

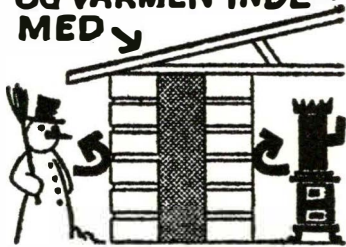
DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

NUMMER 11 . 5. JUNI 1960 . 60 ÅRGANG



Udgivet af Dansk Lokomotivmands Forening

**HOLD KULDEN UDE
OG VARMEN INDE -
MED**



DAPORKA

*Effektiv
skum-isolering*

Et kvalitetsprodukt fra 1/3 Dansk Asfaltfabrik

Det er i høj grad en tillidssag, og det er af afgørende betydning, at De får et materiale, hvis egenskaber garanteres af et anerkendt selskab.

Til tjeneste med alle oplysninger uden forbindelse

Autoriseret Entreprenør . Heibergsvej 54

TELEFON 58172 . AARHUS

**BENYT
VOR
KONTO
SYSTEM**



Murermestrene
BRDR. HEDAGER CHRISTENSEN
Tlf. 96 19 37 — 96 07 63

Isoleringsfirmaet
W. WULFF ANDERSEN
Tlf. 75 27 53 — privat VA. 79 68

Lynghy isoleringsfirma
E. MANLY
Tlf. 87 85 21

Tømrermester
T. BILLE HANSEN
Tlf. VA. 60 66 — DA. 48 04 — SØ. 199

Murermestrene
MADSEN & HANSEN
Tlf. AM. 20 79 — AM. 28 13

Isoleringsfirmaet
P. HONORE
Tlf. HE. 72 37

Medlemmer af foreningen af Vakuskumforhandlere
I Danmark

**Sjællands Oliefyr
Service**



Døgnvagt

Dag 96 13 46 - Nat Hilda 2684

Installation og service
på alle typer oliefyr

Installation og forhandling af



oliefyr

Ulbjerg Andelsmejeri

pr. Viborg

Altid 1. kl. oste

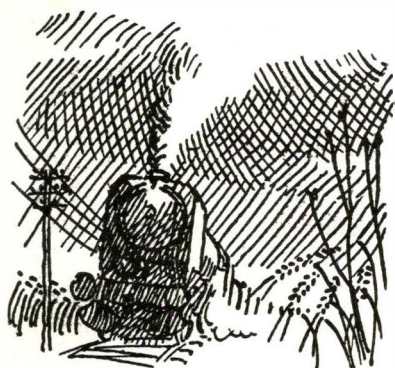
LOCKEY - Milano



Astrid Jørgensen

Specialforretning for bandager og sygeplejeartikler

Bredgade 2 - Herning - Tlf. 239



DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

NR. 11 - 60. ÅRGANG

5. JUNI 1960



Indhold:

Repræsentantskabsmøde i Landsorganisationen	163
Svagførerindsamling 1960	164
N. P. Røtgilds 50 år	164
Jernbanernes rationaliseringsproblemer i Norge	165
Jernbanerne i Canada	166
På tur med en af de sorte kæmper	168
Folkepension fra 1/4 1960	170
Hvordan jeg kom til jernbanen	173
Studierejse til NOHAB	173
Under DLF	174
Personalía	174
Rullende ambulatorium	174

Forsidebillede:

Fiskeauktion i Esbjerg.



Redaktører:

E. Greve Petersen
(ansvarshavende)

K. B. Knudsen.

Redaktion og ekspedition:

Hellerupvej 44, Hellerup.
Telefon: Hell. 7269.
Kontortid 10-16.

Annonce-ekspedition:

Studiestræde 49, København K.
Tlf. Central 12327 og Palæ 1142.
Giro 22289.
Kontortid kl. 8,30 til 16.

Frederiksberg Bogtrykkeri
Howitzvej 49.

Repræsentantskabsmøde i LO

Repræsentantskabsmøde afholdtes i Landsorganisationen den 23. maj, og her vedtog man en række vigtige spørgsmål af stor betydning for den store lønmodtagergruppe.

Arbejdsmarkedets grundlov, Septemberforliget, er som bekendt opsagt fra LO's side med udgangen af denne måned. Imidlertid foregår der stadig forhandlinger med arbejdsgiverne, og man foreslog derfor fra LO's ledelse, at opsigelsen blev udskudt i fire måneder, for i dette tidsrum at søge at komme til en forståelse med arbejdsgiverne, om en moderniseret udgave af Septemberforliget. Man finder det hensigtsmæssigt at få en løsning ved overenskomst med arbejdsgiverorganisationen, idet man i modsat fald må forvente spørgsmålet henvist til arbejdsretskommissionen. Dette kan ikke anses som nogen ønskelig udgang, idet der da vil blive lovgivet om spørgsmålet. Fra LO's side er klart givet udtryk for, at man ikke ønsker ændret ved arbejdsgiverens ret til at lede og fordele arbejdet. Derimod vil man have fjernet kommandotonen i arbejdsforholdet og udvide beskyttelsesreglerne for tillidsmændene m.m.

Et andet vigtigt punkt som behandledes og vedtoges var nye forhandlingsregler. Groft taget er de nye regler således affattede, at samtlige overenskomstområder opdeles i otte grupper. Kan underorganisationerne ikke opnå enighed om en overenskomst, forlægges den videre forhandling til hovedorganisationerne. Opnås her enighed om de generelle spørgsmål får disse virkning for hovedorganisationernes samlede område. Sideløbende med forhandlingerne om de generelle spørgsmål forhandles de ikke-generelle. De uoverensstemmelser der eventuelt må tilbagestå ved sidst nævnte forhandlinger kan henvises til behandling i et fællesudvalg. Kan der ikke skabes flertal i udvalget, kan en opmand træffe afgørelsen med bindende virkning for begge parter.

I sin beretning kom formanden, Eiler Jensen, ind på de forhold som i dag aktualiseres omkring organiseringen af funktionærer og tjenestemænd. Med den forholdsvis hurtige ændring af manuelt arbejde til funktioner i industrien øges antallet af funktionærer, og dermed får disse en voksende betydning i organisationslivet. Spørgsmålet om, hvor de skal eller bør organiseres, er til stadig debat, og det fik en særlig drejning, da Fællesrådet for Funktionærer og Tjenestemænd blev stiftet for nogle år siden. Formanden tilkendegav, at den honnerte ambition havde en fremtrædende plads ved visse lønmodtagergruppers stillingtagen til, hvor de ønskede at organisere sig. Det skal være finere at organisere sig i organisationsdannelser hvor ufaglærte og håndværkere ikke er organiseret, og visse kredse spekulerer i splittelse af lønmodtagerne ved at placere funktionærer og tjenestemænd for sig. LO vil ikke anerkende en deling på denne måde, og selv om det grove og manuelle slid med den stigende teknik erstattes af arbejdsfunktioner, er der fortsat tale om lønmodtagere og lønmodtagerinteresser. I øjeblikket er mere end 20 pct. af LO's medlemmer funktionærer og tjenestemænd.

