



Nº 7

Maj 1945

45. Aargang

## NYE FLYTTEGODTGØRELSESBESTEMMELSER

Ved Udsendelsen af Normeringslovanordningen for Finansaaret 1945/46 — der først kom os i Hænde, efter at Bladet for April var udsendt til Medlemmerne, saaledes at vi har været afskaaret fra at kunne bringe denne Redegørelse tidligere end i vort Maj-Nummer — er gennemført saa omfattende Ændringer i Tjenestemandsløvens § 809, at man kan tale om helt nye Bestemmelser om Flyttegodtgørelse. De har Gyldighed fra 1. April d. A., og vi skal nedenfor gøre dem til Genstand for nærmere Omtale.

Først nogle Ord om Forhistorien.

Ved Behandlingen af Flyttegodtgørelsesregningen blev man i Statsbanernes Generaldirektorat opmærksom paa, at der i en Del Tilfælde var visse Uregelmæssigheder ved Opgørelse af Transportudgifterne. Det blev derfor i 1941 indskærpet Personalet at vise den største Omhu og Paapasselighed i Sager ang. Flyttegodtgørelse. Disse Forhold bevirkede desuden, at Generaldirektoratet kom ind paa den Tanke, om det maaske vil være formaalstjenligt at gennemføre en helt ny Form for Beregning af bemeldte Godtgørelse. Efter at Finansministeriet var underrettet om disse Synspunkter, samt da der fra anden Side var rejst Spørgsmaal om, hvorvidt Godtgørelsen for Flytninger i Forbindelse med Forfremmelse virkede tilfredsstillende, nedsatte dette Ministerium d. 23. Maj 1942 et af Administrations- og Organisationsrepræsentanter sammensat Udvalg til at drøfte Betimeligheden af en Ændring af Tjenestemandsløvens Bestemmelser om Flyttegodtgørelse. Senere blev ogsaa Tjenestemandsgeneralorganisationernes Forslag til Ændringer i samme Bestemmelser henvist til Udvalget.

I Nov. 1944 afgav Flytte-Udvalget Betænkning og fremsatte samtidigt Forslag om nye Regler paa det omtalte Omraade. Under Hensyn til, at der var konstateret Uensartethed i de forskellige Styrelses-

grenes Flyttegodtgørelsespraksis, henstillede Organisationsrepræsentanterne, at de nye Regler blev gennemført saa snart som muligt, hvilket hele Udvalget gav sin Tilslutning. Sagen gik derefter til Behandling i Lønningskommissionen, som uændret godkendte Udvalgsindstillingen og var enig i, at de foreslaaede Ændringer traadte i Kraft straks, hvilket ogsaa Finansministeriet godkendte, og de nye Bestemmelser, der paa væsentlige Punkter afviger fra de tidligere Regler, har, som foran nævnt, Gyldighed fra 1. April d. A.

Foruden Frirejse som hidtil for hele Husstanden er Grundreglen for alle gifte og ugifte over 40 Aar, at de ved Forflyttelse faar godtgjort dokumenterede Fragtudgifter til Jernbanetransport af Bohavet, desuden ydes en kontant Standardgodtgørelse, der er beregnet til Bestridelse af de øvrige med Flytningen forbundne Udgifter. Denne Godtgørelse beregnes som en bestemt Procentdel af den umiddelbart før Forflyttelsen oppebaarne aarlige pensionsgivende Lønning + det aarlige Stedstillæg for saavel det fraflyttede som det tilflyttede Sted. Standardgodtgørelsen, der kan reguleres af Finansministeriet, er for Tiden fastsat saaledes:

Ved Flytninger over en Afstand af:

indtil 50 km .....	ydes 5 pCt.
over 50 km indtil 150 km .....	ydes 5½ pCt.
over 150 km .....	ydes 6 pCt.

Saafermt den forflyttede mener, at han ikke ved denne Beregning kan faa rimelige Flytteudgifter dækket, er der stadig Adgang til at faa disse Udgifter godtgjort efter Regning og efter forud indhentet Flyttetilbud, men dette skal i saa Fald være godkendt af eller fremskaffet gennem Statsbanernes Transportagentur, der har paataget sig at være Finansministeriets Sagkyndige paa dette Omraade. Ugifte under 40 Aar kan kun faa Flyttegodtgørelse



efter Regning som i foregaaende Punktum omtalt.

Ved alm. Forflyttelse efter Ansøgning uden Forfremmelse fradrages  $\frac{1}{5}$  af de i forrige Stykke omtalte Godtgørelser, altsaa baade af Transportudgiften og af Procentgodtgørelsen. Ved Forflyttelse i Forbindelse med Forfremmelse (hvor der hidtil blev fradraget  $\frac{1}{10}$  af Flytteudgifterne) samt ved Tvangsforflyttelse ydes begge Dele derimod fuldt ud.

Som foran nævnt er Hensigten med den nu omtalte Ændring, at den forflyttede uden nogen som helst Regnskabsaflæggelse udover Dokumentation af Jernbanefragten til fri Raadighed skulde være sikret et Beløb, der under normale Forhold i Almindelighed paaregnes at give Dækning af Flytteudgifterne. Men der er som sagt stadig Adgang til Flyttegodtgørelse paa Grundlag af kontrollerede Tilbud og Regninger.

Noget andet nyt er, at der ved Flytninger i Forbindelse med Forflyttelse og Forfremmelse ydes endnu en Godtgørelse (supplerende Procentgodtgørelse), der dog beregnes paa anden Maade, end den overfor omtalte. Dette helt nye Tillæg udgør for gifte 2 pCt. og for ugifte over 25 Aar 1 pCt. af den umiddelbart før Forfremmelsen oppebaarne aarlige Grundløn + Alderstillæg + Reguleringsringstillæg og midlertidigt Tillæg. Ved Tvangsforflyttelse er Tillæget 6 pCt. henholdsvis 3 pCt. (de hidtil ydede Dagpenge for 6 henholdsvis 3 Dage bortfalder), i saadanne Tilfælde kan der til ugifte under 25 Aar udbetales 1 pCt. af de nævnte Beløb.

M. H. t. Godtgørelse for Huslejetab eller for dobb. Husførelse sker der ingen Ændringer i hidtidig Praksis. Fra vor C. O.'s Side har der været fremsat Forslag i saa Henseende, men da det Forhold, at Personale, der for at opnaa en Forfremmelse (Oprykning) efter Tur er nødsaget til samtidig at tage en Forflyttelse, ikke flytter Familien til det nye Sted, men straks søger tilbage til det oprindelige Depot og i Mellemtiden fører dobbelt Husholdning, kun forekommer ved Statsbanerne, har man ikke villet være med til nogen generel Ændring og er derfor forblevet ved de hidtidige Bestemmelser inklusive Dispensationsbeføjelsen.

Tænker vi os som Illustration til det her redegjorte, at en gift Lokomotivfyrbøder paa højeste Løn i Helsingør (Stedtillæg 432 Kr.) forfremmes til Lokfører i Herning (Stedtillæg 318 Kr.) og flytter dertil (398 km), vil han faa følgende Flyttegodtgørelse:

1. Dokumenterede Jernbanefragtudgifter fuldt ud.
2. 6 pCt. af 3450 Kr. (Lokfbrslutlønnen + de 2 Stedtillæg) = Kr. 207,00.
3. 2 pCt. af 5088 Kr. (2700 Kr. + Reg.till. 2004 + midl. Till. 384) = Kr. 101,76.
4. Eventuelt Godtg. for Huslejetab eller dobb. Husførelse.

Hvis en gift Lokfører med højeste Løn i Kalundborg (Stedtillæg 228 Kr.) efter Ansøgning forflyttes til København (Stedtill. 480 Kr.), faar han:

1. Dokumenterede Jernbanefragtudgifter  $\div \frac{1}{5}$ .
2.  $5\frac{1}{2}$  pCt. af 4488 (3780 + 480 + 228)  $\div \frac{1}{5}$  = Kr. 197,47.

Som forklaret foran er der dog i begge Tilfælde Adgang til i Stedet for Standardgodtgørelsen under Nr. 2 at faa Flytteudgifterne beregnet paa Grundlag af Flytte tilbud, som er godkendt af eller fremskaffet gennem Statsbanernes Transportagentur.

De nye Reglers Bestemmelse om det supplerende Procenttillæg ved Forfremmelser maa hilses som en afgjort Forbedring, og det maa endvidere haabes, at Reglerne om Godtgørelsen for de alm. Flytteudgifter vil skabe Tilfredshed. Udsendelse af Retelsesblade til Ordreserie A indeholdende Forklaringer til de nye Bestemmelser kan forventes i den nærmeste Fremtid.

