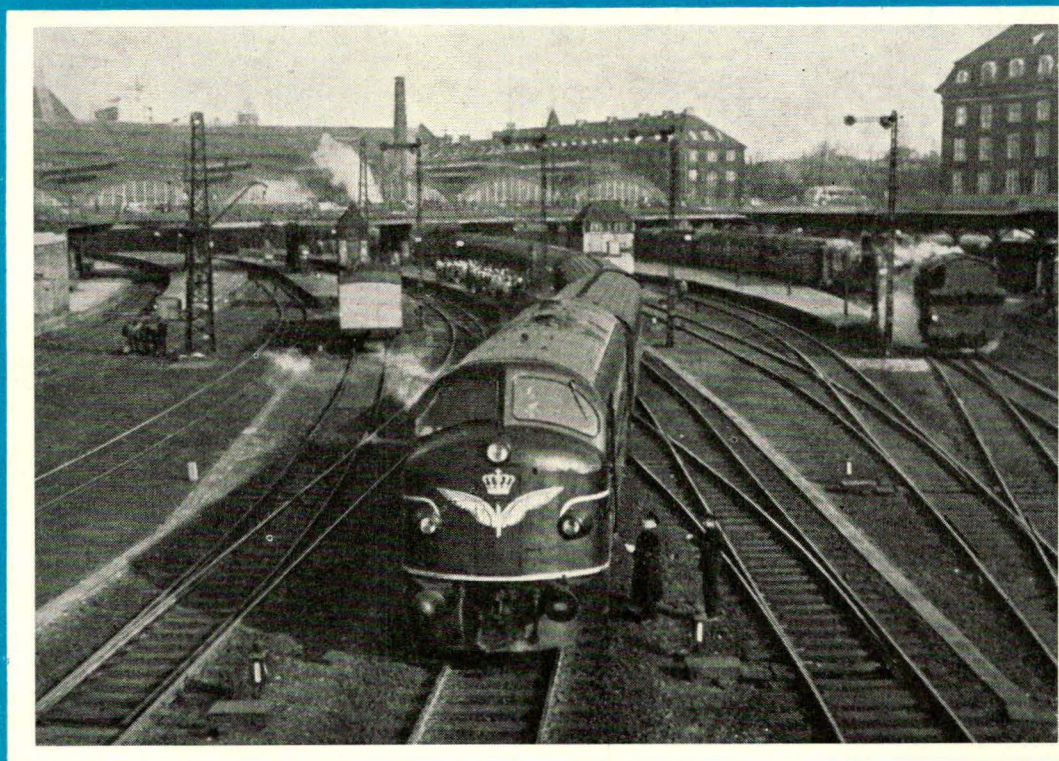


DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

Udgivet af Dansk Lokomotivmands Forening

NUMMER 9 · 5. MAJ 1957 · 57. ÅRGANG



Den gensidige Uheldsforsikringsforening for de danske Statsbaners personale

FIONETTE

Regnfrakker

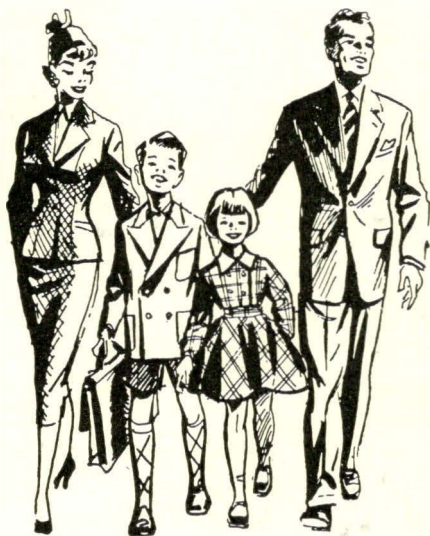
Ligeså **UUNDVÆRLIG**
jernbanen er for trafikken er



Statsanstalten for Livsforsikring

Hovedkontor: Kampmannsgade 4, København V

Uden Udbetaling



Som Tjenestemand kan De købe Herre- og Damekonfektion, Kjoler, Dreng-, og Pige-tøj paa vor populære

10 Maaneders

FAMILIE-KONTO

J. ALBERTSEN

NØRRE FARIMAGSGADE 68-70

Husk: Den høje Stue

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

Har De tonen?



Den friske, milde læskedrik fra Tuborg

HB

forbrugernes
egen
virksomhed

HØVEDSTADENS BRUGSFØRENING



Vesterbros Ligkistemagasin

Chr. F. Christensen
Enghavevej 31
Telefon: Eva 1404

Begravelse 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



SIGI

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

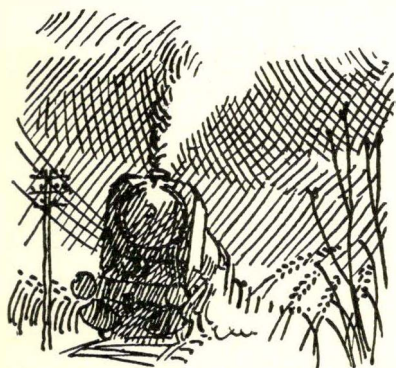
Støt vore

ANNONCØRER

L. A. Jørgensen
Rosengaarden 13

BOGTRYK

Tlf. Byen 1502
København K



DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

NR. 9 - 57. ÅRGANG

5. MAJ 1957



Indhold:

Velkommen til den danske MY 131
Formands-skifte 132
Der foreligger en misforståelse . 132
Fodsvamp 133
Landsoplysningsudvalget 133
Fra medlemskredsen 134
Folkepension + pension 135
Fra FN 136
Gave til feriehjemmet 137
Landets største arbejdsgiver 138
»Kohornet«s bygning 138
Forsikringsagenturforeningen .. 139
Under DLF 140
Jubilæum 140
Tak 140
Opmærksomhed frabedes 140
Personalia 140
Medlemslisten 140
Nye adresser 140
Jernbanerestauranternes priser 140
»Mors Dag« 140

Forsidebilledet.

Skal det med? – Så hæng det på. Her er ingen smalle steder, siden vi har fået MY-lokomotiverne, men derimod for korte perroner, selv på Københavns hovedbanegård.

Foto: lokomotivfører E. G. Nyegaard, København Gb.



Redaktører:
E. Greve Petersen
(ansvarshavende)
K. B. Knudsen.

Redaktion og ekspedition:
Hellerupvej 44, Hellerup.
Telefon Hell. 7269.
Kontortid 10–16.
Postkonto 20541.

Frederiksberg Bogtrykkeri
Howitzvej 49.

Velkommen til den danske MY

»Hvor statsbanerne bygger« hedder en udstilling på Københavns Hovedbanegård. Et nye frisk initiativ i reklamens tjeneste, hvor sløret løftes for arbejdet »bag kulisserne«. Kunderne skal vide mere og andet, end der dagligt kan ses fra perron eller tog. Et bidrag i kundebetjeningen og et tilsnit i retning af kundeerhvervelse.

Udstillingen er naturligvis kun et lille udsnit af de arbejder og projekter etaten har i gang for tiden – men til gengæld dækker den en beskrivelse af de største og mest omfattende projekter.

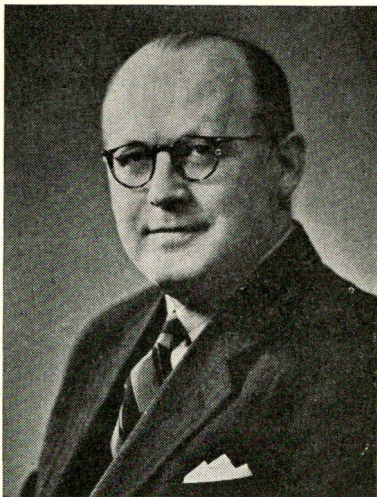
Blandt de mindre omtalte – men iøvrigt store – planer hører bygningen af litra MY 1201–1202 på A/S Frichs Fabrikker, Århus. Allerede i sommeren 1953 indledte statsbanernes maskinafdeling forhandlinger med A/S Frichs og Burmeister & Wain om bygning af 2 MY-lokomotiver i ren dansk tilvirkning. En beslutning, der formentlig skal ses på baggrund af de vanskeligheder, som ofte melder sig, når DSB søger valuta til indkøb ude fra, og som ikke var mindre, da der i 1952 blev indsendt ansøgning på 6 litra MY af svensk-amerikansk tilvirkning.

En modernisering af lokomotivparken var imidlertid påkrævet, og maskinafdelingens begrundelse herfor velmotiveret, hvad der jo også senere er gået op for bevillingsmyndighederne og er blevet honoreret med penge til yderligere 40 stk. i serien 1101–1144, der delvis er dansk arbejde. For at kunne følge planen om en udbygning af trækraften op og give dansk industri chancen for at blive leverandør, blev initiativet til den nye serie taget på så tidligt et tidspunkt, som i 1953.

