Aar, kom derefter til Fredericia, blev Lokomotivfører den 1. Juli 1935 i Lunderskov og kom 1 Maaned efter her til Næstved, hvor han befinder sig godt.

Afdelingen ønsker Dig til Lykke paa Jubilæumsdagen og alt godt i Aarene, der kommer.

C. I.

Den 25. April henholdsvis den 1. Maj fejrer Lokomotivførerne G. S. Pedersen og K. M. Nikolajsen, Esbjerg, deres 25 Aars Jubilæum ved D. S. B.

Lokomotivførerafdelingen ønsker i Dagens Anledning hjertelig til Lykke og takker for godt Samarbejde gennem Aarene.

V. S.

Den 26. April kan Lokomotivfører R. S. Børgesen fejre sit 25 Aars Jubilæum ved D. S. B. Afd. 17 bringer herved sin hjerteligste Lykønskning og haaber, at du i mange Aar endnu kan virke blandt os med dit lune Humør.

Søren.

Den 26. henholdsvis 27. April kan Lokomotivførerne A. F. Albertsen og O. E. Hansen, Odense, fejre deres 25 Aars Jubilæum ved D. S. B.

Afdelingerne paa Fyn sender paa Dagen de hjerteligste Lykønskninger og siger jer Tak for Aarene, der

svandt. Der skal lyde en Tak til Eder for det gode og brave Kammeratskab, og vi ønsker, at I endnu i mange Aar maa færdes blandt os. De bedste Ønsker om en lykkelig Fremtid.

O. K.

Den 26. April d. A. kan Lokomotivfører K. K. O. A. Jensen, Baunesplads 4, Aarhus, fejre sit 25 Aars Jubilæum ved D. S. B.; den 27. April er Jubilæumsdag for Lokomotivfører Vald. Jensen, H. Schourupsgade 9, og Lokomotivfører J. P. S. J. Schultz, Vestergaardsgade 32, i samme By.

Schultz har tilbragt sin meste Tid paa Sjælland, han kom først for faa Aar siden her til Aarhus som Lokomotivfører, nemlig som Afløser i Lyntogene og paa Mx-Loko.

De to Jensen'er har derimod haft flest Jernbaneaar i Aarhus — de er motoruddannede ligesom Schultz, Vald. Jensen er udnævnt til Lokomotivfører med samme Tjeneste som Schultz. Kr. Jensen gjorde, indtil Krigen udbrød, Tjeneste i „Nordpilen“ og paa Mx-Loko.

Afdelingen ønsker til Lykke paa Festdagene og takker for godt Samarbejde og Kammeratskab gennem Aarene. — Lykke og „god Fart“ til næste Milepæl!

Foruden disse kommer endnu en Kollega til at holde Jubilæum ved Aarhus Depot, idet Lokomotivfører J. A. J. Juultoft er forflyttet fra Lunderskov til Aarhus og holder 25 Aars Jubilæum den 6. Maj. — J. har flyttet noget omkring, var Aspirant i Aarhus, Lokomotivfyrbøder i Slagelse, Aarhus, Tønder, Skanderborg og Aarhus. Lokomotivfører i Lunderskov fra den 1. August 1935 og i Aarhus fra den 1. April 1941.

J. er altsaa en gammel Kending her; vi ønsker velkommen og gratulerer paa Festdagen den 6. Maj. Lykke og højt Humør følge dig i din gamle Rede!

Kr. P.

Opmærksomhed frabedes.

Al Opmærksomhed paa min 25 Aars Jubilæumsdag den 7. Maj frabedes.

A. P. Jensen,
Padborg.

Taksigelser.

Hjertelig Tak for venlig Opmærksomhed ved mit 25 Aars Jubilæum.

Viktor B. H. Lund,
Lokomotivfører, Aarhus.

Hjertelig Tak for Opmærksomheden ved mit 25 Aars Jubilæum.

E. M. Søgaard,
Esbjerg.

Hjertelig Tak for venlig Opmærksomhed ved mit Jubilæum.

H. K. Rasmussen,
Aarhus.

Mine medansatte i Struer, der har været med til at skænke mig de smukke Gaver ved min Afgang fra Tjernen den 31. Marts, bedes herigennem modtage min hjerteligste Tak.