## TOGGANGEN

Det kan ikke nægtes, at der paa det køreplanmæssige Omraade for Tiden er Fart i Tingene; omend det efter en almindelig Opfattelse gaar den forkerte Vej. Katastrofekøreplanen af 1. Februar med 1 Persontogspaar Morgen og Aften paa saa godt som alle Strækninger, hvilket svarede til 20 pCt. af Persontogskørslen før Krigen, holdt knapt i 3 Uger. Den 19. Februar anordnedes hverandendags Kørsel paa Fyn og i Jylland og pr. 15. Marts gennemførtes tilsvarende Begrænsninger paa Sjælland — Falster. Vi skrev dengang, at Brændselssituationen i Jylland allerede da var saa fortvivlet, at mange Godstog maatte aflyses; alligevel kom Generaldirektoratets Meddelelse af 18. April som en Overraskelse. Den gik som bekendt kort og godt ud paa, at Vanskelighederne ved Fremskaffelse af Brændsel nødvendiggjorde Indstilling af den regelmæssige Toggang Vest for Storebælt, hvilket for det første betød fuldstændig Standsning af Persontogskørsel i 2. Distrikt og dernæst, at Godstog kun afsendes efter Distriktets nærmere Bestemmelse.

Fra Generaldirektoratets Side har det gennem længere Tid ikke manglet paa advarende Røster til Publikum og alvorlige Henstillinger om kun at rejse, naar det var absolut nødvendigt; hvor katastrofal Situationen var, blev det dog først klart for Befolkningen, da de sidste Indskrænkninger blev bekendtgjort. Enhver er paa det rene med, at Vareudvekslingen mellem Landsdelene saavel som Levnedsmiddel- og Brændselsforsyningerne til Byerne og da særligt Hovedstaden er blevet vanskeliggjort i et hidtil ukendt Omfang. Ifølge Berlingske Tidende har Maskinchef Hedegaard Christensen

udtalt, at Statsbanerne havde bestilt 40 000 Tons Brunkul i den Hensigt at anvende dem paa Sidebanerne, saa Stenkullene kunde forbeholdes Hovedstrækningerne, men da Brunkullene ikke naar frem i tilstrækkeligt Omfang, maatte man gribe til den sidste omfattende Nedsækering, hvorved Persontogstrafikken er reduceret med 98 pCt. i Forhold til 1939.

I Tilslutning hertil tilstillede Brunkulstilsynet samtlige Brunkulsproducenter en Meddelelse om, at harpede Brunkul fra alle Brunkulslejer ved Statsbanestationer fra 18. April og indtil videre skal stilles til Raadighed for Statsbanerne. Samtidig har Vareforsyningsdirektoratet forbudt, at der fra de paagældende Kullejer leveres andre Forbrugere store Kul pr. Automobil. Om og i hvor lang Tid der kan produceres Brunkul i saadan Mængde, at Statsbanerne kan faa 40 000 Tons pr. Maaned er imidlertid endnu et usikkert Spørgsmaal. Det vil heraf forstaas, at vi nu for Alvor er kommet i en hidtil ukendt katastrofal Situation, men forhaabentlig lykkes det at faa truffet Foranstaltninger, saa vi kommer gennem den ogsaa.

## NORMERINGSLOVEN

### Anciennitetsforbedring. — Lønforskud.

Paa Normeringsloven for 1945/46 er der bevilget Lokomotivfyrbøder Arne Pedersen, Esbjerg, Lønanciennitet fra 1. Maj 1944. Finansministeriets Motivering herfor har følgende Ordlyd:

„Lokomotivfyrbøder ved Statsbanerne Arne Pedersen, der er født 13. Aug. 1918, antaget som Lokomotivfyrbøderaspirant 12. April 1942 og ansat som Lokomotivfyrbøder 1. Aug. 1944, kunde have paaregnet fast Ansættelse som Lokomotivfyrbøder fra 1. Maj 1944, da hans Aspiranttid var udløbet.

Da den paagældende som Lokomotivfyrbøderaspirant var sygemeldt i Tiden fra 6. Maj 1942 til 5. Aug. 1942, blev hans Ansættelse som Tjenestemand udskudt 3 Maaneder for at opnaa effektiv Aspiranttjeneste.

Da Sygemeldingen imidlertid skyldtes et i Tjenesten paadraget Benbrud, vil man finde det rimeligt, at der som i tilsvarende tidligere Tilfælde tillægges ham Lønningsanciennitet fra 1. Maj 1944.“

Desuden er der paa Normeringsloven for det pr. 1. April paabegyndte Finansaar gennemført Ændringer i Tjenestemandsløvens § 33 om Lønningsforskud, saaledes at der baade kan faas lidt højere Forskud end hidtil, medens samtidig Afvikling af et erholdt Forskud lempes i Form af længere Tilbagebetalingstid.

Det er Lønningskommissionen, som har fundet, at der paa dette Omraade burde ske Forbedringer,

idet Staten maa være interesseret i at skaffe sine Tjenestemænd uomgængeligt nødvendige Laan paa saa lempelige Vilkaar som muligt. Kommissionen har derfor foreslaaet, at det hidtidige Maksimum for Lønforskud (2400 Kr.) forhøjes til 3000 Kr. og at Afdragstiden forlænges til 6 Aar mod hidtil 4 Aar samt at der, 2 Aar efter at et tidligere Lønforskud er tilbagebetalt, bliver Mulighed for Opnaaelse af et nyt Forskud; denne sidstnævnte Frist var som bekendt hidtil 3 Aar. Endvidere har Kommissionen foreslaaet, at i Tilfælde, hvor en Tjenestemand med Lønningsforskud dør som Følge af Tilskadecomst i Tjenesten, skal Enken ikke tilbagebetale den Restgæld som endnu henstaar paa det Tidspunkt, hvor Efterlønsperioden ophører.

Endeligt har Lønningskommissionen fundet det rimeligt, at de her omtalte Ændringer træder i Kraft straks uden at afvente den samlede Revision af Tjenestemandsløven.

Finansministeriet har tiltraadt samtlige foreslaaede Forbedringer; de har altsaa nu Gyldighed fra 1. April, og der er god Grund til at paaskønne, at der ved Lønningskommissionens Medvirken efterhaanden er gennemført en Del partielle Forbedringer i vor Tjenestemandsløvslov.

### OM RESPEKT FOR AFTALER

I et tidligere Nr. af Bladet anstillede vi Betragtninger over det besynderlige, ja for saa vidt uforstaaelige Forhold, Distrikterne udviste i Spørgsmaalet om Dispensationer fra Uddannelsesreglerne. — 2. Distrikt var kommet i Vanskeligheder m. H. t. Personale til Lokomotivførertjenesten, og samtidig med at man fandt det rimeligt og naturligt, at Dansk Lokomotivmands Forening viste Forstaaelse og Imødekommenhed ved at gaa med til visse Dispensationer fra de gældende Uddannelsesregler, vendte man det døve Øre til Organisationens Paavisning af, at en depotvis Tilrettelæggelse af Dispensationerne har medført Urimeligheder, der bør undgaas, og som kan bortelimineres, hvis man gaar frem efter Lokomotivfyrbødernes Anciennitetsrække. Men trods flere Henvendelser var det ikke muligt paa dette Omraade at finde Forstaaelse hos Distrikterne.

I Dag vil vi se paa et andet Forhold, hvor Administrationen ligeledes har appelleret til Organisationens og dens Medlemmers Forstaaelse — denne Gang i Spørgsmaalet om Bemanding af Lokomotiverne til Fremførelse af visse Tog, og hvor samme Administration heller ikke har været i Stand til at vise tilsvarende Forstaaelse m. H. t. Gennemførelsen af en truffen Aftale.

