



Nº 14

20. Juli 1944

44. Aargang

OPGØRELSE AF DE SÆRLIGE HELLIGDAGSFRIDAGE

Man skulde tro, at det efter den mellem Generaldirektoratet og Organisationerne truffne Aftale om en Tilføjelse i Fridagsbestemmelserne ikke kunde være svært for de Kontorer i Distrikterne, der skal beskæftige sig med dette Spørgsmaal, at forstaa, at Fridage for de særlige Helligdage skal beregnes for de Maaneder, hvori de særlige Helligdage forekommer. Ikke desto mindre har 1. Distrikts Maskintjeneste nu til Personalet udsendt nogle i høj Grad vildledende Formularer, som de enkelte skal udfylde. Bemeldte Formular ser saaledes ud:

Til 1. Distrikt (Maskintjenesten).

OPGØRELSE OVER FRIDAGE I APRIL KVARTAL 1944

April Maaned den	=	Dage
Maj Maaned den	=	"
Juni Maaned den	=	"
	Ialt	Dage
Sygeperiode		
Orlov		

Der mangler saaledesFridage til senere Godtgørelse (evt. Betaling).

(Navn.)

(Stilling og evt. Lønnr.)

(Tjenestested.)

Tjenestestedets Attest:

Det fremgaar heraf, at Distriktet mener at kunne opgøre de særlige Helligdage paa Grundlag af det samlede Antal Fridage i Kvartalet, men dette er helt forkert. Der er som allerede omtalt i Lokomotivtidende for 5. Juni d. A. fastsat ganske bestemte Regler for Rækkefølgen af de i en Maaned faldende Fridage — disse er gengivet i den andet Sted i nærværende Blad optrykte Protokol over Forhandlingen i Sagen — og det er en ganske afgjort Ting, at der skal regnes med 7 Fridage baade i April og Maj Maaned ganske uden Hensyn til, hvad en kvartalsvis Opgørelse vil vise.

Tænker man sig en 5-Mands Tur med 6 Fridage pr. Maaned efter Kørselsfordelingen, skal der i April Kvartal i Aar regnes med ialt 20 Fridage nemlig 7 i April, 7 i Maj og 6 i Juni, og det maa her have i Erindring, at Fridage i en fast Tur ikke kan bruges som Erstatning for tidligere mistede eller inddragne Fridage. Hvis Personalet i den her omtalte Tur kun har faaet Turens Fridage i de 3 Maaneder i April Kvartal = 18 Fridage, har de endnu 2 Fridage tilgode, nemlig 1 for April og 1 for Maj, og den for April er allerede forfalden til Betaling. Den burde i Maj eller Juni Maaned være udlignet med en anden Fridag, men naar dette ikke er sket, skal der betales kontant Erstatning.

Saaledes som 1. Distrikts Fridagsopgørelsesformularer er opstillet, kan de bibringe Personalet den Opfattelse, at mistede Fridage i April skulde kunne erstattes med andre Fridage nu i Juli, evt. August, men dette beror altsaa paa en Misforstaaelse, og vi skynder os at korri-

gere dette straks efter at være kommet til Kendskab herom. Dersom en Mand f. Eks. har haft 4 Fridage i April, 7 i Maj og 5 i Juni, har han 3 Fridage til gode for April, og om dem er det vildledende af Distriktet at sige „..... til senere Godtgørelse (evt. Betaling)“, de er nemlig forfaldet til Betaling.

SITUATIONEN

Sidste Nr. af Dansk Lokomotiv Tidende udkom nogle Dage for sent paa Grund af Tildragelserne omkring Maanedsskiftet, men det var alligevel ikke muligt at faa nogen Meddelelse med om Arbejdsstandsningen den 30. Juni—3. Juli. Dersom vore Læsere forgæves ledte efter nærmere herom, skylder vi at oplyse, at Bladets Stof var tilrettelagt inden Arbejdsstandsningen, og en Ændring heri vilde have medført yderligere Forsinkelse. Vi foretrak derfor i Lighed med andre Fagblade at udkomme med det allerede forud tilrettelagte Stof.

Da vort Blads Læserkreds imidlertid ikke blot omfatter Sjælland, men hele Landet, og da vor Organisation var Medunderskriver af det Opraab, der Mandag den 3. Juli blev udsendt ad tjenstlig Vej til Jernbanepersonalet ved alle Stationer og Maskindepoter om at genoptage Arbejdet, og som Gang paa Gang blev gengivet i Radioen, mener vi ikke at kunne undlade at fremkomme med visse Meddelelser, selv om det som sagt er noget bagefter, og en stor Del heraf allerede har været omtalt i Dagspressen.

Af Hensyn til den offentlige Orden og Sikkerhed samt for at muliggøre en hurtig og virksom Indskriden af tyske Kræfter mod Sabotører og Voldsforbrydere ansaa de officielle tyske Myndigheder, der som bekendt allerede den 23. Juni havde anordnet Standretsprocedure for de tyske Domstole inden for hele det sjællandske Omraade, det for nødvendigt fra og med den 26. Juni at anordne Spærretid fra Kl. 20—5 for hele det storkøbenhavnske Byomraade, idet der fra samme Dag var Forbud mod Lastbilkørsel og Varebilkørsel i Storkøbenhavn i Tiden fra Kl. 16—5 (Kørsel med Personbiler havde jo været forbudt allerede gennem nogen Tid). 2 Dage senere gjorde samme Myndigheder opmærksom paa, at det var ubetinget nødvendigt, at Gaderne holdtes fuld-

stændig fri i Spærretiden; der vilde blive skredet haardt ind mod ethvert Opløb i Gaderne, hvorfor det tilraadedes, at man holdt sig borte fra Vinduer i Husene og i det hele taget holdt Vinduerne lukket for at undgaa Mistanke om, at der vilde blive skudt fra dem. Aarsagen hertil var, at nogle Personer var dræbt og mange saaret som Følge af Opsætsighed Natten mellem den 26. og 27. Juni.

Det er let at forstaa, at fredelige Borgere, som i Tjenestens Medfør skulde færdes paa Gaderne i Spærretimerne — f. Eks. Jernbanepersonale, der havde afsluttet eller skulde tiltræde deres livsvigtige Gerning om Natten — følte adskillig Utryghed ved Situationen, og selv om det var et stort Afbræk i den forud knap tilmaalte Fritid, foretrak mange dog at gaa til Tjenestestedet allerede tidligt paa Aftenen eller forblive der til næste Morgen.

