



NO 8

20. April 1943

43. Aargang

DAGENS SPØRGSMÅL

Paa Kongressen i 1939 forelaa bl. a. et af Godsbanegaardens Lokomotivfyrbøderafdeling fremsat Forslag om, at Betingelserne for Dansk Lokomotivmands Forenings Optagelse som selvstændig Organisation i De samvirkende Fagforbund skulde undersøges, hvorefter der, naar Medlemmerne var bibragt den rette Forstaaelse af, hvor vigtigt det er at staa samlet inden for Fagbevægelsen — d. v. s. at ogsaa vor Organisation sluttede op i Rækken af de Hundredtusinder organiserede Arbejdere, som er samlet i D. s. F. — skulde tages endelig Beslutning i Spørgsmaalet. Og det var Forslagsstillernes Mening, at Sagen skulde afgøres ret hurtigt.

Det vil være i frisk Erindring hos alle Medlemmer, at Begivenhederne i Efteraaret 1939 og Foraaret 1940 stillede Organisationen overfor andre Opgaver, der ikke blot trængte sig mere i Forgrunden, men var direkte livsvigtige for store Dele af vor Medlemsstand og krævede et intensivt Arbejde for at naa en Løsning.

Disse Forhold bevirkede, at Spørgsmaalet om de Samvirkende i nogen Tid gled ud af Debatten og ligesom blev skudt lidt til Side, hvilket atter resulterede i, at der paa vor sidste Kongres fremkom Kritik over, at Sagen ikke var løst. Særligt Repræsentanten for en større vestjysk Afdeling var utilfreds hermed; han hævdede meget energisk, at vor Plads var i De samv. Fagforbund. Da han var første Taler under Debatten om Virksomhedsberetningen, var det Forslagets Tilhængere en Glæde straks ved Diskussionens Begyndelse at høre,

at denne Sag blev fulgt med Interesse og at Hovedbestyrelsen blev holdt til Ilden, hvis Sagen ikke fremmedes; men nu er den altsaa atter taget op til Drøftelse.

Som oven for nævnt var det i 1939 Forslagsstillernes Ønske at sikre, at alle Medlemmer blev orienteret i Spørgsmaalet og fik bibragt den rette Forstaaelse af Sammenslutningens og Sammenholdets Betydning inden for Fagbevægelsen. Det maa siges at være fuldstændigt i denne Aand, at der siden den 5. i denne Maaned har været afholdt en Række Møder Landet over. Naar dette Nr. af Bladet udkommer, er 14 Byer Vest for Storebælt — og en enkelt Øst herfor — besøgt, og disse Møder vil fortsætte, saaledes at Soph. Jensen, L. M. Schmidt og S. Suneson inden Kongressen vil have aflagt Besøg overalt, hvor vi har Afdelinger for at give ikke blot Kongresrepræsentanterne, men det størst mulige Antal Medlemmer klar og fyldestgørende Vejledning i hele Spørgsmaalet.

De Steder, hvor der har været Møder, da dette skrives, har de alle været godt besøgt, og der har været god Stemning for Forslaget om Indmeldelse. Ja, det maa siges, at der i flere Byer var et meget betydeligt Flertal for Tilslutningstanken.

Det vilde ogsaa være unaturligt, hvis Forholdet laa anderledes. Lokomotivmændene har jo altid været stolte af at have forstaaet at holde Organisationstanken højt. Vi nævnte sidst, at mere end 95 pCt. af den danske Arbejder- og Tjenestemandstand har sluttet sig

sammen i de Samvirkende, og af Meddelelser i Dagspressen har vi alle for nylig bemærket, at det ikke blot er vor Organisation, som i Øjeblikket beskæftiger sig med Spørgsmaalet om Indmeldelse, men at det ogsaa er blevet berørt inden for Københavns Politiforening, hvor et af 600—700 Medlemmer besøgt Møde har vedtaget en Resolution, som giver Udtryk for, at „Polititjenestemændenes Organisationsforhold bør søges tilrettelagt efter tilsvarende Linier som for andre Statstjenestemænd ved at søge Tilslutning til De samvirkende Fagforbund“. Det ses heraf, at man inden for den nævnte Organisation er helt paa det rene med, at Statstjenestemændene i Almindelighed i organisationsmæssig Henseende bør være tilsluttet D. s. F.

De af vore Medlemmer, som har haft Lejlighed til at høre Sekretær Kaj Lindbergs i forrige Nr. af Bladet omtalte Foredrag, vil erindre, at han bl. a. oplyste, at Arbejdernes Realindtægt, d. v. s. Lønningernes faktiske Købekraft i Forhold til det til enhver Tid gældende Prisniveau, er fordoblet i Løbet af den Tid, De samv. Fagfb. har eksisteret. Dette er et fortrinligt Billede paa, hvad denne store Sammenslutning har betydet; thi der er naturligvis ingen, som tror, at man fra Arbejdsgiverside vilde have givet blot den ringeste Forbedring i Løn- eller Arbejdsvilkaarene, hvis man ikke havde været tvunget dertil. Vore Medlemmer er ogsaa alle fuldt paa det rene med, at jo længere det lykkes de timelønnede Arbejdere at komme frem, jo mere deres Forhold kan forbedres, des gunstigere Vilkaar vil det være muligt at skabe for Tjenestemændene. Og da 100 pCt. Sammenhold som bekendt giver øget Styrke, bør ogsaa Lokomotivmændenes Plads være indenfor De samvirkende Fagforbund.

BØRNETILLÆGGET

I den af Rigsdagen vedtagne Lov om Reguleringstillægsordningen for 1943/44 er det bl. a. bestemt, at Finansministeren bemyndiges til at fastsætte nærmere Regler for Ydelsen og Udbetalingen af det Tillæg paa 120 Kr. aarligt for 2 Børn samt yderligere 120 Kr. for hvert følgende Barn, der i Henhold til den paagældende Lov skal ydes til Tjenestemænd, Pensionister

m. fl., som har Forsørgerpligt over for Børn under 18 Aar. I Henhold hertil har Finansministeren nu fastsat følgende:

„I. Bestemmelsen omfatter Tjenestemænd, Pensionister, Aspiranter, Kontormedhjælpere m. fl. i Staten, Folkeskolen og Folkekirken, der oppebærer det i Tjenestemandslovens § 91, 1ste Stykke, omhandlede Reguleringstillæg; saafremt Lønning kun udgør en Kvotadel af fuld Løn, nedsættes Tillægget forholdsmæssigt.