Forhandlingerne med virksomhederne gav et positivt resultat, og i de forløbne år har der været arbejdet energisk på at nå frem til resultatet. Opgaven er i sig selv meget interessant, men må samtidig betegnes som yderst vanskelig. Ikke fordi vi anser danske virksomheder for uegnede til opgaven eller dansk håndværk for at stå tilbage for udenlandske, men simpelthen fordi, der er tale om en bunden opgave med meget stærkt tilknytning til eksisterende typer med mange års erfaringer på bagen. Erfaringerne på den første serie fra NOHAB strækker sig over snart

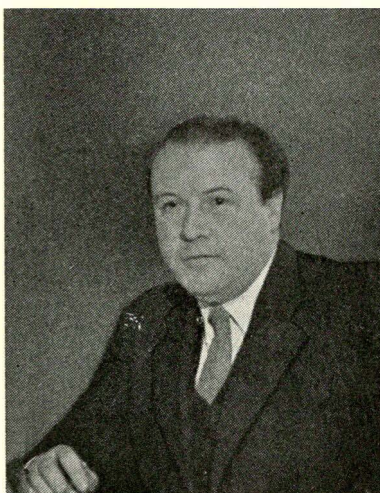


Formands-skifte



Efter ansøgning er departementschef E. Dige, finansministeriet trådt tilbage som formand for lønningsrådet og lønningskommissionen. Det har været almindeligt kendt, at arbejdet i finansministeriet gennem de senere år har stillet ekstraordinære krav til ministeriets embedsmænd, og en strukturændring med bl. a. oprettelse af et nyt departement har været drøftet, uden at der endnu er taget endelig stilling hertil. Departementschef Dige har imidlertid ment allerede nu at måtte give afkald på disse to meget vigtige poster for at kunne få den nødvendige tid til sine øvrige embedspligter.

En anden kendt personlighed inden for finansministeriet, afdelingschef Ulrik Andersen, er udpeget som Diges efterfølger på begge poster. Den nye formand er selvskrevet til stillingerne. Han har været ansat i ministeriet siden 1929, afdelingschef fra 1946. Sekretær i lønningsrådet fra 1934 og næstformand fra 1952.



30 år. Et ikke ringe tidsrum til fortsat at rette og forbedre. Når hertil kommer, at produktionen af denne serie verden over repræsenterer ca. 20.000 stk., er det ingen nem opgave at føre nye medlemmer ind i familien.

Men A/S Frichs og Burmeister & Wain er til gengæld ikke novicer på dieselmotorens områder, og skønt der har været diesel-lokomotivtyper fremme her i landet, som ikke kan kaldes lokomotivmændenes øjestene, fordi de har kostet meget sved og søvnløse nætter, stiller vi de bedste forhåbninger til de danske MY'er og tager hatten af for det initiativ, der her er taget.

Når vi byder de nye velkommen, er det måske noget dristigt. Endnu er de ikke leveret til Danske Statsbaner, men den 8. april kunne 1201 tage på prøvetur uden for fabrikken og har siden befaret strækningerne i Jylland. Vi betegner dagen, som en ny mærkedag i lighed med den 22. februar 1954, hvor MY 1101 som det første moderne diesellokomotiv indførtes som trækraft. Maskinafdelingen og to danske virksomheder har taget en stor opgave op, der skal tjene mere end eet formål. Ikke alene gælder det statsbanernes tarv men også at skabe nyt i dansk industri og håndværk med påfølgende beskæftigelse.

Der må foreligge en misforståelse

En lokomotivfører (ikke som anført i dagspressen en DSB-togfører) passerede en jysk station med sit tog, der var normalt standsende det pågældende sted. En forseelse både vi og lokomotivføreren beklager. Selvom der ikke var tale om en faresituation, må det naturligvis ikke ske, herom er ingen tvivl. Og vi skal heller ikke fremdrage nogen undskyldning for den pågældende, så længe vi ikke kender alle enkelthederne, det får vi lejlighed til, når undersøgelserne er afsluttet, og sagen forelagt auditøren.

Derimod vil vi gerne på baggrund af de mange henvendelser fra vore medlemmer – hvoraf vi bringer en her i bladet – korrigere et indlæg i det københavnske eftermiddagsblad »Ekstra-bladet«, hvor generaldirektør E. Skov tilkendegiver – på grundlag af en forespørgsel fra bladets redaktion – at en lokomotivfører efter 12 timers uafbrudt tjeneste har krav på 12 timers hvil. Det er desværre ikke rigtigt, selvom det både er påkrævet og ønskeligt. For det første, er tjenestetidsreglerne tilrettelægningsregler, d. v. s. hvorefter personalets tjenesteturnus opstilles, for det andet, er maksimum krav til hviletid på hjemstedet mellem to hovedtjenester – hvortil dog 12 timer kan regnes – 10 timer og ikke 12 timer, også uanset om arbejderbeskyttelsesloven kræver 11 timer. Fremkommer der forsinkelser i en tjeneste, hvor der som efterfølgende hviletid er afsat 10 timer, skal manden – efter distrikternes opfattelse – møde, uanset om de 10 timer er reduceret med en eller flere timer. Tilfældige forsinkelser har ingen indflydelse på tilrettelægningsreglerne.

Vi går derfor ud fra, at der må foreligge en misforståelse mellem generaldirektøren og den nævnte redaktion, det kan meget let forekomme under en samtale. Er der ingen undskyldning for lokomotivføreren forseelse, er det på den anden side vanskeligt at finde undskyldning for, at generaldirektøren ikke omgående rettede fejlen i de oplysninger offentligheden fik.

Forholdsregler mod fodsvamp

Af arbejds-læge dr. med. Ingrid Gilg.

Efter dagens gerning frisker det op med et bad. Badeanstalterne ved maskindepoterne benyttes derfor meget. Men selv om bade- og vaskerum er moderne indrettet, som ved DSB, kommer der af og til et lille skår i glæden over de gode forhold, og det er når en eller anden har fået fodsvamp. Om forholdsregler herimod fra personalets side, fortæller arbejds-læge dr. med. Ingrid Gilg.

Hvor daglig badning af hensyn til arbejdet er en nødvendighed, vil problemet fodsvamp i perioder være aktuelt.

Fodsvampen kan optræde under vidt forskellige billeder, afhængig af, hvor svært et angreb, der er tale om.

I sin sværeste form optræder den med småblærer, rødme og afskalning i tåmellemmrummene, i svangen og på hælene. I disse tilfælde søger patienterne i reglen lægen på grund af smerter og kløe på fødderne.

På en arbejdsplads, hvor de beskæftigede bader daglig, vil der blandt disse altid være en del, der i perioder får et lettere angreb af fodsvamp, visende sig ved lidt afskalning i tåmellemmrummene og en enkelt revne i disse, mens andre aldrig får gener af denne art.

Hvad er grunden til dette?

For det første er nogle mennesker mere udsatte end andre, blandt andet fordi de har særlige dybe tåmellemmrum, og tærne under arbejdet ligger stærkt sammentrykt.

For det andet spiller kendskabet til en omhyggelig gennemført fodhygiejne en stor rolle.

Når institutioner og arbejdspladser har gjort sit ved bekæmpelsen af fodsvamp ved moderne indretning af badeanstalter, omhyggelig rengøring etc., må *den enkelte person*, der benytter badeanstalten, selv yde sin indsats overfor denne ofte så generende lidelse.

Hvis nedenfor omtalte råd følges dagligt, vil fodsvamp aldrig blive noget alvorligt problem for nogen virksomhed eller arbejder.

Fodbadet (der selvfølgelig tages dagligt) bør kun udstrækkes til den tid, der er nødvendig for at få fødderne rene.

Spar på sæben, da denne opbløder huden. Når alle sæberester er skyllet af, tørres fødderne.

Man skal altid have et særskilt håndklæde her til, og ikke, som man hyppigt ser anvendt, det håndklæde, der i forvejen er brugt til den øvrige krop. Når fødderne skal tørres, er dette nemlig gennemvådt. Hvert enkelt tåmellemmrum tørres så med det tørre håndklæde, idet man sørger for at nå dybt ind mellem de enkelte tær. Det tager måske et par minutter længere end ellers, men har man først vænnet sig til at afslutte badningen med vel-tørrede fødder, vil man ikke undvære det vel-være også denne del af badet giver en, specielt ikke,

når man også ved, at man herved kan beskytte sine fødder overfor fodsvamp.

Efter den omhyggelige aftørring bør tærne og tåmellemmrummene pudres f. eks. med borsyrepudder (f. eks. cutipulvis contra intertrig) håndkøbsvare. Findes der en lille revne imellem tærne, kan der hertil anvendes svovlpasta (pasta sulfuris - håndkøbsvare).

Det er praktisk, hvis hver arbejder i sin garderobe har disse to ting stående, så de altid er ved hånden.