Da der ikke i Tiden 26.—29. Juni fandt Sabotagehandling Sted, blev Spærretiden den 29. ændret til først at træde i Kraft Kl. 23 samtidig med Mørklægningen. Imidlertid havde Ernæringssituationen i København forværret sig. Mange Forretninger havde lukket, fordi deres Varebeholdninger var udsolgt, og en Del af Befolkningen begyndte at trække bort fra Hovedstaden. Det var derfor noget nær en Katastrophe, at der Fredag den 30. Juni ogsaa blev Vanskeligheder i Trafikken til og fra København. Kun de tidlige Morgentog kom helt igennem. Mange, saavel rejsende som tjenstgørende Personale, maatte gaa til Fods fra Valby til Glostrup eller omvendt, ja, et Sæt Lokomotivpersonale gik helt til Roskilde. I Løbet af Dagen standse praktisk talt Arbejde af enhver Art i København; der kørtes ganske vist en Del Tog ud til de forskellige øvrige sjællandske Endestationer, men Forbindelsen med Hovedstaden var afbrudt, og der var ogsaa ude omkring Vanskeligheder, saaledes maatte i Hillerød alle Sporskifter betjenes ved Haandkraft, idet Kommandoposten og Centralaflaasningssystemet var blevet uanvendeligt.

Lørdag den 1. Juli lod tyske Militærmyndigheder opslaa nogle Bekendtgørelser, hvoraf vi gengiver et Uddrag:

„Som Kommandant for de tyske Tropper paa Sjælland bekendtgør jeg herved:

Efter Henvendelse fra den Rigsbefuldmægtigede i Danmark og med Fuldmagt fra den Øverstbefalende for de tyske Tropper i Danmark har jeg

den 1. Juli 1944 Kl. 12 Middag
overtaget den udoevende Magt for Stor-Københavns
Område til Opretholdelse af Orden og Sikkerhed.

Med øjeblikkelig Virkning er al Trafik ud af
Stor-København og enhver Trafik ind i Byen for-
budt.

Der advares imod at nærme sig Gadespæringer
i Byens Udkanter, da de der posterede Vagtposter
har Befaling til med Vaabenmagt at tilbagevise en-
hver, der nærmer sig . . ."

Samme Aften standsede Statsbanerne for alt
Billetsalg fra Fyn og Jylland til Sjælland og
for Modtagelse af Gods af enhver Art til sam-
me Strækninger. Situationen for Landets Ho-
vedstad, der herefter var uden Vand, Gas og
Elektricitet, uden Telefon- eller Telegrafforbin-
delse med Omverdenen samt saa godt som tomt
for Levnedsmidler, var nu alvorligt truende.
Landet over udløstes derfor let forstaaeligt Be-
folkningens Spænding, da Underretning spred-
tes om, at Radioen, som havde været tavs i et
Par Dage, Søndag Aften vilde bringe en meget
vigtig Meddelelse, som viste sig at være de
københavnske Kommuners og en Række Or-
ganisationsleders, bl. a. De samvirkende
Fagforbunds Forretningsudvalg, indtrængende
Opfordring til at genoptage Arbejdet:

„Arbejdsnedlæggelsen i København har bragt
Hovedstadens Befolkning i en skæbnesvanger Si-
tuation. Konsekvenserne af en fortsat Strejkebevæ-
gelse er uoverskuelige. Tilførslerne af Levnedsmid-
ler og andre Livsfornødenheder til Hovedstaden
svigter allerede og vil i Løbet af korteste Tid
gaa helt i Staa. Faren for Indgreb med Virkninger
af uoprettelig Karakter er overhængende. Genop-
rettelse af Byens normale Liv er en nødvendig For-
udsætning for, at truende Ulykker skal kunne und-
gaas,“

hvilket Opraab ogsaa blev uddelt paa Ga-
derne.

Vi tør dristigt paastaa, at der den Aften
blev lyttet til den danske Radio som sjældent
før, og at Folk med ligefrem Andagt modtog
Underretningen om, at der atter var aabnet for
Vand, Gas og Elektricitet, og at Byspæringer
blev hævet, saa der atter kunde komme Varer
til Hovedstaden.

Statsbanernes Ledelse var øjeblikkelig paa
det rene med, at det nu først og fremmest var
Transport af Levnedsmidler, det drejede sig
om. Endnu Søndag Aften udsendtes følgende
Meddelelse:

„Sejladsen paa Storebælt er genoptaget i Aften,
og Trafikken paa Sjælland-Falster paaregnes gen-

optaget i Nat og i Morgen Mandag. For at bøde paa
den katastrofale Mangel paa Levnedsmidler i Kø-
benhavn og andre Byer paa Sjælland-Falster vil
der i første Række blive sat ind paa den hurtigst
mulige Befordring af Levnedsmidler af enhver Art
fra Jylland-Fyn til Sjælland-Falster. Befordring af
rejsende maa derimod komme i anden Række.“

Ogsaa Jernbanepersonalet forstod tilfulde
Situationens Alvor og fulgte med faa Undtagel-
ser Parolen. Mandag den 3. om Morgenen be-
gyndte Togene atter at rulle paa de fleste
Strækninger, selv om ikke endnu alt var i Or-
den. Vi skal f. Eks. nævne, at et Sæt Loko-
motivpersonale maatte køre Morgenekspresen
fra København til Korsør med Tenderen. for-
rest; men Turen blev gennemført trods alle
Ulemper. Kun til Esbjerg var Toggangen af-
lyst. Som en enkelt lille Illustration paa de er-
næringsmæssige Forhold i de skæbnetunge
Dage skal nævnes, at de rejsende i Togene fra
København under Opholdet i Roskilde blev
trakteret med Havregrød og Mælk, omdelt af
Spejdere og Lotter.

Mandag Formiddag drøftede de 4 Jernbane-
organisationer Situationen og enedes om en
saalydende Appel til Jernbanepersonalet:

„Paa given Foranledning skal vi meddele, at de
fire Jernbaneorganisationer fuldt ud kan slutte sig
til det Opraab, som den 2. ds. udsendtes til Befolk-
ningen paa Opslag og gennem Radioen. Opraabet,
der opfordrede enhver til at genoptage den daglige
Gerning og var underskrevet af De samvirkende
Fagforbund, Arbejdernes Erhvervsraad med flere,
er efterkommet af vore Kammerater i Hovedstaden,
idet disse i Dag er gaaet til deres Tjeneste. Vi skal
paa vore Organisationers Vegne rette en indtræn-
gende Appel til Medlemmerne overalt i Landet om
at blive paa deres Poster og saa vidt gørligt udføre
deres Gerning i det fælles Samfunds Tjeneste.“

Om Aftenen holdt 5 fremtrædende Person-
ligheder, fhv. Statsminister Buhl, Folketings-
mand Ole Bjørn Kraft, Overborgmester Chri-
stensen, Formand Thomsen, Arbejdsgiverfor-
eningen, og Formand Ejler Jensen, De samv.
Fagforbund, korte, men alvorlige Taler i Radio-
en til Befolkningen. Vi gengiver her den sidst-
nævntes Tale:

„Det er jo længe siden, jeg har talt i Radioen,
men under de nuværende Forhold, hvor saa meget
staar paa Spil for Arbejdere og Smaakaarsfolk, vil
jeg paa egne og paa De samvirkende Fagforbunds
Forretningsudvalgs, Fællesorganisationens og Ar-
bejderbevægelsens Erhvervsraads Vegne rette nogle
indtrængende Ord til Hovedstadens, ja til Landets
Arbejderbefolkning.