Det fremgik i øvrigt af beretningen, at man bør kunne regne med fortsat fuld beskæftigelse. Det var urimeligt at mene, at den

N. P. Røgilds

50 år

Lokomotivfører N. P. Røgilds, Alborg, der den 17. juni fylder 50 år, er kendt som en interesseret og dygtig lokomotivmand, og han er tillige en energisk og flittig organisationsmand.

Agtet og respekteret af foresatte og kolleger tog Røgilds allerede i lokomotivfyrbødertiden aktivt del i foreningsarbejdet og var en årrække formand for lokomotivfyrbøderafdelingen i Alborg. I 1943 indvalgte han første gang i hovedbestyrelsen, hvor han med sæde i forskellige udvalg havde en arbejdsperiode på ca. 4 år, indtil forfremmelsen til lokomotivfører betingede hans fratræden.

I de følgende år måtte Røgilds af helbredsmæssige grunde spare på kræfterne, og det blev derfor nødvendigt – omend meget mod hans vilje – at lægge fritidsbeskæftigelsen på hylden for en tid. Men med samme stædige holdning, som han udviser i sin daglige tjeneste, og som han lægger til grund for sit ønske om at følge udviklingen inden for sit virkefelt, kom han trods svære tider igenem sygeperioden. Medvirkende hertil var utvivlsomt også Røgilds livsmod og humørfyldte sindelag. Med sit jyske lune og drengede smil tager han de mørke såvel som de lyse perioder, og da fysikken atter var i orden, meldte han sig, som ventet, atter som talsmand for sine kammerater.

Denne gang som formand for lokomotivførerne i den nordjyske købstad, og på sidste ordinære kongres i 1959 valgtes Røgilds påny til medlem af hovedbestyrelsen. Ved oprettelsen af fællesafdelingen 1. april i år overtog han posten som formand for samtlige kategorier, og de, der kendte ham for ca. 20 år siden, vil vide, at det er med usvækket kraft og interesse han har genoptaget organisationsarbejdet.

Efter sigende træder man med 50-års dagen ind i de voksnes rækker. For fødselsdagsbarnet vil denne kendsgerning næppe give anledning til større forandringer i livsindstillingen, men blive modtaget med sindsro og lune.

Til de mange lykønskninger fra nær og fjern, der vil indløbe på fødselsdagen, bringer vi vort fagblads og hovedbestyrelsens hilsen med tak for de svundne år og gode ønsker for tiden fremover.

samfundsmæssige sygdom, som arbejdsløshed er, ikke kan undgås. Arbejdsløshed var efter Eiler Jensens opfattelse tegn på, at der er en forgiftning et eller andet sted i samfundet. Vi må have lov til at fastslå, at fuld beskæftigelse er et berettiget krav. Der er ingen tekniske eller økonomiske grunde til at have arbejdsløshed. Naturligvis må man gøre sig anstrengelser. Det er helt klart, at der er mange vanskeligheder, der skal overvindes, men det er i højere grad et politisk og organisationsmæssigt spørgsmål end et teknisk og økonomisk. Samfundet har kun fordele af fuld beskæftigelse. I 1959 lå den gennemsnitlige ledighed på knapt 6 og i sommermånederne havde den endog været nede på et gennemsnit under 3.

Repræsentantskabet vedtog enstemmigt en resolution.

Som afslutning på mødet vedtoges det at forhøje kontingentet for heltbetalende medlemmer med 1,40 kr. årligt og for halvtbetalende med 0,93 kr.

Hovedindtrykket af mødet var den store enighed, hvormed de enkelte forbunds repræsentanter slutter op, om kring de linier LO's ledelse følger i sit arbejde. Arbejdsopgaverne er stærkt voksende, og man er derfor nødt til at foretage en udvidelse af den faste medarbejderstab. Man har således antaget en sekretær som kyndig i funktionær- og tjenestemandsspørgsmål.

Svagføreindsamling 1960

Gennem en række år har lokomotivmændene nu ydet et bidrag til de mange bestræbelser som fra alle sider udfoldes for at række en hjælpende hånd til de af en eller anden sygdomsårsag vanskeligt stillede i samfundet.

Vi har for vor del koncentreret kræfterne omkring svagføre ved gennem årligt tilbagevendende indsamlinger at tilvejebringe det økonomiske grundlag for at kunne give 50 svagføre medborgere et 8 dages ferieophold på vort feriehjem.

Hver gang vi har rettet henvendelse herom til medlemskredsen har denne straks sluttet op om tanken og beredvilligt ydet et bidrag til det gode formål.

I tillid til, at interessen for denne opgave er usvækket, henvender hovedbestyrelsen sig atter til jer med en appel om igen at gøre svagføreindsamlingen til en succes.

Afdelinger og underafdelinger har modtaget indsamlingslister, og man beder jer indtrængende om at yde et bidrag.

Hvad denne indsamling har betydet for nu flere hundrede svagføre kan ikke beskrives, men bør opleves. Det er mangan sørgelig livshistorie, man får et glimt af, men det er til gengæld en stor oplevelse at se den glæde disse 8 dages ophold kan berede de hårdt ramte medborgere. De angler ikke efter medlidenhed, men de er ubeskriveligt taknemmelige for den good will, som også lokomotivmændene viser dem.

Vi skal ingen tak have, thi glæden ved at kunne få anledning til at række en hjælpende hånd til en medborger, bærer takken i sig selv, og i den ånd håber vi på, at I som tidligere år støtter indsamlingen. Indtegningen slutter 15. september d.å., men det bør ikke forhindre, at I straks tegner jer for et bidrag og at afdelingskassereren hjembringer det.

Jernbanens rationaliseringsproblemer i Norge

Til rationalisering og modernisering af jernbanerne bevilgede det norske storting for ikke længe siden et milliardbeløb fordelt over en længere periode. Bevillingen fulgte i alt væsentlig de retningslinier, som er udarbejdet af hovedstyret for NSB, og som blandt andet indebærer et temmelig vidtgående elektrificeringsprogram under løsenet »væk med dampen«, en parole, som jo også er meget populær i andre lande for nærværende, blandt andet i England og Vesttyskland.

Norsk Lokomotivmands Forbund og Norsk Jernbaneforbund har givet principiel tilslutning til rationaliseringsprogrammet, dog under den udtrykkelige forudsætning, at der bliver taget tilbørlig hensyn til personalets interesser.

For den samlede fagbevægelse, og særlig indenfor industri og transport har rationaliseringen været et vigtigt problem, særlig fra omkring 1924. Af særlig betydning har det været at modvirke arbejdsløshed i forening med rationaliseringen, afværge helbredsskadelige virkninger og sikre arbejdere og tjenestemænd en rimelig andel i rationaliseringens resultater i form af lønforbedring. I AOF's materialesamling om »Genrejsningsproblemer« udgivet foråret 1946, hedder det:

»Rationaliseringen skal ikke betyde en økonomisk straf for en del af bedrifternes personale. Linjen må være den, at de arbejdere og funktionærer, som bliver overflødige på grund af rationalisering, straks skal overføres til andet arbejde med samme fortjeneste. Og samtidig må rationaliseringen føre med sig fordele både for forbrugerne og for bedrifternes personale. For at nå frem til disse resultater, er det nødvendigt, at der her er et aktivt samarbejde mellem staten, bedrifternes og arbejdernes og funktionærernes organisationer«.