Sokker vaskes daglig. Bedst er det til arbejdsbrug at anvende tykke sokker, der kan suge fugtigheden fra fødderne. Gummifodtøj bør anvendes så lidt som muligt. Bruges gummifodtøj over længere tid, er det hensigtsmæssigt at have indlagt en filt-sål, der jævnlig må tages ud af støvlerne og luftes.

Ingen må færdes i baderummet uden at have sine egne badetøfler på. Disse må vaskes hyppigt, f. eks. 2 gange om måneden.

Optræder der på fødderne flere smårevner, afskalning, rødme eller kløe, bør man altid henvende sig til sin læge for at komme i behandling så hurtigt som muligt. Det kan dreje sig om et sværere anfald af fodsvamp, men en overfølsomhed overfor gummi- og læderfodtøj kan give lignende forandringer.

Fodsvamp, der ikke bliver behandlet i tide, kan udvikle sig til en alvorlig hudlidelse, der kan kræve sygemelding gennem lang tid.

Vil man følge ovenstående råd og ofre et par minutter ekstra på at pleje sine fødder daglig, vil den personlige indsats i bekæmpelsen af fodsvamp være en meget værdifuld hjælp.



Landsoplysningsudvalget

Besøg på »NOHAB«

Siden det overmåde vellykkede besøg på »Nohab« den 15. februar sidste år, har landsoplysningsudvalget modtaget talløse henvendelser med opfordring til en gentagelse af besøget.

Udvalget har gerne villet efterkomme den store interesse for en gentagelse af studieopholdet i Trollhättan, der gennem henvendelserne er kommet til udtryk fra alle kanter af landet, og da det endvidere er så heldigt, at der i den kommende sommer vil være en ny sending MY-lokomotiver til DSB under montage, har vi henvendt os til »Nohab« og forespurgt om mulighederne for, at vi atter kunne aflægge den store moderne virksomhed et besøg.

Resultatet af vor henvendelse er blevet, at »Nohab« har budt os hjertelig velkommen, og som besøgsdato er aftalt onsdag den 2. oktober d. å.

Besøget vil blive efter samme retningslinier som sidst, hvilket vil sige, at der her er tale om et decideret studiebesøg, hvor deltagerne vil få lejlighed til at underkaste MY-lokomotivet så grundigt et studie, som det forholdsvis korte ophold nu engang tillader.

Med henblik på besøgets rene studiekarakter har udvalget også denne gang allieret sig med afdelingsingeniør E. Risbjerg Thomsen, maskinafdelingen, der velvilligt har lovet at stille sig til rådighed som leder af holdet, og derved er der skabt en baggrund for besøget, der borger for samme højeste karat som sidst.

Endelig angående besøgsarrangementet skal nævnes, at også dette holds deltagere vil få lejlighed til at aflægge de berømte Trollhättan kraftværker et besøg, idet »Nohab« har lovet at ordne det fornødne i forbindelse hermed.

Rejsen i forbindelse med besøget vil komme til at strække sig over i alt 3 dage med afrejse fra København H. tirsdag den 1. oktober med »Skandiapilen« og ankomst til København H. igen torsdag den 3. oktober, ligeledes med »Skandiapilen«.

Prisen for deltagelse vil ikke kunne opgives fuldstændigt på nuværende tidspunkt, idet der – i forhold til sidste besøg i Trollhättan – er sket vise prisstigninger på hotel og forplejning i Sverige, prisstigninger, der indtil nu har andraget ca. 10 pct. Udvalget formener dog, at vi – for så vidt ikke yderligere prisstigninger indtræffer – vil kunne afholde rejsen, alt iberegnet, for omkring 90,00 kr. pr. deltager.

Anmodning om deltagelse i rejsen må være undertegnede i hænde senest onsdag den 30. maj d. å. Ansøgningen må indeholde fyldestgørende oplysninger om fulde navn, fødselsår og dato, adresse samt oplysning om, hvornår ansættelse ved statsbanerne har fundet sted. De bemærkes, at disse oplysninger skal bruges i forbindelse med besøget på Trollhättan kraftværker.

Under hensyn til besøgsarrangementets karakter har det været nødvendigt også denne gang at begrænse deltagerantallet til 50; i tilfælde af overtegning forbeholder udvalget sig ret til at foretage den endelige udpegning af deltagerne.

Opmærksomheden henledes på, at tegning for deltagelse i besøget må betragtes som absolut bindende, ligesom ønsker om en eventuel anden rejseroute – under hensyn til indkvartering o. s. v. – ikke vil kunne imødekommes.

P. L. V.
J. V. Christiansen,
Ormslevvej 69, Viby J.

Tjenestetid og hviletid

Undertegnede har tidligere her i DLT fremdraget de uheldige tjenestetidsregler, og navnlig da de uheldige omstændigheder, der er knyttet til opfattelsen af disse, nemlig at tilrettelægning er et, og dagligdagens afvikling er noget andet.

Nu er der sket det, at »Ekstrabladet« har spurgt generaldirektøren om følgende: »Kan det passe, at en DSB-togfører må arbejde et døgn uden ordentlig hvile?«

Hertil svarer generaldirektøren straks: »Nej, det er udelukket. Tjenestetiden er i reglen 7 til 8 timer, og sker det, at en mand må køre i 12 timer, f. eks. på grund af forsinkelser og lignende, må han ikke gøre tjeneste de følgende 12 timer af døgnnet. Han skal hvile ud.«

Nu kunne det måske være nok at citere dette i DLT til behagelig orientering for rette vedkommende, idet dagligdagen i henseende til generaldirektørens udtalelser skam er en helt anden. Lad os gå lige til sagen og sige, at hvis en mand kører i fast tur og på grund af forsinkelser kommer op på 12 til 14 timers tjeneste, ja hr. generaldirektør, så er parolen skam den, at manden har at møde, også om der kun er 7 eller 8 timer mellem tjenesterne. Tilfældige forlængelser af tjenesten på grund af forsinkelser er tjenestestederne uvedkommende, de ti timers hviletid der er nedfældet i ordre og bestemmelser gælder kun ved tjenestens tilrettelægning.

Eller hvad skal man sige til tjenester, der forlods er tilrettelagt, således at en mand må køre det meste af natten, får ca. 4 timers hvil på fremmed depot, og så afsted igen. Der blev lavet en forbedring i reglerne sidste gang disse blev revideret, idet man nu må beregne $\frac{1}{2}$ tjenestetid for ophold under 4 timer. Den forbedring har medført, at administrationen helt har sløjffet de 6 timers ophold og nu koncentrerer sig om at begrænse opholdene til lige over 4 timer. Vi er ikke interesseret i unødvendig udliggertid, men når natten er tilbragt med fremførelse af tog, må det være rimeligt med et ophold, der giver manden mulighed for at hvile ordentlig ud. Vi har gang på gang gjort opmærksom på dette forhold, men en for stærk skelen til penge-kassen hindrer, at der tages hensyn til det. Hvis ikke der hist og her sad en god fe, der til fulde kender lokomotivmændenes arbejdsvilkår og tog hensyn hertil, var det ganske utåleligt at have med at gøre, men også disse feers muligheder er begrænsede.

Nå, nu lysner det jo for os, DSB's øverste chef har udtalt, at vi har krav på det i ordre og bestemmelser fastsatte i hviletid, også når der er tale om forsinkelser, endvidere at der skal være mulighed for at få den fornødne hvile efter en streng tjeneste. Det kan ikke komme bedre tilpas nu, hvor vi skal i gang med sommerkøreplanens tjenestefordelinger. Vi forventer, at generaldirektøren udsender de fornødne instrukser til tjenestestederne og distrikterne, således at fordelingen af tjenestetid og hviletid bliver i relation til det offentlighed får at vide, det er det nemlig ikke i dag.

Og så til slut – hvornår kommer ændringerne i stillingsbetegnelserne, således at udenforstående kan blive klar over, hvem der er hvem i togene.

G. A. Rasmussen.

Folkepensionens størrelse

fra 1. april 1957 ved pension fra stat, kommune, koncessioneret selskab, en offentlig virksomhed eller en statsunderstøttet pensionskasse

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

Det betones, at de i denne artikel omhandlede eksempler på folkepensionens størrelse *kun* gælder for tilfælde, hvor der ydes pension eller understøttelse fra staten, folkeskolen, folkekirken, en kommune, et koncessioneret selskab, en offentlig virksomhed eller en statsunderstøttet pensionskasse.

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

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

Ifølge folkeforsikringsloven fradrages udgiften til personlige skatter og kontingenter i anledning af medlemskab i ulykkes-, syge-, invaliditets-, begravelses- og arbejdsløshedsforsikringen, når man skal opgøre den indtægt, efter hvilken folkepensionen beregnes. Endvidere fradrages kontingent til fagforening. Folkepensionsbidraget fradrages derimod ikke.

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

Der er kun angivet folkepensionens størrelse for personer, som ikke er fyldt 80 år. Alle folkepensionister, der er fyldt 80 år, får et særligt alderstillæg.