Først vil jeg gerne advare mod at lytte til alle de fantastiske Rygter, der er i Omløb, f. Eks. om at adskillige Fagforeningsfolk er arresteret. Jeg kan fuldkommen afkræfte et saadant Rygte. Ingen Fagforeningsfolk er sat fast eller forulempet.

Vi har i De samvirkende Fagforbund med Opmærksomhed fulgt Situationens Udvikling, og vi har den Opfattelse, at naar Forsyningerne med Elektricitet, Gas, Vand, Brød, Mælk og Grønsager, ja alt standses, som sket er, da rammer det hurtigst og haardest Smaakaarsfolk. En fuldstændig Afspærring af Byen vil hurtigt bringe Hungersnød og Elenighed, særlig for de Svageste, for Smaabørnene, for Husmødrene, for Arbejderne — de velhavende klarer sig bedst, særligt naar de har kunnet trække sig ud af Byen.

Der er nu lukket op for Lys, Vand og Gas og for Byspærringen. Vi maa nu have det normale Liv i Gang og derefter flere Lempelser i Situationen. At gaa den modsatte Vej med Skærpelser vil blive en Katastrofe. Her maa vi se paa vore egne Interesser. Der er ikke andre, der varetager vore Interesser, og vor Interesse er at undgaa unødvendige Ulykker. Jeg appellerer derfor til alle organiserede Arbejdere om at møde op ved Arbejdet i Morgen tidligt, og jeg appellerer til Fagforeningsformændene og Tillidsmændene om at søge Forbindelse med Medlemmerne, saaledes at alle Mand gaar i Gang i Morgen tidlig. Mange Arbejdere har vedtaget at begynde."

Den 5. Juli kunde det herefter officielt meddeles, at Livet gik som før 30. Juni baade i Hovedstaden og det øvrige Land. En yderst alvorlig Situation var bragt til Afslutning.

Vi slutter denne Redegørelse med at citere en Artikel om samme Emne i „Jernbanetidende“ for 15. ds.:

„Omkring den 1. Juli gennemlevede det danske Samfund paany nogle kritiske Dage, som dog takket være en rolig og nøgtern Vurdering af Situationen ikke udmundede i den Katastrofe, som det alvorligt truede med.

En Arbejds- og Produktionsstandsning af det Omfang, som her fandt Sted, har vort Land ikke tidligere været ude for, og en Fortsættelse nogle Dage endnu vilde have skabt Tilstande for Befolkningen, som maatte undgaa.

Det var dybt alvorlige og sande Ord, fhv. Statsminister Buhl udtalte i den Henvendelse til Offentligheden, der Mandag Aften den 3. Juli blev rettet gennem Pressens Radioavis.

Buhl pegede paa, at det var Sammenholdet i det danske Folk, som hidtil havde været Værnet om vore Livsinteresser gennem de lange og vanskelige Krigsaar, og han understregede, at dette Sammenhold har hvilet paa en lykkelig Forening af dyb national Følelse og en ro-

lig Vurdering af de forskellige Magtfaktorens Forhold til hinanden.

At denne Linie maa fortsættes, til vort Land er naaet gennem den haarde Krise, vil enhver forstaa; derfor maatte det siges saa stærkt og alvorligt som muligt, at Arbejdet skulde genoptages, at Hjulene maatte sættes i Gang, hvis ikke uoprettelige Ulykker skulde indtræffe.

For første Gang i vor Etats Historie indtraf den Situation, at Jernbanehjulene gik i Staa, at Fyrene slukkedes under Lokomotivkedlerne, og Stationerne henlaa som døde Byer. Ingen, der har oplevet disse Timer, vil nogensinde kunne glemme dem — det var, som om selve Livets Pulsslæg var standset.

Men roligt og værdigt gik det hele til, og takket være den Solidaritetens Aand, som raader i vor store Etat, gik ingen Værdier tabt, som kunde bevares, og Trafikken kunde hurtigt bringes ind i regelmæssig Drift igen.

Nær var vort Samfund ved en Katastrofe af uberegneligt Omfang, og meget gik der tabt, mens Produktionsmaskineriet laa stille, men ogsaa adskilligt af folkelig national Værdi blev skabt under de truende Skyer. Vi forstod, hvor nær vi er knyttet til hinanden, og hvor meget Samarbejde og Solidaritet betyder ikke alene i en enkelt Klasse, men inden for det hele Folk."

PROTOKOL

Aar 1944, den 28. April, forhandlede mellem Statsbanernes Generaldirektorat paa den ene Side og Jernbaneforeningen, Dansk Lokomotivmands Forening samt Dansk Jernbaneforbund paa den anden Side.

Til Stede var:

For Generaldirektoratet: Generaldirektør P. Knutzen, Trafikchef E. Terkelsen, Ekspeditionssekretær V. P. Larsen og Fuldmægtig A. Krogh.

For Organisationerne: Trafikkontrolør P. From Hansen, Togfører H. M. Christensen, Lokomotivfører Soph. Jensen, Lokomotivfører E. Kuhn, Forretningsfører Th. Pedersen, Sekretær Chr. Vejre, Sekretær C. F. W. Poulsen, Overportør J. K. F. Jensen og Pakmester H. S. Hansen.

Forhandlingsemne: Forstaaelse af Ordre A, Side 85—86, Afsnittet om Fridage.

Generaldirektøren: Ud fra den Kendsgerning, at en Del af det kørende Personales Tjenestefordelinger, enten for at holde Tjenestetimetallet under den maanedlige Norm eller af Hensyn til Tjenestens særlige Karakter, er tilrettelagt med mere end de

normerede 4 Fridage pr. Maaned og 13 pr. Kvartal (f. Eks. Ture med Fridag hver 6. Dag, hvilket giver 5 normale Fridage pr. Maaned og 15 pr. Kvartal), har Dansk Lokomotivmands Forening ønsket en Klaring af Forstaaelsen af Fridagsbestemmelserne i Ordre A, Side 85, efter at der heri er indføjet et nyt Afsnit om Udvidelse af Fridagsantallet i de Maaneder, hvor der forekommer særlige Helligdage.