I 1939 arbejdede man saavel fra Distrikternes som Generaldirektoratets Side endnu paa Forbed-



ringer i Toggangen; bl. a. beskæftigede man sig med Spørgsmaalet om en Rationalisering af Godstrafikken. Overvejelserne resulterede i Beslutning om et Forsøg, der skulde prøves paa en Strækning i Jylland. Organisationen kaldtes til Forhandling, hvor Trafikchefen redegjorde for Sagen:

„For at fremme Godstransporterne paa Strækningen Aalborg—Randers og omvendt paatænkes det at gennemføre den Ordning, at visse Godstog kun skal standse ved Bystationerne, medens Vogne til og fra Landstationerne skal befordres med Rangerlokomotiver, hvilken Transport skal tilrettelægges saaledes, at Vogne til Viderebefordring er til Stede paa nærmeste Bystation, naar det gennemkørende Godstog ankommer dertil . . . Spørgsmaalet er da, om Rangerlokomotiverne under denne Kørsel skal være betjent af 2 Lokomotivmænd eller af 1 Lokomotivmand og 1 Mand fra Trafiktjenesten.“

Fra Organisationens Side har det principale jo altid været 2 Lokomotivmænd paa hvert Lokomotiv, men da der her var Tale om en Nyordning, som — hvis Forsøget da faldt heldigt ud — efter vor Mening kunde udvides til flere Strækninger, og da man maatte indrømme, at det visse Steder kunde være svært at skaffe en Lokomotivfyrbøder, stillede vore Forhandlere sig imødekommende. Resultatet af Forhandlingen kan gengives ved at citere Trafikchefens Slutudtalelse:

„Det er rigtigt, at Forholdet kan udvide sig. Administrationen kan tiltræde den fra Organisationens Side skitserede Form: at der til Kørsel som her omtalt benyttes 2 Lokomotivmænd, naar der er Tale om større Depoter med Reservepersonale, medens der for Kørsel fra Smaadepoter kan benyttes en Trafikmand som 2. Mand paa Maskinen.“

Fra Organisationens Side blev det desuden præciseret, at de Trafiktjenestemænd, der herefter i visse Tilfælde skulde erstatte en Lokfyrbøder, ikke blot skulde være „Ledsagere“, saa Lokførerne f. Eks. selv skulde passe Fyringen, hvilket særligt i Mørke kan være uheldigt og til Gene for Udkiget. Ogsaa paa dette Punkt blev der givet bindende Tilsagn, gaaende ud paa, at den paagældende ikke alene skal opfylde Politi- og Sikkerhedsreglementets Forskrifter, men skal være saaledes uddannet, at han virkelig kan være en Medhjælp for Lokomotivføreren, og at han under Kørslen skal rette sig efter dennes Anvisninger.

Fire Maaneder senere blev der mellem Lunderskov og Brørup tillyst nogle Særtog, der skulde køres af Lk-Rangermaskines Lokfører med en Portør som Lokfyrbøder. Dette var Fredericia Afdelingen, hvortil Lunderskov jo henhører, ikke tilfreds med; de henvendte sig derfor til 2. Distrikt, som svarede saaledes:

„Der henvises til den mellem Repræsentanter for D. L. F. og D. S. B. ved en her stedfunden Forhandling truffen Aftale, hvorefter Tjeneste som 2. Mand paa Ran-

germaskiner (som f. Eks. i det her forebragte Tilfælde) kan udføres af en Trafiktjenestemand, *naar der ved det paagældende Depoi ikke findes Reservepersonale.*“

Fremhævelsen af den sidste Sætning er ikke foretaget af os, men af Distriktet, der saaledes selv henviste til den foran omtalte Overenskomst og til, at det afgørende var, om der paa Stedet fandtes Reservepersonale eller ej. Men det synes man, som vi i det følgende skal omtale, nu at have glemt.

For nogen Tid siden etableredes med Esbjerg Rangermaskine Særtogskørsel til Grustransporter fra Tjæreborg til Esbjerg. Der kørtes med 12 tomme Vogne (100 t) Es—Tb og 12 læssede Vogne (325 t) i modsat Retning. En Portør var med som 2. Mand.

Enhver med blot nogenlunde Kendskab til Lokomotivtjenesten og som erfarer, at der mellem Tjæreborg og Esbjerg er C-Strækning (d. v. s. Stigning paa 1 : 150—1 : 199) ved, at 325 t under saadanne Forhold er en haard Last for en Rangermaskine. Da en Del af Kørslen desuden foregik i Mørketiden, var det derfor temmelig ligetil, at de Esbjerg-Lokomotivmænd anmodede om at faa en Lokomotivfyrbøder paa Maskinen, og da Kørslen udgaar fra et stort Depot med Reservepersonale, maatte man paa Forhaand vente, at det hele beroede paa en Forglemmelse fra Distriktets Side, saa det blot drejede sig om at gøre opmærksom paa Forholdet. Men nej; Distriktet svarede ganske kort:

„I Anledning af Afdelingens Skrivelse meddeles, at Distriktet ikke finder Anledning til at medgive omhandlede Særtog køreuddannet Personale.“

Sagen gik derefter til Hovedbestyrelsen og videre til Generaldirektoratet, som til Forbavelse for alle kom til den Opfattelse, at Aftalen af 1939 ikke gælder i det foreliggende Tilfælde. At dømme efter en Passus i det modtagne Svar synes Aarsagen her til at være, at der kun køres over et enkelt Stationsinterval; men en saadan Motivering for Undladelse af Overholdelse af en indgaaet Aftale kan vi ikke anerkende.

Generaldirektoratet skriver nu, at Drøftelsen i 1939 drejede sig om Betjeningen af smaa Godstog over kortere Strækninger, idet man da havde Planer om at afvikle Godsbefordringen paa visse Strækninger med saadanne smaa Godstog ud fra nærmeste større Station. Heri er vi helt enige. Det falder jo nøje i Traad med, hvad der er anført tidligere i Artiklen: Vogne til og fra Landstationerne skal befordres med Rangerlokomotiver fra nærmeste Bystation. Det er om dette Princip, der er truffet den Overenskomst, at naar Kørslen foregaar fra større Depoter med Reservepersonale, skal der 2 Lokomotivmænd paa Maskinen. Spørgsmaalet om Antallet af Stationsintervaller maa i den Forbindelse være uden Betydning. For det første fordi de omtalte smaa Godstog kun skulde løbe i den Udstrækning,

der var Brug for dem, saaledes at hvis der f. Eks. ikke var Vogne eller Gods i Onsild eller Faarup, men i Bjerregrav, skulde Randers' Rangermaskine kun køre til Bjerregrav, og af den Grund blev Aftalen om 2 Lokomotivmænd paa Maskinen naturligvis ikke ændret. For det andet blev det jo forudset, at Ordningen kunde udvides og komme til at gælde flere Strækningsafsnit. Dersom Arrangementet gennemførtes paa hele den østjyske Længdebane, saaledes at Vogne eller Gods til og fra Pjæsted, Børkop henholdsvis Taulov besørge af Fredericia' Rangermaskine, medens Kolding besørge Eltang, var der vel ingen, som vilde finde paa, at naar der kørt fra Fredericia til Pjæsted eller Børkop gjaldt Overenskomsten, men ved Kørsel til Taulov gjaldt den ikke. Selvfølgelig gjaldt den i begge Tilfælde. Man kan nu engang ikke lave Overenskomst om et Princip og bagefter hævde, at den kun gælder, hvis Administrationen finder det passende.

Forventelig vil Generaldirektoratet ved ny Overvejelse af Spørgsmaalet ogsaa komme til det Resultat, at en Aftale skal overholdes, men det er alligevel kedeligt, at 2. Distrikt i det hele taget har kunnet give Anledning til en „Sag“ paa et Spørgsmaal, der i Realiteten er afgjort. Det kunde tyde paa, at der et eller andet Sted findes Personer, som trods de fem for Lokomotivpersonalet saa vanskelige Aar fremdeles mener, at det drejer sig om at modarbejde i Stedet for at samarbejde, hvilket afgjort maa beklages.

## REGULERINGSTILLÆG TIL 60-AARIGE

Finansministeriet har til samtlige Ministerier og Styrelser udsendt nedenstaaende Cirkulære, som gengives her, da dets Indhold kan være af Interesse for en Del Medlemmer.

„Ved Lov Nr. 111 af 18. Marts 1941 § 6 er Finansministeren bemyndiget til for Statstjenestemænd og Statspensionister, der er fyldt 60 Aar, og hvis Reguleringstillæg er blevet nedsat eller fremtidig nedsættes som Følge af Ændringer i deres ægteskabelige Stilling eller Husstandsforhold, at bestemme, at Reguleringstillæget, saafremt særlige Forhold taler derfor, fortsat udbetales efter den i Tjenestemandslovens § 91, Stk. 1, omhandlede Sats.

I Tekstanmærkninger til § 24 i Lov om Tillægsbevilling for Finansaaret 1941—42 bemyndiges Finansministeren til i saadanne Tilfælde, hvor Bestemmelsen i ovennævnte Lovs § 6 gøres anvendelig, og paagældende Tjenestemand eller Pensionist før 1. April 1941 har oppebaaret Reguleringstillæg efter den højere Sats uden Hjemmel, at frafalde Kravet om Tilbagebetaling. Den i Loven givne Bemyndigelse blev samtidig udvidet til ogsaa at omfatte understøttede, der oppebærer Reguleringstillæg til deres Understøttelse efter de for Statens Tjenestemænd gældende Regler.

