

# DANSK LOKOMOTIVTIDENDE



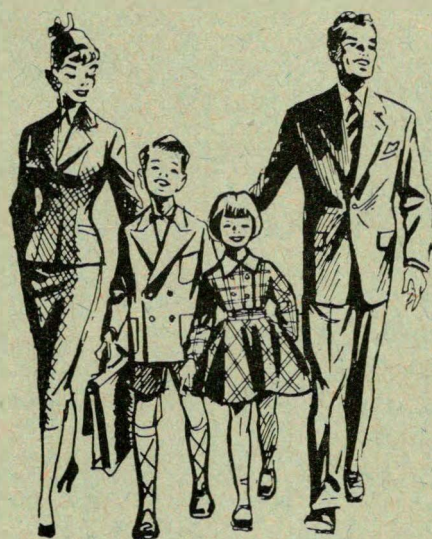
UDGIVET AF DANSK LOKOMOTIVMANDS FORENING

NUMMER 11

5. JUNI 1955

55. ÅRGANG

## Uden Udbetaling



Som Tjenestemand kan De købe Herre- og Damekonfektion, Kjoler, Dreng-, Pige- og Børnetøj på vor populære

10 Maaneders

## FAMILIE-KONTO

## J. ALBERTSEN

NØRRE FARIMAGSGADE 68-70

Husk: Den høje Stue

Linie 5-7-14-15-40 til Frederiksborggadekrydset

**AGA-GAS** BELYSNING  
SVEJSNING

**GASACCUMULATOR**  
KØBENHAVN • ODENSE • AALBORG • AABYHØJ

**BOSCH**  
DIESELUDSTYR  
OG  
AUTOTILBEHØR  
— den uovertrufne Kvalitet  
A/S MAGNETO • KØBENHAVN N

Jernbanevogne af enhver Konstruktion

VOGNFABRIKKEN  
**SCANDIA** A/S  
RANDERS



Regnfrakker

  
**Statsanstalten for Livsforsikring**

*Eneste statsgaranterede Livsforsikringsanstalt*

*Billige Præmier \* Kontant Bonus*

Hovedkontor: Kampmannsgade 4, København V

*Urmager ved Statsbanerne*

**L. Beyer Holgersen & Søn**

(C. Weistrups Eftf.) Grundlagt 1856

Colbjørnsensgade 17, Kbhvn. V, Tlf. Vester 2637


OPTIKER

**Felix Schmidt's**  
EFTF.

**Nørreport**

Nr. 68 mellem Nørregade og Fiolstræde  
Byen 2006-2007

Statsbanernes Brille-Leverandør

**Majami**   
**TUBORG**

Alt i elektriske Maaleinstrumenter

1918  1953

Vi udfører Reparationer  
og Ændringer af alle Fabri-  
kata hurtigt og omhyggeligt

HELWEG MIKKELSEN  
Øster Farimagsgade 28  
C. 998 (5 Ledn.) Kbhvn. Ø

**Vesterbros Ligkistemagasin**

Chr. F. Christensen  
Enghavevej 31  
Telefon: Eva 1404

Begravelser og Ligbrænding  
besørges paa bedste  
og billigste Maade

Søn- og Helligdage privat: Hørdumsgade 37, Telefon Eva 5193

**Dansk Maskinpakning A/S**

Amaliegade 41  
København  
C. 12528



Klingseyvej 6, Kbhvn.

Telefon Damsø 3132



**Hygiejniske Gummivarer**

*Katalog gratis*

Amk. Gummivarer Industri

Vestergade 3 . København K  
Tlf. Byen 4195

Uniforms-skrædderi, målkonfektion, skrædderi  
Spørg om vort ny kontosystem

**I. B. Schilder**

Nørregade 7  
København K

**De forenede Kulimportører**

**KUL og KOKS**

Holmens Kanal 5 . København K  
Telefon 211



## DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

NR. 11 - 55. ÅRGANG

5. JUNI 1955



### Indhold:

Efter fællesmøderne .....	121
I. T. F. ....	122
Foreningens formand fylder 40 år	123
Samarbejdsudvalgsmøde i 2. Distrikt .....	124
Togoverhaling ved benyttelse af venstre spor .....	125
Aldersrentens størrelse fra 1. april 1955 .....	129
Dobbeltspor Lunderskov—Vamdrup .....	131
Under DLF .....	132
Tak .....	132
Personalia .....	132
Nye adresser .....	132
Bytteejligheder .....	132



### Redaktører:

E. Greve Petersen  
(ansvarhavende)  
K. B. Knudsen.

### Redaktion og ekspedition:

Hellerupvej 44, Hellerup.  
Telefon Hell. 7269.  
Kontortid 10—16.  
Postkonto 20541.

Frederiksberg Bogtrykkeri,  
Howitzvej 49.

## Efter fællesmøderne

Medens det i 1954 blev formandsmødet, hvor de aktuelle problemer inden for foreningen drøftedes, blev det i 1955 et noget større forum, der tog del i debatten herom.

I februar-marts måned har der været afholdt fællesmøder i samtlige afdelinger med undtagelse af nogle enkelte, hvorfra medlemmerne til gengæld mødte op i den nærmest liggende afdeling.

Møderne er allesammen afviklet med en god mødeprocent, og det bør endda fremhæves, at der endog har været en betydelig større mødedeltagelse, end der var grund til at forvente. De ret vekslende tjenester for lokomotivpersonalet har stærk indflydelse på tilslutningen til et møde, men selvom friheden hjemme for en stor part var af kort varighed, satte man overalt ind på at møde frem i et så stort antal som overhovedet muligt. En så stor tilslutning giver afgjort også den bedste mødestemning med en livlig og alsidig debat.

Der har denne gang udfoldet sig en særlig diskussion og årsagen hertil skal søges i de mange, store og betydningsfulde problemer som rører sig inden for vor forening, men det bør tillige tilføjes, at man også denne gang alene helligede sig disse problemer og dermed de store linier, medens de mere lokaltprægede sager blev henvist til behandling på generalforsamlinger.

Af de spørgsmål, der trængte sig stærkest på, var bl. a. forslaget om foreningens eventuelle indmeldelse i De samvirkende Fagforbund. Den af formandsmødet i 1954 udsendte udtalelse blev af mange taget op til en gennemgribende drøftelse, og på stort set alle møderne blev det anerkendt, at hovedbestyrelsens fremgangsmåde var så klart tilkendegivet, efter at kongressen i 1953 havde pålagt hovedbestyrelsen at løse denne opgave inden kongressen 1956. Det må nu være i medlemskredsen, emnet bliver færdigbehandlet, så endelig stillingtagen kan finde sted på den kommende kongres, der tillige træffer afgørelse vedrørende urafstemning eller ikke i henhold til foreningens love.

Også normeringsloven hørte til dagens emner og herunder kom tillige spørgsmålet om den fremtidige bemanning af traktorerne ved rangertjenesten. Med fuld anerkendelse til hovedbestyrelsen for resultatet på normeringsloven kunne det ikke undgås, at man nogle steder gav udtryk for utilfredshed med, at administrationen ikke havde fulgt vort forslag om et lige stort antal lokomotivførere i 7. kkl. som det antal traktorførerpladser, der tildeles stationstjenestens personale. Med en enkelt undtagelse udtrykte møderne sin tilfredshed med hovedbestyrelsens beslutning om, at den udprægede rationalisering, som traktorsagen er et bevis på, har fået indflydelse på den ældre generations lønmæssige placering. Det ligger i sagens natur, at det store flertal kan vurdere betydningen af det fremskridt, som hermed er opnået og som skal vise sig at give det største udbytte også for den kommende generation af lokomotivmænd. En ensidig skæven til blot at fremkalde et antal advancementspladser for den yngre del af vore medlemmer fik derfor heller ikke den sympati, som nogle havde ventet, og forholdet havde formentlig

## I. T. F.

Cirka 40.000 lokomotivmænd, der står som medlem i den til ITF tilsluttede organisation Society of Locomotive Engineers and Firemen (ASLEF) havde besluttet at gå i strejke den 1. maj, men efter opfordring fra forbundsledelsen udsattes strejken indtil nye lønforhandlinger kunne optages. Den del af lokomotivpersonalet, ca. 20.000, som står tilsluttet det engelske jernbaneforbund, blev herefter taget med ind under lønforhandlingerne som blev påbegyndt den 7. maj, men som ventes at tage nogen tid, før et resultatet foreligger.

ASLEF krævede lønforhøjelse for sine medlemmer under henvisning til, at de lønforbedringer, transportkommissionen i januar havde gennemført for andre lokomotivmænd, havde forringet lokomotivpersonalets lønmæssige stilling i forhold til disse.

---

National Maritime Union of America, der blev stiftet den 3. maj 1937, og som forestår organiseringen af søfolk ved De forenede Staters Atlantkyst, har nu tilsluttet sig det store antal af søfolksforbund, som er medlemmer af ITF. ITF's eksekutivkomité har godkendt optagelsen af forbundet fra den 6. april. Forbundets nuværende medlemstal er ca. 40.000.

---

En 42 dage lang transporarbejderstrejke på Island er blevet afsluttet efter opnåelsen af forskellige overenskomster. Heriblandt en lønforhøjelse på ca. 10 pct., en forhøjelse af ferielønnen med 1 pct. og arbejdsløshedsunderstøttelsen med 4 pct.

Den islandske landsorganisation, som for tiden står under kommunistisk indflydelse, havde oprindeligt krævet en lønforbedring på 30 pct. for ufaglærte og 25 pct. for faglærte arbejdere.

---

ITF's eksekutivkomité afholder møde i Helsingfors den 13. og 14. juni, og generalrådet er sammenkaldt i samme by den 15.—17. juni.

I Bern afholdes der den 12. og 13. september konference vedrørende europæiske transportproblemer, og fra den 14. til 17. september afholder Jernbanesektionen under ITF international konference, ligeledes i Bern.

også virket mere urimeligt, såfremt det antal lokomotivførerpladser, der skulle udgå ved overgang fra dampmaskiner til dieseltraktorer, var blevet lagt til grund for en nedrykning uden samtidig at have medvirket til en oprykning.