Der er 4 Maader at ordne Spørgsmaalet paa:

I. Lokomotivmandsforeningens principale Ønske, som er, at Personalet skal have Turenes normale Fridagsantal ubeskaaret og herudover et Antal svarende til de særlige Helligdage i de respektive Maaneder.

En saadan Ordning har jeg kategorisk afvist.

II. Generaldirektoratets oprindelige Standpunkt: At enhver Fridag udover de normerede 52 pr. Aar (13 pr. Kvartal) betragtes som Erstatningsfridag for manglende Fridage paa de særlige Helligdage, og at normale Fridage udover 13 i eet Kvartal benyttes til Udligning af manglende Fridage for skæve Helligdage m. v. i det foregaaende Kvartal, dog at Udligningen skal ske efter de hidtil gældende Regler.

Ogsaa denne Ordning finder jeg noget for doktrinær.

III. D. L. F.s sekundære Krav, der gaar ud paa, at hver af en Turs normale Fridage over 4 i en Maaned, i Kvartalets første Maaned dog udover 5, — idet Kvartalsfridagen efter den nu gældende Bestemmelse falder i Kvartalets første Maaned i alle Ture med Fridage hver 6. Dag — anses som erstattende en af de særlige Helligdage i den paagældende Maaned, men at Personalet i de øvrige Maaneder faar Turens Fridagsantal uændret.

Heller ikke denne kan jeg tiltræde, da der ikke er nogen Begrundelse for, at Kvartalsfridagen kun kan gives i første Maaned med over 4 Fridage.

IV. Et af Generaldirektoratet nu udarbejdet Forslag, der bygger paa det under Nr. III omtalte dog saaledes, at Kvartalsfridagen kan gives i hvilken af Maanederne, det skal være, saa den f. Eks. i Ture med Fridag hver 6. Dag kan gives i Juni i Stedet for i April; men at der paa den anden Side gives Personalet Garanti mod, at Fridage i en fast Tur benyttes som Erstatning for tidligere inddragne eller mistede Fridage. Dette Forslag, som har følgende Ordlyd, anbefales nu til Gennemførelse:

„De i en Maaned faldende Fridage dækker i den nedenanførte Rækkefølge:

1. De 4 Maaneden tilhørende Fridage.
2. Eventuelle Fridage for Helligdage udenfor Søndage, hvormed Maanedens Antal forhøjes.
3. Kvartalsfridagen, for saa vidt denne ikke allerede er givet, og
4. Inddragne Fridage, f. s. v. de nedenfor angivne Frister for Erstatning af disse er overholdt.

Fridage, der med forud fastlagte Mellemrum er indlagt i en Turliste, enten for at holde det maanedlige Arbejdstimetal under Normen eller undtagelsesvis af Hensyn til Arbejdets Karakter, kan dog ikke bruges til Erstatning af Fridage, der er inddraget i en tidligere Maaned.“

Th. Pedersen: Forstod Generaldirektoratets Forslag saaledes, at der i April Kvartal i Aar, hvor der falder 6 skæve Helligdage, tilkommer Personalet: 13 ordinære Fridage + 6, d. v. s. 19 Fridage ialt i dette Kvartal. Herimod har vi intet principielt at indvende; vi vil heller intet have imod lokale Ordninger med Fridag hver 6. Dag, hvorved det aarlige Antal Fridage bringes op paa 60—61.

Generaldirektøren: Det er ved Forhandlingen i Finansministeriet fastsat, at de særlige Helligdage skal lægges til Fridagsantallet i de Maaneder, hvor de falder. At fordele dem over hele Aaret vilde være ufordelagtigere for Personalet.

Soph. Jensen: Naar man for den samlede Tjenestemandssstand gennemfører en Udvidelse af det normerede Antal Fridage med 8 à 9 pr. Aar, er det en Uretfærdighed over for Personalet, dersom man vil afskære dem, for hvem det allerede forud har været nødvendigt at anordne flere end 4 Fridage pr. Maaned, fra at faa Anpart i denne Forbedring. Det er jo Tjenestens Strenghed, som har betinget Anordningen af flere Fridage, og selv om man vilde indskrænke Fridagsantallet for dem, som har mere end 52 pr. Aar, kan der dog ikke paalægges Lokomotivpersonalet yderligere Tjeneste. Dette Personalet har i de senere Aar udført saa haardt et Arbejde, at de maa have Krav paa, at der tages et rimeligt Hensyn til dem.

Som af Generaldirektøren nævnt er vort principale Ønske, at alle Ture faar Lov til at beholde deres hidtidige Antal Fridage, og at dette i Maaneder med særlige Helligdage udvides tilsvarende. Vi har dog forsonet os med den under III omtalte Ordning, men maa afvise, at Kvartalsfridagen, som Forslag IV forudsætter, flyttes fra April til Juni Maaned.

Th. Pedersen: Togpersonalet i 1. Distrikt har en særlig Aftale, ifølge hvilken de udligner de ca. 8 Dage, som de mangler i de 22 Helligdagsfriheder, der saavidt muligt skal gives i et Ferieaar, derved at der gives dem Fridag hver 6. Dag og tilsvarende Nedsættelse i de maanedlige Tjenestetidsnormer. Herudover skal de herefter have Fridage svarende til Antallet af skæve Helligdage.

Trafikchefen: De kan efter eget Ønske beholde den paagældende Ordning eller gaa over paa det nye Forslag. I førstnævnte Tilfælde faar de desuden Fridage for de 8—9 særlige Helligdage.

Medens Togpersonalet i 1. Distrikt altsaa har givet Afkald paa ca. 8 af de 22 særlige Helligdagsfriheder for at opnaa Fridag hver 6. Dag, overvejer Togpersonalet i 2. Distrikt en Ordning gaende ud paa at give Afkald paa Fridage for de særlige Helligdage mod til Gengæld at faa Ture med Fridag hver 6. Dag.

Generaldirektoratet har intet at indvende mod nogen af disse Ordninger.

H. M. Christensen: Vi vil ikke give Afkald paa Fridagsudvidelsen for Afsavn af de skæve Helligdage.

I 2. Distrikt har man tilrettelagt Turlister, der giver 60 à 61 Fridage aarlig med varierende Antal Dage mellem de fastlagte Fridage, hvilket ikke har samme Værdi som en fastlagt Fridag hver 6. Dag. Ønsker samme Ordning som for Togpersonalet i 1. Distrikt.

Trafikchefen: Togpersonalet kan forhandle i Fællesskab med Distrikterne.

J. K. F. Jensen: Stationspersonalet har intet imod 60—61 Fridage fordelt over hele Aaret. Det er lettere at give en Mand 5 Fridage baade i Juni, Juli og August end at give ham 8 Dage i April. Endvidere bør det udtrykkeligt tilkendegives, hvornaar en Fridag er Kvartalsfridag.