Ved Norges Statsbaner er rationaliseringsopgørelsen særlig blevet aktuelt på grund af den øgede konkurrence med biltransporten. På flere landsmøder i Norsk Jernbaneforbund pegede NSB's generaldirektør Stokke på, at rationaliseringen ikke behøver at føre til arbejdsløshed. »Rationaliseringen – sagde Stokke – tager sigte på at hverve mere trafik og øge indtægterne. Selvsagt vil en rationalisering også indebære, at man skærer ned på antallet af tjenestemænd, men dette kan ske ved naturlig afgang. Det er også en forudsætning, at rationaliseringen skal give personalet fordele. Målet for rationaliseringen må være at udbygge Norges Statsbaner, således at de kan blive til nytte og glæde for hele samfundet og også for alle os, som er beskæftiget i denne etat.

Som påpeget af generaldirektør Stokke er Norges Statsbaner en kompliceret bedrift, og man må derfor tage rationaliseringen over en længere periode. Rationaliseringsmetoderne må også nødvendigvis udarte sig forskelligt, f.eks. ved jernbaneværkstederne og ved togtjenesten eller ved administratio-

nen, som utvivlsomt også har et behov for rationalisering.

Når det gælder selve jernbaneanlæggene, har der i længere tid foregået en teknisk rationalisering parallelt med udviklingen af teknikken ved andre anlæg.

På grundlag af statistikken for 1948 kan det nævnes, at den gennemsnitlige arbejdsstyrke ved jernbaneanlæggene i 1. kvartal udgjorde ialt 2336, i 2. kvartal 2646, i 3. kvartal 2795 og i 4. kvartal 2467 mand. Samlet udbetalt arbejds løn (heri ikke medregnet udgifterne til arbejdernes dyrtidstillæg ved statsbaner) udgjorde i 1000 kr. ialt 14.109,6, fordelt kvartalsvis således:

1. kv.	2. kv.	3. kv.	4. kv.
2819,8	3446,0	3714,2	4129,6

Gennemsnitslønnen udgjorde i det samme år kr. 3,60 for akkordarbejdere, kr. 3,30 for håndværkere og kr. 2,64 for dagarbejdere.

For værkstedsdriften var stillingen for driftsåret 1950/51 den, at lønudgifterne til et værksteds personale på tilsammen 3666 personer udgjorde kr. 35.168.101,-. Efter den foreliggende lønstatistik udgør værkstedsarbejdernes årsfortjeneste 5500-7100 + dyrtidstillæg 2700. Heller ikke dette var en løn, som kan siges at stimulere til øget arbejdsindsats, set i relation til prisniveauet, og det samme må siges at gælde jernbanefolkens lønniveau som helhed, særlig når man også for togpersonalets og stationspersonalets vedkommende må tage hensyn til den påpasselighed og præcision som kræves.

Norsk Jernbaneforbunds landsmøde i 1947 vedtog en programerklæring med positiv tilslutning til rationaliseringslinierne ud fra et klart samfundsmæssigt synspunkt, som understreger statsbanernes betydning for den kulturelle udvikling og den sociale standard, vi i fremtiden skal holde.

Med udgangspunkt i denne programerklæring er forbundet i de forløbne år blandt andet gået ind for en kraftig udvikling af statsbanernes bilruiter, man er gået i brechen for en forceret elektrificering af jernbanerne for en virksomhedsskole og forbedringer af selve administrationens apparat. Ligeledes har man interesseret sig for spørgsmålet om samarbejdsudvalgenes effektivisering for fremme af rationaliseringsopgørelsen og for en teknisk modernisering af jernbaneværkstedernes drift.

Men som ret rimeligt er, må personalets medvirken til fortsat rationalisering følges op af forbedringer og fremskridt for dette i flugt med de retningslinier som generelt er trukket op af den samlede fagbevægelse i Norge.

I forening med dette syn blev det på jernbanernes forbunds landsmøde i 1953 præciseret, at forudsætningen for jernbaneforbundets fortsatte medvirken ved gennemførelsen af rationaliseringen må være, at dette fører til bedring af personalets løn- og arbejdsmæssige vilkår. Dernæst er det også en forudsætning, at personalets reduktion som følge af rationalisering må ske ved naturlig afgang i antagelsen af nye folk. Herunder bør det påses, at der opretholdes en naturlig rekruttering af personale

efter det antagelses- og oplæringssystem, som er fastsat, således at man får en jævn fordeling i aldersgruppen for lokomotivtjenestemænd.

Det hedder videre i landsmødets udtalelse, at Norges statsbaner har i dag ca. 22.000 tjenestemænd i lønklasse 5 og lavere. Rationaliseringen må føre til forskydning opefter i lønklasserne for de tjenestegrupper, som berøres af denne. Hovedstyret

må derfor udarbejde retningslinier for normering af stillinger i forbindelse med rationalisering.

De samme principielle standpunkter blev gjort gældende på det landsmøde, som nylig afholdtes og hvor rationaliseringsproblemerne i forbindelse med indstillingen og planen i NSB rationaliseringskomite påny var oppe til drøftelse. Og nu er man i gang med første etape i planens praktiske gennemførelse.

A. G. H.

Lidt om jernbanerne i Canada

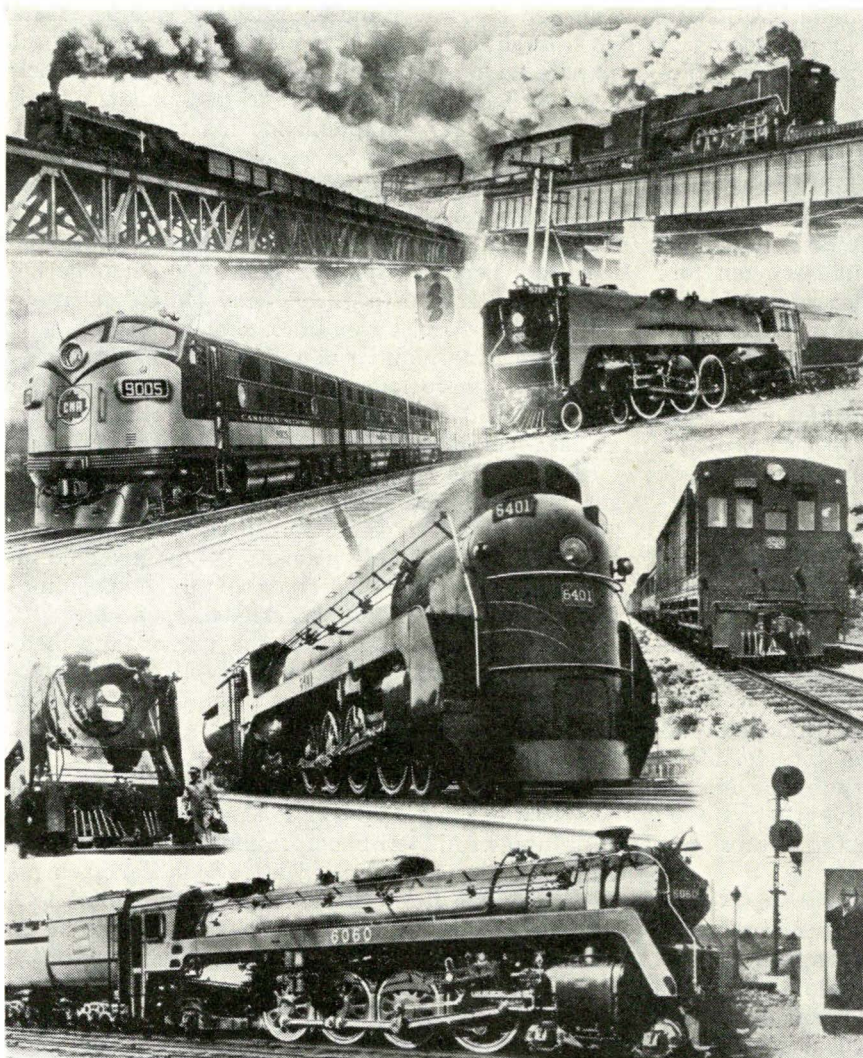
Et foregangsland i moderne lokomotivtyper og jernbaneteknik.