Bemyndigelsen er siden opretholdt, senest ved Lovanordning Nr. 311 af 12. Oktober 1944, § 1.

Til Vejledning for saavel Myndighederne som de forskellige Tjenestemandorganisationer og derigennem Ansøgerne udstedte Finansministeriet et Cirkulære af 5. April 1941 angaaende Lovbestemmelsernes nærmere Anvendelse. Fortsat Udbetaling af Reguleringstillæget efter højeste Sats kunde herefter bl. a. ikke finde Sted til Statstjenestemænd, hvis pensionsgivende Lønning oversteg 4 500 Kr. aarlig, og saadanne Statspensionister, hvis Grundpension udgjorde mere end 3 500 Kr. om Aaret.

En tilsvarende Begrænsning var gældende, naar andre Indtægter for den paagældende i Forbindelse med Lønningen, henholdsvis Pensionen, i det væsentlige oversteg det anførte Beløb, eller der forelaa en Formue, hvis Udbytte beregnet til 5 pCt. p. a. sammen med de ovenfor nævnte Indtægter i det væsentlige overskred den fastsatte Norm.

Efter Henstilling fra Lønningskommissionen af 1943 har man imidlertid anset det for rigtigt at opheve de foran omhandlede Begrænsninger i Adgangen til Omberegning som Følge af Størrelsen af Lønningen eller Pensionen eller disse Ydelser i Forbindelse med Udbytte af Formue.

Der vil herefter normalt være Adgang til, uanset Lønnens eller Pensionens Størrelse at faa Reguleringstillæget beregnet efter højeste Sats, naar

1. Nedsættelse af Reguleringstillæget har fundet Sted i en ældre Alder, d. v. s. efter Praksis i Almindelighed i en Alder af mindst 55 Aar, og
2. Levefoden i det store og hele kan antages at være uændret trods det, at Ansøgeren har opgivet at føre egen Husstand, *eller* der foreligger andre særlige Forhold saasom særlig høj Alder eller Sygdom *eller* at den paagældende i Realiteten har paataget sig en Forsørgerbyrde *eller* har ophørt med at føre egen Husstand som Følge af økonomiske Vanskeligheder.

For at komme i Betragtning maa Ansøgerne som hidtil udfylde et her udarbejdet Skema. For *Statstjenestemænd* vil Skemaet i udfyldt Stand være at indsende til Finansministeriet gennem den lønningsudbetalende Myndighed, som paafører Skemaet Attestation om Lønning, Tillæg etc. Det samme gælder saadanne *Pensionister*, som ikke faar deres Pension udbetalt ved nogen kgl. Kasse (Amtstue, Toldkasse, i København Finanshovedkassen). De Pensionister derimod, hvis Pension er anvist til Udbetaling ved en kgl. Kasse (herhen hører ogsaa de, der faar Pension udbetalt pr. Postgiro fra Finanshovedkassen), eller hvis Pension udbetales ved et Postkontor, uden at den paagældende er pensioneret fra en Stilling under Post- og Telegrafvæsenet, skal indsende Skemaet direkte til Finansministeriet, Kontoret for Enkeforsørgelse, Anvisning og Bogholderi.

Finansministeriet forbeholder sig, før Afgørelse træffes, at søge Oplysning om Ansøgernes Indtægts- og Formueforhold hos Skattemyndighederne.“



### Togulykke ved Næstved.

Lørdag den 28. April forulykkede Tog 135 paa den sjællandske Sydbane Syd for Næstved. 3 Passagerer blev dræbt, 35, deriblandt Lokomotivpersonalet, saaret.

Toget fremførtes af Lokomotivfører C. M. Johansen og Lokomotivfyrbøderaspirant K. Egenhardt begge Gb. De startede fra København med S-Maskine Nr. 724. Paa Grund af Beskadigelse af en Bro mellem Braaby og Holme-Olstrup kørte Togene ikke over denne Strækning, hvorfor der paa de 2 Stationer skete Udveksling af de rejsende. De to Lokomotivmænd satte derfor S-724 i Braaby og overtog efter Ankomsten til Holme-Olstrup K-Maskine Nr. 554, med hvilken de fortsatte mod Nykøbing F. Paa Grund af Skade i højre Spor fra Næstved til Lov blev dette Stykke af Banen den paagældende Dag befaret som enkeltsporet, og Tog 135 skulde derfor rettelig sendes ad venstre Spor fra Næstved; dette glemte den fung. Stationsbestyrer imidlertid, Togvejen blev derfor indstillet til højre Spor, og Udkørselssignal m. v. givet, og Lokomotivfører C. M. Johansen satte sit Tog i Gang og kørte ud ad det beskadigede Spor. Forsøg paa at faa advaret Johansen, efter at han var kommet ud paa fri Bane, glippede, og da Toget 4—5 km sydpaa kom til det Sted, hvor der manglede en Skinnelængde i h. Skinnestreg, afsporede Maskinen og 3 Vogne, der væltede til højre over paa Baneskraaning; Tenderen, som var den, der havde størst Hældning, hældede ca. 45°. Maskinen og Beskyttelsesvognen tog ikke større Skade, derimod blev 2. Vogn saa godt som splintret, idet 3. Vogn var trykket langt ind i den.

Ved Uheldet blev, som allerede nævnt, 3 Personer dræbt og 35 saaret. Lokomotivfører C. Johansen fik Forbrændinger paa Hænderne og Underlivet, Aspirant Egenhardt paadrog sig en lettere Hjerne-rystelse; de er begge i god Bedring.

## FRA MEDLEMSKREDSEN

### Graduering og Virkelighed.

Mange af Organisationens Medlemmer tager Del i Diskussionen om, hvorvidt vor Forening skal forlade det gamle hævdvundne Princip, lige Løn for lige Arbejde, og dermed i nogen Grad sige Farvel til Anciennitetsprincippet til Fordel for en Graduering. For det kan vel antages, at Graduering, om en saadan kan skabes, vil medføre Springavance-ment baade løn-, tur- og arbejdsmæssigt.

Den stedfindende Diskussion og Bladpolemik herom tilsigter at give en Fremstilling af den moderne Lokomotivmands Anskuelse og Tankegang. Man belyser andre Organisationers Formaende paa dette Omraade og analyserer vor Stillings Krav, Pligt og Nødvendighed. Paa Grund af Lokomotivmændenes Stillestaaen lønmæssig set har disse for-

skellige Synspunkter været Grundlag for en vidtløftig Diskussion, men ingen vil kunne paastaa, at der som Resultat heraf er fremgaaet et klart formet Program, hvortil hvert Medlem inden for Organisationen vil kunne tage Stilling.

Der kan maaske øves Kritik mod adskillige tilvante Forestillinger i Spørgsmaalet om Anciennitetsforhold, saavel økonomisk som socialt og arbejdsmæssigt træder dette Forhold frem; men det er dog naturligt, at man tvinges til selvstændig Tænkning, før man fraviger dette gamle, smukke og blandt Lokomotivmændene hævdvundne Princip. Der kan ogsaa være Tvivl om, hvorvidt en Graduering virkelig falder sammen med vor Organisations Anskuelse og Struktur, eller om det blot er Udtryk for enkeltes personlige Opfattelse; man kan sikkert hævde, at den Grundbetragtning — Anciennitetsprincippet —, der længe har været gældende, og som gaar igennem hele Organisationens baade løn- og anciennitetsmæssigt set, er fast forankret hos det store Flertal af Organisationens Medlemmer, og at dette Princip fremdeles maa være Grundlaget for hele Foreningens Arbejde paa dette Omraade. Derimod skal det ikke benægtes, at Fremstillingen maaske paa adskillige Punkter stiller Forholdet, — eller vore Forhold lønmæssigt set — i en Belysning, som ikke falder ud til vor Fordel, naar man ser paa Forfremmelser, Graduering, og hvad man ellers vil kalde det Lønningssystem, som med Held bruges af andre Organisationer inden for vor Etat. Dog synes det indlysende, at for at en Bevægelse eller en vidtgaende Forandring i Organisationens skal have Betydning og Styrke, maa der skabes Klarhed over vore egne Udgangspunkter. Det maa nøje undersøges, om de meget omtalte Gradueringer inden for de paagældende Organisationers Medlemsstab har skabt den generelle Organisationslykke og det Sammenhold, som vort gamle Anciennitets- og Lønprincip er en lykkelig Garant for.