P. From Hansen: Havde haabet, at Statsbanernes Administration havde udvist saa meget Storsind, at man havde forhøjet de nuværende Fridagsantal med 8 henholdsvis 9 Dage, men naar Togpersonalet kan tiltræde det af Generaldirektoratet foreslaaede, og det, saavidt jeg kan se, ikke kan genere Stationspersonalet, kan Jernbaneforeningen tiltræde det med saa kort Varsel fremsatte Forslag.

Generaldirektøren: Selv om Generaldirektoratet i og for sig intet havde mod J. K. F. Jensens Forslag om at fordele Fridagene for de særlige Helligdage over hele Aaret, kan dette ikke lade sig gøre. Det er med Tilslutning fra alle Sider vedtaget, at de skal høre til de respektive Maaneder.

Da Dansk Jernbaneforbund og Jernbaneforeningen har tiltraadt det i Dag fremlagte Forslag, henstiller jeg, at ogsaa Lokomotivmandsforeningen tiltræder. Hvis de ikke ønsker dette, kan vi forblive ved den hidtidige Ordning, men saa vil en Turs Fridage ud over 52 blive benyttet til at give som Erstatningsfridage.

E. Kuhn: Der er nu 12—14 Aars Hævd for, at Kvartalsfridagen regnes at falde første Gang, der i et Kvartal forekommer mere end 4 ordinære Fridage i en Maaned, ja Generaldirektoratet har i 1931 hævdet, at man fandt det rettest at anvende denne Regel for hele Personalet. Det ser derfor ikke godt ud, at Generaldirektoratet vil benytte den Omstændighed, at der paa Fridagsområdet er aftalt en Forbedring for Størstedelen af den danske Tjenestemandsstand, til nu at kræve Ret til i Personalets Disfavør at ændre mangeaarig Praksis m. H. t. Kvartalsfridagen.

En Ordning med at benytte en fast Turs normale Fridage som Erstatningsfridage er der intet retfærdigt Grundlag for. Naar Distriktet og Personalet har truffet Aftale om en Kørselsfordeling, er alle de heri forekommende Fridage *normale* Fridage og kan ifølge Sagens Natur aldrig blive Erstatningsfridage.

Trafikchefen: Det kan kun blive 2 Dage, Striden drejer sig om, nemlig Kvartalsfridagen i Januar og April.

Soph. Jensen: Det er rigtigt, at det kun kan

komme til at dreje sig om 2 Fridage. Saa meget desmere uretfærdigt er det, at Generaldirektoratet kan tænke sig nu at kræve Kvartalsfridagen flyttet. Det er noget ganske nyt. Vor Organisation kan ikke tiltræde dette nye Forslag uden nærmere Overvejelse.

Generaldirektøren: Sagen udsættes herefter, indtil Dansk Lokomotivmands Forening har taget endelig Stilling.

Det tilføjes, at D. L. F. senere har tiltraadt Generaldirektoratets Forslag (Nr. IV i Protokollen).

FRA MEDLEMSKREDSEN

Vedligeholdelse af Maskinerne.

Begrebet Ordenssans omfatter i Lokomotivpersonalets daglige Færden adskilligt værdifuldt. Ikke alene med Hensyn til Renhed og Orden i Førerhuset; et Menneske med Ordenssans er ogsaa interesseret i Maskinens Gang og i, at Maskinens værdifulde og arbejdende Dele er i en saadan rengjort Stand, at han med nogenlunde Sikkerhed kan fastslaa, at de er, som de skal være.

Jeg tænker her paa vore Kompoundmaskiner. De indvendige Kvadranter med Strop, Bakker og andre Styringsdele har ikke set noget Rensemiddel i en meget lang Periode. Selv om der ikke kan skaffes Petroleum, findes der vel en Skraberkniv og noget Træuld, som kan fjerne saa meget af det aargamle Snavs, at Lokomotivmændene kan se sig tilrette med, hvor der skal smøres og efterses.

Et Ordensmenneske har ogsaa Sans for Økonomi; han tænker, underviser og paataler, naar han ser noget forkert udført. Han indretter sin Kørsel og alt andet, han foretager sig i sin Tjeneste, paa økonomisk Maade. At dette er af stor Betydning fremgaar af, at der i Attesten for Lokomotivfyrbøderaspiranternes Uddannelse ogsaa er Tale om Økonomi.

Efter endt Kørsel foretages som bekendt Udrensning af Røgkammer, Askekasse og Fyr. Ved Rensningen af Røgkammer foregaar imidlertid det største Griseri, man kan tænke sig. Nogle Steder kastes Røgkammersmuldet ind til Siden i en dertil indrettet Beholder e. l., andre Steder kastes det ned paa Jorden ved Siden af Maskinen. Naar det blæser, og Vindretningen er saadan, at Røgkammersmuldet flyger hen langs Maskinens Sider, bliver denne i den Grad tilsmudset, at dette kan medføre, at Partikler kan sætte sig fast i Maskindelene og foraarsage Varmløbning eller anden unødvendig Slitage. Luftpumpen, der staar nær Røgkammeret, lider ogsaa ved det omkringfarende Smuld, og den bliver ej heller gjort ren.

Utætte Overhederelementer og forstoppede Overhederrør hører til Dagens Orden. Og det er et stort Varme- og Krafttab, naar disse Dele ikke virker, som de skal. Rensning og Udblæsning af Overhederrørene bør foretages noget oftere; det er ikke tilstrækkeligt at rense dem hver Udvaskerdag. Der



JUBILÆER

ses jævnlig i Remiserne hele Serier af Overheder-elementer liggende for at blive lappet. Aarsagen dertil skyldes væsentlig det daarlige Brændsel, vi i lange Tider har været plaget med. For overhovedet at kunne skaffe den fornødne Damp til vore fuldtlastede Togs Fremførelse med mindre egnet Brændsel maa hyppige Afspærringer foretages under Kørselen, og i Forbindelse hermed gøres Brug af Blæseren, saa kan man nok tænke sig, at de under Afspærringen tomme Elementer lider haadt herunder og tildels brændes op.

Udluftningshanen paa Hovedluftbeholderne paa vore store Maskiner (undtagen Litra D, der er forsynet med Tragt og Spilderør) er anbragt saaledes, at det er til stor Gæne for Personalet. Naar denne Hane skal benyttes, kan det selv med stor Varsomhed fra Personalets Side ikke undgaas, at man faar Benklæderne oversprøjtede med Vand eller Olie. Disse Udluftningshaner burde føres ind eller ud fra Maskinen og ikke direkte mod Jorden.