A. M. Jensen,
pens. Lokomotivfører, Struer.

Hjertelig Tak for venlig Opmærksomhed ved mit Jubilæum.

F. A. Bindløv,
Anders Billesvej 47, Fredericia.

For al venlig Opmærksomhed paa min Jubilæumsdag takker jeg hermed hjerteligst.

Ole P. Jensen,
Lokomotivfører, Aarhus.

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

Marta Abrahamsen.

Jordfæstelser.

Lokomotivfører Niels Munk Eriksen, Horsens, afgik efter faa Maaneders Sygdom ved Døden. Begravelsen foregik Mandag den 24. Marts fra Klosterkirken i Horsens under stor Deltagelse.

Baaren var smykket af et Væld af smukke Kranse og Blomster, deriblandt mange signerede Dekorationer, fra Slægt, medansatte og Jagtvenner.

Aarhus Afdelingens Fane paraderede, og efter Jordpaakastelsen bragte Lokomotivfører Kr. Pedersen, Aarhus, den afdøde et sidste Farvel fra Kollegerne og en Tak fra D.L.F. for Eriksens Venlighed og gode Kammeratskab.

Eriksen har i over 20 Aar rangeret i Horsens: i alle disse Aar har han været Medlem af Aarhus Afd., hvor man havde lært ham at kende som en prægtig Kollega, interesseret i sit Fag og sin Organisation, en Fredens og Smilets Mand og en god Familiefader.

Æret være Eriksens Minde!

Efter nogen Tids Sygdom er Lokomotivfører K. Abrahamsen, Skern, afgaaet ved Døden.

Den 12. April foregik Begravelsen fra Skern Kirke under stor Deltagelse. Esbjerg og Struer Fanerne paraderede ved Graven, hvor Lokomotivfører Døssing, Esbjerg, bragte vor afdøde Kollega en Tak for hans gode Kammeratskab, hans rolige Væremaade og Pligtopfyldelse, hvorved han var en Pryd for vor Stand.

Æret være hans Minde.

J. S. P.



Udnævnelse fra 1.—4.—41:

- Motorfører I efter Ans. til Lokomotivfører:
F. F. Rysz, Aarhus H., i Brande (min. Udn.).
A. P. Knudsen, Aarhus H., i Brande (min. Udn.).
C. F. Jochumsen, Aarhus H., i Brande (min. Udn.).
P. A. Rønaa, Fredericia, i Padborg (min. Udn.).
J. C. Jensen, Aarhus H., i Brande (min. Udn.).
A. E. E. Salling, Aarhus H., i Brande (min. Udn.).
L. P. J. Dyhr, Aarhus H., i Frederikshavn (min. Udn.).
P. Iversen, Aarhus H., i Padborg (min. Udn.).
S. J. P. Herbst, Aarhus H., i Glyngøre (min. Udn.).

Lokomotivfyrbøderaspirant E. K. B. Jensen, Kbhavns Godsbgd., til Lokomotivfyrbøder i Brande.

Forflyttelse efter Ans. fra 1.—4.—41:

- Lokomotivførerne:
C. E. Hansen, Gedser, til Helsingør.
H. K. Pedersen, Nykøbing Fl., til Kolding.
N. L. Laursen, Langaa, til Aarhus H.
J. A. J. Juultoft, Lunderskov, til Aarhus H.
C. A. Eisenbichler, Langaa, til Aarhus H.
B. F. Greffel, Randers, til Aarhus H.
E. B. Thomsen, Struer, til Aarhus H.
A. H. Hegelund, Brande, til Nykøbing Fl.
E. Nicolajsen, Padborg, til Gedser.
J. S. P. Søndergaard, Viborg, til Langaa.
K. E. Hansen, Brande, til Langaa.
H. M. Hansen, Brande, til Lunderskov.
J. P. E. Larsen, Hobro, til Randers.
A. P. Jensen, Brande, til Struer.
A. Kaarup, Glyngøre, til Viborg.
A. Knudsen, Brande, til Hobro.
H. A. Christiansen, Padborg, til Fredericia.
C. C. Larsen, Padborg, til Fredericia.
C. A. O. Lønqvist, Frederikshavn, til Aarhus H.