Den ret betydelige indflydelse overgangen fra dampdriften til motordriften har på personalets tjenstlige forhold, var blandt de problemer som optog mødedeltagerne meget. Den i de senere år ret væsentlige stigning i motorvognenes antal og MY-lokomotivets overtagelse af en stor del af tidligere damptog har allerede nu medført en forskydning af tjenesterne, dels inden for de enkelte depoter, dels depoterne imellem. Foruden en stigning i nattimeantallet har det for mange kørselsfordelingers vedkommende tillige givet en stigning i det månedlige timeantal, og der er derfor grund til over for administrationen at påpege nødvendigheden af, at der vises størst mulig hensyn til personalet ved tjenestefordelingernes opstilling, således at denne vanskelige overgangstid ikke medfører urimelige byrder for lokomotivpersonalet.

\*

I denne forbindelse blev der flere steder yderligere peget på den økonomiske belastning, der påhviler personalet i forbindelse med forflytninger. Medens der er i en del år kun har været tale om korte afstande mellem hjemsted og det tjenestested, som er blevet tildelt ved forfremmelse eller ansættelse, har der i de senere år været tale om stationering på steder langt fra hjemstedet. Det har derfor været nødvendigt og såre naturligt for de pågældende at søge til en station nærmere, når der ingen chancer har været for at komme til det oprindelige hjemsted inden for en overskuelig tid. Samtidig hermed bortfalder godtgørelsen for dobbelt husførelse. På hjemstedet gennemføres rationaliseringen og personalestyrken reduceres og chancerne for at komme hjem formindskes. Anskaffelsen af en lejlighed ved tjenestestedet har måtte opgives eller udsigterne til at få en er i hvert fald meget usikre. Med alle disse vanskeligheder vil det stå enhver klart, at tjenestemandens lod forringes betydeligt under den udvikling, vi for tiden befinder os i, og der bør derfor sættes bestræbelser igang for at aflaste disse mennesker.

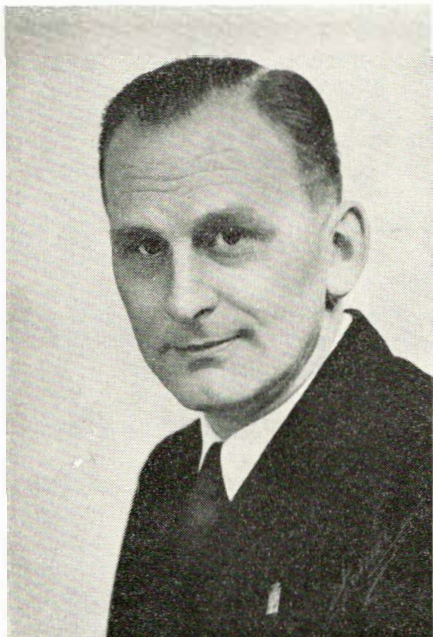
\*

For lokomotivfyrbødernes vedkommende er der yderligere grund til at nævne det urimelige i fortsat at anvende andre kategorier til lokomotivfyrbødertjeneste ved maskindepoter, hvortil lokomotivfyrbødere er ansøgere. Antallet af lokomotivfyrbødere er efterhånden så stort, at de alene må kunne klare tjenesten på lokomotiverne, og efterhånden som motordriften vokser, skulle al ekstra hjælp til lokomotivfyrbødertjenesten helt kunne bortfalde.

\*

Ud over de her anførte spørgsmål blev adskillige andre fremhævet på fællesmøderne, som vi imidlertid ikke skal komme ind på ved denne lejlighed. Møderne blev overalt afviklet på en saglig og god måde, selvom bølgerne nogle steder gik højt. Det saglige har dog været dominerende, og hver enkelt mødedeltager har gjort sit til at styrke vort arbejde og givet organisationens hovedledelse materiale til det videre arbejde i tiden fremover.

## Foreningens formand fylder 40 år



For otte år siden valgtes E. Greve Petersen til Dansk Lokomotivmands Forenings formand. I en alder af 32 år tiltrådte han tillidsposten og 1955 betegner således et vendepunkt for ham i livskalenderen, idet han den 19. juni fylder 40 år.

Hans valg i 1947 hvilede på den kendsgerning, at en kongres med overvældende tilsiutning udpegede ham i tillid til de evner og den interesse, han havde lagt i sit arbejde i hovedbestyrelsen, og som gav troen på en løfterig fremgang for organisationen.

Det har været en slid- og brydsom tid for ham som lokomotivmændenes førstebejs, thi mange er de problemer og opgaver, det er faldet i hans lod at arbejde med og føre til løsning.

Et tilbageblik over den forløbne tid viser, at han har stået mål med forventningerne, som næredes til hans kunnen.

Greve Petersens virke som formand, og som ønskeligt må være langt fra en afslutning, er faldet i en tid, hvor kravene til en organisationsleder har været umenneskelige, idet de stærkt svingende økonomiske forhold samtidig med en vis passivitet overfor organisationsideen har krævet den fulde manddomskraft til at manøvrere mellem skarpe skær, at afværge anslag mod tilkæmpede rettigheder og goder, at nytte Statsbanernes rationaliseringsbestræbelser med træk-

kraften for lokomotivmændene og at bringe dem løn- og arbejdsvilkår, de naturligt rejser krav om i kraft af deres gerning og ansvar.

Unødigt er det ved denne lejlighed at remse de nåede resultater op. Velkendte som de er, skal blot nævnes den seneste store opgave, hvor lokomotivmandens slutstilling blev løftet ud af et leje, den troligt havde været fast forankret i en rum tid endnu, om ikke Greve Petersen med sædvanlig kløgt havde forstået at sætte sagen i den rigtige ramme. Det er så fuldt og helt hans fortjeneste, at der i dette spørgsmål er trukket den rette vej, og at der er lagt et grundlag, som giver fortrøstning til fremtiden.

Kamp har det kostet og skår i fysiken utvivlsomt, men forhåbentlig ikke større end, at vi længe bevarer ham som ankermand.

Med en aldrig svigtende energi tumler han med opgaverne, nok for en øjeblikkelig udvikling, men i højere grad for en fremtidens. Thi bag hans stræben ligger tanken ti, femten år ud i fremtiden, og for ikke at stirre sig blind på nutiden er det interessant at fange og vurdere de detaljer, der for ham er små stykker, som ad åre skal sammensvejses til et hele.

Hans indsigt og interesse spænder over mange felter, men som en rød tråd ligger i hans bestræbelser dette at øge lokomotivmændenes anseelse.

Det er betegnende, at hans arbejdskraft, rolige og klare bedømmelser, er skattet og respekteret i administrationen såvel som på organisationsfronten, og det har bragt ham i forreste række mange steder.

Uden hermed at ville forklejne nogens evne eller anseelse bør det understreges, at viljen til, at trænge dybere ind i en almindelig anset afsluttet sag, har bragt den videre til et større resultat for de interesser, han har repræsenteret.

Hvor end hans arbejde lægges, det være sig på den internationale arena, i det nordiske arbejde, for tjenestemændene i Centralorganisation I, i jernbaneorganisationernes samarbejde enten i fællesudvalg, forsikringsforeninger, marketerier o.s.v. så bygger han sten på sten til de »sortes« hus, som for ham er en livsopgave.

Lokomotivmændene har grund til at ytre tilfredshed med Greve Petersen som førstebejs, og der skal derfor på hans fødselsdag medgives ham en hjertelig lykønskning og håndslag på, at vi fremover står last og brast om de udstukne linier i troen på, at det er vejen til at bringe skuden fuldt lastet hjem.

Til lykke med dagen og fremtiden.

## Samarbejdsudvalgsmøde i 2. Distrikt

Af dagsordenens 11 punkter var 4 indsendt som forslag fra personalet.

Den økonomiske oversigt er på forskellig måde bragt til almindelig kendskab gennem dagspresse, Vingehjulet m. v.

Under debatten om beretningen indgik omtale af de forskellige mange konkurrerende foretagender, D. F. D. S., lillebiler, firmabiler, knallerter m. v., som ret nærgående konkurrenter fremkom, at det kunne tænkes, at en henstilling til banernes eget personale, om at bruge banerne ved egne forsendelser, f. eks. banepakker, ville være gavnlige. Alt for ofte var man vidne til, at personalet benyttede postvæsenet, når de har sager til befordring.

En forespørgsel om, i hvor stor udstrækning det var konstateret, at ansatte ved erhvervelse af biler eller andre transportmidler benyttede sådanne til udleje og dermed fratog banerne trafik, blev besvaret med, at det sikkert kun var i få tilfælde, det forekom, men når det konstateres, bliver der grebet ind overfor den pågældende, idet sådan handlemåde ikke tolereres. Udvalget tilkendegav, at man var enig heri.

En udførlig redegørelse over afvikling af påske-trafikken og dens enorme omfang — særligt hvad angik Storebælt — sluttede med en tak til personalet for deres udmærkede medvirken, det var på forskellig måde bemærket, at alle havde ydet deres bedste og administrationen måtte betegne trafikens afvikling som tilfredsstillende.

22. maj køreplanen indeholder betydelige forbedringer. Der vil, når MY køretiderne slår igennem, blive mulighed for endnu bedre tilrettelægning af tilslutningstog. I de indenlandske forbindelser er der lagt særlig vægt på de særlige soldatertog, ligesom udbygning af de specielle hurtigkørende weekend-forbindelser er fortsat. Togkarakterbetegnelsen bliver forenklet, og det vil bemærkes, at med betegnelsen »Iltog« har man opnået at gøre et større antal hurtigkørende tog tillæggsfri. En nyordning er at give de særlige ugedagstog ugedagsnumre, det vil lette overskueligheden og sikkert blive modtaget med tilfredshed af personalet.

Vedrørende belysning og opvarmning af ventsale på stationer med forenklet betjening refereres, at belysning kan etableres, men opvarmning vil i de fleste tilfælde blive urimelig kostbar og praktiseres ikke. Af hensyn til rigtig vejledning af publikum henstilles til det særligt interesserede personale at erindre, at lukning af landstationer er et led i Statsbanernes rationaliseringsbestrebelse.