Overfor den omtalte Reformbevægelse staar Organisationens moderate Medlemmer. Nemlig alle de, som finder det nuværende godt, eller som i hvert Fald nærer en stærk Skepsis overfor Forandringer.

Vil man se, hvad der er livskraftigt og brugeligt inden for vor Organisation, nytter det ikke at arrangere Diskussionsmøder paa Stuerne samt dèr at ophænge lange Skrivelser med Krav og Henvisninger om vor Organisations fremtidige organisationsmæssige Tilslutning. Nej, det gælder om at søge Forbindelse med Virkeligheden. Det gælder om at se, hvordan Organisationens grundlæggende Ide harmonerer med disse nye Tanker. Det gælder om at drage Nytte af de Erfaringer, Dansk Lokomotivmands Forening høstede under Kampen for en retfærdig Udtagelse af Personale til Motortjenesten og Forfremmelse til Motorførere. Dèr saa man, hvilke Fravigelser, der kunde gøres, uden at vi andre kunde finde nogen sand Mening deri. Eller tænk blot paa det specielle københavnske Anliggende om Lokomotivførernes Anvendelse i S-Togene.

Saa vel Tilhængere af Gradueringen som Modstandere heraf har begge samme Interesse i, at Virkelighedens kolde Lys maa falde paa vore Lønninger; men Gradueringsprincippet bliver sikkert aldrig andet end en Narresut for Helheden. Nej lad os beskæftige os med mere gennemgribende Forhold, som kan gøre vore Lønninger købedygtige. Det kan ske paa mange Maader f. Eks., og særlig for vort Vedkommende, gennem Skattelovgivningen; thi hvad opnaas i Grunden ved, at et lille Mindretal bliver Overlokomotivførere? I Realiteten kun det, at man kan gaa til Skattevæsenet med det meste af det minimale Tillæg. Nej, lad os i Stedet for at støtte Gradueringsbestræbelser støtte de Organisationer, som arbejder for at gøre vore Lønninger købedygtige gennem en retfærdig Skatteligning. Derved opnaas, at alle inden for Organisationen faar forbedret Købekraft gennem en ensartet og retfærdig Skattebyrde; vi venter imedens paa Lønrevisionen.

Kalundborg, i Marts 1945.

A. Martinsen.

### Lille Mands Tanker.

Der har i den senere Tid været flere Artikler i Lokomotivtidende angaaende bedre lønmæssig Placering af Lokomotivpersonalet; et Spørgsmaal, samtlige Lokomotivmænd følger med den største Interesse.

Der tales i Artiklerne om Ændring af Stillingsbetegnelserne. En Indsender ønsker „Overlokomotivførere med en 1. Grads Benævnelse for de særlig dygtige“, en anden foreslaar „Udnævnelse af en Del kvalificerede Lokførere til Overlokmotivførere“. Jeg ønsker dertil at bemærke, at disse Ønsker kun kan være Surrogat. Det kan ikke menes, at der skulde findes særlig dygtige eller særlig kvalificerede Lokførere, som gør sig fortjent til en bedre Placering end deres øvrige Kolleger. Naar man betænker den Uddannelse, der kræves for at blive Lokfører, en Uddannelse der strækker sig fra den psykotekniske Prøve til den afsluttende Eksamen som Lokfører, kan der kun være et Svar paa ovenstaaende Ønsker, nemlig: En Lokomotivfører er en Lokomotivfører, hvad enten han fremfører et Tog fyldt med rejsende, et Tog fyldt med værdifuldt Gods eller er beskæftiget ved den enerverende Rangertjeneste. Lokpersonalets Arbejde kan ikke opdeles i mere eller mindre kvalificeret. Det kræver sin Mand helt og fuldt.

Om selve Stillingsbetegnelserne vægrer jeg mig ved at tro, at en Ændring af disse skulde være nødvendige for at opnaa en bedre Lønplacering. Lokomotivmændenes Arbejde er nu engang af en Art, der i sig selv muliggør en Højnelse i saavel social som økonomisk Retning.

Dansk Lokomotivmands Forening maa sætte hele sin Kraft ind paa en Forbedring af den samlede Lokomotivmandsstyrkes Kaar. Da vil der sikkert ogsaa mødes Forstaaelse hos rette vedkommende.

Ejvind Larsen, Frederikshavn.

### Signalbelysningen.

Der er sagt og skrevet saa meget om Signalerens Synlighed, men der er, saa vidt jeg ved, ingen, der har omtalt Pasningen af Lyset med Omstilling fra Dag til Nat og omvendt. Denne Pasning er præget af en saadan Tilfældighed, at jeg har set Natbelysning til over Middag og i nogle Tilfælde Dagbelysning om Natten. Begge Dele er meget generende og skyldes antagelig manglende Forstaaelse af de Forhold, Lokomotivmændene arbejder under. Ikke alene under de nuværende vanskelige Forhold med Mørklægning, Afskærmning o. s. v., men det gælder baade i Krig og Fred, at et Dagsignal virker blændende i Mørke baade i de fremskudte Signaler og navnlig i Retningsviserne, medens et Natsignal om Dagen næsten er usynligt.

Den for Lokomotivmændene mest ideelle Betjening er: Daglys om Dagen til det er helt mørkt — thi ogsaa i Tussmørke er Natlyset meget vanskeligt at se — og derefter Omstilling til Natbelysning. Samme Fremgangsmaade anvendes om Morgenens, d. v. s., at der omstilles til Dagbelysning, saasart det begynder at lysne.

Forholdet vil antagelig let kunne rettes, naar rette Vedkommende, d. v. s. de, der skal passe Omstillingen, bliver gjort opmærksom paa, hvorledes det bør være og Betydningen heraf.

M. J.

Efter hvad der meddeles os er Stationerne instrueret om for saa vidt angaar Lyset i Daglyssignalerne nøje at overholde Omskiftning fra Dag til Nat eller omvendt. Naar der ikke er givet bestemte Regler for Tidspunktet af denne Omskiftning er det under Hensyn til, at Tiderne er forskellige eftersom det er lyst eller mørkt i Vejret.

Almindeligvis bør Daglyssignalernes Omstilling til Natbelysning vel nok ske noget senere end andre Signalers Natlys tændes, ligesom Omskiftningen til Dagbelysning bør ske noget før, end man slukker Natsignalerne i øvrige Signaler.

I øvrigt bør Uregelmæssigheder paa dette Omraade noteres paa Lokomotivførerrapporten, saa vil det sikkert blive berigtiget.

Red.

### KRIGENS VIRKNING PAA BRASILIENS JERNBANER

Selv om Brasilien ikke er direkte berørt af Krigens, saa er Landets økonomiske Liv dog stærkt paavirket deraf. Det beviser Takstforhøjelserne paa Leopoldina-Banen, en metersporet Bane med et Net paa 3000 km i Staterne Rio Janeiro, Minas Gerais og Espirito Santo. Banen forhøjede i Marts 1942 sine Takster med 10 pCt. og saa sig i Slutningen af 1943 nødsaget til at forhøje Taksterne yderligere med 25 pCt. Grunden dertil siges at være den store Stigning i Prisen paa alle Materialier.

Die Lokomotive.



Reguleringsstillægssatser, gældende fra 1. April 1945.

Grundløn, Alderstillæg og pensionsgivende personlige Tillæg tilsammen	Gifte Mænd og dermed ligestillede		Andre Tjenestemænd over 40 Aar		Alle øvrige Tjenestemænd	
	Under 1500 Kr. aarlig	aarlig 123 pCt.	maanedlig 123 pCt.	aarlig 82 pCt.	maanedlig 82 pCt.	aarlig 71 pCt.
1 500— 1 799.....	1 920. 00	160. 00	1 280. 04	106. 67	1 104. 00	92. 00
1 800— 2 999.....	2 004. 00	167. 00	1 336. 08	111. 34	1 148. 04	95. 67
3 000— 4 499.....	2 040. 00	170. 00	1 360. 08	113. 34	1 160. 04	96. 67
4 500— 5 999.....	2 268. 00	189. 00	1 512. 00	126. 00	1 296. 00	108. 00
6 000— 7 499.....	2 316. 00	193. 00	1 544. 04	128. 67	1 312. 08	109. 34
7 500— 8 999.....	2 544. 00	212. 00	1 696. 08	141. 34	1 448. 04	120. 67
9 000—10 499.....	2 784. 00	232. 00	1 856. 04	154. 67	1 588. 08	132. 34
10 500 og derover.....	3 036. 00	253. 00	2 024. 04	168. 67	1 732. 08	144. 34

Stedstillægssatser.