II. Adgangen til Børnetillæg er i Overensstemmelse med den ved Anvendelse af Bestemmelsen i Tjenestemandslovens § 91, Stk. 1, fulgte Praksis betinget af, at der i Forhold til det offentlige paahviler den paagældende en principal Forsørgerpligt over for Børnene. Herefter kan følgende Kategorier af Børn under 18 Aar give Adgang til Børnetillægget:

1) Børn, født i Ægteskab.

Naar fraseparerede eller fraskilte Ægtefæller, jfr. Afsnit I, begge har Adgang til Børnetillæg, oppebærer hver af Ægtefællerne Børnetillæg til de Børn udover 1 Barn, med Hensyn til hvilke de har Forældremyndigheden.

Naar den ene af to fraseparerede eller fraskilte Ægtefæller har Adgang til Børnetillæg fra Staten, Folkeskolen eller Folkekirken og den anden fra en Kommune, en anden offentlig Institution eller et koncessioneret Selskab, beregnes Børnetillægget til den i Staten, Folkeskolen eller Folkekirken ansatte Ægtefælle i Overensstemmelse med den foran angivne Regel.

2) Adoptivbørn, jfr. dog de under 1) omhandlede Regler.

3) Stedbørn, for saa vidt de forsørges af Stedfaderen eller -moderen.

4) Udenfor Ægteskab fødte Børn af kvindelige Tjenestemænd m. fl.

5) Udenfor Ægteskab fødte Børn af mandlige Tjenestemænd m. fl., forudsat Faderen har faaet Børnene udleveret til Forsørgelse og faaet overdraget Forældremyndigheden.

III. Retten til Børnetillæggene bortfalder, efterhaanden som Forsørgerpligten for de enkelte Børn ophører, nemlig:

a) Naar Børnene fylder 18 Aar.

b) Hvis Børnene afgaar ved Døden.

c) Dersom Døtrene indgaar Ægteskab inden det 18de Aar.

d) For Stedbørns Vedkommende, hvis Stedfa-

derens eller Stedmoderens Forsørgelse af Barnet ophører.

e) For Adoptivbørns Vedkommende, hvis Adoptionsforholdet ophæves.

IV. Det paahviler de enkelte Styrelser gennem de udbetalende Myndigheder eller paa anden Maade at henlede de under I nævnte Personers Opmærksomhed paa Reglerne om Retten til Børnetillæg.

De paagældende Tjenestemænd m. fl., som mener sig berettiget til at oppebære Tillægget, maa til vedkommende Udbetalingsmyndighed indsende en paa Tro og Love afgiven Erklæring om, hvilke Børn de har Forsørgerpligt over for, med nøjagtig Angivelse af hvert enkelt Barns fulde Navn og Fødselsdag, bilagt Daabsattester. For fraskilte eller fraseparerede Tjenestemænds Vedkommende maa Erklæringen, jfr. Afsnit II, Pkt. 1), tillige indeholde Oplysning om Ægtefællens Ansættelsessted og Stilling m. v.

Det paahviler enhver, som oppebærer Børnetillæg, omgaaende at indgive Meddelelse, naar et af de under Afsnit III nævnte Forhold, der medfører Tillæggets Bortfald, indtræder.

V. Tillægget forfalder til Udbetaling efter samme Regler, som gælder med Hensyn til Udbetaling af Reguleringstillæg til den paagældende.

VI. Tvivlsspørgsmaal vedrørende Anvendelsen af foranstaaende Regler forelægges Finansministeriet til Afgørelse."

Det fremgaar heraf, at de, der mener sig berettiget til Børnetillæg, skal indsende en paa Tro og Love afgiven Erklæring om og nærmere Redegørelse for de Børn under 18 Aar, de har Forsørgerpligt over for. Dette sker ved Udfyldelse af et specielt til dette Brug udarbejdet Skema, i hvilket hvert enkelt af Børnene maa anføres med fulde Navn, Fødselsaar og -dag. Desuden skal der gives Oplysning om Andragerens Husstandsforhold, d. v. s. om han fører egen Husstand eller ej, samt om vedkommende er ugift, gift, separeret eller fraskilt; i de to sidstnævnte Tilfælde skal der tillige gives Oplysning om, hvem der har Forældremyndigheden over hvert enkelt Barn. Overensstemmende med det i Punkt IV ovenfor anførte forlanges der endvidere indsendt Daabsattest for hvert enkelt af de Børn, for hvem man ønsker Børnetillæg. Ministeriets Cirkulære indeholder ikke noget om, hvorledes man skal forholde sig

i Tilfælde af, at et af Børnene endnu ikke er døbt; vi tilraader i saadanne Tilfælde at skrive „udøbt Drengbarn“, henholdsvis „udøbt Pige-barn“ med Angivelse af Fødselsaar og -dag.

De til dette Brug nødvendige Skemaer faas paa Lønudbetalingsstederne. Efter at være udfyldt fremsendes de sammen med Daabsattesterne paa sædvanlig tjenstlig Maade, det vil for vore tjenestegørende Medlemmers Vedkommende sige, at de skal afleveres paa Lokomotivmesterkontoret, hvorfra de gaar videre til Bogholderkontoret. Maskindepoterne kan ogsaa rekvirere Skemaer til fremtidigt Brug.

Det er ikke i Øjeblikket muligt at sige noget bestemt om, hvornaar Børnetillæggene vil komme til Udbetaling, men fra Bogholderkontorets Side er man indstillet paa at fremskynde Ekspeditionen mest muligt, og man haaber at være i Stand til at kunne udsende Tillægslister saaledes, at Pengene kan komme til Udbetaling i Dagene omkring 1. Maj.

Mange Attentater mod Statsbanerne.

Den 3. April, netop som sidste Nr. af vort Blad afleveredes til Postvæsenet, udsendtes der fra autoritativ Side Meddelelse om en Række Jernbaneattentater, som i de sidste Maaneder har været forøvet paa Strækninger rundt om i Landet, og som vel har medført nogen materiel Skade, men ikke har kostet Mennekeliv. Ved Sabotagehandlingerne har det formentlig været tilsigtet at ramme de tyske Værnemagtstransporter, hvilket dog ikke er opnaaet. Derimod er der paaført danske Tog betydelige Forsinkelser.