De anførte eksempler gælder ikke for personer, der er overgået fra invalidepension til folkepension.

For folkepensionister, der oppebærer pension eller understøttelse fra staten, folkeskolen, folkekirken, en

kommune, et koncessioneret selskab, en offentlig virksomhed eller fra en statsunderstøttet pensionskasse, skal der ifølge forsikringsloven foretages et særlig fradrag i folkepensionen med eventuelle tillæg. Dette fradrag udgør 20 pct. af det beløb, hvormed den årlige pension eller understøttelse for enlige folkepensionisters vedkommende overstiger a) 1267 kr. i København og de dermed sidestillede kommuner, b) 1200 kr. i købstæder, Marstal, flækker og bymæssige bebyggelser på landet med over 1500 indbyggere og c) 1000 kr. i det øvrige land. For ægtepars vedkommende udgør fradraget, når begge ægtefæller oppebærer folkepension, 20 pct. af det beløb, hvormed den årlige pension eller understøttelse overstiger a) 1800 kr. i København og de dermed sidestillede kommuner, b) 1667 kr. i købstæder m. v. og c) 1600 kr. i det øvrige land.

Når den årlige pension eller understøttelse ikke overstiger disse beløb, sker der intet fradrag i folkepensionen.

Det er i folkeforsikringsloven fastsat, at socialministeren efter forhandling med finansministeren, når der foreligger ganske særlige forhold, kan dispensere fra bestemmelsen om, at der skal foretages fradrag i folkepensionen, hvis de pågældende oppebærer pension eller understøttelse fra staten, folkeskolen, folkekirken, en kommune, et koncessioneret selskab eller fra en statsunderstøttet pensionskasse.

I de i det følgende nævnte eksempler er understøttelsen ligestillet med pension.

En *enlig* mand eller en *enlig* kvinde i *København* og de dermed sidestillede kommuner, der har pension fra staten m. v. på 2500 kr. og beta-

ler 180 kr. årlig i skat og kontingent, og som får folkepension før det 67. år, vil få 246 kr. månedlig i folkepension. Udgør pensionen fra staten m. v. 3500 kr. årlig og udgiften til skat og kontingent 200 kr. årlig, vil folkepensionen udgøre 194 kr. månedlig.

Såfremt den pågældende med den anførte indtægt venter med at søge folkepensionen, til han eller hun er fyldt 67 eller 70 år, forhøjes de anførte beløb med henholdsvis 10 og 21 kr. månedlig.

Hvis en *enlig* i *København* og de dermed ligestillede kommuner har en pension fra staten m. v. på f. eks. 5600 kr. årlig og betaler 200 kr. årlig i skat og kontingent, kan der ikke ydes folkepension, selv om pågældende venter med at søge, til han eller hun er fyldt 70 år.

To *ægtefæller* i *København*, der er omtrent lige gamle og søger folkepension mellem det 65. og 67. år, og som har pension fra staten m. v. på 4000 kr. årlig, vil få 364 kr. månedlig i folkepension, når de i skat og kontingent betaler 900 kr. årlig. Såfremt pensionen fra staten m. v. udgør 6000 kr. årlig, og udgiften til skat og kontingent andrager 1000 kr. årlig, vil folkepensionen i *København* udgøre 257 kr. månedlig.

Hvis ægteparret venter med at søge folkepension, til den ældste ægtefælle er fyldt 67 eller 70 år, ydes der udover de nævnte beløb henholdsvis 14 og 29 kr. månedlig.

To ægtefæller over 65 år, af hvilke den ældste endnu ikke er fyldt 70 år, kan ikke få folkepension, hvis de har pension fra staten m. v. på 8400 kr. årlig og betaler 900 kr. i årlig skat og kontingenter.

Venter de derimod, til den ældste er fyldt 70 år, vil de i *København* og de dermed sidestillede kommuner

kunne få folkepension med 73 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 folkepension før det fyldte 67. år, og som har pension fra staten m. v. på 2500 kr. og betaler 160 kr. årlig i skat og kontingent, få 227 kr. månedlig i folkepension. Er pensionen 4000 kr. årlig og udgiften til skat og kontingent 200 kr. årlig, udgør folkepensionen 126 kr. månedlig.

Såfremt pågældende venter med at søge folkepension til det fyldte 67. eller 70. år, ydes der et tillæg på henholdsvis 9 kr. og 19 kr. månedlig.

En enlig mand eller kvinde i en købstad, der har pension fra staten m. v. på 5300 kr. årlig og en udgift til skat og kontingent på 175 kr. årlig, vil ikke kunne få folkepension, selv om han eller hun venter med at søge til det 67. eller 70. år.

To *ægtefæller* mellem 65 og 67 år i en købstad og dermed ligestillede kommuner, der har pension fra staten m. v. på 4000 kr. årlig og betaler 800 kr. i skat og kontingenter, får 332 kr. månedlig i folkepension. Hvis pensionen er på 6000 kr. årlig, og udgiften til skat og kontingenter udgør 900 kr. årlig, vil ægteparrets folkepension beløbe sig til 206 kr. månedlig.

Venter ægteparret med at søge folkepension, til den ældste af dem er fyldt 67 eller 70 år, ydes der til de nævnte beløb et tillæg på henholdsvis 13 kr. og 27 kr. månedlig.

To *ægtefæller* over 65 år, af hvilke den ældste endnu ikke er fyldt 70 år, kan ikke få folkepension i købstæder og de dermed ligestillede kommuner, hvis de har pension fra staten m. v. 7800 kr. årlig og betaler 800 kr. årlig i skat og kontingenter. Venter de, til den ældste af dem er fyldt 70 år, vil de derimod kunne få 67 kr. månedlig i folkepension.

I en *landkommune* vil en enlig mand eller kvinde, der søger folkepension før det 67. år, og har en pension fra staten m. v. på 2500 kr. årlig, få 179 kr. månedlig i folkepension, hvis udgiften til skat og kontingent andrager 140 kr. årlig. Er pensionen f. eks. 4000 kr. årlig og den årlige ud-

gift til skat og kontingent 150 kr., vil folkepensionen beløbe sig til 61 kr. månedlig.

Hvis pågældende venter med at søge folkepension til det fyldte 67. eller 70. år, forhøjes denne med henholdsvis 7 kr. og 14 kr. månedlig.

En enlig mand eller kvinde i en landkommune, der har pension fra staten m. v. på 4500 kr. årlig og en årlig udgift til skat og kontingent på 150 kr., vil ikke kunne få folkepension, selv om han eller hun venter med at søge til det fyldte 67. eller 70. år.

Two *ægtefæller* i en landkommune, der får tilstået folkepension, inden den ældste af ægtefællerne er fyldt 67 år, og som har pension fra staten m. v. på 4000 kr. årlig, vil få 282 kr. månedlig i folkepension, hvis udgiften til skat og kontingent udgør 700 kr. årlig. Er pensionen 6000 kr. årlig og udgiften til skat og kontingent 800 kr. årlig, andrager folkepensionen 144 kr. månedlig.

Dersom ægtefællerne venter med at få folkepension, til den ældste af dem er fyldt 67 eller 70 år, forhøjes deres folkepension med henholdsvis 10 og 21 kr. månedlig.

Two *ægtefæller* over 65 år, af hvilke den ældste endnu ikke er fyldt 70 år, kan ikke få folkepension i en land-

kommune, hvis de oppebærer pension fra staten m. v. på 7200 kr. årlig og betaler 700 kr. årlig i skat og kontingenter. Venter de, til den ældste ægtefælle er fyldt 70 år, vil de derimod kunne få folkepension med 50 kr. månedlig.

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

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

Der er ved de givne eksempler regnet med, at de pågældende ikke har andre indkomster end den anførte ved siden af folkepensionen og ikke ejer formue.

Det er en selvfølge, at man sandfærdigt og omhyggeligt må gøre rede for sine personlige og økonomiske forhold, når man søger og oppebærer folkepension, ligesom man straks må underrette magistraten eller det sociale udvalg, hvis der sker ændring i de personlige eller økonomiske forhold. Det er ikke tilstrækkeligt at opgive en eventuel indtægtsforøgelse på selvangivelsen i januar måned det følgende år.

Fra FN,s arbejdsmarked

Man spiser godt i Norden.

Alle de nordiske lande står i årbogen nævnt blandt dem, der har de bedste levnedsmiddelforhold - d. v. s. et forbrug på over 3000 kalorier pr. indbygger om dagen. Udover de fem nordiske lande står der i denne gruppe yderligere 7 stater, nemlig USA, Canada, Storbritannien, Schweiz, Irland, Australien og New Zealand. Blandt de kaloriemæssigt dårligst stillede er Indien.