Der er afprøvet en ny lettere slutsignalplanke. Overfor Generaldirektoratet foreslås, at man ved nyanskaffelse går over til denne type af jern.

2. Distrikts 9 rejsebureauer er efterhånden blevet et godt aktiv. De indgivne rapporter udviser for årets første ni måneder et driftsoverskud på ca. ½ mill. kr. Bureauerne skal med deres specielt uddannede personale også komme »naboerne« til gode. Der må ligeledes påregnes, at der fra bureauerne udføres et betydeligt akkvisitionsarbejde.

Om etablering af nye lastbilruter på Hr—Ho og Hr—Sj oplyses, at disse ruter længe har været ønsket, de blev efterhånden nødvendige for at bibeholde godsbeholdningen i dette område. Når der ikke på et tidligere tidspunkt var meddelt noget derom, skyldes det, at man ikke havde penge til en nødvendig udbedring af Herning pakhuis. Ret overraskende fik man midler til rådighed og lastbilerne indsættes fra 2. maj d. å. Af andre områder, der ønskes dækket ind med lastbiler, nævnes det nordlige Himmerland. Når Padborg pakhuis kan få en tiltrængt udvidelse vil der endvidere blive mulighed for en lastbilrute til betjening af visse stationer på Tinglev—Sønderborgbanen.

Forholdet debatteredes indgående, i særdeleshed har det vist sig, at etablering af lastbiler fra Hr kan have betydelig indvirkning på bl. a. togpersonalets forfremmelses- og stationeringsmuligheder, blev fra D. J. F. henstillet, at man får underretning derom tidligst muligt.

Lokomotivfører Schmidt gav en fremstilling af de utålelige tilstande, der lokalemæssigt var rådende ved lønudbetaling i Nyborg. Efter en meget indgående drøftelse af forskellige muligheder for forbedring vedtoges, at der straks foretages undersøgelser med det formål at tilvejebringe forsvarlige lokaliteter til lønudbetaling.

Lokomotivpersonalet beklager sig over, at tilstandene ved opkørsel på rangerbjergene i Fredericia med lange godstog er mindre tilfredsstillende. Efter at der ikke er togpersonale med på ankomstristen fra øst og syd, er der ingen mellemmand, og det er — særligt i tåge og usigtbart vejr — umuligt at holde føling med rangerlederen. Forskellige anordninger drøftedes, og det overdroges signaltjenesten at foretage undersøgelser på stedet og fremkomme med forslag.

Ved samme lejlighed bliver på foranledning af lokomotivfører Schmidt og togfører Olsen undersøgt, om der er mulighed for at anbringe et lysafgangssignal for Fredericia spor 8. Afgangsslyset ønskes anbragt på hallen mod post 2.

Lokomotivpersonalet i Nyborg klager over dårlige kul. Hertil svarer distriktet, at Statsbanerne er opmærksom på kullenes kvalitet, men man må i mange tilfælde tage de kul, der af udlandet stilles til betaling for eksporterede varer, når industrien ikke vil aftage dem. Statsbanerne er således ikke fuldt ud herre over sine kulindkøb.

Et forslag fra stationsbetjent H. M. Kristiansen, Glyngøre, om ved anskaffelse af traktor m. v. at modernisere godstransporten mellem Glyngøre og Nykøbing Mors vil blive undersøgt på stedet.

På organisationsrepræsentanternes vegne blev af togfører Olsen rettet en tak til formanden for udmærket samarbejde og for den interesse han i sin forholdsvis korte periode som distriktschef havde vist samarbejdsudvalget, samt udtalte et held og lykke i det nye embede som etatens chef. Formanden takkede og ønskede udvalget fortsat god arbejdslyst.

N. J. O.

# Togoverhaling ved benyttelse af venstre spor

(Efter artikel i »Eisenbahntechnische Rundschau«, december 1953.)

I oktober 1951 blev der på banestrækningen Bebra—Cornberg taget et anlæg i brug, der — som det første i sin art på de tyske forbundsbaner — ikke alene var forsynet med automatisk linieblok, men også havde fjernstyring af sporskifteforbindelser mellem dobbeltsporene på fri bane til brug ved vekslende sporbenyttelse under overhaling, med signaltilladt kørsel ad venstre spor — i retningen Bebra—Cornberg — (ikke den modsatte vej), da det drejer sig om at undgå mest mulig gene under stærk trafik ad den stejle stigning.

Cornberg ligger 12 km nord for Bebra (i retning mod Göttingen) på en højde af ca. 460 m over normal-koten og 110 m højere end Bebra.

I løbet af 2 år er over 200 tog ledet over strækningen i »modkørsel«, og man har efterhånden kunnet danne sig et skøn over anlæggets praktiske værdi og dets rentabilitet. Formålet med det er jo at holde trafikken »flydende«.

Under de foreliggende forhold har denne ensidige sporvekseldrift med »modkørsel« bestået sin prøve, men det er svært at sige, hvilke andre strækninger, den egner sig for.

Ved udarbejdelsen af driftsreglementet for anlæget måtte man sætte sig udover mange trafikreglementariske grundsætninger. Tjenestekøreplan og grafisk plan måtte ændres, således at signalposterne for de pågældende kørselsretninger blev anført særskilt. Kommandopost- og blokbetjening samt tog- og lokomotivpersonale skulle instrueres og indøves i denne helt nye form for vekseldrift. Anlæggets ejendommelighed består jo i venstrekørsel på kortere eller længere strækningsafsnit ad den stærke stigning fra Bebra til Cornberg efter fra kommandoposten i Cornberg fjernbetjente blok — eller rettere afsnitssignaler. Og der forudsættes tilstrækkeligt lange pauser i toggangen fra modsat side for at kunne benytte venstre spor. Disse togfrie intervaller viser sig ikke blot ved ulige togpassage men også ved

forskellen i køretiderne på den med 12,5 promille skrånende strækning. Denne forskel i køretiderne (henholdsvis opad og nedad) mellem tog af samme art andrager ca. 30 pct.

Som følge heraf indrettede man begge spor med signaltilladt omkørselsmulighed ad stigningen til Cornberg, mens der kun blev et spor til rådighed i modsat retning — ad faldet mod Bebra (højre spor). I fig 1 ser man et udsnit af den grafiske plan for strækningen Bebra—Sontra, med de tre omkørselssteder på linien

Bebra—Cornberg. Bemærk km afstandene mellem de automatiske blokposter, samt stigningslinierne og kurveradierne.

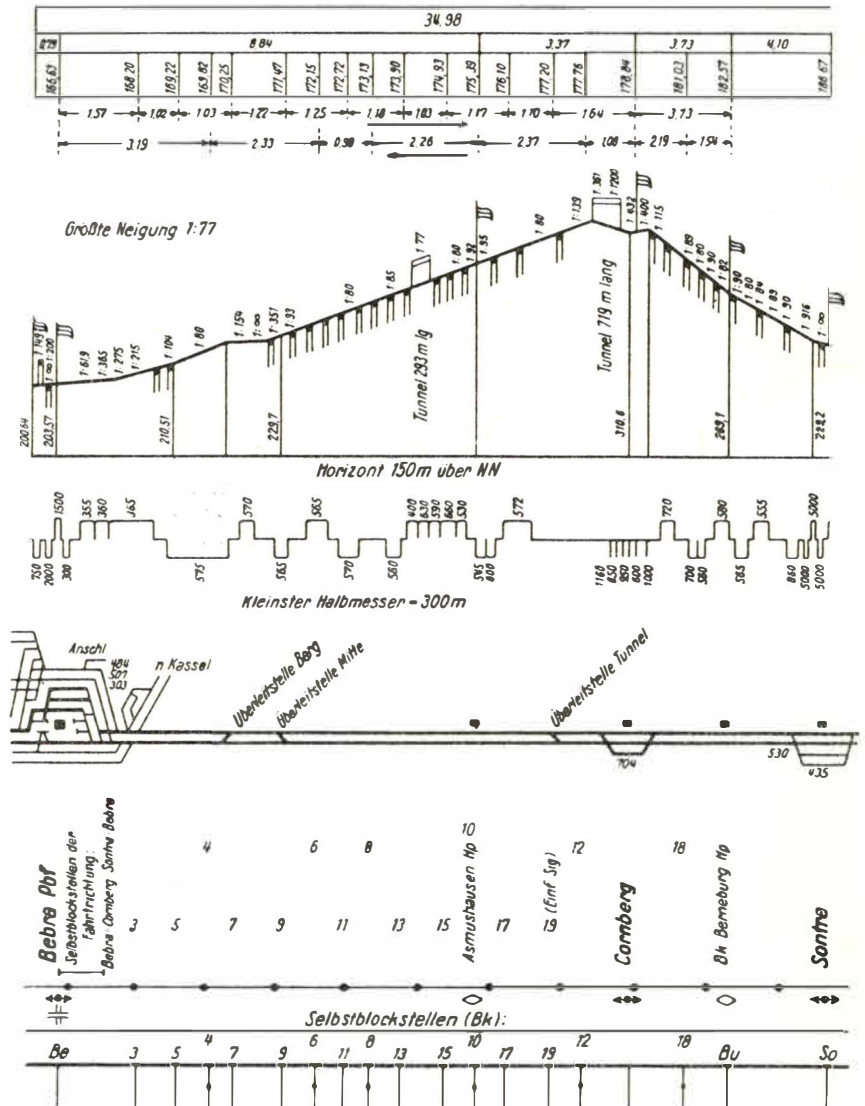
Den tid i hvilken det nedadførende spor er til rådighed for modkørsel er jo bestemt af strækningen køreplanmæssige belastning — men tiden, som sporet er optaget af overhalingerne, er både bestemt af togart og modkørselsstrækningens længde.

De 3 sporforbindelser, hvor togene ledes over, nemlig ved de fjernbetjente signalposter, Berg, Mitte og

E.T.R.  
Dezember 1953

Fig 1.