Der bliver i denne Tid foretaget forskellige Forandringer i Førerhuset, efterhaanden som Maskinerne gaar til Værkstedet. Den gamle Bremseanordning bliver suspenderet, og paa dens Plads anbringes den nye Bremses Kontrolmanometer. Denne nye Ordning fortjener Anerkendelse særlig derved, at der bliver anbragt Kedelmanometer ved begge Sider, og saa at de er sat saa praktisk, i Øjenhøjde.

Fløjtetrækket burde man ogsaa have Opmærksomheden henvendt paa. Det kan næppe naas, naar man sidder paa sit Sæde, og rejser man sig op for at benytte Trækket, kan man daarligt nok se fremefter samtidig. Fløjtetrækket bør være saa nær ved Haanden som gørligt og Bevægelsen saa let som mulig. Fløjtetrækket paa de lejede fremmede Maskiner sidder meget bekvemt og praktisk.

Naar Styringsspindelen paa flere af vore store Maskiner skal smøres, er det nødvendigt at benytte Oliesprøjten, da Spindelen sidder under Skalaen. Der burde i Nul-Stillingen være et Hul i Skalaen, saa man derigennem kunde smøre Spindelen og Metalbakken, der griber om Skalaen og derved styrer Spindelen. Paa samme Maade er det med Styringsstangen, som paa Litra H og R forbinder Spindelen og Styringsakslen; denne, der styres i 2 Hoveder, skal jævnlig støvsprøjtes paa Siderne og underneden, thi dersom disse Hoveder bliver tørre, er Styringen vanskelig at bevæge. En mere praktisk Smøreordning var ønskelig.

Ved Overtagelse af Maskinerne ved Depoterne er disse altid — og særlig efter en Udvaskning — i en ynkelig Forfatning. Gulvet flyder med Kul, Pakningsrester og Klatter af Hanefedt her og der. Man kan se, at Reparationspersonalet har benyttet og tilsmudset Værktøjet fra Maskinens Værktøjsskab, hvad de ikke har Lov til, og Værktøjet er ikke genanbragt paa Plads men smidt ind i Skabet lige saa snavset, som det er. Svineriet paa vore Lokomotiver maa være Slut; Depotterne og Personalet maa gøre deres til, at Maskinerne kommer under mere renlige og ordnede Forhold.

H. P. Steengard,
Fa.



Den 27. Juli kan Lokomotivfører M. Martinussen, Brande, fejre 25 Aars Jubilæum ved D. S. B.

Martinussen begyndte som Aspirant i Struer, og der blev han ved sin Ansættelse som Lokomotivfyrbøder. Den 1. August 1929 forflyttedes han til Aalborg, og blev der, indtil han den 1. Februar 1939 blev forfremmet til Lokomotivfører i Brande.

Overalt, hvor Martinussen har været, har han været overordentlig vellidt baade af Kolleger og Medansatte; han er et godt og interesseret Medlem af D. L. F., og det er sjældent, han mangler ved Afdelingens Møder og Generalforsamlinger, ligesom han altid er parat til at sige sin Mening, naar „der er noget paa Tapetet“.

Ved sin raske, gemytlige Væremaade har han formaet at skabe sig Venner, hvor han kom, og hans Hjem er berømt for sin Gæstfrihed, herfor maa han dog selvfølgelig dele Æren med sin Hustru.

Vi ønsker dig hjertelig Tillykke paa Jubilæumsdagen og haaber, at du endnu i mange Aar maa bevare dit Helbred og dit lyse Syn paa Tilværelsen.

I. F.



Lokomotivfører K. P. Nielsen, Fasanvej 4, Esbjerg, kan den 31. Juli d. A. fejre sit 25 Aars Jubilæum som Lokomotivmand: „K. P.“, som Kollegerne imellem benævner Jubilaren for ikke at forveksle ham med andre Nielsen'er, begyndte som Lokomotivfyrbøderaspirant den 31. Juli 1919 i Aalborg og blev Lokomotivfyrbøder den 1. November 1920 med St. i Esbjerg. Efter omtrent 20 Aars Lokomotivfyrbødertjeneste blev „K. P.“ den 1. April 1940 Lokomotivfører med St. i Tønder, hvor han var til den 1. Februar 1942, da han vendte hjem igen til Byen ved

Havet. „K. P.“ er en stille og pligtopyldende Kollega og dertil en god Organisationsmand, som vi alle sætter stor Pris paa at omgaas. Han har været sygemeldt det sidste halve Aar, men naar dette læses, har vi ham forhaabentlig imellem os igen rask og sund. Afdelingen ønsker Dig hermed hjertelig Tillykke med Dagen og Fremtiden.
M. J.

Den 27. Juli d. A. kan Lokomotivfører K. B. H. Lorentzen, Randersvej 35, Aarhus, og den 5. August Lokomotivfører M. K. Jørgensen, Thorvaldsensgade 1, Aarhus, fejre 25 Aars Jubilæum som Lokomotivmænd.

De er begge mangeaarige Medlemmer af Aarhus Afdelinger, brave Kammerater samt interesserede Fag- og Organisationsfæller. Aarhus Lokomotivfører Afd. takker for godt Samarbejde og Kammeratskab, gratulerer og hilser paa Festdagen samt ønsker jer Held og Lykke mange Aar fremad.

Den 3. August kan en tredie og ogsaa udmærket Kollega, J. K. Nielsen, Odensegade 42, Aarhus, fejre sit Jubilæum, men frabeder sig gerne nogen Opmærksomhed.
Kr. P.

Opmærksomhed frabedes.

Al Opmærksomhed ved mit Jubilæum frabedes venligst.
L. P. Bramsen,
Padborg.

Opmærksomhed i Anledning af mit Jubilæum frabedes.
C. Rasmussen, Lokomotivfører,
Aalborg.

Al Opmærksomhed ved mit Jubilæum frabedes venligst.
Lokomotivfører O. B. Nielsen,
Kalundborg.

Opmærksomhed ved mit Jubilæum frabedes.
V. R. O. Berg,
Lokomotivfører, Gb.

Al Opmærksomhed i Anledning af mit Jubilæum den 15. August frabedes venligst.
K. F. Jensen,
Lokomotivfører Vejle.

Al Opmærksomhed ved mit Jubilæum frabedes venligst.
E. A. Clemmensen,
Mtf., Helgoland.

Taksigelser.

Paa min Jubilæumsdag den 13. Juli havde jeg den Glæde at være Genstand for overstrømmende Venlighed og Opmærksomhed fra saa mange Sider, at Dagen formede sig som en af de skønneste i mit Liv.