Verdens kraftforbrug i 1955 var 82 pct. større end i 1937 og svarede taget i gennemsnit for hele verden til 1,29 tons kul pr. indbygger (mod 1,20 i 1954 og 0,94 i 1937). Af verdens samlede kraftforbrug i 1955 lå de 40 pct. på USA, 23 pct. på Europa og 22,5 pct. på området Sovjetunionen, Østeuropa og Kina taget som helhed. Asien udenfor dette område brugte

de 5,25 pct. og Afrika 1,75. Den største stigning i kraftforbruget i forhold til førkrigsårene udviste Sydamerika med 221 pct. og derefter Afrika med 161. I Vesteuropa var stigningen kun 34 pct. Sovjetunionen, Østeuropa og Kina viste en samlet stigning på 158 pct.

73 mill. personbiler.

I hele verden - Sovjetunionen, Østeuropa og Kina ikke medregnet - fandtes der i 1955 73 mill. personbiler, d. v. s. 73 pct. mere end i 1948 og næsten dobbelt så mange som i 1938. Af lastbiler, varevogne og busser fandtes der i 1955 19,75 mill., d. v. s. 56 pct. mere end i 1948 og to og en halv gang så mange som i 1938. Ikke mindre end 76 pct. af samtlige personbiler og 58 pct. af lastbiler og busser hørte hjemme i USA, henholdsvis 17 pct. og 26 pct. i Europa.

Smukt hobby-arbejde som gave til feriehjemmet

For ikke længe siden havde jernbanemændenes hobbyklubber udstillinger af medlemmernes arbejder, dels på perron 1 i København H., dels i ventesalen på Århus H.

Udstillingerne var ret omfattende og gav et godt indtryk af, hvor forskelligartede emner jernbanemændene beskæftiger sig med i deres fritid. Blandt de udstillede genstande vil mange have bemærket en 3-mastet bark »Penang« fremstillet af lokomotivfører A. M. Bregnhardt, maskindepotet, Helgoland. Efter afslutningen på udstillingen har lokomotivføreren nu skænket den meget smukke model til vort Ferie- og Rekreationshjem.

En storstilet gave, som ikke alene vil pynte i et af hjemmets stuer, men som tillige med alle de øvrige gaver udført og skænket af lokomotivmænd vil stå som bevis for lokomotivmandens håndelag.

Bregnhardt har ofret mere end 2200 timer af sin fritid på dette stykke arbejde, som i alle enkeltheder er gennemført pinlig nøjagtigt. Fra den mindste detaille til skibets smukke skrog er fremstillet af modelbyggeren selv. Han er i sin fritid tillige en ivrig sejlsportsmand og har derfor valgt et af verdenshavens i sin tid stolte sejlskibe.

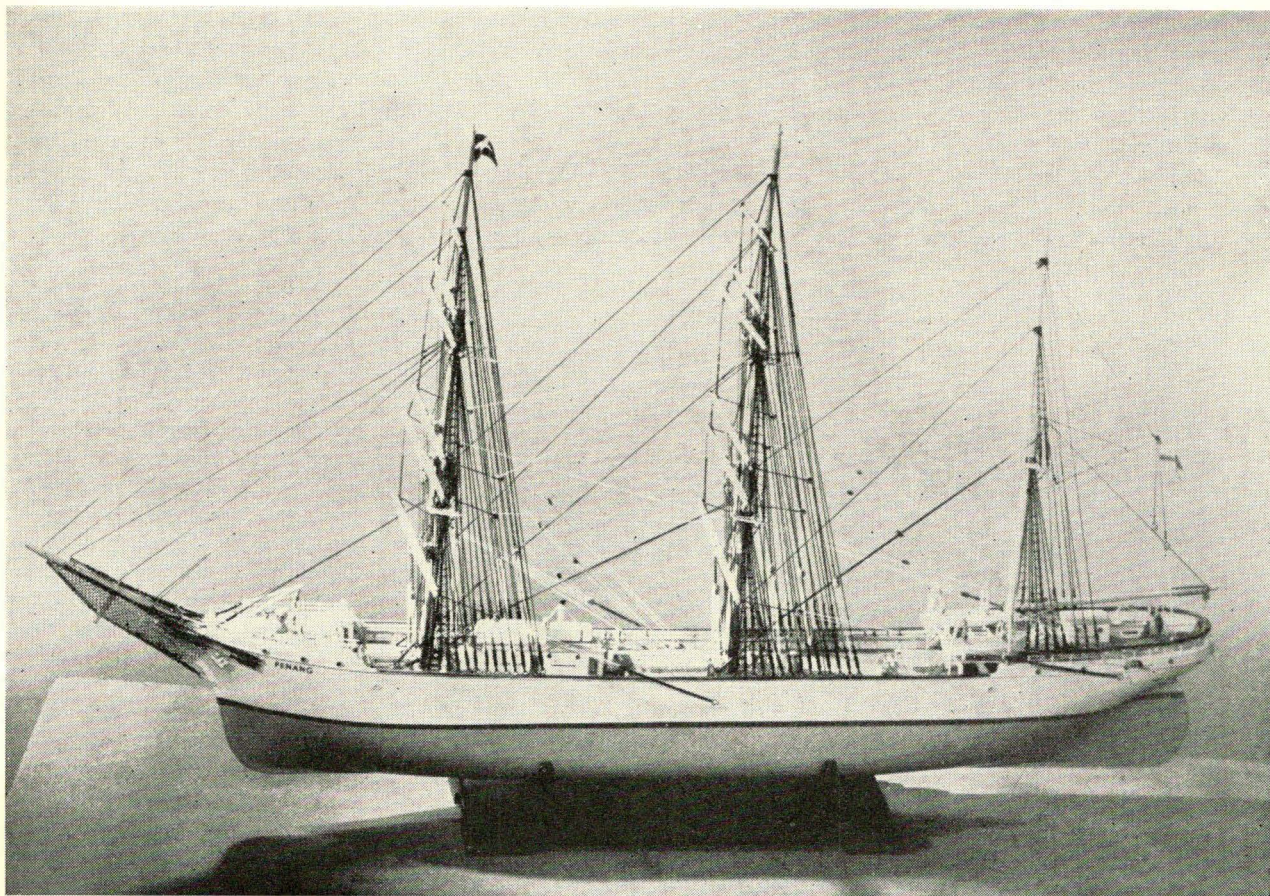
Barken »Penang« blev bygget i Bremerhafnen i 1905 af Tysklands største reder, Albert Rickmers, der foruden redervirksomheden tillige havde eget skibsværft og flere plantager i Østen. Skibet kom ved stabelaflybningen til at bære rederens navn og blev sat ind på de store fragter og the, ris og hvede. Det var dengang sejlskibene krydsede verdenshavene og deres kaptajner kunne hente et stort kontant beløb hjem til sig selv ved at nå først frem med den kostbare last. En særlig form for

kapsejlsads, der stillede store krav til skibets besætning om godt sømandsskab. Havenes »blå bånd« blev dengang ikke hentet hjem i kraft af det største skib med den største og kraftigste dieselmotor.

Under den første verdenskrig blev »Penang« opbragt af de allierede, men blev efter krigen købt tilbage af Tyskland, der nu samlede alle landets store sejlskibe under rederiet Laeisz Flying P-Leine, Hamburg, og her fik skibet oven anførte navn og blev samtidig sat ind på transporter af salpeter og kul. Noget senere kom det under finsk flag, idet det blev købt af storrederen Gustav Eriksson og fik hjemsted i Rauno, for hvem det fortsat gik i fast rute, indtil det i 1940 sporløst forsvandt på en rejse fra Chile.

»Penang« var i det sidste år, den gik i fart, med sine 2019 brt. verdens største og smukkeste råsejler.

Vi er meget taknemmelige for denne storstiledede gave til feriehjemmet. Af nedenstående fotografi fremgår det, hvilket omfattende arbejde det har været for lokomotivfører Bregnhardt.



Fagforeningsmanden, der blev landets største arbejdsgiver

Samtale med ministeren for offentlige arbejder, Kai Lindberg.

Ministeriet for offentlige Arbejder er landets største arbejdsgiver. Regner man alle med, er der i hvert fald ansat 50 000 arbejdere og tjenestemænd ved de foretagender, som administreres under dette ministerium. Dets øverste chef er minister Kai Lindberg, tidligere gennem mange år fagforeningsmand – og altså nu arbejdsgiver.

– Var det en betydelig ændring af arbejdsforholdene at gå fra et hverv som sekretær i De samvirkende Fagforbund til posten som trafikminister? spørger vi Kai Lindberg.

– Jeg skal ikke nægte, at det var noget helt andet arbejde, jeg kom til, men når jeg endelig skulle skifte, kunne jeg vanskeligt tænke mig en opgave, som ville interessere mig mere. Der ligger jo under Ministeriet for offentlige Arbejder en række meget store opgaver, som skal løses i den kommende tid, og andre er under udførelse. Hvad det sidste angår, kan jeg blot pege på bestræbelserne for at forbedre *overfarten ved Storebælt*, og af kommende store opgaver kan jeg nævne *udvidelsen af Kastrup Lufthavn*, indførelse af *dieseltrækraft* ved jernbanerne, hvor vi allerede er kommet godt i gang, *fugleflugtslinien* over Rødby-Femern – og længere ude i fremtiden planerne om såvel *Storebælts-* som *Øresundsbro*.