Vigtige forudsætninger for den vældige industrielle og økonomiske udvikling i Canada er transportmidlernes, særlig jernbanernes (desuden også kanalvæsenets) raske vækst og det hurtige tempo i landets elektrificering.

Jernbanerne i Canada strækker sig på nuværende tidspunkt over 60.000 engelske mil. Det er mere end i noget andet land, bortset fra USA og Sovjet, som begge har en væsentlig større befolkning.

Det første store jernbaneforetagende var Canadian Pacific Railway, en trans-kontinental jernbane som forbinder øst og vest, og som blev fuldført i 1885. Denne jernbane gjorde det muligt at skabe en omfattende bebyggelse og udvikle næringslivet i de vestlige områder, som tidligere regnedes for »det vilde vesten«. Den kolossale ekspansion i den kanadiske hvedeproduktion i perioden 1900 til 1913 førte til en betydelig økonomisk fremgang og muliggjorde en ny etape i udviklingen af jernbanenettet. To andre trans-kontinentale systemer, Canadian Northern og Grand Trunk Pacific, blev bygget, og det totale kanadiske jernbanenet øgedes fra 18.140 engelske mil i 1901 til 30.795 i 1914.

Jernbanebygningen fortsatte under verdenskrigen 1914-18, idet næsten 7.500 mil jernbane blev



Øverst t.v.: 6100, Northern-type som kører på hovedlinier i de centrale og atlantiske regioner. Øverst t.h.: 6026, fjeld-type som kører på hovedlinier i de atlantiske, centrale og vestlige regioner, såvel som på Grand Trunk Western og Central Vermont jernbanerne.

9005, et tre-enheders 4500 hk GM dieselelektrisk lokomotiv. Denne type bruges i godstrafikken mellem Montreal og Winnipeg, såvel i de centrale og vestlige regioner og på Grand Trunk Western.

5703, Hudson-type som kører på hovedlinier i den centrale region.

6024, fjeld-type som kører på hovedlinier i de atlantiske, centrale og vestlige regioner, såvel som på Grand Trunk Western og Central Vermont jernbanerne.

6401, Northern-type som kører på hovedlinier i den centrale region og Grand Trunk Western.

9000, det oprindelige dieselelektriske lokomotiv på kontinentet, som er blevet kasseret.

6060, den nyeste model af fjeldtypen, som kører på hovedlinier i den centrale region.

åbnet for trafik, således at man kom op på 38.252 mil.

Canadian Northern og General Trunk Pacific var i stor udstrækning blevet finansieret ved, at den føderale og provinsielle regeringer havde givet garanti for renterne til kreditorerne. Men da immigrationen blev standset under krigen, og trafikken i de vestlige provinser ikke udviklede sig som beregnet, blev de private jernbaneselskaber ude af stand til at betale renterne. Den føderale regering overtog da disse to jernbaner og lagde dem ind under fælles forvaltning med de jernbaner, som i forvejen befandt sig i regeringens eje. Resultatet var, at Canadian National Railways i 1923 havde 21.800 mil jernbane under sin forvaltning.

Provinsregeringen i British Columbia overtog en jernbane på 348 mil, som var gået fallit, og Canadian National og Canadian Pacific overtog i fællesskab Northern Alberta Railway (923 mil), som havde været i privat eje, og som var ude af stand til at fortsætte driften.

Provinsen Ontario byggede og drev en jernbane (574 mil) i første række for koloniseringsformål.

De offentlig administrerede jernbaner i Canada er således en kombination af linier, hvoraf en del

blev bygget for politiske formål eller koloniseringsformål, mens en del blev overtaget fra private selskaber, som var truet af bankerot.

Jernbanerne i Canada har kun i kortvarige perioder kørt med overskud, nemlig i 1926 og 1928 og i de fem år 1941–45. I perioden 1923–46 var nettoresultatet et kontant underskud på 470.379.800 dollars, og her er bortset fra et kapitaltab på 89.292.974 dollars.

Med udbruddet af den anden verdenskrig steg industriproduktionen meget stærkt, og godstrafikken på jernbanerne viste en tilsvarende stigning. Passagertrafikken viste endog en stærkere stigning. Efter krigen gik passagertrafikken tilbage, væsentlig på grund af udvidelse i bustrafikken og af private automobilers stærke øgning. Også luftfarten spiller en rolle i konkurrencen for jernbanerne og i første række for passagertrafikken.

De nævnte faktorer har de senere år svækket jernbanernes rentabilitet, men har ikke kunnet forhindre, at det offentlige sætter betydelige beløb ind på jernbanernes rationalisering og tekniske modernisering.

Sammen med artiklen her bringes en illustration af lokomotivtypernes tilpasning til de specielle geografiske forhold i Canada.



Rangerbanegårdsterrænet i
i Winnipeg.

På tur med en af de sorte kæmper



*Damphesten synger
sit sidste vers henover
de blanke skinner
for at give plads for de mere
økonomiske og mindre
romantiske diesel-lokomotiver,
og i denne artikel
fra Aarhus Stiftstidende,
som bringes på opfordring,
fortæller O. Bøje om en tur fra
Århus til Ålborg*

Hvis man besøger banegården, skal man være mere end heldig for at komme til at se et af de store damplokomotiver, idet banedriften som bekendt mere og mere motoriseres, blandt andet ved brug af det 1750 hestekræfter store diesel-lokomotiv MY som alle kender så godt på dens karakteristiske lyd.

Derfor ville undertegnede jernbane-entusiast gerne prøve en tur i fører-rummet på en E-maskine, inden det endnu var for sent. – En søndag foretog jeg den 140 km lange tur fra Århus til Ålborg, og jeg vil her fortælle læserne lidt om de oplevelser, jeg havde på denne eventyrlige færd.

Efter nu i 113 år at have tjent banerne og samfundet, synger den sorte damphest nu på »sidste vers« hen over de blanke skinner, og i løbet af et par år vil de være helt forsvundet. Et kapitel i statsbanernes historie vil hermed være afsluttet.