Den 28. Januar d. A. om Aftenen hørtes en voldsom Eksplosion paa Banelinien mellem Valby og Glostrup. Lokomotivpersonalet i Tog 8393, som kort efter, Kl. ca. 21,45, passerede Stedet, mærkede nogle Bump i Toget, hvorfor Hastigheden blev sat noget ned; men da Toget atter kørte jævnt, blev Kørslen fortsat til Glostrup, hvor Lokomotivføreren stoppede op og gav Stationen Underretning om det observerede. Toggangen blev straks standset i begge Retninger, og ved Undersøgelse af Banelinien blev der i Nærheden af Hvidovre Station konstateret en Sprængning i den sydlige Skinnestreg af højre Spor i Retningen mod Roskilde. I en Længde af ca. 70 cm var Skinnehovedet sprængt

bort, saa kun Skinnefoden og -kroppen blev staaende, og det kunde af Mærker i Skinnekroppen ses, at det sidst passerede Tog, 8393, havde kørt paa denne. Efter at det var konstateret, at der ingen Skade var i venstre Spor, genaabnedes Toggangen, dog saaledes at Strækningen mellem København og Glostrup blev befaret som enkeltsporet indtil Kl. ca. 2,00.

Den 29. Januar kort efter Midnat blev der paa Strækningen lige uden for Odense i Retning mod Middelfart observeret en klar Flamme, som stod op fra Banelegemet. Ved nærmere Eftersyn viste dette sig at stamme fra en lille Trækasse, som havde Forbindelse med Skinnerne. Det har formentlig været Meningens, at der skulde ske en Eksplosion, naar et Tog passerede Stedet, men der er blot sket det, at Toget har bevirket Kassens Indhold antændt, hvorved Tildragelsen blev observeret. Ved Undersøgelse af Togenes ordinære Passertider kunde det fastslaaes, at der i Tilfælde af en Eksplosion ikke vilde være sket Skade paa noget tysk, men udelukkende paa et dansk Tog.

Ved Midnatstid *Natten mellem den 5. og 6. Februar* hørte baade Helsingørs og Snekkertstens Personale samt Signalpasseren i Blokposten ved Rønnebærallé to Eksplosioner. En Undersøgelse af Strækningen viste, at ca. 75 cm af den ene Skinne i det venstre Spor i Retningen mod Helsingør var sprængt helt bort. Ogsaa paa det modgaaende Spor havde der været forsøgt Attentat, men her var ingen nævneværdig Skade sket. Som Følge af den brudte Skinne blev der etableret enkeltsporet Kørsel til Kl. ca. 11 om Formiddagen.

Den 12. Februar fandt to Banearbejdere, som Kl. ca. 3 om Natten foretog Strækningseftersyn mellem Vigerslev og Glostrup, en Bombe liggende paa Banelinien mellem Hvidovre og Brøndbyøsterblokken. Den var ikke eksploderet, men Meningens har naturligvis været, at Tændmekanismen skulde udløses, naar et Tog passerede Stedet; formentlig har Mekanismen svigtet. De to Banearbejdere foranledigede straks afgivet Melding, og Toggangen standstedes paa begge Spor indtil Kl. 5,30.

Den 16. Februar skete et Attentat mod Særtog 4090 mellem Holmstrup og Odense. Da Toget ved 1-Tiden om Natten var et Par Kilometer uden for Holmstrup, hørte Lokomotivføreren et Knald, men da der i øvrigt intet var at mærke, fortsatte han Kørslen til Odense. Ved

en her foretagen Undersøgelse konstateredes, at 3 Ruder i en Personvogn var sprængt, og at Gulvet var trykket op i den ene Ende af Vognen. Undersøgelsen viste tillige, at der havde været anbragt en Sprængbombe, som havde været af kraftig og ret farlig Karakter.

Den 9. Marts om Aftenen ved 22-Tiden, da Tog 2489 befandt sig i Nærheden af Bramminge, mærkede Lokomotivføreren nogle kraftige Stød i Lokomotivet. Han mente straks, at Maskinen maatte være afsporet, og da han ved en langsom Opbremssning fik standset Toget, viste dette sig ogsaa at være Tilfældet. Dog var kun det forreste Hjulpar gaaet af Sporet. I Mørket kunde Togets Personale ikke finde noget, der kunde formodes at være Aarsag til Uheldet; men Politiet i Ribe og Esbjerg blev underrettet og fik ved Undersøgelse af en længere Distance konstateret, at et Tipvognshjulpar med Aksel var blevet lagt over den ene Jernbaneskinne og havde foranlediget Afsporingen.

Den 11. Marts fik Esbjerg Politi Meldinger om 2 Sabotageforsøg i Nattens Løb. Lokomotivføreren for Godstog 2301 meddelte, at der tæt uden for Esbjerg var kastet noget eksplosivt mod Lokomotivet, hvorved en Rude i dette var blevet knust, men da der ellers ikke var sket videre, fortsatte han Kørslen.

Et Par Timer senere mærkede Personalet i Tog 2394 nogle Rystelser i Toget, da Veldbæk Skole ved Esbjerg passeredes. En derefter foretagen Undersøgelse viste, at ca. 65 cm af den ene Skinne var bortsprængt.

Den 14. Marts patrouillerede en af Statsbanernes Ekstraarbejdere og en Reservepolitibetjent paa Strækningen mellem Vigerslev og Indkørslen til Gb. Kl. ca. 1,30 fandt de ved Trekronergade en Bombe, som ikke var eksploderet. Toggangen blev standset til Kl. 3,30, paa hvilket Tidspunkt Bomben var fjernet og Strækningen grundigt undersøgt i begge Retninger. Det viste sig, at den fundne Bombe var af samme Art som den, der den 12. Februar havde været anvendt mellem Vigerslev og Glostrup.

Den 24. Marts var der i Nattens Løb forsøgt et nyt Attentat paa Fyn, denne Gang mellem Odense og Marslev. Da Strækningen om Morgen blev afpatrouilleret, fandt Personalet en Bombe, der var eksploderet, men den havde ikke haft nogen skadelig Indvirken paa Banelegemet, saaledes at der heller ikke var sket

nogen Skade paa 3 Godstog, som havde passeret Stedet i Løbet af Natten. En Undersøgelse af den anvendte Bombe viste, at den var af samme Konstruktion, som den d. 16. Februar mellem Holmstrup og Odense anvendte.

Den næste Sabotagehandling fandt Sted den 26. Marts ved 5-Tiden om Morgenen et Par km Øst for Esbjerg. En Bombe var anbragt paa Banelegemet, og da Tog 2394 passerede Stedet, skete en voldsom Eksplosion. Lokomotivføreren blev lettere saaret af Glassplinter og Togs forreste Vogn blev haardt medtaget, Bunden blev slaaet op, og den ene Vognside blev revet itu. Der sprængtes Ruder i flere af Togs Vogne. Heldigvis var der ingen rejsende i den forreste Vogn, og de følgende Vogne tog ingen Skade.