Men der kan nævnes mange andre store opgaver, som skal løses. Jeg tænker f. eks. på *udvidelse af fiskerihavnene* samt de store planer vedrørende *Hanstholm havn* og *Tyborøn*.

Vigtigt med en fagforeningsmand på posten.

– Nu er du minister, men det er kun kort tid siden, du var aktiv fagforeningsmand, og det ligger nær at spørge: Har det for arbejderne væsentlig betydning, at det er en fagforeningsmand, der står i spidsen for løsning af sådanne store statsarbejder?

– Det mener jeg i høj grad. Af hensyn til den meget store beskæftigelse, som disse planer indeholder, og den betydning de har for erhvervslivet fremover, så tror jeg, det ikke er uvæsentligt, at en af fagbevægelsens folk har med disse opgaver at gøre. Jeg tror, det er væsentligt, at en mand, der har arbejdet i fagbevægelsens tjeneste og selv er arbejder, har dette her at tumle med. Spørgsmålene er i høj grad afgørende for beskæftigelsen, og enhver fagforeningsmand kender til bunds den ulykke, det er at gå ledig.

Samarbejdet er i orden.

– Men skaber det ikke vanskeligheder at være arbejdsgiver – eller skal

vi måske hellere sige en slags arbejdsgiver – for alle de mange, som er ansat i de etater, der hører under ministeriet?

– Jeg har ikke haft væsentlige vanskeligheder. Jeg tror at kunne sige, at det har sin store betydning, at jeg fra min tid i De samvirkende Fagforbund har et personligt kendskab til de flest af de folk, der står i spidsen for de organisationer, hvis medlemmer er beskæftiget ved de etater og offentlige arbejder, som hører under dette ministerium. Jeg har selv indtrykket af, at samarbejdet er i orden, og det kan vel heller ikke være uden betydning, at man kender sagerne fra begge sider, så man er i stand til, når uoverensstemmelserne opstår, at bedømme dem så retfærdigt som muligt.

— — —

Længere blev samtalen ikke, for Kai Lindberg, som er deltager i ministeriets intimeste politiske overvejelser, kaldtes til møde i økonomiudvalget. Der kan kun være grund til at understrege Kai Lindbergs bemærkninger om betydningen af, at det er en fagforeningsmand og en socialdemokrat, der har med de store beskæftigelsesgivende opgaver at gøre – og så lige pege på, at vælgerne den 14. maj har det afgørende ord om, hvilken politisk farve »landets største arbejdsgiver« skal have.

Nej! – Billedet her stammer ikke fra et fornyligt afholdt forårsmøde på »Kohornet« ved Ferie- og Rekreativehjemmet, som nogle læsere måske har forledet sig til at tro. Til gengæld er det bygningen dernede fra, men blot fotograferet i Tivoli i København på udstillingen i 1924. Det var her foreningens daværende ledelse fandt den smukke bygning og købte den til hjemmet. Desværre bær den ikke mere den meget smukke tagdækning, som er gået til på grund af tidens tand.

På samme måde, som den dengang tiltrak publikums opmærksomhed, har bygningen gennem årene været et yndet samlingssted for feriehjemmets gæster. En ældre kollega, lokomotivfører Viktor Olsen, København, har skænket os dette meget sjældne fotografi.



Den gensidige Forsikringsforening for Tjenestemænd ved Statsbanerne

Repræsentantskabsmøde den 24. september 1956
i »Folkets Hus«, Enghavevej.

Dagsorden:

1. Valg af protokolfører.
2. Protokollen fra sidste repræsentantskabsmøde.
3. a. Beretning fra formanden om foreningsvirksomheden.
b. Beretning om forsikringsvirksomheden.
4. a. Aflæggelse af foreningsregnskab (årsregnskaberne 1954 og 1955).
b. Aflæggelse af forsikringsregnskab (årsregnskaberne 1954 og 1955).
5. Valg.
 - a. Valg af formand.
 - b. Valg af næstformand.
 - c. Valg af kasserer.
 - d. Valg af 2 medlemmer til forretningsudvalget.
 - e. Valg af 1 medlem til voldgiftsnævnet.
 - f. Valg af 2 revisorer og 1 revisorsuppleant.
6. Indkomne forslag.
7. Fastsættelse af honorar til formand og kasserer.
8. Eventuelt.

Formanden, P. Madsen, bød de fremmødte velkommen og rettede en særlig velkomst til »Danmark«s repræsentanter, foreningens æresmedlemmer og øvrige gæster samt til forretningsfører L. Kliiwer, Norges Jernbanefunksjonærers Gjensidige Brannkasse.

Til mødets dirigent og protokolfører valgtes på forslag af formanden henholdsvis P. From Hansen og E. Greve Petersen.

Dagsordenen godkendtes.

Protokol fra sidste repræsentantskabsmøde godkendtes.

Derpå foretoges navneopråb.

I sin beretning udtalte formanden bl. a., at 2 års perioden siden sidste repræsentantskabsmøde var forløbet på bedste måde, idet forsikringsforeningen på alle områder havde haft stærk fremgang. Der har fundet en stærk konsolidering sted af foreningens kasse, selv om man har foretaget en udbygning af rammerne i forbindelse med kulanceerstatninger.

Forsikringsforeningen er inde i en periode med stagnation i medlemstilgangen, idet jernbanemændenes antal ikke øges på grund af den store rationalisering, som finder sted ved statsbanerne. Formanden var dog af den opfattelse, at medlemsprocenten ville være stigende, fordi der fra forsikringsforeningens start var en række jernbanemænd, der ikke ville flytte deres forsikringer fra andre forsikringsselskaber, men disse jernbanemænd går nu efterhånden over i pensionisternes rækker, medens samtidig alle nyantagne tegner forsikring i forsikringsforeningen. Selv om de stadig er stigende, er den imidlertid ikke høj nok. Man har forsøgt, som også omtalt tidligere, at udvide forsikringernes an-

tal ved at samarbejde med statsbanernes rutebilchauffører. Deres organisations formand var, da sagen behandledes, positivt indstillet på et samarbejde, men han er siden fratrådt sit hverv, og fra den nye ledelse er der ikke vist samme positive indstilling.

Som omtalt ved repræsentantskabsmødet for 2 år siden havde vi fået en henvendelse fra Dansk Funktionærforbund med ønsket om, at vore akkvisitører skulle organiseres i dette forbund. Vi fandt, at de burde stå tilsluttet Dansk Funktionærforbund, og der blev truffet en ordning, som anerkendtes og vedtoges, men som ikke vandt udelt tilfredshed hos vore akkvisitører, som mente, at de var tilstrækkeligt organiseret i jernbaneorganisationerne. Modstanden fra deres side var så stærk, at vi måtte tage sagen op, og der synes nu at være tilfredshed med den trufne aftale.

For 2 år siden sluttede vi en ny kontrakt om samarbejde med »Danmark«, og denne skulle træde i kraft i april i år og har gyldighed 10 år frem i tiden. Kontrakten gav forsikringsforeningen ret store fordele og kunne kun hilses med tilfredshed, og det er vor overbevisning, at de næste 10 år vil give os ikke ringe økonomisk fordel.

Formanden sluttede sin beretning med at takke tillidsmændene ud over hele landet for det fortrinlige arbejde, de havde udført i forsikringsforeningens interesse.

Forretningsføreren, kontorchef Poul Vejre, sagde i sin beretning blandt andet:

Den 1. januar 1954 havde foreningen 17.058 indmeldte forsikrede og et samlet forsikringsantal på 48.006.

Den 1. januar 1956 var de tilsvarende tal henholdsvis 18.184 og 51.210, og der har således i disse to år været en medlemstilgang på 1633 og en tilgang i antallet af forsikringer på 3.204.

I forhold til organisationernes medlemstal er medlemsprocenten i samme tidsrum steget fra 55.78 til 58.46, og pr. dato er procenten ca. 60.

I 1953 var præmieindtægten ca. 280.000, i 1954 steg den til 303.000 og i 1955 til ca. 326.000. For 1956 kan man forvente en stigning til i nærheden af 350.000 kr.

Skadesudbetalingen i hvert af årene har andrødet ca. 100.000, hvorfor det må siges, at skadesforløbet har været gunstigt, således at dette også har afspejlet sig i et pænt overskud på driften i de to år. Sammenlagt andrøder det ca. 170.000 kr.

På grund af den voldsomme storm i år både i januar og februar måned, hvor vi f. eks. alene for stormen den 21. januar har betalt ca. 50-60.000 kr., vil driften for 1956 sikkert vise et mindre gunstigt resultat end i de umiddelbart foregående år.