Min tur foregik med godstog nr. 2005, som befordrer vognladningsgods og stykgods fra København m. v., og det kom direkte fra Nyborg og havde kørt den 203 km lange strækning uden standsning undervejs.

Statsbanernes største damplokomotiv hedder N, (mellem lokomotivfolk kaldet Nikolaj), mens litra E er det næststørste og en af de smukkeste maskiner. Det har en længde af



21 meter, tenderen (kulvognen) iberegnet, og har 1370 hestekræfter, og dets vægt er 141,5 tons. Det er velegnet som godstog, og dets trækkeevne er for eksprestog 500 tons og for godstog 900 tons. Maksimalhastigheden er 110 km i timen.

Til sammenligning kan anføres, at hvis nævnte 500 tons, der svarer til 10–12 store boggievogne med 7–800 rejsende, skal befordres pr. rutebil, vil det kræve 40 rutebiler og lige så mange chauffører, mens et godstog på 900 tons, hvor selve toget vejer 335 tons og godset 565 tons, vil kræve 38 store lastbiler med anhænger, når man regner med 15 tons pr. lastbil-tog.

Tidligere kørte de store E-maskiner 10–15.000 km pr. måned, medens de nu på grund af MY-ernes indtrængen kun kører 3000 kilometer.

Kun to kvadratmeter plads.

E-maskinen er karakteristisk derved, at det er den eneste maskine, der har buet, halvtøndeagtig tender, ligesom det også er den eneste maskine, der er overbygget bagtil, hvorfor der altid er godt lunt i fører-rummet i modsætning til andre typer maskiner, hvor mandskabet må beskyttes mod kulden ved opsætning af et sejl. De seks store driv- og kobbelhjul er omtrent to meter høje, og maskinen løber på i alt tyve hjul. Tenderen rummer seks tons kul og 25 kubikmeter vand, og på turen brugtes tre tons kul og 20 kbm vand.

Fører-rummet, hvor der er ret snæver plads, nemlig kun ca. to kvadratmeter gulvareal, er fyldt med håndtag og hjul.

Kostede 900.000 kroner.

Hvis kedeltrykket overstiger 13 atmosfære, træder to sikkerhedsventiler automatisk i funktion og dampen strømmer ud med et øredøvende spektakel lige over fører-rummet. Det er også ret ubehageligt at høre på, når føreren bruger fløjten.

Toget er forsynet med trykluftsbremser, og det er ikke alene maskinen, der kan bremse, idet omtrent halvdelen af togets vogne er indstillet til at bremse samtidig, således at bremsningen er meget hurtig og effektiv.

Maskinen kostede i sin tid 900.000 kroner, og alene en lille ting som den én tomme tykke kobberplade, som fyrrummet er »foret« med, koster en bagatel af 60–70.000 kr.

Nok at tilse.

Der er mange forberedelser at foretage, inden maskine og tog er klar til afgang, og såvel fører som fyrbøder skal møde 75 minutter før togets afgang for at klargøre maskinen. Fyrbøderen skal blandt andet se fyret efter, prøve afspærringshaner for vandstandsglas, undersøge om injektoren sætter vand på kedlen, om der er kul og vand nok med, opsmøre maskinen cirka hundrede steder, hvortil der bruges ikke mindre end 10 kg smøreolie, og rengøre fører-rummet.

Føreren skal efterse hele maskinen og blandt andet konstatere, at hjulringene ikke er løse, og at samtlige bolte er fastskruede.

En vogn-opsynsmand undersøger, at selve toget er i orden, og om bremserne virker tilfredsstillende.

Først når alle disse ting og forskelligt andet er gjort, er toget køreklar.

Maskinen, E, nr. 968, svenskbygget, førtes af den 60-årige lokomotivfører S. A. T. Petersen med T. Hebskov som fyrbøder, og de har kørt i henholdsvis 40 (deraf 19 som fører) og 10 år. Endvidere var der en togfører med toget, således at besætningen bestod af ialt tre personer.

Og så kører vi.

Togets ordinære afgang er 8,20, men vi kom først af sted kl. 10. Efter at togføreren havde givet afgang, åbnede føreren forsigtigt for dampen ved et lille skub på regulatoren, og toget sætter sig ganske langsomt i bevægelse, alt imens røgen taktfast og rytmisk stødes ud af skorstenen med det rød-hvide bånd. De seje stempelbevægelser i det blanke olie-rede gangtøj bliver hurtigere og hurtigere, og dampen står omkring os, så vi et øjeblik næsten intet kan se. Der er en mægtig drivkraft i cylindere og glidere. Det går godt op ad bakke de første 10 km forbi Brandbrand til Lyngby, hvorfor farten kun er 20-30 km.

1000 graders varme.

En luftpumpe udvendig foran på maskinen begynder at strejke, så fyrbøderen må balancere derhen under kørslen, mens maskinen slingrer, for at få det bragt i orden, og dette gentog sig tre til fire gange, men derefter fungerede den upåklageligt.

Der må fyres hele tiden, og fyrbøderen skovler og skovler det bedste, han har lært med kun få minutters mellemrum, alt imens det vældige bål i det grådige fyr slår sine op til 1000 grader varme flammer bag ud i førerrummet, og hans kast er sikkert, skønt maskinen vugger godt. Det er ikke det samme som at fyre i en kakkellovn, som kan passe sig selv i flere timer, når den er fyldt op. Kullene skal anbringes i det store fyr, der er omkring ved to meter langt, bredt og højt, på en særlig måde for at få det meste udbytte af dem. Det er ikke gjort med blot at skovle løs ind i fyret.

Efter én times kørsel er første stop nået, nemlig Langå, hvor to vogne skal med. Solen skinner klart fra en blå himmel, alt imens lystfiskere går ved bredden af den brede gråsorte Gudenå, der snor sig smukt imellem alt det hvide. Et kvarter senere er vi i Randers, der tager sig godt ud på den store bakkeskråning, hvorpå den ligger. Det går nu efter Hobro til. Flere modgående tog passeres undervejs på hele turen, og førerne hilser på hinanden ved et lille pift med fløjten.

Persontog har første prioritet.

I Fårup standses der ekstraordinært, fordi vi skal overhales af iltog nummer fem. Sagen er nemlig den, at når et tog er meget forsinket, fører det ofte med sig, at der bliver kludder i hele togangen, og persontog har første prioritet.

Efter et kvarters kørsel er Hobro nået. Byen, der ligger smukt ved Vesterfjord og Mariager fjord.

Efter et ophold her, kører vi ud på sidste etape, der begynder med en meget lang bakke, hvorunder vi passerer mindesmærket ved Tobberup, til minde om den frygtelig ulykke, den 8. oktober 1944, da en bombe, anbragt af den berygtede Brøndum-bande, eksploderede i aftenekspresen. Tolv passagerer blev dræbt og omkring ved 60 såret.

Det gik nu godt fremad, og vi kom ind i den store, dejlige Rold skov, hvor de smukke, yndefulde rådyr ganske uanfægtet stod og betragtede toget, og rundt omkring i skoven gik folk ture og nød den dejlige søndag.