Sats	aarlig	maanedlig				
a	480	40.00	ikke over 32 pCt. af Grundløn.	Fuldt Stedstillæg opnaas ved Grundløn mindst	....	1 500 Kr.
b	432	36.00	— - 30	— - —	....	1 440 —
c	318	26.50	— - 20	— - —	....	1 590 —
d	228	19.00	— - 15	— - —	....	1 520 —
e	108	9.00	— - 8	— - —	....	1 350 —

Midlertidigt Tillæg.

Grundløn, Alderstillæg og pensionsgivende personlige Tillæg tilsammen	Gifte Mænd og dermed ligestillede		Andre Tjenestemænd over 40 Aar		Alle øvrige Tjenestemænd	
Under 1500 Kr. aarlig	27 pCt. ikke over 384.00 aarlig		18 pCt. ikke over 256.08 aarlig		14 pCt. ikke over 200.04 aarlig	
Fra 1 500 Kr.....	384.00 aarl.	32.00 mdl.	256.08 aarl.	21.34 mdl.	200.04 aarl.	16.67 mdl.

Børnetillæg.

Udover foranstaaende Tillæg ydes til Tjenestemænd og Pensionister m. v., der har Forsørgerpligt overfor Børn under 18 Aar, et særligt Tillæg paa 120 Kr. aarlig — 10 Kr. maanedlig — for hvert Barn under 18 Aar udover eet.

Optrækning af Krigsforsikringsbidrag.

Meddelelse fra Forsikringsforeningen for Tjenestemænd ved Statsbanerne:

Opmærksomheden henledes paa, at der i Henhold til Lovanordning i Tilslutning til Loven om Krigsforsikring af privat Indbo skal opkræves et à conto Beløb paa Krigsforsikringsbidraget svarende til 1 pro mille af Indbobrandforsikringssummen, dog skal der ikke betales Bidrag af Forsikringssummer paa 5000 Kr. og derunder.

Bidraget beregnes af den gennemsnitlige Forsikringssum i Aarene 1940—44 begge Aar incl. Det vil eksempelvis for en Gennemsnitssum paa 10 000 Kr. andrage 10 Kr.; for en Sum paa 15 000 Kr. 15 Kr. o. s. v., og man har med Bogholderkontoret og andre Lønudbetalere, hvor Afkortning finder Sted, truffet det Arrangement, at Beløbet deles i 3 Dele, saa det fradrages med 1/3 i Juni, 1/3 i Juli og den sidste 1/3 i Oktober. August er som bekendt den Maaned, hvor den normale halvaarlige Afkortning finder Sted.



Meddelelse fra Hovedkassereren.

Da der for Kontingentaikortninger nu gælder den Regel, at de til dette Brug udarbejdede Lister skal være Generaldirektoratets Bogholderkontor i Hænde en hel Maaned forud for Afkortningsdatoen, er det absolut nødvendigt, at nyansatte Lokfyrbøderes Medlemsbog fra D. S. og M. F. samt Indmeldelsesblanket til vor Organisation er tilsendt Kontoret hurtigst muligt efter Lokfyrbøderansættelsen og allerseneast d. 25. i den Maaned, Ansættelsen er sket. I modsat Fald vil det medføre, at det nye Medlem i 3 Maaneder skal betale sit Kontingent hjemme i Afdelingen i Stedet for som hidtil 2 Mdr.

Det paaregnes derfor, at d'Hrr. Aidelingsformænd i fuld Forstaaelse af Betyningen af, at de nyansattes Medlemsforhold til vor Org. bringes i Orden saa hurtigt det er gørligt, ekspederer Sager vedrørende Indmeldelse i D. L. F. omgaende.



**FERIEHJEMMET**

De mange af vore Medlemmer, der hvert Aar med Længsel ser hen til den Tid, hvor de kan tilbringe en haardt tiltrængt Ferie paa vort Feriehjem, maa vi desværre bedrøve med, at dette ikke kan lade sig gøre i Aar, da Feriehjemmet er taget i Brug til andet Formaal.

Vi haaber, det ikke varer alt for længe, inden vi igen kan mødes paa vort Feriehjem.

P. U. V.  
Soph. Jensen.

**JUBILÆUM**

Lokfører H. Bagger, Horupsgade 6, Tønder, kan d. 14. Juni fejre 25 Aars Jubilæum. Han begyndte som Ekstrahvk. i Aarhus d. 14. Juni 1920 og ansattes 14. Juni 1921 som Haandværker samme Sted. 1. Okt. 1924 blev han Lokfyrbøder i Tinglev og kom til Sønderborg 1. Juli 1925. Ved Forfremmelsen til Lokomotivfører 1. Februar 1942 blev Bagger stationeret i Tønder. Bagger har saaledes tilbragt det meste af sin Jernbanetid i Sønderjylland, og her befinder han sig godt.



Jubilaren er altid i godt Humør og forstaar med et Smil at tage Livets Tilskikkelser i den Rækkefølge de kommer. Han er en pligtopfyldende Lokomotivmand og en god Organisationsfælle. Afdelingen ønsker hjertelig til Lykke paa Jubilæumsdagen og udtaler Ønsket om, at du maa bevare dit Helbred og gode Humør i de Aar, der kommer.

E. N. R. J.

**Opmærksomhed frabedes.**

Al Opmærksomhed ved mit Jubilæum frabedes.  
N. B. Pedersen, Lokf., Kø.

**Taksigelser.**

Hjertelig Tak for venlig Opmærksomhed ved mit Jubilæum.  
Aage Hansen, Mtf., Kk.

Hjertelig Tak for venlig Opmærksomhed ved mit Jubilæum.  
Lokfører Robert Hansen, Gedser.

Min bedste Tak for venlig Opmærksomhed ved mit Jubilæum.  
H. Hansen, Kalundborg.

Hjertelig Tak for Opmærksomheden ved mit Jubilæum.  
C. Pedersen, Nyborg.

Hjertelig Tak for venlig Deltagelse ved Lokomotivfører J. N. J. Madsens Død og Bisættelse.

C. Madsen og Børn.

**Statsbanepersonalets Sygekasse.**

Jernbanelæge Petris Praksis varetages f. T. af Doktor Alfred Jensen, der afholder Konsultation paa Jernbanelægens Bopæl til samme Tid, som Jernbanelægen (fra Kl. 12—13, Lørdage dog Kl. 11—12).

**Møbelindkøb paa fordelagtige Vilkaar.**

En af vort Blads mangeaarige Annoncører, Møbelfirmaet Holm & Larsen, Skt. Nikolajvej, har bedt os bringe følgende til Medlemmernes Kundskab:

Igennem snart 50 Aar har vort Firma Holm & Larsens Møbelmagasiner haft den Ære at være Leverandør til en stor Kreds af Dansk Lokomotivmands Forenings Medlemmer, og vi har i disse Aar kunnet yde en udstrakt Kredit. Desværre bevirker den ny Prisordning, at vi maa indskrænke Kreditten betydeligt, saa der ikke kan ydes Kredit længere end ca. 1½—2 Aar. Vi tillader os derfor at henlede Lokomotivmandsforeningens Medlemmers Opmærksomhed paa, at de ved Henvendelse til Forbrugsforeningen af Embeds- og Bestillingsmænd samt Læger, vil kunne faa denne Forenings Interessekontor til at financiere et evt. Afbetalingskøb hos A/S Holm & Larsen. De vil derved kunne opnaa samme fine Kreditbetingelser, som vi hidtil har kunnet yde.

Vi haaber paa denne Maade at kunne bevare den gode Forbindelse, der nu gennem op mod 50 Aar har bestaaet imellem Deres ærede Medlemmer og vort gamle Firma.



**Togattentater.**

Onsd. d. 28. Marts ved 22-Tiden blev der forøvet et nyt Attentat mod et Motortog mellem Aarhus Ø. og Riisskov praktisk talt samme Sted som Attentatet d. 13. Marts, der omtaltes i forr. Nr. Ogsaa d. 28. Marts blev Motorvognen stærkt beskadiget af en under Vognen anbragt Bombe, Motorfører L. P. Olesen blev lettere saaret.

Samme Aften forøvedes Attentat mod et af Hammelbanens Tog, hvor en Bombe eksploderede bag Motorvognen. 12 Personer saaredes, de fleste dog kun i lettere Grad.

4. April afsporedes et Tog i Nærheden af Allingaabro; en Skinne var løsnet med det Resultat, at Lokomotivet og et Par Vogne, af hvilke den ene var helt fyldt med Arbejdere, væltede. 2 af Passagererne dræbtes, henved 30 blev saaret.