Den 9. April Kl. ca. 2,40 om Morgenen hørte en Ekstraarbejder, som har beskæftiget med Rengøring paa Svanemøllen Station, en meget kraftig Eksplosion nede fra Godsforbindelsesbanen. Da han kom derned — Politiet var samtidigt tilkaldt af Beboerne i de hosliggende Ejendomme — blev det konstateret, at ca. 50 cm af venstre Skinnestreg i Retningen Østerport—Lersøen var fuldstændig bortsprængt. Desuden var der sprængt en Masse Ruder i Svanemøllens Stationsbygning og i Beboelseshusene paa Stedet. Den bortsprængte Skinnestump fandtes senere oppe paa Gaden. Det sidste Tog, 2995, var passeret Strækningen 2 Timer før, og det første Morgentog skulde først komme henved 3 Timer efter Eksplosionen.

Ved Midnatstid Natten mellem den 11. og 12. April var Sabotører atter paa Færde. Denne Gang mellem Godsbanegaarden og Trekronergade. Ved Linieeftersynet, der foretoges af en af Statsbanernes Ekstraarbejdere i Forbindelse med en Politimand, opdagede de to Mand, at der i det højre Spor i Retningen Godsbanegaarden—Vigerslev var sket en Eksplosion uden dog at forrette nævneværdig Skade; der var blevet en Fordybning i Banelegemet, og Skinnefoden havde faaet en lille Bule. En nærmere Undersøgelse viste imidlertid, at der i det andet Spor laa en ueksploderet Bombe; Toggangen blev derfor standset til Kl. ca. 2, paa hvilket Tidspunkt den sidstnævnte Bombe var fjernet, og Banetjenestens Folk havde konstateret, at Sporet intet fejlede.

Disse Sabotagehandling indeholder bl. a. en alvorlig Risiko for vore Medlemmer; thi

hvilken Art Tog, det end drejer sig om, er der i hvert Fald een dansk Lokomotivmand paa Maskinen. Trafikbestyrer Holst i Aarhus har da ogsaa over for „Jyllandsposten“ udtalt, at Attentaterne først og fremmest vil gaa ud over Statsbanernes kørende Personale. Han finder det meningsløst, at disse Mennesker, som i Forvejen er spændt uhyre haardt for, nu ogsaa skal udsættes for Fare som Følge af Sabotagehandling; Kørslen kan være enerverende nok endda. Trafikbestyreren bemærker, at foreløbig er ingen af Statsbanernes Mandskab blevet dræbt, men en Lokomotivfører er blevet forskaaret af Glassplinter, og det er uhyggeligt, naar Attentatfolk begynder at stræbe Mandskabet efter Livet. En Betragtning vi helt og fuldt kan tiltræde.

Rigsdagens Samarbejdsudvalg har paa Grund af Attentaterne fundet sig foranlediget til at udsende en meget alvorlig Formaning til Befolkningen om at afholde sig fra saadanne lovstridige Handlinger, der forstyrrer Ro og Orden.

LØNNINGSKOMMISSIONEN

I Henhold til tidligere givet Løfte bringer vi nedenfor Oplysning om Lønningskommissionens fuldstændige S sammensætning og de for dens Arbejde givne Retningslinier. Den skal som tidligere meddelt bestaa af 19 Medlemmer, dog saaledes, at Formandens Stedfortræder har Adgang til at deltage i alle Møder.

Formand: Finansminister K. H. Kofoed.

Stedfortræder: Departementschef E. Dige.

Udpeget af Regeringen: Generaldirektør P. Knutzen, Statsbanerne, Generaldirektør K. J. Jensen, Post- og Telegrafvæsenet, Departementschef Andreas Møller, Statsministeriet, og Departementschef H. H. Koch, Socialministeriet.

Udpeget af Socialdemokratiet: Folketingsmand, Redaktør Holger Eriksen og Landstingsmand, Ekspedient ved D. S. B. Alfred Kristensen.

Udpeget af Det konservative Folkeparti: Folketingsmand, Kommandørkaptajn C. A. S. Westermann og Landstingsmand, Overassistent ved D. S. B. O. H. Malchau.

Udpeget af Venstre: Folketingsmand, Lærer Søren P. Larsen og Landstingsmand, Retspræsident S. Rytter.

Udpeget af Det radikale Venstre: Folketingsmand, Statsrevisor A. M. Hansen og Landstingsmedlem, Fuldmægtig ved D. S. B. Anna Westergaard.

Udpeget af Statstjenestemændenes Centralorganisation I: Forretningsfører Th. Pedersen, Dansk Jernbaneforbund, og Forbundsformand P. Jensen, Dansk Postforbund.

Udpeget af Centralorganisation II: Postmester A. Dræbel.

Udpeget af Danske Statsemployer Samraad: Kontorchef Chr. Strøm.

Udpeget af Danmarks Lærereforening: Førstelærer K. A. Kristensen.

Udpeget af Præsteforeningen: Pastor P. Nørdgaard.

Afdelingschef J. Dybdal, Finansministeriet, og Kontorchef Ulrik Andersen, samme Sted, varetager Sekretærforretningerne i Kommissionen.

I Forbindelse med Kommissionens Nedsættelse er der fra Finansministeriets Side givet følgende Direktiver for dens Arbejde:

„Kommissionen har til Opgave at gennemgaa Tjenestemandslovens almindelige Bestemmelser (1. og 3. Del) og til disse at foreslaa saadanne Ændringer, som indvundne Erfaringer har vist ønskelige. Herunder bør det bl. a. overvejes, hvilke Ændringer det maatte findes hensigtsmæssigt at gennemføre med Hensyn til det i Tjenestemandslovens § 90, Stk. 3, fastsatte Beregningsgrundlag for Udgiftstallet, idet Kommissionen er bemyndiget til, om det maatte findes ønskeligt, forlods at afgive Særbetænkning herom.

Dernæst overdrages det Kommissionen, naar de økonomiske og finansielle Forhold er saaledes afklarede, at Forudsætningerne herfor er til Stede, at gennemgaa Lønningsreglerne for de enkelte Styrelsesgrene (Tjenestemandslovens 2. Del) og undersøge, om der bør foretages Ændringer i de forskellige Tjenestemandsklassers lønningsmæssige Placering.