Blume. Gleiswechselbetrieb Bebra—Cornberg



Modløb mellem	Togets Karakter					Modløbets art
	F	D & E	P	De	Dg	
Berg—Mitte .....	2	4	3	6	7	kort
Bebra—Mitte .....	6	8—10	8	12	12	middel
Berg—Tunnel .....	8	11—13	14	18	25	middel
Bebra—Tunnel .....	11	17—19	18	24	30	langt

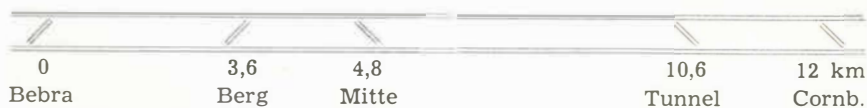


Fig. 2 a): Belægningstider i min. for modløb ad sporet Cornberg—Bebra.

Tunnel, inddeler strækningen således, at et tog, der begynder modkørslen i Bebra eller Berg, kan ende denne enten i Mitte, Tunnel eller Cornberg.

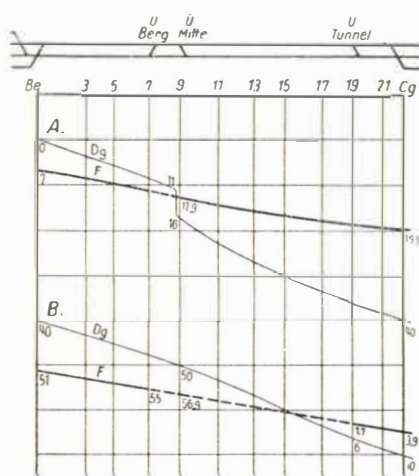


Fig. 2b.

Der forefindes altså 6 modkørselsafsnit af forskellig længde, korte, middel og lange — således at en vidtgående tilpasning efter tog fra Cornberg er mulig.

Værdierne for belægningstiden af

modkørselssporet svinger mellem 2,2 og 30 minutter, og omfatter tiden fra modløbstogets kending af fremskudt signal og til slutsignalets passage af kontaktskinnen bag sporskiftet. Jfr. skemaet fig. 2a.

Ifølge betjeningstiden for fjernstyringen, der ved sporskifteomstilling til hovedsporet og ændringen af signalgivningen for et tog fra Cornberg kun kræver ca. 20 sekunder, må dette tog tidligst have nået fremskudt signal. Men da dette tog afmeldes fra den 8 km borte liggende station Sontra, og dets løb kan følges på den belyste sportavle, kan et modkørselsløb efter nogen erfaring gennemføres gnidningsløst. Da der ikke forekommer modkørsel fastsat i henhold til køreplanen, må der for hvert modkørselsløb foreligge en bestemt årsag til afvigelse fra den ordinære togfølge. Såsom forsinkelser, overbelastning af knudestationen Bebra eller strækningsforstyrrelser.

Det er givet, at der ikke bør anordnes modløb, såfremt dette ikke betyder en forbedring af trafikafvik-

lingen — trods alt er et sådant jo en afvigelse fra det normale og indebærer en vis risiko for forlænget køretid, endvidere forudsættes det naturligvis, at den almindelige togfølge tillader modkørsel.

Man skelner mellem flyvende og stående overhalinger, d.v.s. at toget, der skal overhales, enten kører eller holder stille — sidstnævnte tilfælde bør af hensyn til stigningen kun forekomme ved Mitte eller Berg. Disse overhalinger er det altså, som dirigeres med signaltilladt kørsel ad de nævnte strækningsafsnit. Jfr. fig. 1.

Signalposterne Berg og Mitte var oprindeligt bestemt for overhaling af et holdende tog — i den 1000 m lange omkørsel ad venstre spor — men herved viste der sig omtrent de samme ulemper som ved en hvilken som helst anden stående overhaling.

Såfremt derimod en flyvende overhaling af en eller anden grund ikke lykkes, og det langsommere tog får et kort stop på stigningen, vil der alligevel blive en betydelig tidsgevinst. Jfr. fig. 2b, der grafisk viser en stående (A) og en flyvende (B) overhaling.

A) Godstoget Dg holder for stop ved signal 9 og overhales af persontog F, der kører i modløb fra Berg til Mitte.

B) F kører i modløb fra Berg til Tunnel og overhales Dg, der passerer signal 15. Man ser tydeligt fordelene ved flyvende overhaling, idet Dg er afgået 11 minutter tidligere end F fra Bebra og ankommer til Cornberg godt 30 minutter senere (uden tidstab).

På fig. 3 ser man en stående overhaling ved Berg, og fig. 4 viser et godstog, der holder for »stop« på højre spor, ved blokpost 9/9a, Mitte, hvor det overhales af et hurtigtog.

Signalet for hurtigtoget viser »kør« — med sporveksling« og sporvekselviseeren t.v. angiver, at der køres over på højre spor ved Mitte. Det fremskudte signal, nedenunder hovedsignalet angiver, at signalet ved den foranliggende blokpost på højre spor viser »kør«.

Fig. 5 illustrerer en flyvende overhaling ved blokpost 5/5a, mellem Bebra og Berg. Et hurtigtog i modkørsel på venstre spor fra Bebra

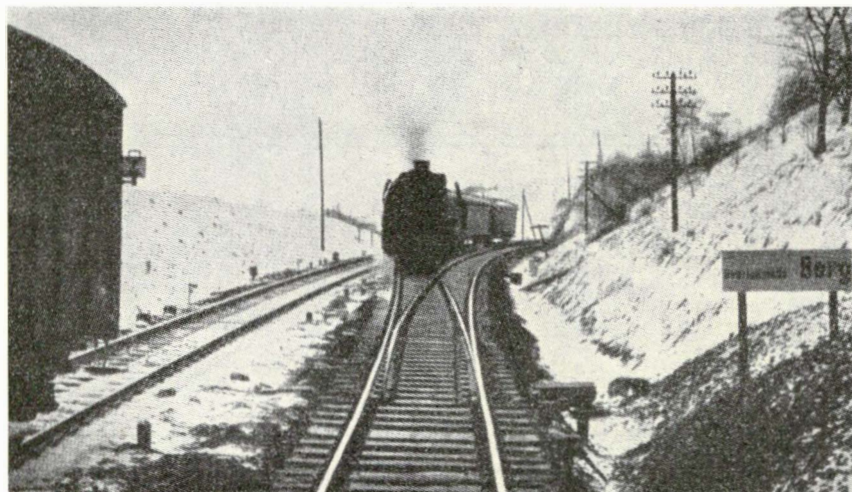


Fig. 3.



overhaler godstoget, der fortsætter sin kørsel ad højre spor.

Den lysende vinkel med spidsen opad angiver, at hurtigtoget skal forøge sin hastighed.

Og for godstogets vedkommende angiver vinkelen med spidsen nedad, at dette skal nedsætte hastigheden.

De på figuren viste suppleringsignaler for regulering af hastigheden (altså indenfor de af togformering og af banestrækning tilladte hastigheder) er anbragt ved 3 af bloksignalerne og betjenes fra kommandoposten i Cornberg. Signaler til regulering af hastigheden skulle bevirke, at man undgår »stop«, men en begyndende opbremsning af det overhalende tog kan ofte ikke undgås, idet en afstand for fremskudt signal af 1200 m fordrer en tilsvarende togfølgeafstand. Muligheden for en gnidningsløs gennemførelse af en flyvende overhaling er jo bestemt af forskellen mellem togenes køretider, længden af overhalingsstrækningen og togfølgeafstanden.

Teoretisk er det første strækningsafsnit fra Bebra til Mitte temmelig kort. Med sine 4,8 km andrager det mindre end den halve strækning til Cornberg, og har en ringere stigning, hvorved togenes acceleration lettes ganske betydeligt. På forhånd regnede man overvejende med stående overhalinger her, og i dette afsnit vil en flyvende overhaling af et godstog med et hurtigtog kun lykkes, såfremt godstoget (ved hjælp af suppleringsignal) forsinkes 2,7 minutter i sin kørsel.

I almindelighed lader man det hurtigste tog — med den korteste køretid — befare venstre spor af hensyn til den normale toggang ad dette. Men i Bebra ligger persontogssporene til højre for godstogenes, således at en samtidig afgang af det hurtige tog i modkørsel og det langsommere ad højre spor ikke er mulig formedelst en krydsning af togvejene. Efter et godstogs udkørsel kræver togvejsopløsning, sporskiftning og togvejsfastlægning 2,5 minutter, som det hurtige tog må indhente.

Af disse grunde forekommer det ofte, at det langsommere tog tages i venstre spor, således at begge tog kan afgå samtidigt.

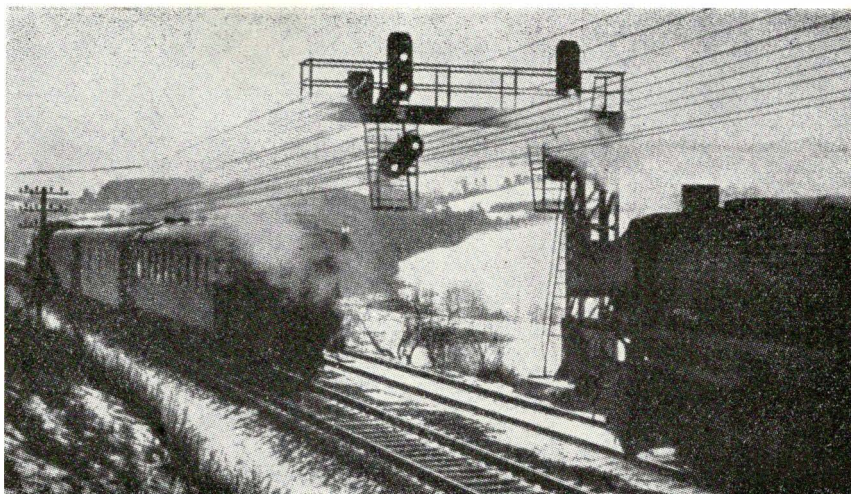


Fig. 4.