Indenfor vor organisation af tillidsmænd er ingen ændringer sket ud over, at tilsynsarbejdet i Nordjylland nu er delt op mellem togfører Åge Hansen, Randers, og togbetjent Søren Gregersen Ålborg.

Togfører H. Andersen, Fredericia, er som hidtil tilsynsførende for Midt- og Sydjylland, og pakhusformand P. C. Skovning, Odense, for Fyn.

En del skader må man afvise som forsikringen uvedkommende, og den del, der kan karakteriseres

som tvivlsomme, og de, der er af et sådant omfang, at de slår økonomien i stykker for de forsikrede, bliver forelagt bestyrelsen, der da tager bestemmelse om, hvordan sagen skal afgøres.

Vi har i den to-årige periode modtaget og behandlet:

551 brandskader
116 tyveriskader
3 vandskader
1.465 ansvarsskader
81 hundeskader
307 grundejerskader
72 sanitetsskader

eller ialt 2.595 skader

Som allerede nævnt er det nødvendigt at afvise et krav, når skaden ikke omfattes af forsikringen, men de afviste tilfælde er kun en lille del og repræsenterer kun meget små skadesbeløb.

Hvis der under brandforsikringen er tale om en brun plet på et jakkeærme, der har været for nær et gasblus, må vi afvise – men er der hul, og man kan skønne, at der dog har været nogen ild, er erstatningskravet tvivlsomt.

Alle mindre skader opgøres på stedet af tillidsmanden, der da indstiller til erstatning, og her gør vore tillidsmænd et samvittighedsfuldt og dygtigt arbejde. Og på grundlag af denne stedlige vurdering udbetales erstatningen.

Jeg skal endelig omtale en større ansvarsskade, som blev anmeldt i august 1954 og endelig reguleret i oktober 1955 med en samlet erstatning på 13.501,64 kr.

Forsikrede var en nu afdød togfører, hvis hustru på cykel i Vasbygade drejede uden at give tegn og derved væltede en motorcykel, hvorved både føreren og hans passager kom til skade.

Den fulde skyld blev pålagt fru og de skadelidte fik udbetalt erstatning efter opgørelse.

Vi har fra Forsikringsagenturforeningens kontor i Niels Brocksgade haft et snævert og venskabeligt samarbejde både udad og indad.

Med statsbanernes bogholderkontor og de forskellige afkortningssteder, med de stedlige personalekontorer, hvorfra meddelelserne om nyansættelser kommer – med jernbaneorganisationerne på den ene side og »Danmark«s direktion og personale på den anden side.

Vi har deltaget i de to andre forsikringsforeningers repræsentantskabsmøder, og vi har været indbudt til repræsentantskabsmøde i Norges Jernbanefunktionærers Brannkasse, men var desværre denne gang forhindret i at deltage.

Alle valg var genvalg således:

Formand P. Madsen, næstformand P. From Hansen og kasserer E. Greve Petersen.

Forretningsudvalgsmedlemmer: Hjalmer Jensen og L. Thorup.

Medlem af Voldgiftsnævnet: E. Rasmussen.

Revisorer: H. A. Christensen og C. F. W. Poulsen.

Revisorsuppleant: Meldgård Kristensen.

Forretningsføreren sluttede sin beretning med et udtale håbet om fortsat fremgang og trivsel for Forsikringsagenturforeningen.



Jubilæum

Torsdag den 16. maj kan lokomotivfører C. F. Svenning, Esbjerg fejre sit 25 års jubilæum ved DSB.

Jubilaren begyndte som aspirant i Esbjerg, hvor Svenning, bortset fra kortere fravær ved forfremmelse, har tilbragt hele sin jernbanetid.

Vi har i jubilaren altid haft en god kammerat, hvis gode humør og kammeratskab vi sætter stor pris på.

Til de mange hilsener du den 16. maj vil modtage, ønsker afdeling 29 også at føje sin, idet vi takker for godt samarbejde med ønsket om, at du må få mange lyse og gode år iblandt os.

C. M. C.

Tak

Ved min kære mand, pensioneret lokomotivfører Otto Jensens sygdom og død vil jeg takke for deltagelsen. Tak for fanens tilstedeværelse og tak til afdelingsformanden for de smukke ord ved bisættelsen.

Andrea Jensen.

Opmærksomhed frabedes

Al opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst, er bortejst.

H. K. Schrøder, lokomotivfører, Århus.



Forfremmelse til lokomotivmester (7. ukl) efter ansøgning pr. 1-4-57.

Lokomotivførerne (11. ukl.):

V. J. Rasmussen, København Gb., i København Gb.

A. B. Carlsen, Fredericia, i Fredericia.

Forfremmelse til elektrofører (11. ukl.) pr. 1-4-57.

Elektroførerne (12. ukl.):

H. G. Angelsø, Enghave, i Enghave.

E. K. B. Jensen, Enghave, i Enghave.

H. Melohn, Enghave, i Enghave.

Forflyttelse efter ansøgning pr. 1-5-57.

Lokomotivfyrbøder:

H. F. Sprenger, København Gb., til Gedser.

Forflyttet pr. 2-6-57.

Lokomotivfører (11. ukl.):

T. G. Hansen, Assens, til Odense.

Navneændringer.

Lokomotivfører E. K. Larsen, Århus, har taget navneforandring til: Elvin Kjeldahl.

Lokomotivfører P. S. Nielsen, Kalundborg, har taget navneforandring til: Poul Schädler.

Afsked.

Lokomotivførerne (11. ukl.):

J. A. Hechmann, Slagelse, afskediget efter ansøgning på grund af svagelighed med pension (30-6-57).

A. C. Oest-Jacobsen, Helsingør, afskediget efter ansøgning på grund af alder med pension (30-6-57).

Dødsfald.

Pensioneret lokomotivfører P. Rasmussen, Århus, er afgået ved døden den 2-4-57.

Pensioneret lokomotivfører J. P. Sørensen, København, er afgået ved døden i februar 1957.

Pensioneret lokomotivfører O. Jensen, Ålborg, er afgået ved døden den 1-4-57.

MEDLEMSLISTEN

Optaget som ekstraordinært medlem pr. 1-5-57.

Pensioneret lokomotivfører N. C. Christensen, Sdr. Ringgade 21, st., Århus.

NYE ADRESSER

Lokomotivførerafdeling:

Korsør: Formandens adresse rettes til: Lindeallé 52, 1. Kassererens adresse rettes til: Svendstrup pr. Korsør.

Lokomotivførerunderafdeling:

Ringkøbing: Formandens adresse rettes til: Grønningen 3.

Lokomotivfyrbøderafdeling:

Ålborg: Formandens navn og adresse rettes til: P. G. Petersen, Konvalvej 9.

Odense: Formandens adresse rettes til: Vilh. Kyhnsvej 32.

Lokomotivfyrbøderunderafdeling:

Repræsentantens adresse rettes til: Strandstræde 2, 2.

Priserne på jernbanerestauranterne

I tilslutning til den almindelige prisstigning har Jernbanerestaurantforeningen reguleret taksterne for de varer, der sælges på restauranterne. Samtidig hermed er der fra 1. maj gennemført en forhøjelse af priserne for visse leveringer til personalet. Forhøjelsen omfattes af følgende:

- 1 kop kaffe eller the fra 40 til 45 øre.
- 1 stk. smørrebrød uden pålæg fra 25 til 30 øre.
- 1 stk. smørrebrød med pålæg fra 40 til 50 øre.
- 1 glas øl fra 25 til 30 øre.
- 1 kop bouillon fra 30 til 50 øre.
- 1 kop kakao fra 45 til 55 øre.

Chloride

BATTERIER
til ethvert formål

CHLORIDE
AKKUMULATORFABRIKKEN A/S
Mynstersvej 6 . København V
Telf. HILDA 2288

»Mors Dag« er også Mødrehjælpens dag

Mødrehjælpsinstitutionerne, der hvert år modtager henvendelse fra op imod 50 000 mødre fra alle egne af landet, formidler en stor del af den hjælp, som samfundet i dag stiller til rådighed for gravide kvinder og mødre med småbørn.

Mange vil spørge, om det da også er nødvendigt at indsamle private midler, når stat og kommune i forvejen ofrer store beløb på denne del af det sociale arbejde.

Hertil må svares, at enhver, der har føling med det sociale arbejde, ved, at man ikke sjældent kommer ud for tilfælde, der ikke passer ind i lovens rammer, men hvor der alligevel bør hjælpes.

Mødrehjælpen kan derfor trygt regne med forståelse og hjælpsomhed overfor den indsamling, der også i år foranstalles landet over af *Danske Kvinders Nationalråd* for at skaffe midler til hjælpearbejdet for vanskeligt stillede mødre.

Mange opgaver, der i årenes løb er taget op i det små for privat skænkede beløb, er senere helt eller delvis overtaget af det offentlige, når det har vist sig, at det hjælpearbejde, der blev påbegyndt på denne måde, har haft sin berettigelse.