Kommissionen kan tilkalde enkelte sagkyndige til midlertidig Deltagelse i dens Møder; endvidere kan den til Behandling af specielle Omraader nedsætte Udvalg, i hvilke — foruden Kommissionens egne Medlemmer — enkelte Repræsentanter for de særligt interesserede Administrationer og Tjenestemandorganisationer kan indtræde. Disse Udvalgs Indstillinger bør endeligt behandles af Kommissionen.

I Forbindelse med Forslag til Statstjenestemandslovens Revision paahviler det Kommissionen at udarbejde Forslag til Revision af Lønningsloven for Folkeskolens Lærere og Lønningslovene for Folkekirkens Præster.“

Kommissionen begyndte sit Arbejde den 30. Marts og har siden da afholdt nogle Møder, hvor der er foretaget en Generaldebat, under hvilken de forskellige Problemer er blevet belyst saavel fra Formandens som Organisationsrepræsentanternes og de politiske Partiers Side.

Lokomotivfyrbøder dræbt under Kørslen.

Da et tysk Særtog med Lokomotivfyrbøder O. K. Larsen, Ar., som Lods Søndag den 11. ds. om Middagen var ved at køre ud af Aarhus Station, blev der fra det Personale, som befandt sig i Ledsagevognen — disse Særtog betjenes af 2 Sæt tysk Lokomotivpersonale, som skiftes til at fremføre Toget henholdsvis opholde sig i Ledsagevognen — raabt noget hen til dem paa Maskinen. Lokomotivføreren her kunde imidlertid ikke forstaa, hvad der blev sagt og sagde derfor til sin Lokomotivfyrbøder om at gaa op bag i Tenderen, hvor han jo var meget nærmere Kammeraterne i Vognen, og der faa at vide, hvad det var, man vilde meddele. Uheldigvis svøbete Dampen fra Maskinen hen over Tenderen, saa Lokomotivfyrbøderen ikke bemærkede Ringgadebroen. Da han var kommet op i Tenderen, tørnede han derfor Hovedet mod Broen og fik Ansigtet fuldstændig knust.

Uheldet blev opdaget med det samme, Toget standset og den tilskadekomne bragt paa Hospitalet, men han var død ved Ankomsten hertil. Den dræbtes Baare blev 2 Dage senere ført til hans Hjemland; danske Lokomotivfyrbødere bar deres tyske Kollega til Rustvognen og sendte en Blomsterhilsen med paa hans sidste Rejse.

FRA MEDLEMSKREDSEN

»Tjenestefrihed nægtet paa Grund af forøget Trafik«.

Ja, den Sætning har de fleste af os nok set i vor Brevkasse, naar vi forventningsfulde aabner denne, thi naar man søger Permission, har man som Regel altid et eller andet, Dagen eller Dagene skal bruges til, men Permissionen er altsaa nægtet, og derved er intet at gøre.

Vi maa da nøjes med Fridagen, men hvornaar den kommer, er ogsaa et stort Spørgsmaal, som mange meget gerne vilde have løst.

F. Eks. i Fa. er de fleste Lokomotivfyrbødere anbragt i Reserven. Mange af dem kører i Rangeraturene; men vi ved aldrig, hvornaar vi faar Fridag. Selv om man følger Dagene i Turen, bliver det mange Gange ikke længere end til Dagen før Fridagen, saa maa man over i en anden Tur. Det var rart, om der kunde blive en anden Ordning paa dette Punkt, saa man kunde regne med Fridagene i Turen.

Paa Permissionsnægtelsen staar der, at man ved Forhandling med Lokomotivmesteren kan faa Tjenestefrihed paa andre Dage, men dette er ikke saa let, som man tror. F. Eks. havde jeg søgt Permission, men fik den nægtet, hvorfor jeg henvendte mig til Lokomotivmesteren. Jeg skulde rangere fra Kl. 15,00—23,00, men skulde meget gerne bruge den Eftermiddag og Aften; jeg haabede at kunne faa Lov til at rangere om Formiddagen, men fik det Svar, at det var der intet at gøre ved. Jeg synes, dette er en forkert Form for Forhandling.

En Fredericianer.

Hvis en Lokomotivfyrbøder saaledes som her omtalt er sat i Rangertur, skal han, saa længe han bliver i Turen, følge denne — ogsaa Fridagene — indtil han enten udløses ved, at den sygemeldte eller permitterede, for hvem han har kørt, selv overtager sin Plads, eller til der paa normal Maade — f. Eks. ved Maanedsafløsninger — sker almindelig Udskiftning. At „snyde“ Afløserpersonalet for Turens Fridage er ikke tilladt.

Dette er gammel anerkendt Regel.

Red.

Nogle Betragtninger.

I en længere Periode har der her i Bladet været skrevet om de lange og anstrengende Tjenester, der bydes Lokomotivmændene. Gang paa Gang er det gennem disse Artikler henstillet til Distrikterne at vise Maadehold ved Tilrettelæggelse af Tjenesten. Dette har imidlertid hidtil ikke baaret synderlig Frugt, idet man fra autoritativ Side saa godt som altid har kunnet afvise Klagerne med den Begrundelse, at Tjenestetidsreglerne stedse bliver overholdt ved Tilrettelæggelse af Tjenesten.

Det er imidlertid ingen Hemmelighed, at Tjenestetidsreglerne i mange Tilfælde bliver fortolket inhumant. Deraf fremkommer bl. a. de mange for os Lokomotivmænd urimelige Tjenester. Det er f. Eks. lovligt at beordre Tjeneste igen 9 Timer efter en forudgaaende afsluttet Tjeneste, uanset hvor lang en saadan Tjeneste har været. Dette betyder, at Personalet, som i mange Tilfælde kører 10, 12 ja i flere Tilfælde 14 Timer, alt efter Forsinkelsen, møder igen til Tjeneste efter de obligate 9 Timer.

En saadan Vilkaarlighed burde der i alle Tilfælde sættes en Stopper for. Analog hermed er det ogsaa en Urimelighed, at det er lovligt at beordre Tjeneste i 13 Timer i Forbindelse med Raadighed, dertil kommer, at Raadighedstjeneste kun beregnes for $\frac{1}{3}$ og $\frac{2}{3}$ Tjeneste, dette er ogsaa medvirkende til at ødelægge Personalets Tjenesteforhold.