Det langsommere tog ledes da uden standsning over i højre spor ved Mitte, efter at flyvende overhaling har fundet sted. Dette har den fordel, at det ikke behøver at afvente det nødvendige forspring, men kan udnytte denne tid under modkørslen. Også her må det iagttages, at køretidsforskellen ved omkørselsstedet i det mindste må være lig togfølgetiden.

Gennem sporskifterne på selve omkørselsstedet er der en fast hastighedsnedsættelse på 40 km/t ved kørsel fra spor til spor.

Kommandoposten i Cornberg er tillige togleder for det 12 km lange banestykke mellem Bebra og Cornberg. Og lederens arbejde er ret kompliceret, thi han befinder sig midt i et 100 km langt strækningsområde underlagt togledelsen i Hersfeldt.

På fig. 6 ses betjeningspulten i

Cornbergs kommandopost. I almindelighed er der kun eenmandsbetjening, men under stærk trafik ind sættes lejlighedsvis en speciel togmelder af hensyn til forbindelsen med Hersfeldt.

Ved anordning af en modkørsel ud fra selve Bebra, må kommandoposten, »Bebra nord«, anmode om til ladelse hertil hos Cornberg, (kmp. lederen). Såfremt sidstnævnte er indforstået hermed, betjener han, med togledelsens samtykke en frigivningsknap, hvorved venstre spor frigives for modkørsel fra Bebra til Mitte.

Derimod anordner Cornberg selv, ved fjernstyring, modkørselsløb, der skal begynde på linien. Dog skal togledelsens samtykke indhentes, såfremt modgående tog kan blive påvirkede af modløbet.

Togledelsen i Hersfeldt beholder iøvrigt sin dispositionsret og får mel-

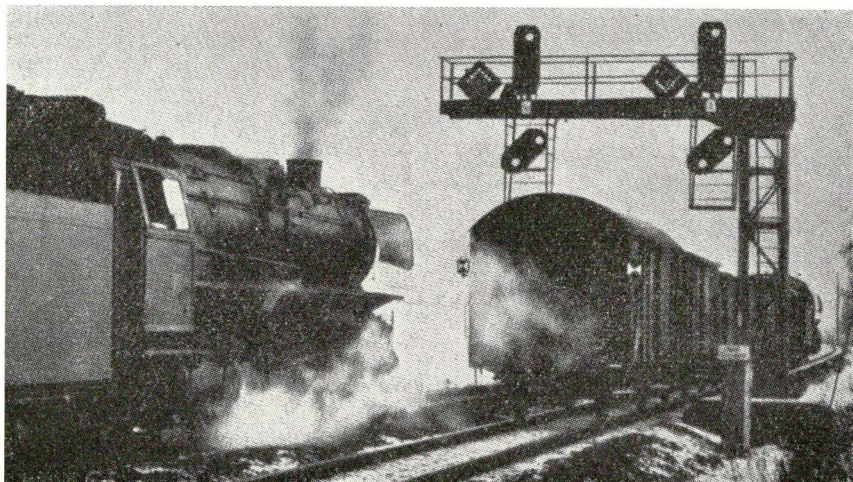


Fig. 5.

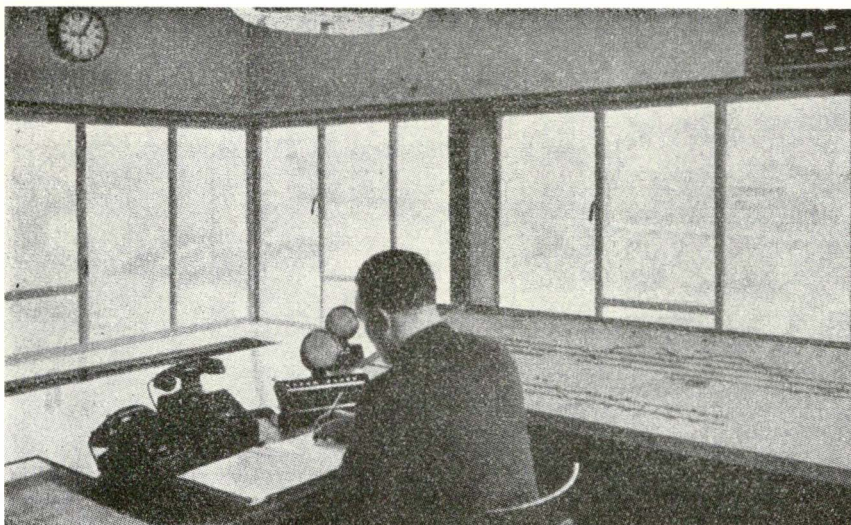


Fig. 6.

ding om alle modkørselsløb, tognumre og passagetider.

Supplementssignalerne for forøget eller formindsket hastighed betjenes derimod selvstændigt af Cornberg, der jo kan bedømme toggangen i henhold til sportavlen og skal kunne gribe ind uden tidsspilde.

Såfremt det bliver nødvendigt, kan tog mod Bebra gives nogle minutters længere køretid, eller endog »stop«, idet disse har nemt ved at sætte igang og at indhente forsinkelser.

Togene mod Cornberg medgives ofte skydelokomotiv, og har forrang for tog af samme art mod Bebra.

Kommandopostlederen i Cornberg må selvsagt have gode hjælpemidler til rådighed, idet han hurtigt skal kunne træffe vigtige trafikale bestemmelser og dispositioner. Og der kræves en grundig og omhyggelig indøvelse, for at betjeningen af kommandopulten kan blive en selvfølgelighed uden sekundspild. Derudover er der opstillet nøje udregnede tavler med forsprings- og belægningstider — men den daglige erfaring gør i reglen disse hjælpemidler overflødig.

I begyndelsen virkede det forstyrrende, at omkørselsstederne og banegården var udført i en ca. ti gange større målestok end strækningsslængden, på sportavlen i kommandoposten, hvorfor kørselshastighederne vanskeligt lod sig bedømme, især da belysningen af afsnittene sker springvis. — Mangelen blev afhjulpet med en køretidslinial, der har sportavlens blokstrækningsinddeling.

De forskellige lokomotivføreres kørselsmåder gør heller ikke arbejdet lettere — og disse opfatter ofte hastighedsreguleringssignalerne forskelligt.

For at kunne bedømme køretiden må togvægten erfares hos togledelsen, men forskellen i de planmæssige køretider for lige store tog med samme højstehastighed kan — køreplan-teknisk betinget — virke forstyrrende for dispositionerne.

Da hastigheden ved omkørselsstederne jo er nedsat, overskrider modkørselsløbene nemt deres køretid, og forsinkelsen skal da udlignes ved fremskyndelse. En togløbsskriver, der markerer omløbene, forefindes ikke, (togløbene i selve sporvekslingstrafikken vises ikke på sportavlen) og må heller ikke anvendes for modkørselsløbene.

Der er heller ikke (af bespareelsesgrunde) indbygget tognummermelder, således at der, tilpasset de stedlige forhold, må føres en omfangsrig togjournal, i hvilken besættelse af venstre spor under modløb er særlig afmærket med røde streger, som »rødt spor«.

På dage med særlig stærk trafik biståes, som nævnt, kommandopostlederen af en speciel indøvet togmelder, idet de telefoniske meldinger, journalføringen og ledelse af skydelokotjenesten er så krævende, at han ellers ville afledes fra sit arbejde ved kommandopult og sportavle, der jo til stadighed kræver hans opmærksomhed.

En undersøgelse af belægningen af de forskellige strækningsafsnit i den forløbne tid har vist, at mere end halvdelen af alle modkørselsløbene allerede benytter venstre spor fra Bebra, de øvrige kører først ved Berg over på venstre spor, der følgende benyttes af alle løbene mellem Berg og Mitte. Godt en trediedel befarer igen det højre spor fra Mitte.

Den korte omkørsel fra Berg til Mitte, der i praksis betyder stående overhaling, anvendtes kun i godt 8 pct. af samtlige tilfælde.

Det blev kritiseret, at udnyttelsen af dette kostbare anlæg var for ringe, men heroverfor indvendtes, at alene resultatet er afgørende og ikke antallet af overhalingerne.

Naturligvis var der forskellige begyndelsesvanskeligheder, bl. a. en vis betænkelighed ved at anordne et omkørselsløb, idet et sådant i sig selv indebærer en risiko, også på grund af manglende erfaring — langsomkørsel på linien, og forskellige forstyrrelser ved anlægget med forbigående bortfald af vekseldriften.

Men efterhånden som systemet blev indarbejdet og de stedlige forhold blev forbedrede kunne der drages større nytte af anlægget.

En undersøgelse i det andet driftsår viste, at mellem 80 og 90 pct. af strækningsoverhalingerne havde fremmet toggangen, medens de øvrige enten ikke havde været hensigtsmæssige eller endog uheldigt anordnede.

Bliver sporene ufarbare, skal der jo iagttages de sædvanlige bestemmelser, som vi kender fra vort eget S.R. — men her kan man yderligere drage nytte af den signaltilladte venstrekørsel, og der er mulighed for at kunne give et tog skriftlig tilladelse til at befare venstre spor mellem omkørselsstederne på linien.

Det er givet, at strækningens kapacitet er steget betydeligt, og ud fra følgende hovedfaktor: selve sporvekslingsanlægget, den automatiske linieblok og de kortere blokintervaller har man beregnet, at toggangen kunne forøges med ca. 30 pct. i forhold til før, men om denne teori kan holde i praksis, er jo et andet kapitel, som Kipling siger.

S. Nielsen.

# Aldersrentens størrelse fra 1./4. 1955

## ved pension fra stat og kommune samt ved legatindtægt eller anden privat understøttelse

Af ekspeditionssekretær, cand. jur. *Sven Ebbesen*.