For alle disse Venskabs- og Kammeratskabstilkendigelser bringer jeg min hjerteligste Tak til enhver, der har medvirket til at gøre denne Dag til et for mig ufor-glemmeligt Minde.
Kai Svendsen.

Hjertelig Tak til alle som viste mig Opmærksomhed paa min Jubilæumsdag. En særlig Tak til Kollegerne i Struer for den smukke Gave.
O. Løvborg,
Lokomotivfører, Gb.

Min hjerteligste Tak til Overordnede, Kolleger og Medansatte for den store Opmærksomhed til mit 40 Aars Jubilæum.
Kaj Jørgensen,
Lokomotivfører Esbjerg.

Vor hjerteligste Tak for venlig Deltagelse ved vor kære Mand og Faders Død og Begravelse. Tak til Fredericia og Nyborg Afdelinger for Fanernes Tilstedeværelse.
Marie og Karen Andreassen.

Hjertelig Tak for udvist Deltagelse ved min Mands pens. Lokomotivfører A. K. Jensens Død og Bisættelse. En særlig Tak til alle som har vist Deltagelse under min Mands aarelange Sygdom paa Stefanshjemmet ved Aarhus.
Julie Jensen og Børnene,
Aarhus.

Statsbanepersonalets Sygekasse.

Jernbanelæge J. Munck, Dr. Olgasvej 2, København, er bortrejst fra den 31. Juli—3. September d. A.

Hans Praksis varetages i nævnte Tidsrum af Læge K. Rode, Nyelandsvej 76, Tlf. Godthaab 2020.

Konsultationstid Kl. 13—14, Torsdag tillige Kl. 18—19, Lørdag dog kun Kl. 11—12.



Opsigtsvækkende Sagsanlæg mod Statsbanerne.

Vi har tidligere omtalt, at der fra visse Embedsmænds Side blev udfoldet Bestræbelser for at faa afskaffet 67 Aars-Aldersgrænsen, idet de vedkommende ønskede at vende tilbage til 70 Aars-Grænsen. En af de paagældende, Stationsforstander Rasmussen, Lyngby, der er afskediget fra og med 1. Oktober, idet han i September fylder 67 Aar, har protesteret mod Afskedigelsen og vil søge denne omstødt ved Domstolene, hvor Sagen vil blive ført af Højesteretssagfører Gamborg.

Tusinder af Tjenestemænd ved Statsbanerne vil rygte forbavset paa Hovedet over Stationsforstander Rasmussens Standpunkt, og de vil paa det mest energiske gøre Indsigelse mod, at der tages noget Hensyn til hans Protest.

Stationsarbejdere paakørt i Tjenesten.

Onsdag den 12. Juli blev Stationsarbejder Ørving Sørensen dræbt under Udførelsen af sin Gerning paa Lyngby Station. Han vilde med en Elektrocar køre fra Perron I til Perron II bag om et holdende S-Tog, men tog sig ikke i Agt for, at der kom et modgaaende Tog paa Sporet ved Siden af det holdende S-Tog; han kørte ud umiddelbart foran det kommende Tog og blev dræbt paa Stedet.

Natten mellem d. 14. og 15. Juli fik en Stationsarbejder, der ogsaa hedder Sørensen, men er i Hillerød, under Rangering sin ene Fod i Klemme i en Tvangsskinne og fik begge Ben kørt af. Hans Tilstand er meget alvorlig.

Fast Betjeningsafgift paa Statsbanerestauranterne?

Generaldirektoratet har ønsket at faa en fast Betjeningsafgift paa Banegaardsrestauranterne og Færgerne. Forhandlinger herom føres i Øjeblikket.

Trafikkommission i København.

Københavns Kommune har til nærmere Undersøgelse af Trafikspørgsmaalet i Hovedstaden nedsat en Kommission paa 20 Mand. Det er Meningen, Kommissionen skal beskæftige sig med Problemer som Undergrundsbaner, Sporvogne eller Omnibusser, evt. nye Bybaner o. s. v. Da Kommissoriet ogsaa har Interesse for Statsbanerne er disse repræsenteret i Kommissionen ved 2 Medlemmer, nemlig Banechef Engqvist og Overingeniør Thorning Christensen.

Tilskadekomne Lokomotivmænd.

Medens Tog 49 Mandag den 3. Juli kørte mellem Taastrup og Hedehusene gik den tjenstgørende Lokomotivfyrbøder, Aspirant H. Fischer, Gb., trods sin Lokomotivførers Advarsel op i Tenderen for at ville beskæftige sig med Kullene. Han maa herved ikke have været opmærksom paa en Viadukt, som fører over Banen, men blev ramt af denne og paadrog sig en alvorlig Hjernerystelse, som medførte, at han i flere Dage henlaa i bevidstløs Tilstand paa Amtssygehuset i Roskilde.

Lokomotivfører Stoltzner, Gb., skulde den 8. Juli om Eftermiddagen tiltræde sin Tjeneste paa Stationspladsen ved Dybbølsbroen, idet han skulde fremføre Tog 423 og overtage S-Maskinen i Nærheden af Post 7. Netop som han var ved at lægge sine Sager ind i Maskinens Siderum, blev han paakørt af en fra Av. Remise kommende Nærtrafikstamme og maatte i Ambulance køres til Kommunehospitalet.

Statsbanerne dementerer.

I Roskilde Byraad har der været fremsat Udtalelser om, at Statsbanerne vilde søge at gennemføre Jordarbejdet til et 3. og 4. Spor mellem København og Roskilde som Beredskabsarbejder efter Krigen. I den Anledning oplyser Generaldirektoratet, at den paagældende Meddelelse savner ethvert Grundlag.



Udnævnelse fra 1.—7.—44:

Lokomotivfyrbøder til Lokomotivfører:

- H. B. Jensen, Aalborg, i Aalborg.
- B. E. Thomsen, Korsør, i Brande.
- S. P. W. Pedersen, Fredericia, i Lunderskov, med Funktion som Depotforstander.
- V. G. Berg, Aarhus, i Aalborg.

Lokomotivfyrbøderaspirant til Lokomotivfyrbøder:

- A. H. Pedersen, Fredericia, i Padborg.
- P. S. Nielsen, Kalundborg, i Kalundborg.
- S. A. L. Olsen, Kbhavns Godsbgd., i Gedser.
- V. A. Pedersen, Kbhavns Godsbgd., i Kalundborg.
- H. Pedersen, Kbhavns Godsbgd., i Gedser.

Forflyttelse efter Ansøgning fra 1.—7.—44:

Lokomotivfører:

- C. E. Johansen, Brande, til Korsør.
- J. Nielsen, Aalborg, til Nyborg.