Efter at have holdt en gennemsnitsfart af 60 km hele vejen fra Hobro, nåede vi Ålborg efter 4 timers kørsel. Personalet havde nu fri og skulle rejse hjem til Århus som almindelige passagerer ligesom jeg, og vi skyndte os ud af maskinen og løb over og entrede ekspresen. Jeg har nu været i Ålborg 39 gange, men det er første gang, jeg har gjort så kort et ophold, nemlig på 1 minut.

Ved afgang fra Århus var vi 98 minutter forsinket og ved ankomsten til Ålborg 104 minutter, således at vi stort set havde holdt togets normale fart. – Normalt påhviler det føreren og fyrbøderen at foretage lidt afslut-

tende arbejde på maskinen, inden de må forlade den, nemlig 35 minutters arbejde til rensning af fyret samt påfyldning af kul og vand til næste tur m.v., men i dette tilfælde måtte arbejdet overlades til reserven.

Mere romantik.

Man kan ikke komme udenom, at der er mere romantik over et damplokomotiv, der med sin fremadstræbende stævn kløver vinden, end over de forskellige typer motorvogne, der virker lidt kedelige og livløse. Disse veltjente, gamle, sorte kæmper hviler sig rundt omkring i remiserne, idet ikke alle bliver hugget op, da der skal være nogle maskiner i behold for at kunne træde hjælpende til ved de store topbelastninger i ferietiden og under de store højtider o.l., ligesom de også med et døgn varsel er parate til at træde i virksomhed i tilfælde af en eller anden krisesituation, f.eks. ved svigtende olietilførsler.

Mange – både banefolk, banernes venner og vel også rejsende – vil komme til at savne damplokomotiverne, – blandt andet den smukke hvide røgstribe, der følger togets »kølvand«.

Der er visse oplevelser her i livet, man aldrig glemmer. Jeg husker således, da jeg på en weekend engang gik til fods fra Århus til Struer i let frostvøj og ganske vindstille, da så jeg ved solnedgangstid en kilometerlang hvid røgstribe efter et tog mellem Vinderup og Hvidemose, og den holdt sig mindst en halv time. Det var et fortryllende syn, der endnu står så klart for mig, som om det var i går.



Tog 2005 på Fårup station.

Folkepension fra 1/4 1960

*og pension fra stat, kommune, koncessioneret
selskab, en offentlig virksomhed eller en
statsunderstøttet pensionskasse*

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

I.

Almindelige bemærkninger om indtægtsbestemt folkepension og folkepensionens mindstebeløb.

Der er fra 1/4 1960 kommet nye regler med hensyn til ventetillægsordningen. Desuden kan nu gifte kvinder, hvis ægtefælle oppebærer invalidepension eller indtægtsbestemt folkepension, få indtægtsbestemt folkepension tidligere end før. Der er også kommet andre ændringer. Blandt andet er der indført ændrede beregningsregler.

Når man ikke har for stor indtægt, kan man tillige få den almindelige indtægtsbestemte folkepension. For at få indtægtsbestemt folkepension kræves det blandt andet, at man opfylder de sygeforsikringsbetingelser, der er omhandlet i folkeforsikringsloven. Hvor særlige forhold taler derfor, kan socialministeren dog dispensere.

Personer, der den 16. april 1958 i øvrigt opfyldte betingelserne for at få indtægtsbestemt folkepension, er berettigede til sådan pension, selv om de ikke er forsikrede. En lignende bestemmelse agtes gennemført for personer, der den 24. maj 1960 i øvrigt opfylder betingelserne for at få indtægtsbestemt folkepension, selv om de ikke er sygeforsikrede.

Hvis man har for stor indtægt til at få den almindelige indtægtsbestemte folkepension, kan man få folkepensionens mindstebeløb, der udbetales til personer, der er fyldt 67 år, uden hensyn til modtagerens økonomiske forhold. For enlige samt ægtepar, når kun den ene af ægtefællerne opfylder betingelserne, udgør mindstebeløbet $\frac{2}{3}$ af beløbet for ægtepar. Mindstebeløbet udgør for hele landet for tiden fra 1/4 1960 105 kr. mdl. for ægtepar, når begge ægtefæller opfylder betingelserne for at få folkepension, og 70 kr. mdl. for enlige samt for ægtepar, når kun

den ene ægtefælle opfylder betingelserne.

Det betones, at man som anført skal være fyldt 67 år for at få disse mindstebeløb.

Adgangen til folkepensionens mindstebeløb er ikke betinget af, at man er sygeforsikret.

Da folkepensionen blev indført i 1957 var det fastsat, at personer, der oppebar pension fra staten, folkeskolen, folkekirken, en kommune, et koncessioneret selskab, en offentlig virksomhed eller en statsunderstøttet pensionskasse, eller som ved afgang fra tjenesten havde adgang til en sådan pension, ikke var berettigede til folkepensionens mindstebeløb.

Ved lovene af 7. juni 1958 om lønninger og pensioner m.v. til statens tjenestemænd, om pensionering af civile funktionærer, håndværkere og arbejdere m.v. ved hæren og søværnet m.v. blev det for statens tjenestemænd bestemt, at tjenestemænd og pensionerede tjenestemænd, hvis forhold var ordnede ved disse love, samt deres ægtefæller, kunne oppebære folkepensionens mindstebeløb fra deres 67. år, medens tjenestemænd, der fik – eller havde adgang til – pension ifølge en før 1/4 1958 gældende lov eller vedtægt endnu ikke var berettiget til folkepensionens mindstebeløb.

Ved lov nr. 81 af 21. marts 1959 om pensioner, der var fastsat i henhold til de før 1/4 1958 gældende lønnings- og pensionslove, blev det imidlertid bestemt, at personer, der oppebar eller fik tillagt pension i henhold til de før 1/4 1958 inden for staten, folkeskolen og folkekirken gældende lønnings- og pensionslove, fik adgang til at oppebære folkepensionens mindstebeløb fra 1/4 1959, idet der samtidig blev gennemført regler om fradrag i visse af de omhandlede statspensioner. Fradraget

foretages fra det tidspunkt, da de pågældende opfylder de almindelige betingelser for at opnå folkepensionens mindstebeløb uden samtidig at have adgang til indtægtsbestemt folkepension. Fradraget i pensionen kan dog i intet tilfælde overstige det beløb, som den pågældende og den eventuelle ægtefælle har krav på at få udbetalt i folkepensionens mindstebeløb.

Det bemærkes, at fradraget lades ude af betragtning ved beregning af indtægtsbestemt folkepension.

Det er i afsnit II i artiklen anført eksempler på, hvor stor en offentlig pension uden fradrag man kan have og dog få indtægtsbestemt folkepension.

Tilsvarende regler er gennemført for så vidt angår tjenestemænd eller pensionister under kommunerne. For personer, der er ansat i eller modtager pension fra et koncessioneret selskab eller en offentlig virksomhed eller modtager eller har adgang til pension fra en statsunderstøttet pensionskasse, beror deres ret til folkepensionens mindstebeløb på vedtægtsændringerne for deres pensionsforhold.

II.

Eksempler på størrelsen af den indtægtsbestemte folkepension fra 1/4 1960 ved pension fra stat, kommune, koncessioneret selskab, en offentlig virksomhed eller fra en statsunderstøttet pensionskasse.