Der gælder den særlige regel, at der ved opgørelsen af den indtægt, der skal lægges til grund for aldersrentens beregning, vil være at se bort fra en trediedel af livrente, pension eller anden indtægt, som kan sidestilles hermed. Der vil i alle tilfælde kunne bortses fra indtil 560 kr. årlig, og der vil højst kunne bortses fra 1130 kr. årlig. Der bliver dog kun tale om fradrag i henhold til denne bestemmelse, når det er rentemodtageren selv og ikke dennes ikke-rentebærende ægtefælle, der oppebærer denne indtægt.

Det bemærkes endvidere som almindelig regel, at man, når man venter med at søge aldersrente til det fyldte 67. eller 70. år, kan have en højere indtægt, inden aldersrenten bortfalder, end hvis renten søges før det 67. år.

Aldersrenten for en person, der får aldersrente mellem det 60. og 65. år, er af samme størrelse som for en person, der får aldersrente mellem det 65. og 67. år.

Ifølge folkeforsikringsloven fradrages udgiften til personlige skatter og kontingenter i anledning af medlemsskab i ulykkes-, syge-, invaliditets-, begravelses- og arbejdsløshedsforsikringen, når man skal opføre den indtægt, efter hvilken aldersrenten beregnes. Endvidere fradrages kontingentet til fagforening.

Ved de eksempler, der nævnes i det følgende, hvor der er anført udgift til skat og kontingenter, er denne ganske skønsmæssigt anslået, hvilket må erindres ved sammenligning med andre tilfælde.

Alle aldersrentemodtagere får dels et grundbeløb, svarende til deres indtægt, opgjort efter folkeforsikringslovens regler, dels et rentetillæg på 7½ pct. af det for de enkelte rentemodtagere beregnede grundbeløb.

For rentemodtagere med bolig i en godkendt bolig for aldersrentemodtagere samt for rentemodtagere, for hvem boligafgiften eller lejen er nedsat i henhold til loven om byggeri med offentlig støtte, udgør rentetillægget dog kun 4 pct. af grundbeløbet.

I de i det følgende nævnte eksempler på aldersrentens størrelse er rentetillægget indbefattet i de anførte aldersrentebeløb. Endvidere er der kun angivet aldersrentes størrelse for personer, der ikke bor i en godkendt aldersrentebolig eller lignende, og som ikke er fyldt 80 år. Alle aldersrentemodtagere, der er fyldt 80 år, får et særligt alderstillæg.

De anførte eksempler gælder ikke for personer, der er overgået fra invaliderente til aldersrente.

Ved de nævnte eksempler med pensionsindtægt fra stat eller kommune regnes der med, at der er tale om en egentlig pension. De anførte aldersrentebeløb gælder ikke ved understøttelse fra stat eller kommune.

For aldersrentemodtagere, der oppebærer pen-

sion fra staten eller fra en kommune i henhold til en af indenrigsministeren godkendt pensionsvedtægt, skal der ifølge folkeforsikringsloven foretages et særligt fradrag i renten med eventuelle tillæg. Dette fradrag udgør 20 pct. af det beløb, hvormed pensionen for enlige rentemodtageres vedkommende overstiger a) 1056 kr. i København og de dermed sidestillede kommuner, b) 966 kr. i købstæder, Marstal, flækker og bymæssige bebyggelser på landet med over 1500 indbyggere og c) 840 kr. i det øvrige land. For ægtepars vedkommende udgør fradraget, når begge ægtefæller oppebærer aldersrente, 20 pct. af det beløb, hvormed pensionen overstiger a) 1578 kr. i København og de dermed ligestillede kommuner, b) 1446 kr. i købstæder med videre og c) 1254 kr. i det øvrige land.

Når den årlige pension ikke overstiger disse beløb, sker der intet fradrag i aldersrenten.

En af hovedgrundene til, at en rentemodtager, der oppebærer pension af en vis størrelse fra staten eller fra en kommune i henhold til en af indenrigsministeren godkendt pensionsvedtægt, får en lavere aldersrente end en rentemodtager, der har en tilsvarende pension fra en privat pensionskasse, et pensionsforsikringsselskab eller lignende, er, at det offentlige i sin egenskab af arbejdsgiver som hovedregel bidrager til pensionerne i væsentlig større omfang, end tilfældet er indenfor det private erhvervsliv.

En enlig mand eller en enlig kvinde i København og de dermed sidestillede kommuner, der har en offentlig pension på 2000 kr. og betaler 90 kr. årlig i skat og kontingent, og som får aldersrente før det 67. år, vil få 165 kr. månedlig i aldersrente. Udgør pensionen fra det offentlige 3500 kr. årlig og udgiften til skat og kontingent 150 kr. årlig, vil aldersrenten udgøre 87 kr. månedlig.

Såfremt den pågældende med den anførte indtægt venter med at søge aldersrente, til han eller hun er fyldt 67 eller 70 år, forhøjes de anførte beløb med henholdsvis 9 og 19 kr. månedlig.

Hvis en enlig i København og de dermed ligestillede kommuner har en offentlig pension på f. eks. 4800 kr. og betaler 160 kr. årlig i skat og kontingent, kan der ikke ydes aldersrente selv om pågældende venter med at søge, til han eller hun er fyldt 70 år.

2 ægtefæller i København, der er omtrent lige gamle og søger aldersrente mellem det 65. og 67. år, og som har en offentlig pension på 3400 kr. årlig, vil få 253 kr. månedlig i aldersrente, når de i skat og kontingent betaler 700 kr. årlig. Såfremt pensionen fra staten eller kommunen udgør 5400 kr., og udgiften til skat og kontingent andrager 750 kr. årlig, vil aldersrenten i København udgøre 115 kr. månedlig.

Hvis ægteparret venter med at søge aldersrente, til den ældste ægtefælle er fyldt 67 eller 70 år, ydes der udover de nævnte beløb henholdsvis 13 og 27 kr. månedlig.

To ægtefæller over 65 år, af hvilke den ældste endnu ikke er fyldt 70 år, kan ikke få aldersrente, hvis de har en offentlig pension på 7000 kr. og betaler 800 kr. årlig i skat og kontingenter.

Venter de derimod til den ældste er fyldt 70 år,

vil de i København og de dermed sidestillede kommuner kunne få aldersrente med 32 kr. månedlig.

I købstæder, Marstal samt i flækker og bymæssige bebyggelser på landet med over 1500 indbyggere vil en enlig mand eller kvinde, der får tilstået aldersrente før det fyldte 67. år, og som har en offentlig pension på 2000 kr. årlig og betaler 90 kr. i årlig skat og kontingent, få 142 kr. månedlig i aldersrente. Er pensionen 3000 kr. årlig og udgiften til skat og kontingent 130 kr. årlig, udgør aldersrenten 92 kr. månedlig.

Såfremt pågældende venter med at søge aldersrente til det fyldte 67. eller 70. år, ydes der et tillæg på henholdsvis 8 kr. og 16 kr. månedlig.

En enlig mand eller kvinde i en købstad, der har en offentlig pension på 4450 kr. årlig og udgift til skat og kontingent på 150 kr. årlig, vil ikke kunne få aldersrente, selv om han eller hun venter med at søge til det 67. eller 70. år.

2 ægtefæller mellem 65 og 67 år i en købstad og de dermed ligestillede kommuner, der har en offentlig pension på 3300 kr. om året og betaler 550 kr. i årlig skat og kontingenter, får 218 kr. månedlig i aldersrente. Hvis pensionen er på 5000 kr. årlig og udgiften til skat og kontingenter udgør 600 kr. årlig, vil ægteparrets aldersrente beløbe sig til 102 kr. månedlig.

Venter ægteparret med at søge aldersrente, til den ældste af dem er fyldt 67 eller 70 år, ydes der til de nævnte beløb et tillæg på henholdsvis 12 og 24 kr. månedlig.

2 ægtefæller over 65 år, af hvilke den ældste endnu ikke er fyldt 70 år, kan ikke få aldersrente i købstæder og de dermed ligestillede kommuner, hvis de har en offentlig pension på 6350 kr. årlig og betaler 650 kr. årlig i skat og kontingenter. Venter de til den ældste af dem er fyldt 70 år, vil de derimod kunne få 34 kr. månedlig i aldersrente.

I en landkommune vil en enlig mand eller en enlig kvinde, der søger aldersrente før det 67. år og har en offentlig pension på 2000 kr. årlig, få 109 kr. månedlig i aldersrente, hvis udgiften til skat og kontingent andrager 80 kr. årlig. Er pensionen f. eks. 3400 kr. årlig og den årlige udgift til skat og kontingent 135 kr., vil aldersrenten beløbe sig til 39 kr. månedlig.

Hvis pågældende venter med at søge aldersrente til det fyldte 67. eller 70. år, forhøjes aldersrenten med henholdsvis 7 kr. og 13 kr. månedlig.

En enlig mand eller kvinde i en landkommune, der har en offentlig pension på 3900 kr. og en årlig udgift til skat og kontingent på 175 kr., vil ikke kunne få aldersrente, når renten søges før det 70. år. Venter pågældende derimod med at søge aldersrente, til han eller hun er fyldt 70 år, vil der kunne ydes aldersrente med 18 kr. månedlig.

2 ægtefæller i en landkommune, der får tilstået aldersrente, inden den ældste af ægtefællerne er fyldt 67 år, og som har en offentlig pension på 3300 kr. årlig, vil få 162 kr. månedlig i aldersrente, hvis udgiften til skat og kontingent udgør 400 kr. årlig. Er pensionen 4900 kr. årlig og udgiften til skat og kontingent 475 kr. årlig, andrager aldersrenten 55 kr. om måneden.

Dersom ægtefællerne venter med at få alders-

rente, til den ældste af dem er fyldt 67 eller 70 år, forhøjes deres aldersrente med henholdsvis 9 og 19 kr. månedlig.

Hvis to ægtefæller i en landkommune oppebærer pension fra staten eller fra en kommune med 5650 kr. årlig og betaler 425 kr. årlig i skat og kontingent, kan de ikke få aldersrente, selv om de venter med at søge, til den ældste af dem er fyldt 70 år.

Det understreges endnu engang, at størrelsen af de anførte udgifter til kontingent og skat er ganske skønsmæssigt anført, idet navnlig skattens størrelse er afhængig af mange forskellige forhold.