Dette er baggrunden for, at der på »Mors Dag« også rettes en bøn til Dem om at give et bidrag – stort eller lille – til giro 3432.

Familien S. har 4 børn, hvoraf den ældste er 7 år og den yngste 1 år. Ægtemanden har under ægteskabet måttet gå arbejdsløs i flere perioder, og når han har arbejde, overstiger lønnen sjældent kr. 200,00 om ugen. Familiens største problem var imidlertid boligforholdene, idet den hidtil havde måttet bo i et havehus, der ganske vist var uhyre billigt, men til gengæld absolut uegnet til bolig for en familie året rundt, da det var ret faldefærdigt og vanskeligt kunne varmes op. Endelig lykkedes det at opspore en god lejlighed til en overkommelig leje, og medens kommunen ville betale indskuddet, skulle familien selv skaffe 2 måneders leje til forudindbetaling; dette oversteg dog familiens økonomiske kræfter.

Man var derfor glad for fra Mødrehjælpen at kunne hjælpe med dette nødvendige beløb af de privat indsamlede midler.

TJENESTEMÆND OG POLITIK

Udsendt af det radikale tjenestemandsudvalg

Fås ved henvendelse til

DET RADIKALE VENSTRES KONTOR
Christiansborg, Kbh. K
Central 66 00, lok. 155

Det er altid
TOP-tid

ØSTJYDSKE BRYGGERIER AKTIESELSKAB



Jensen & Nielsen

Kirkegaardsvej 1, Aarhus, Tlf. 1379

Stort
Udvalg i
Grav-
monumenter

Aktieselskabet

AARHUUS PRIVATBANK

Aarhus

København

Arbejder Spare- og Laanekassen for Aarhus og Omegn
de Mezasvej 1 Østergade 4 Tordenskjoldsgade 37
Tlf. 30333 Tlf. 26255 Tlf. 68166

Fisk - Vildt - Fjerkræ

PRØVEN

FR. ALLE 139 . TLF. AARHUS 2 53 22

Knud

BRØGGER Special Optiker

Aarhus - Østergade 28 - Tlf. 2 4768

S. Bendtsen & Co.s Eftf.
Skræderforretning
Ryesgade 27, Aarhus

Telefon
Aarhus 3720
Leverander
til DSB



Aarhus Amtstidende

Fællesforeningen for Danmarks Brugsforeninger
Hovedkontor: Njalsgade 15, København
Telefon 4015

RADIO-THYGESEN

Raadhuspladsen 1 . Aarhus . Telefon 21011

Førende Specialforretning i
RADIO - GRAMMOFONPLADER - FJERNSYN

Sig det med Blomster

P. B. VAHL

★
Paa faa Timer
overalt i Verden

Fr. Alle 149, Aarhus, Tlf. 5150

VOGNFABRIKKEN
SCANDIA
AKTIESELSKAB
R A N D E R S



Marketenderiet

*i Centralværkstederne
og Godsbanegaardens
Lokomotivremise
anbefales*

★
Driftsudvalget



AKTIESELSKABET

DANSK SVOVLSYRE- OG SUPERPHOSPHAT-FABRIK

Weinrich Nielsens
Bageri og Conditori
anbefales



- i det lange løb vil De synes bedst om
ALBANI PILSNER

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

Nyborg
JERN Telefon 76

Drevsen & Nellemann
NYBORG - TELF. 25 og 189
Isenkram-, Støbegods-, 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

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

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

Forlang!

Carlsminde
øl og vand

Nyborg Ligkistemagasinet
K. Jacobsen Snekermester
Besøger alt vedr. Begravelse el.
Lisbrænding. Grdl. 1897
v/ Slottet . Tlf. 171

Radio-Magasinet
Østfyns største Grammofon-
Pladelager
Nørregade 13 . Telf. 1060

HJORTSHØJ CHRISTENSENS Tandteknik
NYBORG - TELF. 920

C. Knackstredt
Tlf. Nyborg 550

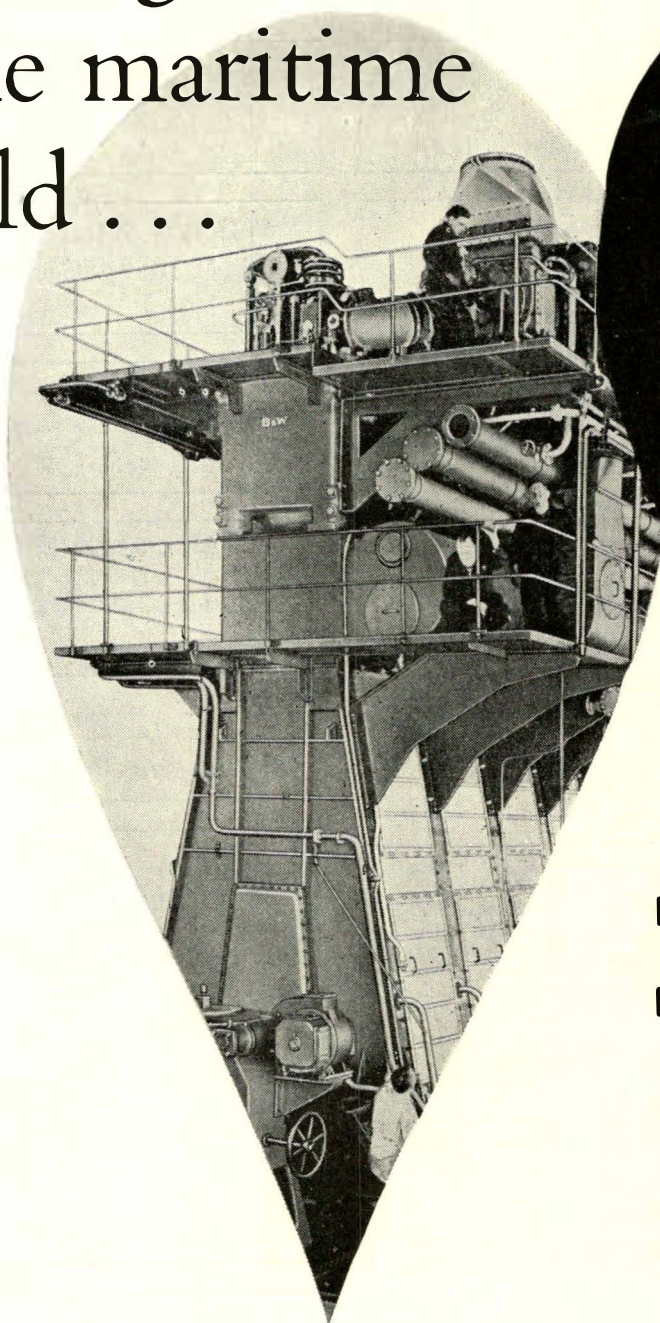
Spec.: Kranse, Buketter,
Planter og Potte-Kultur
Direkte Salg fra Drivhus
Ingen Butikleje
derfor billigste Priser

RICHARD LEHN
1. Kl. Herreekviperings Tlf. Nyborg 68

Til daglig og Fest
»BORGERFORENINGEN«
Tlf. NYBORG 1313 *altid bedst* H. Nicolaisen

Nyborg
N. Urban Sørensen
Telf. 111 2 L.
Altid 1ste Kl. Varer

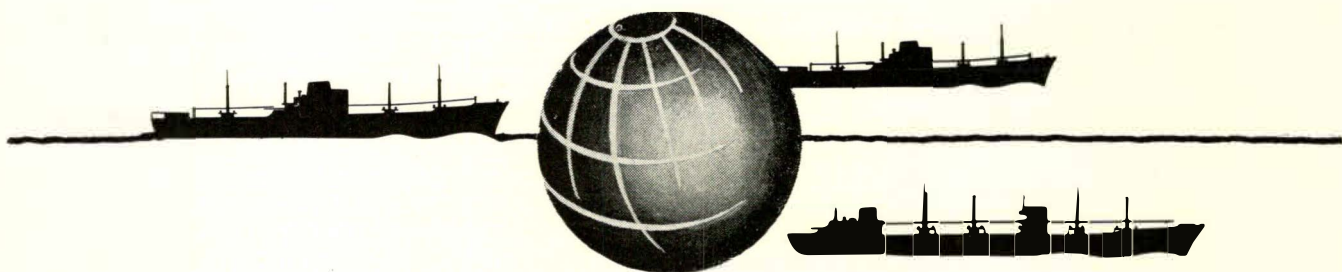
- leading
in the maritime
world . . .



Turboladede 2-takts
enkeltvirkende
dieselmotorer, såvel
af ventil- som af
opposed-piston typen
indrettet for drift
med tung olie,
med ydelser
op til
17.500 EHK.

B&W

MARINE
DIESELMOTORER
MED
TURBOLADNING



BURMEISTER & WAIN
KØBENHAVN DANMARK