Når man har pension fra staten, en kommune med videre, og pensionen ikke er for stor, kan man godt tillige få indtægtsbestemt folkepension.

For tiden er aldersgrænsen for at få indtægtsbestemt folkepension 66 år for andre end enlige kvinder og 61 år for enlige kvinder.

Fra 1/4 1961 skal enlige kvinder være fyldt 62 år og andre personer 67 år for at opnå indtægtsbestemt folkepension.

Der er en overgangsbestemmelse om ret til indtægtsbestemt folkepension for enlige kvinder, der før 1/4 1961 er fyldt 61 år, og for andre personer, der før 1/4 1961 er fyldt 66 år.

Endvidere er der nu indført den regel, at der kan ydes indtægtsbe-

stemt folkepension til gifte kvinder, der er fyldt 62 år (fra 1/4 1960 til 1/3 1961, 61 år) såfremt ægtefællen opbærer invalidepension eller indtægtsbestemt folkepension, og som ikke selv opbærer invalidepension.

Yderligere bemærkes, at der, når svigtende helbred eller andre ganske særlige omstændigheder taler derfor, undtagelsesvis kan tillægges en person indtægtsbestemt folkepension allerede fra det 60. år, forudsat at pågældende i øvrigt opfylder betingelserne for at få folkepension.

Ventetillæg til indtægtsbestemt folkepension ydes til personer, der opsætter begæringen om folkepension i en vis periode ud over den almindeligt gældende aldersgrænse for adgangen til at oppebære indtægtsbestemt folkepension. For enlige regnes der herved med den alder, pågældende havde, da han eller hun begyndte at oppebære folkepension, herunder også mindstebeløbet. For ægtepar regnes der med den ældste ægtefælles alder, da ægteparret eller en af ægtefællerne begyndte at oppebære folkepension, herunder også mindstebeløbet.

De regler, der gælder om ventetillæg fra 1/4 1960, er meget indviklede, og man må passe på, at man ikke sammenblander de forskellige regler.

Der anføres først størrelsen af ventetillæggene, når der begæres folkepension den 1/4 1960 eller senere.

For ægtepar, hvor ægtefæller opfylder betingelserne for at opnå pension, og som opsætter begæringen om folkepension (herunder også mindstebeløbet) til den ældste ægtefælles 70. år, udgør ventetillægget i København og de dermed sidestillede kommuner 47 kr. mdl., i købstæder m.v. 44 kr. mdl. og i landkommuner 40 kr. mdl. Opsættes begæringen til den ældste ægtefælles 72. år eller senere, andrager ægtefællernes ventetillæg i København og de dermed sidestillede kommuner 70 kr. mdl., i købstæder m.v. 65 kr. mdl. og i landkommunerne 60 kr. mdl.

For enlige og ægtepar, hvor kun den ene af ægtefællerne opfylder betingelserne for at få folkepension, udgør ventetillægget, når der begæ-

res folkepension efter 1/4 1960, og begæringen er opsat til det fyldte 70. år, 31 kr. mdl. i København og de dermed sidestillede kommuner, 30 kr. mdl. i købstæder m.v. og 27 kr. mdl. i landkommunerne. Opsættes begæringen til det 72. år og derefter, beløber ventetillægget sig i København og de dermed sidestillede kommuner til 46 kr. mdl., i købstæder m.v. til 44 kr. mdl. og i landkommunerne til 40 kr. mdl.

For enlige kvinder gælder der endvidere det særlige, at de, når de efter 1/4 1960 opsætter begæringen om folkepension til det fyldte 65. år, i København og de dermed sidestillede kommuner får 11 kr. mdl. i ventetillæg, i købstæder m.v. 10 kr. mdl. og i landkommunerne 8 kr. mdl. Opsætter de begæringen til det 67. år og derefter, får de i København og de dermed sidestillede kommuner 22 kr. mdl., i købstæder m.v. 20 kr. mdl. og i landkommunerne 16 kr. mdl.

Ved opsættelse af begæringen om folkepension til det 70. år, henholdsvis 72. år, opnår enlige kvinder også ret til de for andre pensionister gældende ventetillæg, som er nævnt ovenfor.

Hvis folkepension er begæret før 1/4 1960, gælder der følgende regler om ventetillæg.

For ægtefæller, der begge er berettiget til folkepension, og som efter det tidspunkt, da den ældste ægtefælle var berettiget til aldersrente eller folkepension, har opsat begæringen i 2 år, udgør ventetillægget i København og de dermed sidestillede kommuner 16 kr. mdl., i købstæder m.v. 14 kr. mdl. og i landkommuner 11 kr. mdl. Er begæringen opsat i 5 år eller derover, andrager ægtefællernes ventetillæg i København og de dermed sidestillede kommuner 31 kr. mdl., i købstæder m.v. 29 kr. mdl. og i landkommunerne 22 kr. mdl.

Der anføres nu størrelsen af ventetillæg for enlige samt for ægtepar, når kun den ene ægtefælle opfylder betingelserne for at få folkepension, og denne er begæret før 1/4 1960.

For personer, der efter det tidspunkt, da de var berettigede til aldersrente eller pension, har opsat be-

gæringen i 2 år, for enlige kvinder dog til det 67. år, udgør ventetillægget i København og de dermed sidestillede kommuner 11 kr. mdl., i købstæder m.v. 10 kr. mdl. og i landkommunerne 8 kr. mdl. Er begæringen opsat i 5 år eller derover, for enlige kvinder dog til det 70. år, andrager ventetillægget i København og de dermed sidestillede kommuner 22 kr. mdl., i købstæder m.v. 20 kr. mdl. og i landkommunerne 16 kr. mdl.

Personer, der, såfremt begæringen om pension var fremsat inden den 1/4 1960, ville have haft ret til ventetillæg, bevarer retten hertil.

Det pointeres, at der kun ydes ventetillæg til den indtægtsbestemte folkepension.

De i det følgende anførte eksempler på størrelsen af den indtægtsbestemte folkepension vedrører enlige og ægtefæller, der begge er berettigede til indtægtsbestemt folkepension. Af pladshensyn er der ikke medtaget eksempler på størrelsen af folkepensionen for personer, hvis ægtefælle ikke er berettiget til folkepension.

Der er ved de anførte eksempler bortset fra ventetillægget, der altså må tillægges de anførte folkepensionsbeløb.

Som anført i afsnit I kommer de regler om fradrag i tjenestemandspensionen, som blev indført ved lov nr. 81 af 21. marts 1959 om pensioner, der er fastsat i henhold til de før 1. april 1958 gældende lønnings- og pensionslove, kun til anvendelse i de tilfælde, hvor pensionisten efter folkeforsikringslovens regler alene har adgang til at oppebære folkepensionens mindstebeløb, idet man ikke har tilsigtet nogen begrænsning i den adgang, som pensionisterne har til at supplere tjenestemandspension med indtægtsbestemt folkepension.

Kan en pensionist opnå indtægtsbestemt folkepension, skal pågældende have udbetalt den fulde tjenestemandspension.