Selv små forskelle i størrelsen af skat og kontingent får indflydelse på aldersrenten, når man har indtægt ved siden af denne.

Der er nu redegjort for aldersrentens størrelse, når man har pension fra staten eller fra en kommune i henhold til en af indenrigsministeren godkendt pensionsvedtægt.

*I det følgende vil der blive givet nogle eksempler på aldersrentens størrelse, når aldersrentemodtagerne ved siden af aldersrenten har legatindtægt eller anden privat understøttelse.*

For disse indtægters vedkommende gælder der ifølge folkeforsikringsloven den særlige regel, at der vil være at bortse fra  $\frac{1}{3}$  af indtægten. Der vil dog i alle tilfælde kunne bortses fra indtil 280 kr., og der vil højst kunne bortses fra 560 kr. årlig.

*I det følgende er der ved angivelsen af de indtægtsbeløb, man må have for at få aldersrente, regnet med indtægten efter fradrag af udgiften til personlig skat og kontingent til sygekasse m. v., således at alle de indtægtsbeløb, der er anført i det følgende, og som man må have for at få aldersrente, kan forhøjes med de beløb, der betales i skat og som kontingent til sygekasse m. v.*

En enlig mand eller kvinde i København og de dermed ligestillede kommuner, der har en indtægt ved legater eller privat understøttelse på 1680 kr. årlig, og som søger aldersrente før det 67. år, vil få 186 kr. månedlig i aldersrente.

Såfremt pågældende har en årlig indtægt ved legater eller privat understøttelse på 2000 kr., 3000 kr., 4000 kr. eller 4860 kr., udgør aldersrenten henholdsvis 169 kr., 115 kr., 61 kr. og 15 kr. månedlig. Sidste beløb er den laveste aldersrente i København for en enlig, der søger aldersrente før det 67. år.

Hvis pågældende venter med at søge aldersrente til det fyldte 67. eller 70. år, forhøjes de anførte beløb med henholdsvis 9 og 19 kr. månedlig.

2 ægtefæller i København, der er omtrent lige gamle og søger aldersrente mellem det 65. og 67. år, vil få den fulde aldersrente 283 kr. månedlig, hvis de har en indtægt ved legater eller privat understøttelse på 2129 kr. årlig. Hvis indtægten andrager 3000 kr., 4000 kr., 5000 kr., 6000 kr. eller 6980 kr. årlig, udgør aldersrenten henholdsvis 237 kr., 183 kr., 129 kr., 75 kr. og 23 kr. månedlig. 23 kr. månedlig er den laveste aldersrente for et ægtepar i København, når aldersrenten søges før den ældste ægtefælles fyldte 67. år.

Dersom ægteparret venter med at søge aldersrente, til den ældste af ægtefællerne er fyldt henholdsvis 67 eller 70 år, ydes der udover de anførte beløb henholdsvis 13 kr. og 27 kr. månedlig.

En enlig mand eller kvinde i en købstad eller en flække eller bymæssig bebyggelse med over 1500 indbyggere, der har en indtægt ved legater eller privat understøttelse på 1680 kr. årlig, og som søger aldersrente før det 67. år, vil få 166 kr. månedlig i aldersrente. Såfremt indtægten er 3000 kr., 4000 kr. eller 4500 kr. årlig vil pågældende få henholdsvis 95 kr., 41 kr. og 14 kr. månedlig i aldersrente. Sidstnævnte beløb er den laveste aldersrente i købstæder og de dermed ligestillede kommuner for en enlig, der søger aldersrente før det 67. år.

Venter pågældende med at søge aldersrente, til han eller hun er fyldt 67 eller 70 år, forhøjes de anførte beløb med henholdsvis 8 og 16 kr. mdl.

2 ægtefæller mellem 65 og 67 år i en købstad, der har legater eller privat understøttelse til beløb 2009 kr. årlig, vil få 259 kr. månedlig i aldersrente (fuld aldersrente). Er indtægten 3000 kr., 4000 kr., 5000 kr. eller 6440 kr. årlig, vil aldersrenten udgøre henholdsvis 206 kr., 153 kr., 99 kr. og 22 kr. månedlig. 22 kr. månedlig er den laveste aldersrente for et ægtepar i købstæder og de dermed ligestillede kommuner, når aldersrenten søges før den ældste ægtefælles fyldte 67. år.

Såfremt de to ægtefæller venter med at søge aldersrente til den ældste af dem er fyldt 67 eller 70 år, ydes der til de nævnte beløb et tillæg på henholdsvis 12 kr. og 24 kr. månedlig.

I en landkommune vil en enlig mand eller kvinde, der søger aldersrente før det 67. år, og som i legater eller privat understøttelse oppebærer 1680 kr. årlig, få 135 kr. månedlig i aldersrente. Er legatindtægten 2000 kr., 3000 kr. eller 3980 kr. årlig, udgør aldersrenten henholdsvis 118 kr., 65 kr. og 12 kr. månedlig. Sidstnævnte beløb er den laveste aldersrente i en landkommune for en enlig, der søger aldersrente før det 67. år.

Hvis vedkommende venter med at søge aldersrente til det fyldte 67. eller 70 år, ydes der et tillæg på henholdsvis 7 kr. og 13 kr. månedlig.

2 ægtefæller mellem 65 og 67 år i en landkommune, der har en indtægt ved legater eller privat understøttelse på 1809 kr. årlig, vil få den fulde aldersrente 225 kr. månedlig. Er indtægten 3000 kr., 4000 kr., 5000 kr. eller 5660 kr. årlig, beløber aldersrenten sig til henholdsvis 161 kr., 108 kr., 54 kr. og 18 kr. månedlig. Sidstnævnte beløb er den laveste aldersrente for et ægtepar i en landkommune, når aldersrenten søges før den ældste ægtefælles fyldte 67. år.

Såfremt de to ægtefæller først søger aldersrenten, når den ældste af dem er fyldt 67 eller 70 år, forhøjes aldersrenten med henholdsvis 9 kr. og 19 kr. månedlig.

Til slut bemærkes, at der gælder følgende meget vigtige regel: Har en aldersrentemodtager eller dennes ægtefælle indtægt ved personligt arbejde, ses der heraf bort fra et beløb, der ialt svarer til halvdelen af rentens grundbeløb.

Denne regel betyder bl. a., at en enlig mand eller kvinde, der har aldersrente, udover samtlige de i denne artikel anførte indtægtsbeløb kan have følgende indtægtsbeløb ved personligt arbejde, uden at der sker nogensomhelst nedsættelse af de i artiklen anførte aldersrentebeløb.

Indtægt i kr.  
årlig ved personligt  
arbejde

I København, Frederiksberg og Gentofte m. fl. kommuner . . . . .	1056
I købstæder, Marstal samt i flækker og bymæssige bebyggelser på landet med over 1500 indbyggere . . . .	966
I det øvrige land . . . . .	840

For et ægtepar, hvor begge ægtefællerne har aldersrente, er forholdet det, at begge ægtefæller tilsammen kan tjene følgende beløb ved personligt arbejde, uden at der sker nedsættelse af de i artiklen anførte aldersrentebeløb. Det er ligegyldigt, om det er manden eller hustruen, der har arbejde, eller om de begge har arbejde.

Indtægt i kr.  
årlig ved personligt  
arbejde

I København, Frederiksberg og Gentofte m. fl. kommuner . . . . .	1578
I købstæder, Marstal samt i flækker og bymæssige bebyggelser på landet med over 1500 indbyggere . . . .	1446
I det øvrige land . . . . .	1254

Bortset fra det om arbejdsindtægten oplyste er der iøvrigt ved de givne eksempler regnet med, at de pågældende ikke har andre indkomster end de anførte ved siden af aldersrenten og ikke ejer formue.

## Dobbeltspor Lunderskov-Vamdrup

Lørdag den 21. maj 1955 — dagen før køreplansskiftet — blev 2. sporanlægget Lunderskov—Vamdrup taget i brug. Arbejdet blev igangsat i 1943 som beskæftigelsesarbejde, men måtte på grund af materialsituationen under krigen stilles i bero og blev senere af Arbejdsministeriet gjort til beredskabsarbejde, hvoraf enkelte parceller i langsomt tempo blev frigivet til udførelse.

Da toggangen på den enkeltsporede, sønderjydske banestrækning efter krigen blev stærkt forøget, fik Statsbanerne arbejdet frigivet af beredskabslisten og opnåede bevillinger til gennemførelse af 2. sporet på den strækning, der nu tages i brug.

Ved at udføre denne del af dobbeltsporet Lunderskov—Tinglev først, har man opnået at fjerne hidtidige skæring i niveau mellem tog fra Esbjerg og tog mod Padborg på Lunderskov station, idet der i sydenden af stationen som et led i 2. sporanlægget er udført et sporudfletningsanlæg, der på en bro fører sporet fra Esbjerg over sporet mod Padborg, hvorved den stærke afhængighed mellem toggangen på de 2 strækninger lettes.

Samtlige overkørsler på strækningen er blevet nedlagt eller erstattet af broer.

Udgifterne ved gennemførelsen af 2. sporanlægget til og med Vamdrup station, inklusive opførelse af ny hovedbygning på Vamdrup station samt udførelse af moderne sikringsanlæg på begge stationer m. v., vil andrage ialt ca. 9 millioner kr., heraf 3,2 millioner kr. til bro- og jordarbejder.

Herefter vil en del forsinkelser på grund af togkrydsninger på denne strækning kunne undgås.



### Tak

Jeg vil gerne ad denne vej udtrykke min hjerteligste tak til alle, der viste sin deltagelse i den tunge tid under min mands, lokomotivfører Felix Jensen (Gb.) sygdom samt ved hans død og bisættelse.

Jeg føler trang til at rette en speciel tak til lokomotivfører Gunnar Rasmussen, Gb., for hans enestående hjælpsomhed og hans smukke tale ved bisættelseshøjtideligheden.

Sylvia Jensen.



### Uansøgt forflyttelse pr. 22-5-55.

Lokomotivfører (11. lkl.):  
M. Eriksen, Aabenraa, til København Gb.