Det er min Opfattelse, at det, der i høj Grad tiltrænges, er en snarlig Revision af de forældede Tjenestetidsregler. Kun en saadan Foranstaltning nytter noget frem for en ørkesløs Henstilling til Underinstanserne om at vise Maadehold. Vi maa have Tjenestetidsreglerne affattet paa en saadan Maade, at inhumane Fortolkninger er udelukket. De Forsøg, Organisationens har gjort i den Retning, er altid bleven afvist med den Begrundelse, at det koster

Penge. Det kan naturligvis ikke benægtes; men paa andre Omraader synes der ikke at være saa knapt med Penge. Det maa da være Organisationens Pligt at faa en snarlig Revision af Tjenestetidsreglerne.

Lønningsmæssigt set er Lokomotivførerne ogsaa stærkt distanceret. Nu er en Lønningslovsrevision maaske i Sigte; jeg tillader mig derfor at minde om, at der i Lønningskommissionens Betænkning af 1931 stod at læse, at man fandt det rimeligt at rykke Maskinmestrene i Statsbanernes Færger op i en højere Lønningsklasse, fordi Maskinkraften i Færgerne var blevet større og mere kompliceret; men man glemte, at de samme Forhold var til Stede for Lokomotivmanden. Der er indenfor vor Gerning sket uhyre mange Forandringer saa som større Maskintyper, Indførelse af Trykluftbremsen, større Kørehastighed, større Belastning, uddannelsesmæssig Lokomotiv- og Motorførereksamen og alt dermed teoretisk og praktisk forbundet. I Sikkerhedstjenesten, som er en af Hovedhjørnestenene i Statsbanernes Tjeneste, er Lokomotivmændene anbragt i forreste Linie, her er det udelukkende Lokomotivførernes Aarvaagenhed og Paapasselighed det staar og falder med, en alvorlig og ansvarsfuld Gerning, som vi med Liv og Sjæl gaar op i og betragter som en Pligt og en Æressag at udføre saa godt som overhovedet muligt.

Det maa haabes, at den kommende Lønningslovsrevision maa bedømme vor Gerning mere retfærdigt, end den hidtil er bedømt, og placere os i den Lønningsklasse vort Ansvar og Uddannelse hjemler os Ret til.

H. M. Gjortsvang,
Lokomotivfører, Gb.

Det kan vel ikke i Almindelighed hævdes, at de danske Love og Anordninger er skrevet i et uklart Sprog. Trods dette ved vi dog alle, at der hver Dag Aaret rundt er Strid om Forstaaelsen af en eller anden Bestemmelse, og at et stort Antal Jurister har til Levevej at forsvare de forskelligartede, som Regel helt modstridende, Opfattelser. Den ærede Indsender kan derfor være nogenlunde sikker paa, at hvis en eller anden skulde have Interesse i at fortolke denne eller hin Bestemmelse — f. Eks. Tjenestetidsreglerne — i Personalets Disfavour, saa finder vedkommende nok paa dette, uanset hvor klart de end er affattet. Det er derfor stedse fra Organisationens Side hævdet, at Tjenestetidsreglerne skal læses efter den Aand, som ligger til Grund for dem.

Red.

Elektrisk Togopvarmning.

Undersøgelser, der er foretaget i Schweiz, har vist, at de elektriske Togs Opvarmning kræver et Strømforbrug, der er op til 21 pCt. større end Strømforbruget til Togenes Fremførelse. De schweiziske Forbundsbaner har for at spare Energi set sig nødsaget til at indskrænke Togopvarmningen.



Feriehjemmets Aabning.

Feriehjemmet aabner sin Sæson Tirsdag den 1. Juni 1943. Sæsonen er bestemt at skulle vare til 31. August.

Nærmere Meddelelse vedrørende Priser, Rationeringsbestemmelser, Befordring o. l. vil fremkomme i næste Nummer af Bladet.

P. U. V.

K. T. Pedersen.

Taksigelser.

Til alle de mange, som paa forskellig Maade fejrede mig paa min Jubilæumsdag, sender jeg min hjerteligste Tak. Baade Gaverne, de dejlige Blomster og de mange venlige Hilsener, jeg modtog, glædede mig meget, og gjorde Dagen til den skønneste Dag, jeg som Læge har oplevet.

E. Biering-Petersen,

Jernbanelæge, København.

Dansk Lokomotivmands Forening samt Nyborg Afdeling bedes modtage min hjerteligste Tak for den Hilsen og de gode Ønsker, der blev mig tilsendt ved min Afsked fra Tjenesten.

E. H. J. Møller, Ng.



Udnævnelse fra 1.—4.—43:

Motorfører I til Lokomotivfører:

H. P. Larsen, Helsingør, i Gedser.

Lokomotivfyrbøder til Lokomotivfører:

T. G. Hansen, Randers, i Horsens.

H. A. M. Christensen, Nyborg, i Nyborg.

S. A. Rasmussen, Fredericia, i Kolding.

K. R. Kettner, Roskilde, i Lunderskov.

P. Guldager, Kbhavns Godsbgd., i Padborg.

H. E. C. Jørgensen, Korsør, i Padborg.

V. Jørgensen, Aalborg, i Aalborg.

C. G. Jensen, Nyborg, i Nyborg.

N. Kristensen, Aalborg, i Aalborg.

T. Lorentzen, Struer, i Herning.

A. Terkildsen, Aarhus, i Herning.

H. J. N. Winther, Fredericia, i Lunderskov.

K. A. Nielsen, Kalundborg, i Padborg.

N. C. R. Jeppesen, Kbhavns Godsbgd., i Padborg.

V. F. Schophuus, Aarhus, i Brande.

A. E. S. K. Enghave, Tønder, i Tønder.

H. H. T. Lykkeberg, Roskilde, i Padborg.

N. J.-L. Schneider, Aarhus, i Brande.

J. A. K. Damgaard, Struer, i Herning.

R. V. Dorner, Esbjerg, i Tønder.

N. T. Christensen, Nyborg, i Nyborg.

S. V. Jakobsen, Langaa, i Brande.

R. V. Nielsen, Fredericia, i Padborg.

E. Bondrop, Skanderborg, i Brande.

P. B. Jensen, Aarhus, i Brande.

H. L. Lindhardt, Aarhus, i Brande.

E. Nielsen, Esbjerg, i Tønder.

J. A. E. Christensen, Aarhus, i Brande.

C. B. Jensen, Frederikshavn, i Brande.

H. S. Knudsen, Fredericia, i Padborg.

H. R. Jensen, Viborg, i Herning.

E. E. M. Mortensen, Haderslev, i Padborg.

A. Johansen, Fredericia, i Padborg.

N. R. Johansen, Randers, i Brande.

H. Viberg, Kbhavns Godsbgd., i Brande.

K. F. Nilsson, Korsør, i Padborg.

B. O. K. Liljekrans, Kbhavns Godsbgd., i Padborg.

A. Petersen, Kbhavns Godsbgd., i Padborg.

P. J. Andersen, Aalborg, i Brande.

W. L. R. G. Petersen, Nyborg, i Tønder.

C. C. P. H. Larsen, Nyborg, i Brande.

H. Sørensen, Nyborg, i Brande.

J. C. Buus, Kbhavns Godsbgd., i Padborg.

S. A. Thomsen, Roskilde, i Brande.

K. H. M. Christiansen, Kbhavns Godsbgd., i Padborg.

E. L. J. E. Justesen, Randers, i Brande.

C. G. J. Loving, Kbhavns Godsbgd., i Brande.

V. F. Ø. Falkenskov, Helsingør, i Brande.

A. C. Jørgensen, Korsør, i Brande.

K. E. S. Dinesen, Nyborg, i Brande.

C. E. Johansen, Kbhavns Godsbgd., i Brande.

R. D. R. Petersen, Kbhavns Godsbgd., i Padborg.

S. V. Andersen, Fredericia, i Padborg.

A. C. V. Fricke, Korsør, i Brande.

E. V. Villumsen, Kbhavns Godsbgd., i Brande.

S. R. Mortensen, Kbhavns Godsbgd., i Brande.

L. A. Frydenlund-Jensen, Korsør, i Brande.

J. L. Nielsen, Roskilde, i Padborg.

Lokomotivfyrbøderaspirant til Lokomotivfyrbøder:

V. Vedel, Kbhavns Godsbgd., i Slagelse.

O. S. Madsen, Kbhavns Godsbgd., i Korsør.

P. Hansen, Kbhavns Godsbgd., i Korsør.

J. Faxø, Kbhavns Godsbgd., i Kalundborg.

H. E. Larsen, Slagelse, i Slagelse.

Forflyttet efter Ansøgning fra 1.—4.—43:

Lokomotivfører:

C. O. Hansen, Frederikshavn, ifølge Opslag til Hjørring med Funktion som Depotforstander.

E. N. Christensen, Brande, ifølge Opslag til Hjørring.

S. A. Hansen, Nyborg, til Kbhavns Godsbgd.,

K. H. Wulff, Nyborg, til Kbhavns Godsbgd.

C. E. E. Lauritzen, Nyborg, til Kbhavns Godsbgd.

E. S. C. Pedersen, Tønder, til Kbhavns Godsbgd.

V. E. T. Sørensen, Korsør, til Kbhavns Godsbgd.

S. V. T. Monthell, Korsør, til Roskilde.

O. B. J. Saalbach, Korsør, til Roskilde.

H. B. S. Beckmann, Brande, til Helsingør.

L. A. Nielsen, Padborg, til Hillerød.

H. C. E. Christophersen, Herning, til Nykøbing Fl.

A. K. H. Schneider, Lunderskov, til Slagelse.

O. C. Andersen, Lunderskov, til Nykøbing Fl.

P. O. Rohde, Brande, til Næstved.

Notitser

I. W. J. Frikov, Padborg, til Korsør.
 E. C. L. Brandt, Brande, til Næstved.
 S. V. Assens, Padborg, til Korsør.
 H. C. Risager, Aalborg, til Aarhus.
 H. M. Kristensen, Brande, til Aarhus.
 S. M. Rasmussen, Struer, til Aarhus.
 N. Christiansen, Herning, til Aarhus.
 K. B. H. Lorentzen, Struer, til Aarhus.
 H. N. Skibby, Odense, til Fredericia.
 A. V. Vendt, Padborg, til Fredericia.
 P. M. Frandsen, Kolding, til Fredericia.
 J. A. Povlsen, Kolding, til Fredericia.
 H. L. Christiansen, Padborg, til Fredericia.
 V. Laursen, Kolding, til Fredericia.
 A. L. J. Sell, Lunderskov, til Nyborg.
 N. L. Andersen, Padborg, til Nyborg.
 K. G. L. Larsen, Vejle H., til Nyborg.
 P. H. Jensen, Brande, til Nyborg.
 A. P. C. Christensen, Brande, til Nyborg.
 R. A. Møller, Brande, til Nyborg.
 K. W. Hansen, Padborg, til Kolding.
 A. E. Ravn, Padborg, til Nyborg.
 H. N. V. Hansen, Brande, til Frederikshavn.
 C. Hansen, Brande, til Aalborg.
 F. Petersen, Kbhavns Godsbgd., til Kolding.
 K. G. V. Karlsen, Brande, til Horsens.
 S. A. Lund, Langaa, til Randers.
 R. V. Larsen, Skive, til Randers.
 P. C. A. Lyng, Brande, til Struer.
 K. Tegtmøjer, Glyngøre, til Struer.
 M. Ejlertsen, Brande, til Struer.
 O. Christensen, Brande, til Struer.
 H. K. Jensen, Padborg, til Lunderskov.
 B. K. P. R. Nielsen, Padborg, til Odense.
 J. Jensen, Horsens, til Vejle H.
 J. P. K. Nielsen, Brande, til Langaa.
 P. F. Jørgensen, Brande, til Skive.
 O. C. Bruun, Brande, til Glyngøre.
 A. H. Petersen, Korsør, til Kbhavns Godsbgd.,
 K. J. Christensen, Brande, til Korsør.
 J. K. P. Jensen, Næstved, til Kbhavns Godsbgd.
 N. P. B. Larsen, Brande, til Korsør.
 S. A. T. Petersen, Padborg, til Horsens.

Lokomotivfyrbøder:

V. J. Rasmussen, Korsør, til Kbhavns Godsbgd.
 J. R. Larsen, Korsør, til Kbhavns Godsbgd.
 E. W. Jespersen, Kalundborg, til Kbhavns Godsbgd.

Afsked:

Lokomotivførere:

P. M. Bungaard, Vordingborg, efter Ans. p. Gr. af Svage-
 lighed med Pension fra 31.—5.—43.
 O. C. Petersen, Dmnd., Tønder, efter Ans. p. Gr. af Alder
 med Pension fra 30.—6.—43.
 C. S. Thygesen, Nyborg, efter Ans. p. Gr. af Alder med
 Pension fra 30.—6.—43.
 C. V. Mørch, Esbjerg, efter Ans. p. Gr. af Alder med Pen-
 sion fra 30.—6.—43.

Dødstald:

Lokomotivførere:

A. Pedersen, Nyborg, den 17.—3.—43.
 M. C. Mortensen, Skanderborg, den 21.—3.—43.

Dræbt mellem 2 Vogne.