Lokomotivfyrbøderne:

- P. A. W. Pedersen, Kalundborg, til Kbhavns Godsbgd.
J. J. Rasmussen, Brande, til Kalundborg.

Annuleret Forflyttelse:

Den Lokomotivfyrbøder E. Seitzberg, Nyborg, meddelte Forflyttelse efter Ans. til Kbhavns Godsbgd. fra 1.—3.—41 er efter Ans. annulleret.

Fritagelse for Hvervet som Depotforstander:
Lokomotivfører (Depotforstander) H. J. C. Mouritzen, Horsens, er efter Ans. fra 1.—5.—41 fritaget for Hvervet som Depotforstander.

Afsked:

Lokomotivfører J. M. Petersen, Brande, efter Ans. p. Gr. af Svagelighed med Pension fra 30.—4.—41 (min. Afsked).

Lokomotivfører S. O. Larsen, Helsingør, efter Ans. p. Gr. af Alder med Pension fra 30.—6.—41 (min. Afsked).

Dødstald:

Lokomotivfører N. M. Eriksen, Horsens, den 20.—3.—41.

*Rettelse til
Adressefortegnelsen*

Motorførerafdelingerne.

Helgoland Afd.: Formandens Adresse rettes til: Scharlingsvej 16, 4., Valby.

Randers Afd.: Kassererens Navn og Adresse rettes til: O. Djernæs, Danmarksgade 22.

Aarhus Afd.: Formandens Navn og Adresse rettes til: V. Bundgaard, Bogensegade 4, 3., Aarhus.

Lokomotivfyrbøderafdelingerne.

Afd. 2, Gb.: Kassereren har faaet Navneforandring til: I. W. J. Frikov.

STATSBANERNES DRIFTS-INDTÆGTER OG DRIFTS-UDGIFTER

m. v. i Januar Maaned 1941 samt i Tidsrummet April—Januar 1940/41 og en Sammenligning med Beløbene i de tilsvarende Tidsrum i 1939/40 i runde Summer.

	Januar Maaned		1941	
	1941	1940	Forøgelse	Formind.
Personbefordring	5 670 000	4 130 000	1 540 000	
Gods- og Kreaturbefordring	9 190 000	4 600 000	4 590 000	
Postbefordring	610 000	600 000	10 000	
Andre Indtægter	640 000	590 000	50 000	
Indtægter i alt	16 110 000	9 920 000	6 190 000	
Driftsudgifter	14 150 000	11 810 000	2 340 000	
Driftsoverskud	1 960 000	÷1 890 000	3 850 000	
Afskrivning	650 000	610 000	40 000	
Forrentning	1 320 000	1 240 000	80 000	
Statens Tilskud til Driften	10 000	3 740 000		3 730 000
	April—Januar		1941	
	1941	1940	Forøgelse	Formind.
Personbefordring	57 930 000	60 970 000		3 040 000
Gods- og Kreaturbefordring	68 730 000	44 360 000	24 370 000	
Postbefordring	5 880 000	6 370 000		490 000
Andre Indtægter	5 370 000	5 520 000		150 000
Indtægter i alt	137 910 000	117 220 000	20 690 000	
Driftsudgifter	125 340 000	107 360 000	17 980 000	
Driftsoverskud	12 570 000	9 860 000	2 710 000	
Afskrivning	6 440 000	6 110 000	330 000	
Forrentning	13 140 000	12 240 000	900 000	
Statens Tilskud til Driften	7 010 000	8 490 000		1 480 000

D. S. B. Januar 1941.

I Forhold til Januar 1940 er Personbefordringsindtægten steget med ca. 1½ Mill. Kr., og Godsbefordringsindtægten med ca. 4½ Mill. Kr., hvoraf henholdsvis ¾ Mill. Kr. og 2¼ Mill. Kr., hidrører fra a/c Betaling for særlige Transporter. Paa de øvrige Indtægtsgrupper er der en Stigning paa ca. 60 000 Kr.

Alt i alt er Driftsindtægterne steget med ca. 6,2 Mill. Kr.

De egentlige Driftsudgifter er steget med ca. 2 340 000 Kr. Stigningen skyldes forøgede Lønnings- og Brænselsudgifter, Merudgifter til Færgereparationer samt at der i Januar i Aar har været en Ugelønsperiode mere end i Fjor.

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.