Endelig meddeles om en Bombeeksplosion under et Lokomotiv, da det d. 15. April befandt sig ved Brabrand. Maskinen afsporedes; saavel Lokomotivfører som Lokomotivfyrbøder kom lettere til Skade.

**Dusør for resolut Optræden under 2 Togattentater.**

I den Omtale, vi her i Bladet for Marts Md. bragte vedr. Attentatet mod Tog 25 d. 24. Feb., er bl. a. nævnt, at en ved Uhedsstedet boende Banearbejderhustru havde udvist stor Hjælpsomhed, idet hun assisterede mange af de tilskadekomne. Det viser sig at dreje sig om Hobro's Vognopsynsmand E. K. Larsen, der bor i det paagældende Hus, og som baade ved Attentatet 8. Okt. i Fjor og det d. 24. Feb. i Aar viste Snarraadighed og behjertet Optræden. Saavel Larsen som Hustruen gjorde sig de største Anstrengelser baade for hurtigt at skaffe Hjælp og selv at hjælpe de saarede; mange af disse blev bragt til Familien Larsens Bolig i Vogterhuset og blev lægebehandlet dér. Statsbanerne har nu ydet Larsen en Dusør paa 100 Kr. samt en Erstatning paa 250 Kr. for ødelagt Linned m. m.

*Kulkranen stærkt beskadiget.*

Den 18. April Kl. ca. 23 blev Næstved Maskindepots Kulkran ødelagt ved Eksplosion af en udlagt Bombe. Ifølge Næstved-Bladene var der et Kvarterstid forud givet telefonisk Meddelelse om, hvad der kunde ventes at ville ske, saa Personalet kunde bringe sig i Sikkerhed. Der kom derfor ingen til Skade ved Eksplosionen.

*Lemlæstet ved Spring paa Tog.*

Lørdag Aften d. 7. April vilde en Odenseaner rejse med et fra Od. afgaaende Godstog. Tiltrods for at dette havde sat i Gang, vilde vedkommende dog springe op paa en af Vognene, men forfejlede Springet og kom ind under Toget, hvor han blev livsfarlig kvæstet. Den ene Arm og den ene Fod maatte amputeres, desuden var Ansigtet ilde tilredt.

*500 Kr. for en Færge-Adgangsbillet?*

Efter at Persontrafikken i 2. Distrikt var standset iflg. Gdt.s Meddelelse af 18. April, var der endnu en Del Mennesker, som meget gerne vilde over paa den anden Side af Storebælt, men som ikke var kommet med d. 19. Da det derefter blev oplyst, at der Lørdag d. 21. vilde blive gennemført endnu en Forbindelse — den allersidste indtil videre — og de fleste var af den Formening, at det som hidtil var nødvendigt at have Færge-Adgangsbilletter, samt da disse jo forlængst var udleveret fra Statsbanernes Side, gik der i Følge „Politiken“ Housse i Færebilletterne paa den sorte Børs. Den af os tidligere omtalte Pris paa 25 Kr. pr. Stk. var efterhaanden kommet op paa 50 à 100 Kr., men nu sprang den helt op til 500 Kr. Og saa viste det sig, at der den paag. Dag aldeles ikke blev krævet Færge-Adgangsbillet, idet Statsbanerne sagde, at alle, der vilde hjem, skulde have Adgang til at komme med.

*Overpræcise Tog.*

„Ekstrabladet“ bragte 25. April en Notits med ovennævnte Titel; det fortælles deri, hvorledes sene Toggængere paa Kystbanen faar jaget en Skræk i Livet, derved at et Tog nu ofte ruller ind paa Stationen 3—4 Min. før egentlig Ankomsttid. Ja! Der kan man se, hvorledes visse rejsende ligefrem synes at have indstillet sig paa Forsinkelser. Det lyder i hvert Fald paradoksalt, at nogen Lokomotivfører i disse brændselsfattige Tider skulde indrette sin Kørsel saa daarligt, at han paa Kystbanen, hvor der ikke er særlig langt mellem Stationerne, skulde komme 3—4 Min. for tidligt. Mon det ikke snarere drejer sig om rettidige Tog, og om rejsende, der plejer at regne med visse Forsinkelser.

*Borgergruppen stemte imod.*

I Ronne, hvor Kommunens Tjenestemænd aflønnes efter et Reglement, der slutter sig til Statens Lønningsbestemmelser, har man hidtil kun haft et Stedtillæg paa 108 Kr. mod de for Statstjenestemændene i Byen gældende 432 Kr. Kommunens Folk ønskede dette ændret, og Spørgsmaalet var til Forhandling i Byraadet den 12. Marts. Borgergruppen kunde ikke gaa med til denne Forhøjelse paa 324 Kr. pr. Mand og stemte imod Forslaget, som imidlertid blev vedtaget med Socialdemokraternes Stemmer.



*Udnævnelse:*

*Ira 1.—4.—45:*

- Lokfyrbøderaspiranter til Lokfyrbødere:  
 P. B. Nielsen, Kbhavns Godsbgd., i Gedser.  
 J. C. J. Nissen, Struer, i Brande.  
 J. I. Christiansen, Randers, i Brande.  
 M. Pedersen, Struer, i Brande.  
 A. Thomsen, Struer, i Lunderskov.  
 H. T. Poulsen, Esbjerg, i Esbjerg.  
 E. N. Olesen, Frederikshavn, i Padborg.  
 K. E. Lundeman, Nyborg, i Padborg.  
 S. J. Madsen, Korsør, i Gedser.  
 P. W. H. Jørgensen, Gedser, i Gedser.  
 H. Andersen, Kbhavns Godsbgd., i Padborg.  
 P. Jensen, Aarhus, i Padborg.  
 M. B. C. Johansen, Fredericia, i Fredericia.  
 E. Bülow, Fredericia, i Padborg.  
 H. P. T. Nielsen, Fredericia, i Padborg.  
 J. V. B. Christiansen, Aarhus, i Padborg.  
 P. E. P. Jakobsen, Esbjerg, i Esbjerg.  
 E. A. Lønnqvist, Aarhus, i Tønder.  
 P. Esbensen, Aarhus, i Tønder.  
 E. B. Jørgensen, Fredericia, i Tønder.  
 E. W. Larsen, Nyborg, i Tønder.

*Ira 1.—5.—45:*

- Lokfyrbødere til Lokførere:  
 P. E. E. Larsen, Kbhavns Godsbgd., i Brande.  
 S. A. L. Pedersen, Helsingør, i Brande.  
 M. P. Lauer, Kbhavns Godsbgd., i Brande.  
 P. E. Borring, Næstved, i Hobro.  
 K. A. H. S. Nielsen, Kalundborg, i Aalborg.

- Lokfyrbøderaspiranter til Lokfyrbødere:  
 A. C. Quaade, Kbhavns Godsbgd., i Gedser.  
 E. L. H. Kristensen, Kbhavns Godsbgd., i Padborg.  
 A. Johansen, Korsør, i Padborg.  
 M. Gregersen, Kbhavns Godsbgd., i Padborg.

*Forflyttede eiter Ansøgning:*

*Ira 1.—4.—45:*

- Lokfyrbøder:  
 K. O. C. Nielsen, Slagelse, til Nyborg.

*Ira 5.—4.—45:*

- Lokfyrbødere:  
 E. K. B. Jensen, Slagelse, til Kbhavns Godsbgd.  
 E. W. Olsson, Kalundborg, til Kbhavns Godsbgd.  
 H. E. Andersen, Gedser, til Kbhavns Godsbgd.  
 K. G. Eliassen, Padborg, til Kbhavns Godsbgd.  
 I. A. Asmussen, Esbjerg, til Kalundborg.  
 K. K. Nielsen, Padborg, til Korsør.  
 J. R. Sørensen, Gedser, til Aarhus.  
 S. K. K. Olesen, Viborg, til Aarhus.  
 J. P. Mølgaard, Brande, til Aarhus.  
 G. C. Nielsen, Padborg, til Aarhus.  
 C. V. S. Hansen, Gedser, til Aarhus.  
 E. V. Hall, Brande, til Aarhus.  
 A. Vilhelmsen, Padborg, til Fredericia.  
 K. E. B. Rasmussen, Lunderskov, til Fredericia.  
 N. H. B. Madsen, Viborg, til Fredericia.  
 H. P. Sørensen, Tønder, til Fredericia.  
 B. T. J. Henriksen, Padborg, til Fredericia.



E. W. Melgaard, Padborg, til Randers.  
 P. Jensen, Tønder, til Randers.  
 E. A. Lindengren, Brande, til Frederikshavn.  
 R. C. S. Sørensen, Brande, til Viborg.  
 E. V. Sørensen, Padborg, til Aarhus.  
 O. Frederiksen, Aarhus, til Brande.  
 E. Laursen, Tønder, til Viborg.