Da Baneekstraarbejder *Tage Mortensen* i Brande den 12. April gik over Stationspladsen, var han saa uforsigtig at gaa ind mellem 2 Vogne, som var i Bevægelse mod hinanden. Han kom i Klemme mellem Pufferne; Brystkasse og Underliv blev kvæstet, og den unge Mand — han var kun 22 Aar — døde kort efter.

Lastbil paakørt af Tog.

I Januar Maaned f. A. blev et Tog i Videbæk paakørt af en Lastbil, bl. a. fik Lokomotivet nogle Beskadigelser. Sagen har forleden været til Behandling ved Retten i Ringkøbing, men Lastbilchaufføren kunde ikke erkende at have foretaget noget ulovligt. Han hævdede, at dels var Udsigten det paagældende Sted spærret af en Fabriksbygning, og dels var det glat Føre, saa Bilen gled i Bremsøjeblikket; Uheldet maatte derfor anses for hændeligt. Der er endnu ikke faldet Dom i Sagen.

S-Banetrafikken stiger stadigt.

I 1941 blev der solgt 7,4 Mill. Billetter til den elektrificerede københavnske Bybane, men i 1942 steg dette med omtrent 75 pCt. nemlig til 12,6 Mill. I samme Periode steg Passagerantallet paa Københavns Sporveje fra 170,6 til 192,3 Mill.

De nye CL-Vogne har Succes.

Den i Bladet for 20. Marts omtalte Togstamme af Statsbanernes sidste nye Vogntype, CL, som er sat i Drift paa den sjællandske Nordbane, har gjort stor Lykke hos det rejsende Publikum, der alle er glade for de nye, fine og moderne Vogne. Dette var i øvrigt ogsaa at forvente; thi disse Vogne er særdeles behagelige at rejse i.

Haardt tilskadekommen ved Spring af Toget.

En Dame, som skulde rejse fra Aarhus til Horsens, havde sat sig til at blunde og bemærkede først, da Toget var kommet et Stykke Syd for Horsens, at hun var kommet forbi den Station, hvor hun skulde af. I Mørket var hun ikke helt klar over, hvor hun var, men hun sprang alligevel af i Farten. Herved forslog hun sig saa haardt, at hun blødende og bevidstløs blev liggende paa Strækningen, hvor hun først 4—5 Timer senere blev fundet alvorligt kvæstet.

Toguheld i Bjerregrav.

Den 2. April om Aftenen tøndede det nordfra kommende Godstog 2018 paa Bjerregrav Station mod et dér holdende Særtog, som ikke var sporfri. 2018 havde Genmekørsel, saa det vil forstaas, at Sammenstødet forarsagede adskillig Ravage. Maskinen for dette Tog væltede fuldstændigt og 8 Vogne afsporede; nogle af dem blev helt knust, men der kom ingen Mennesker til Skade.

Uheldet medførte at begge Spor blev blokeret, saa der indtil den 4. om Aftenen maatte foretages Udveksling af Passagerer og Post.

Overfald i Toget?

Vi har tidligere nævnt, at nogle unge Mennesker havde Tendens til at benytte Banegaarden i Nf. som Samlingssted til Skræk og Gene for de rejsende, og at Politiet var skredet ind herimod. Et af Dagbladene fra „Sydhavsøerne“ meddeler nu, at der ogsaa har været klaget over Spektakel og Sjov paa Maribo Jernbanesta-

tion. Saaledes har der for nylig været forelagt Retten en Sag drejende sig om en ung Mand, som gik op i et Tog, der holdt klar til Afgang, og forlangte Cigaretter af nogle Skoleelever, som var paa Vej hjem, og som blev budt paa Klø, hvis de ikke imødekom Henstillingen om at skaffe den haabefulde Mand noget at ryge paa.

STATSBANERNES DRIFTS-INDTÆGTER OG DRIFTS-UDGIFTER

m. v. i Februar Maaned 1943 samt i Tidsrummet April—Februar 1942/43 og en Sammenligning med Beløbene i de tilsvarende Tidsrum i 1941/42 i runde Summer.

	Februar Maaned		1943	
	1943	1942	Forøgelse	Formind.
Personbefordring	8 690 000	6 210 000	2 480 000	
Gods- og Kreaturbefordring	12 170 000	8 270 000	3 900 000	
Postbefordring	700 000	620 000	80 000	
Andre Indtægter	650 000	890 000		240 000
Indtægter i alt	22 210 000	15 990 000	6 220 000	
Driftsudgifter	16 650 000	14 710 000	1 940 000	
Driftsoverskud	5 560 000	1 280 000	4 280 000	
Afskrivning	530 000	600 000		70 000
Forrentning	1 020 000	1 190 000		170 000
Statens Tilskud til Driften	÷ 4 010 000	510 000		4 520 000

	April—Februar		1942—43	
	1942—43	1941—42	Forøgelse	Formind.
Personbefordring	110 110 000	91 420 000	18 690 000	
Gods- og Kreaturbefordring	125 790 000	105 680 000	20 110 000	
Postbefordring	7 850 000	7 080 000	770 000	
Andre Indtægter	7 560 000	7 250 000	310 000	
Indtægter i alt	251 310 000	211 430 000	39 880 000	
Driftsudgifter	178 010 000	160 490 000	17 520 000	
Driftsoverskud	73 300 000	50 940 000	22 360 000	
Afskrivning	5 830 000	6 600 000		770 000
Forrentning	12 200 000	13 870 000		1 670 000
Statens Tilskud til Driften	÷ 55 270 000	÷ 30 470 000		24 800 000

I Forhold til Februar 1942 er Indtægten af *Personbefordringen* steget med ca. 2,5 Mill. Kr., Indtægten af *Godsbefordringen* steget med ca. 3,9 Mill. Kr., og forskellige *andre Indtægter* faldet med ca. 0,2 Mill. Kr. Alt i alt er *Driftsindtægterne* steget med ca. 6,2 Mill. Kr. De *egentlige Driftsudgifter* er steget med ca. 1,9 Mill. Kr.

Hvis man regner med en tilsvarende ekstraordinær Afskrivning som i 1941/42, bliver det samlede Resultat af Driften samt Afskrivning og Forrentning, at der i Februar 1942 var et Underskud paa ca. 4,7 Mill. Kr. og i Februar 1943 et Underskud paa ca. 0,2 Mill. Kr. Det maa erindres, at der i Februar 1942 var Ishindringer.

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.