### Forfremmelse efter ansøgning iflg. opslag til 7. lkl. pr. 1-6-55.

Lokomotivfører (11. lkl.):  
A. Holmtoft, Aarhus.

### Forflyttelser efter ansøgning pr. 1-6-55.

Lokomotivfyrbøderne:  
A. S. Møiler, Korsør, til Nyborg H.  
B. Jensen (Kaa), Brande, til Fredericia.  
O. L. Jensen, Korsør, til Fredericia.  
T. Madsen, Viborg, til Aalborg.  
M. W. Pedersen, Roskilde, til Esbjerg.  
H. L. Schack, København Gb., til Esbjerg.  
N. P. Hermann, København Gb., til Padborg.  
H. Christensen, Struer, til Viborg.  
I. Hansen, København Gb., til Struer.  
C. W. Frederiksen, København Gb., til Korsør.  
E. W. Pedersen, København Gb., til Roskilde.  
O. Jørgensen, Gedser, til København Gb.  
G. Madsen, København Gb., til Brande.  
B. Pedersen, København Gb., til Korsør.  
C. H. B. Kranshaar, København Gb., til Padborg.

### Byttet tjenestested efter ansøgning pr. 1-6-55.

Lokomotivfyrbøderne:  
J. H. Olsen, Roskilde, og E. M. Nielsen, Helsingør.  
K. J. A. Weiss, Roskilde, og B. B. Jensen, Gedser.

### Ansæt som lokomotivfyrbødere pr. 1-6-55.

Lokomotivfyrbøderaspiranterne:  
K. W. Frikov, København Gb., i København Gb.  
E. Jensen, Nyborg H., i København Gb.  
S. E. Hald, København Gb., i København Gb.  
V. N. Mielec, Fredericia, i København Gb.  
P. E. Pedersen, Aarhus H., i København Gb.  
I. N. Jensen, Padborg, i København Gb.

T. Nielsen, Padborg, i København Gb.  
B. A. Andersen, Nyborg H., i København Gb.  
S. O. Sten, København Gb., i København Gb.  
E. F. Sørensen, Korsør, i København Gb.  
V. Poulsen, Aalborg, i Helsingør.  
S. S. Eriksen, København Gb., i København Gb.  
J. Bach, København Gb., i København Gb.  
F. E. Meine, København Gb., i København Gb.  
P. K. Larsen (Due), København Gb., i København Gb.  
M. F. Nielsen, København Gb., i København Gb.  
W. L. Jensen, Fredericia, i Gedser.

### Afsked.

Lokomotivfører (11. lkl.) J. E. Jacobsen, Vejle, afskediget efter ansøgning på grund af svagelighed med pension (30-4-55).

Lokomotivfører (11. lkl.) P. A. M. Jacobsen, København Gb., afskediget efter ansøgning på grund af svagelighed med pension (31-7-55).

Lokomotivfører (11. lkl.) E. J. H. Olsen, Roskilde, afskediget efter ansøgning på grund af alder med pension (31-7-55).

## NYE ADRESSER

### Lokomotivfører-afdeling:

Randers: Kassererens navn og adresse rettes til: H. S. Jensen, Herman Stillingsvej 8 B.

### Lokomotivfører-underafdeling:

Svendborg: Repræsentantens adresse rettes til: Tvedvej 62.

Aabenraa: Repræsentantens navn og adresse rettes til: E. Christensen, Lindsmakkevej 81.

## Byttelejligheder

### Aarhus—København.

1½ værelses lejlighed i Aarhus med centralvarme og maskinvaskeri, månedlig leje 75 kr. incl. varme, ønskes byttet med tilsvarende eller større lejlighed i København.

Lokomotivfyrbøder Harry Jensen,  
Vester Ringgade 76, Aarhus.

### Fredericia—Randers.

2 vær. lejlighed ønskes byttet med 2—2½ vær. lejlighed Fredericia—Randers, helst med fjernvarme.

Remisearbejder N. K. Kjeldsen,  
Nørrebrogade 26, 1., Fredericia.

## H U S K

for at undgå standsning i forsendelsen af D. L. T. ved flytning at meddele postvæsenet den nye adresse. Det hænder ikke så sjældent, at medlemmer undlader eller glemmer ovennævnte meddelelse til postvæsenet, hvilket forårsager ulemper både for medlemmet og for kontoret.

Forlang

## KAFFE

fra P. M. BRUUN's Kafferisteri  
(Ved A. M. Petersen)

## Engelsk Beklædnings-Magasin

Telefon 346 NYBORG Telefon 346

Besøg „Kurhotellet“

Nyborg Strand . Tlf. 112

Bevar  
Beskyt  
Forskøn  
MAL!

## Nyborg Tapet- og Farvelager

C. Østergaard Jensen  
Nr. Voldgade 66 . Tlf. 283

## A/s C. F. Schalburg

VINGAARDEN I NYBORG  
Grundlagt 7. Juni 1817

## Nyborg Kulimport og Nyborg Cichorietørreri A/s

Telefon 15 og 23

## NØRREGADES KIOSK

Nørregade 9 (Alfred Johansen) Telf. 261

Alt i Dag- og Ugeblade — Tobak og Spiritus

## Bødtcher-Jensen

Kongegade, Nyborg, Tlf. 33

Bøger  
Papir  
Musik

## KØB HOS ANNONCØRERNE

## Drevsen & Nellesmann

NYBORG - TELF. 25 og 189  
Isenkram-, Støbogods-, Glas-, Porcelæn- og  
Udstyrsforretning

## NYBORG DAMPVASKERI OG TRI-RENSERI

Kemisk Tøjrensning  
Telefon 54

## Cafe FÆRGEGAARDEN

Godt Madsted . Billige Priser . Tlf. Nyborg 582

## I. KRUSE & BECH

Vand-  
Gas- & Lysinstallationer  
Telf. Nyborg 144, 381-1144

## JOHS. WICHMANN'S

Træskoforretning  
anbefales  
d'Hrr. Lokomotivmænd

## HJ. MARTENS EFT.

v/ Peter Christensen  
Guldsmed Nørregade 6,  
& Gravør Nyborg, Tlf. 369

## Østervembs

VINSTUE

anbefales

## Weinrich Nielsens

Bageri og Conditori

anbefales

## WERNER HANSEN

Urmager og Guldsmed  
Briller med Dobbeltglas  
anbefales til Tjenestebrug.  
Deres Sygekasse giver Tilskud.

## Nyborg Liggistemagasin

K. Jacobsen Snedkermester  
Besøger alt vedr. Begravelse el.  
Ligbrænding. Grdl. 1897  
↓ Slottet . Tlf. 171

## Radio-Magasinet

Østfyns største Grammofon-  
Pladelager  
Nørregade 13 . Telf. 1060

## C. Knackstredt

Tlf. Nyborg 550

Spec.: Kranse, Buketter,  
Planter og Potte-Kultur  
Direkte Salg fra Drivhus

Ingen Butiksleje  
derfor billigste Priser

## RICHARD LEHN

1. Kl. Herreekvipering Tlf. Nyborg 68

Til daglig og Fest  
»BORGERFORENINGEN«

Tlf. NYBORG 1313

altid bedst

H. Nicolaisen

## N. Urban Sørensen

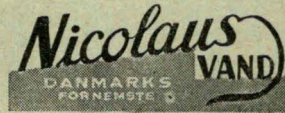
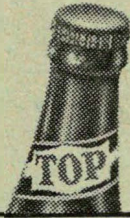
Nyborg

Telf. 111 2 L.

Altid 1ste Kl. Varer

Det er altid  
**TOP**-tid

ØSTJYDSKE BRYGGERIER AKTIESELSKAB



**Jensen & Nielsen**

Kirkegaardsvej 1, Aarhus, Tlf. 1379

Stort  
Udvalg i  
Grav-  
monumenter

**Chr. Christensen**

Sten- og  
Billedhugger Etbl.

Frederiksgade 26, Aarhus  
Telefon 20720

**Thorvald Torntoft**

AARHUS

Frederiks Alle 116 Tlf. 2551

Isenkram.

Køkkenudstyr, Glas,  
Porcelæn og Fiskegrejer

Aktieselskabet

**AARHUUS PRIVATBANK**

Aarhus

København

Aktieselskabet

**Aarhus Discontobank**

Tlf. 20 188

Kontor: Søndergade 9

Fisk - Vildt - Fjærkræ

**PRØVEN**

FR. ALLE 139 . TLF. AARHUS 253 22

Arbejder Spare- og Laanekassen for Aarhus og Omegn  
de Mezasvej 1 Østergade 4 Tordenskjoldsgade 37  
Tlf. 30333 Tlf. 26255 Tlf. 68166  
Indskudskapital ca. 46.6 Mill. Reserver ca. 4,8 Mill.

Køb hos annoncørerne

Blomster  
og Kranse  
paa faa Timer  
overalt  
i Danmark

**Brdr. Jensen**

Fr. Alle 112 . AARHUS . Tlf. 4520

**Storaarhusianske Mejerier**

Mælk fra tuberkulinprøvede Besætninger

**S. Bendtsen & Co.s Eftf.**

Skræderforretning

Ryesgade 27, Aarhus

Telefon  
Aarhus 3720  
Leverandør  
til DSB



Aarhus  
Amtstidende

**RADIO-THYGESEN**

Raadhuspladsen 1 . Aarhus . Telefon 1010-1040

Førende Specialforretning i  
RADIO - GRAMMOFONER - PLADER

Sig det med Blomster

\*  
Paa faa Timer  
overalt i Verden

**P. B. VAHL**

Fr. Alle 149, Aarhus, Tlf. 5150

**Fællesforeningen for Danmarks Brugsforeninger**

Hovedkontor: Njalsgade 15, København  
Telefon 4015

<sup>A</sup>/s **Kulimporten Dania**

★

Vestre Boulevard 9, Kbhvn.  
Central 3443

**HB HOVEDSTADENS BRUGSFORENING HB**

**THÜRMEERS**  
originale Snittøj