Ira 13.—4.—45:

Lokfører:

K. A. Nielsen, Slagelse, til Kalundborg.

Ira 14.—4.—45:

Lokfyrbøder:

J. M. Jensen, Gedser, til Herning.

Ira 1.—5.—45:

Lokførere:

H. C. Guldager, Aalborg, til Randers.  
 G. F. Gjødesen, Brande, til Skanderborg.  
 K. Poulsen, Aalborg, til Brande.  
 J. H. M. Jørgensen, Brande, til Slagelse.  
 H. N. Jensen, Nykøbing Fl., til Kbhavns Godsbgd.  
 A. Andersen, Brande, til Nykøbing Fl.

Lokfyrbødere:

I. A. Asmussen, Kalundborg, til Kbhavns Godsbgd.  
 P. B. Nielsen, Gedser, til Kbhavns Godsbgd.  
 K. E. Lundeman, Padborg, til Slagelse.  
 R. Madsen, Padborg, til Korsør.  
 H. Andersen, Padborg, til Kalundborg.

Afsked:

Ira 30.—6.—45:

Lokfører N. J. L. Voldby, Roskilde, efter Ans. p. Gr. af Alder med Pension.  
 Lokfører P. C. Sprogø, Fredericia, efter Ans. p. Gr. af Svagelighed med Pension.

Ira 31.—7.—45:

Lokmester I N. C. O. Bendixen, Aalborg, efter Ans. p. Gr. af Alder med Pension.  
 Lokfører A. V. K. Endersen, Gedser, efter Ans. p. Gr. af Alder med Pension.  
 Lokfører C. F. Olsen (Farnæs), Helsingør, efter Ans. p. Gr. af Alder med Pension.  
 Lokfører J. Jensen, Viborg, efter Ans. pr. Gr. af Alder med Pension.

Dødsfald:

Lokfører J. N. J. Madsen, Esbjerg, den 5.—4.—45.

Dødsfald blandt Pensionister:

pens. Lokfører N. C. C. Olsen, Aalø, den 4.—4.—45.

## Statsbanernes Regnskab for Februar 1945.

Ifølge Oversigten over Statsbanernes Driftsindtægter og Driftsudgifter i Februar 1945 — den første Maaned under den nye, nedskaarne Køreplan og med de nye Restriktioner i Godsbefordringen — er i Forhold til Februar 1944 Indtægten af *Personbefordringen* faldet med ca. 2,8 Mill. Kr., Indtægten af *Godsbefordringen* faldet med ca. 2,8 Mill.

Kr. og forskellige andre *Indtægter* steget med ca. 0,1 Mill. Kr.

Alt i alt er *Driftsindtægterne* faldet med ca. 5,5 Mill. Kr.

De egentlige *Driftsudgifter* er faldet med ca. 1,7 Mill. Kr.

Hvis man regner med en tilsvarende ekstraordinær Afskrivning, som er foretaget i 1943/44, bliver det samlede Resultat af Driften samt Afskrivning og Forrentning, at der i Februar 1944 var et Underskud paa ca. 4,6 Mill. Kr. og i Februar 1945 et Underskud paa ca. 8,3 Mill. Kr.

Statsbanernes Driftsindtægter og Driftsudgifter m. v. har i de 11 Maaneder af Driftsaaret 1944—45 i Sammenligning med Beløbene i de tilsvarende Maaneder Aaret før udgjort i runde Summer:

	1944/45	1943/44
Personbefordring . . . . .	136 360 000	124 560 000
Gods- og Kreaturbef. . . . .	130 330 000	139 090 000
Postbefordring . . . . .	8 560 000	7 910 000
Andre Indtægter . . . . .	9 010 000	8 520 000
<i>Indtægter i alt</i> . . . . .	284 260 000	280 080 000
<i>Driftsudgifter</i> . . . . .	220 790 000	200 680 000
<i>Driftsoverskud</i> . . . . .	63 470 000	79 400 000
Afskrivning . . . . .	4 950 000	4 950 000
Forrentning . . . . .	9 480 000	11 190 000
<i>Statens Tilskud til Driften</i> ÷	49 040 000	÷63 260 000

## Rettelse til Adressefortegnelsen

Lokomotivførerafdelingerne.

*Odense Underafd.:* Repræsentantens Navn og Adresse rettes til: J. Johansen, Sofie Breumsvej 16.

*Sønderborg Afd.:* Formandens Navn og Adresse rettes til: M. Nielsen, Skrænten 11.

Lokomotivfyrbøderafdelingerne.

*Roskilde Afd.:* Formandens Navn og Adresse rettes til: E. D. Hansen, Ringstedgade 50, 1.

Kassererens Navn og Adresse rettes til: O. A. H. Nielsen, Møllehusvej 29, 2.

## Medlemslisten

Optaget som ekstraordinære Medlemmer:

pr. 1.—3.—45:

pens Lokomotivførere:

F. C. Petersen, Flensborggade 26, 2., Kbh. V.  
 C. C. Nielsen, Fredensgade 8, Struer.  
 Jac. Hansen, Thorvaldsensgade 15, 1., Aarhus.

pr. 1.—4.—45:

Johs. Hansen, Frederiksbjerg Torv 2, 3., Aarhus.  
 J. Pedersen, Østerbro 45, St., Slagelse.  
 H. J. Hansen, Himmerlandsvej 6, Kbhvn. F.  
 P. M. Johansen, „Gimle“, Lunden 3, Korsør.  
 J. K. Holm, Østergade 7, 2., Esbjerg.

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.



# Tænker De paa Møbler?

Saa skulde De se ud hos VILLA MØBLER i Griffenfeldtsgade 47. Der faar De det helt rigtige til en fornuftig Pris, og Betalingen kan vi sagtens blive enige om.

**VILLA MØBLER . Griffenfeldtsgade 47**  
(mellem Rantzausgade og Aaboulevarden)

**Sengeudstyr - Hvidevarer  
Gardiner - Gulvtæpper**



RAADHUSPLADSEN 14

Leverandør til De danske Statsbaner  
Leverandør til Dansk Lokomotivmandsforenings Feriehjem

## Arbejdernes Landsbank,

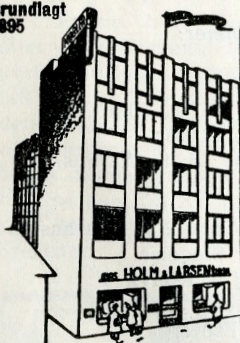
Hovedkontor:  
Panoptikonbygningen, Vesterbrogade 5.

C. C. Petersen's Enke, Sadelmagermester,  
Nørre Farimagsgade 78, St. Telefon Byen 5581 y.

## A/S Emdrup Dampvaskeri

Ryvang 6000

Grundlagt  
1895



10 Aars Garanti

Der er en Del Folk

i faste Stillinger

som køber Deres

Spisestue og Dagligstue eller combinerede  
Opholdsstue og Soveværelse

hos

**HOLM & LARSEN A/S**

Kun St. Nikolajvej 8 - C. 7155 - Nora 7129

KREDIT

kan indrømmes fra 20 Kr. pr. Md. Brugte Møbler tages i Bytte.



FRØ

sikrer  
Høsten



**J. E. OHLSENS ENKE**

Skandinaviens ældste Frøfirma

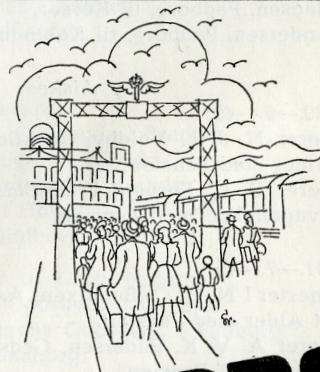
Linnésgade 14 KØBENHAVN Telf. Ctr. 1520  
ODENSE AARHUS AALBORG NYKØBING F

STØT VORE ANNONCØRER

Danmarks

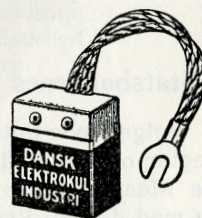
første

Pilsner



**TUBORG**

Pilsner



Klingseyvej 6, Kbhvn.  
Telefon Damsø 3132

## Metalvarefabriken »Victoria«

Aage Jensen

Marstalsgade 6 . København Ø . Tlf. Øbro 3559

Urmager ved Statsbanerne

## L. Beyer Holgersen & Søn

(C. Weistrups Eff.) - Grundlagt 1856

Colbjørnsensgade 17 - København V. - Telf. Vester 2637