Lokomotivfyrbøder:

- H. C. Arnt, Korsør, til Kbhavns Godsbgd.
- H. A. Stangerup, Kalundborg, til Kbhavns Godsbgd.
- K. Aasted, Kalundborg, til Kbhavns Godsbgd.
- H. Christiansen, Gedser, til Næstved.
- T. E. Jensen, Padborg, til Korsør.
- K. O. C. Nielsen, Gedser, til Slagelse.

Afsked:

Lokomotivfører:

- C. Andersen, Randers, efter Ansøgning paa Grund af Svagelighed med Pension fra 31.—8.—44.
- A. C. A. Rønaa, Aalborg, efter Ansøgning paa Grund af Svagelighed med Pension fra 31.—8.—44.

Dødsfald:

Lokomotivfører C. F. Andreasen, Nyborg, den 14.—6.—44.

Foreningen af Pensionister ved De Danske Statsbaner.

afholdt Generalforsamling den 9. Juni 1944 i Studenterforeningens Lokaler, København. Formanden bød velkommen og mindedes de i Aarets Løb døde 184 Medlemmer, deriblandt Foreningens tidligere Formand, Stationsforstander C. Wolf.

Efter Valg af Ordstyrer og Sekretær oplæstes Forhandlingsprotokollen, hvorefter Formanden aflagde Beretning. Af denne fremgik, at Foreningen ved Regnskabsaarets Afslutning havde 3717 Medlemmer, deraf 2443 Mænd og 1274 Enker, samt at der i de tre sidste Aar havde været en Tilgang paa ca. 1600 Medlemmer. Formanden bad Medlemmerne agitere for Tilgang. Der gjordes Rede for Foreningens Stilling til Lønningssagen. Foreningens Ønsker var sendt Centralorganisation I og II samt en Afskrift af disse til Lønningss Kommissionen.

Forslag fra en Pensionist om midlertidigt Stedstillæg var ikke gennemførligt.

I December var uddelt 31 Legater til værdige trængende Medlemmer, hvilket var to flere end forrige Aar. Formanden takkede de Medlemmer, der ved Pengegaver havde bidraget til at forøge Legaternes Antal.

Endvidere gjordes Rede for andre Sager af mere ekspeditionsmæssig Natur.

Kassereren aflagde derefter Beretning om Regnskab, der tidligere har været optrykt (D. L. T. 5. Maj d. A.).

Et Forslag til Ændring af Lovenes § 14 om Forhøjelse af Døgn- og Timepenge fra 15 Kr. henholdsvis 75 Øre til 20 Kr. henholdsvis 1 Kr. vedtoges enstemmigt.

Formanden, Stationsforstander J. A. Jyrd, Dalgas Boulevard 81, 4., København F., genvalgtes med Akklamation.

Ligeledes genvalgtes uden Afstemning Togfører G. Schländer, Banearbejder N. C. Madsen og Togfører H. C. Jørgensen til Medlemmer af Bestyrelsen, samt Statsbanebogholder J. Mouritzen og Lokomotivfører C. Kasinger til Revisorer.

Generalforsamlingen var godt besøgt og fik et udmærket Forløb.

Efter Generalforsamlingen afholdt Bestyrelsen konstituerende Møde.

Til Næstformand valgtes Togfører G. Schländer, til Kasserer valgtes Togfører M. Kristensen og til Sekretær valgtes Banearbejder N. C. Madsen.

Bestyrelsen.

STATSBANERNES DRIFTS-INDTÆGTER OG DRIFTS-UDGIFTER

m. v. i Marts Maaned 1944 samt i Tidsrummet April—Marts 1943/44 og en Sammenligning med Beløbene i de tilsvarende Tidsrum i 1942/43 i runde Summer.

	Marts Maaned		1944	
	1944	1943	Forøgelse	Formind.
Personbefordring	18 700 000	12 330 000	6 370 000	
Gods- og Kreaturbefordring	12 980 000	18 220 000		5 240 000
Postbefordring	1 020 000	380 000	640 000	
Andre Indtægter	1 420 000	1 780 000		360 000
Indtægter i alt	34 120 000	32 710 000	1 410 000	
Driftsudgifter	32 260 000	28 190 000	4 070 000	
Driftsoverskud	1 860 000	4 520 000		2 660 000
Afskrivning	69 380 000	54 260 000	15 120 000	
Forrentning	570 000	980 000		410 000
Statens Tilskud til Driften	68 090 000	50 720 000	17 370 000	

	April—Marts		1944	
	1944	1933	Forøgelse	Formind.
Personbefordring	143 260 000	122 440 000	20 820 000	
Gods- og Kreaturbefordring	152 070 000	144 010 000	8 060 000	
Postbefordring	8 930 000	8 230 000	700 000	
Andre Indtægter	9 940 000	9 340 000	600 000	
Indtægter i alt	314 200 000	284 020 000	30 180 000	
Driftsudgifter	232 940 000	206 200 000	26 740 000	
Driftsoverskud	81 260 000	77 820 000	3 440 000	
Afskrivning	74 330 000	60 090 000	14 240 000	
Forrentning	11 760 000	13 180 000		1 420 000
Statens Tilskud til Driften	4 830 000	÷4 550 000	9 380 000	

I Forhold til Marts 1943:

Indtægten af *Personbefordringen*, ca. 143,3 Mill. Kr., er steget med ca. 20,8 Mill. Kr.

Indtægten af *Godsbefordringen*, ca. 152,1 Mill. Kr., er steget med ca. 8,1 Mil. Kr.,

Indtægten af *Postbefordringen*, ca. 8,9 Mill. Kr., er steget med ca. 0,7 Mill. Kr. og forskellige andre Indtægter, ca. 9,9 Mill. Kr., er steget med ca. 0,6 Mill. Kr.

Alt i alt er Driftsindtægterne, ca. 314,2 Mill. Kr., steget med ca. 30,2 Mill. Kr.

De egentlige Driftsudgifter, ca. 232,9 Mill. Kr., er steget med ca. 26,7 Mill. Kr.

Driftsoverskuddet er saaledes 81,3 Mill. Kr. mod 77,8 Mill. Kr. i 1942/43.

Foruden den ordinære Afskrivning paa ca. 5,3 Mill. Kr. er der afskrevet ekstraordinært 69 Mill. Kr., medens der i 1942/43 var en ekstraordinær Afskrivning paa 54 Mill. Kr.

Det samlede Resultat af Driften samt Afskrivning og Forrentning er, at Statens Tilskud til Driften bliver ca. 4,8 Mill. Kr., medens der i 1942/43 var et Nettooverskud paa ca. 4,6 Mill. Kr.

REDAKTION:

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

ANNONCE-EKSPEDITION:

Vestre Boulevard 45, København V.
Telefon Central 7708 — Kontortid Kl. 10—16.
Postkonto 20 541.