Ifølge folkeforsikringsloven fradrages udgiften til personlige skatter og kontingenter i anledning af medlemskab i ulykkes-, syge-, invaliditets-, begravelses- og arbejds-

løshedsforsikringen, når man skal opgøre den indtægt, efter hvilken den indtægtsbestemte folkepension skal 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 skønsmæssigt anslået, hvilket må erindres ved sammenligning med andre tilfælde.

Alle folkepensionister med indtægtsbestemt folkepension, der er fyldt 80 år, får et særligt alderstilæg.

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

Ved de ændringer i folkeforsikringsloven, der blev gennemført pr. 1/4 1960 er »selvpensionister« blevet særligt gunstigt stillede ved folkepensionens beregning. Disse gunstige regler gælder imidlertid ikke fuldtud for pensionerede tjenestemænd, idet man ifølge forslaget til ændringerne har villet opretholde en rimelig afstand mellem en tjenestemand's slutløn og den samlede efterløn, som en tjenestemand efter afgang fra tjenesten vil kunne opnå i form af tjenestemandspension og folkepension tilsammen.

Såfremt en person eller den med denne samlevende ægtefælle oppebærer pension fra staten, folkeskolen, folkekirken, en kommune, et koncessioneret selskab, en offentlig virksomhed eller fra en statsunderstøttet pensionskasse, skal der ifølge folkeforsikringsloven foretages et særligt *fradrag i den indtægtsbestemte folkepension* med eventuelle tillæg. Dette fradrag udgør 20 pct. af det beløb, hvormed den årlige pension for enlige pensionisters vedkommende overstiger a) 1333 kr. i København og de dermed sidestillede kommuner, b) 1267 kr. i købstæder, Marstal, flækker og bymæssige bebyggelser på landet med over 1500 indbyggere og c) 1200 kr. i det øvrige land. For ægtepars vedkommende udgør fradraget, når begge ægtefæller oppebærer indtægtsbestemt folkepension, 20 pct. af det beløb, hvormed den årlige pension overstiger a) 1933 kr. i København og de dermed

sidestillede kommuner, b) 1867 kr. i købstæder m.v. og c) 1800 kr. i det øvrige land.

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 fra staten, folkeskolen, folkekirken, en kommune, et koncessioneret selskab, en offentlig virksomhed eller fra en statsunderstøttet pensionskasse.

En *enlig* mand eller kvinde på 66 år i *København* og de dermed sidestillede kommuner, der har pension fra staten m.v. på 2500 kr. årlig og betaler 280 kr. årlig i skat og kontingent, vil få 292 kr. månedlig i folkepension. Udgør pensionen fra staten m.v. 4000 kr. årlig og udgiften til skat og kontingent 375 kr. årlig, vil folkepensionen andrage 227 kr. mdl.

Såfremt en *enlig* mand eller kvinde på 66 år i *København* og de dermed sidestillede kommuner har en pension fra staten m.v. på 6100 kr. årlig og betaler 375 kr. årlig i skat og kontingent, vil pågældende få 53 kr. mdl. i folkepension.

To ægtefæller i *København*, der er 66 år gamle og søger folkepension, og som har pension fra staten m.v. på 4200 kr. årlig, vil få 431 kr. mdl. i folkepension, når de i skat og kontingenter betaler 1300 kr. årlig. Såfremt pensionen fra staten m.v. udgør 6000 kr. årlig, og udgiften til skat og kontingenter andrager 1560 kr. årlig, vil folkepensionen i *København* udgøre 386 kr. mdl.

Dersom 2 ægtefæller på 66 år i *København* og de dermed sidestillede kommuner har en pension fra staten m.v. på 9900 kr. årlig og betaler 1600 kr. årlig i skat og kontingenter, vil deres folkepension udgøre 78 kr. mdl.

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 ved det 66. år, og som har en pension fra staten m.v. på 2500 kr. årlig og betaler 260 kr. årlig i skat og kontingent, få 281 kr. mdl. i folkepension. Er pensionen 4000 kr. årlig, og udgiften til skat og

kontingent 350 kr. årlig, udgør folkepensionen 210 kr. mdl.

Hvis en *enlig* mand eller kvinde på 66 år i en købstad eller en dermed sidestillet kommune har en pension fra staten m.v. på 5900 kr. årlig og en udgift til skat og kontingent på 350 kr. årlig, vil folkepensionen beløbe sig til 52 kr. mdl.

To ægtefæller på 66 år i en købstad og de dermed sidestillede kommuner, der har pension fra staten m.v. på 4000 kr. om året og betaler 1100 kr. årlig i skat og kontingenter, får 413 kr. mdl. i folkepension. Hvis pensionen er på 6000 kr. årlig, og udgiften til skat og kontingenter udgør 1450 kr. årlig, vil ægteparrets folkepension beløbe sig til 355 kr. mdl.

Dersom 2 ægtefæller på 66 år i en købstad eller en dermed sidestillet kommune har en pension fra staten m.v. på 9500 kr. årlig og betaler 1500 kr. årlig i skat og kontingenter, vil de kunne få folkepension med 76 kr. mdl.

I en *landkommune* vil en *enlig* mand eller kvinde, der søger folkepension ved det 66. år og har pension fra staten m.v. på 2500 kr. årlig, få 260 kr. mdl. i folkepension, hvis udgiften til skat og kontingent andrager 220 kr. årlig. Er pensionen f. eks. 4000 kr. årlig og den årlige udgift til skat og kontingent 290 kr., vil folkepensionen beløbe sig til 177 kr. mdl.

En *enlig* mand eller kvinde på 66 år i en *landkommune*, der har pension fra staten m.v. på 5500 kr. årlig og en årlig udgift til skat og kontingent på 290 kr., kan få folkepension med 51 kr. mdl.

To ægtefæller på 66 år i en *landkommune*, der får tilstået folkepension, og som har pension fra staten m.v. på 4000 kr. årlig, vil få 384 kr. mdl. i folkepension, hvis udgiften til skat og kontingenter udgør 1025 kr. årlig. Er pensionen 6000 kr. årlig og udgiften til skat og kontingenter 1350 kr. årlig, andrager folkepensionen 315 kr. mdl.

Såfremt to ægtefæller på 66 år i en *landkommune* har pension fra staten m.v. på 9000 kr. årlig og betaler 1375 kr. årlig i skat og kontingenter, vil deres folkepension udgøre 74 kr. mdl.

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

Selv små forskelle i størrelsen af skat og kontingenter får indflydelse på folkepensionen, når man har indtægter 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 bemærkes, at folkepensionen for personer, der er fyldt 67 år og i øvrigt opfylder betingelserne for at få folkepensionens mindstebeløb, ikke kan nedsættes under dette.

Det er en selvfølge, at man sandfærdigt og omhyggeligt må gøre rede for sine personlige og økonomiske forhold, når man søger og oppebærer indtægtsbestemt folkepension, ligesom man straks må underrette magistraten eller det sociale udvalg, hvis der sker ændring i de personlige eller økonomiske forhold.

Sven Ebbesen.

Hvordan jeg kom til jernbanen

Jeg arbejdede som montør på Bukhs Motorfabrik i Kalundborg. Søndag den 19. marts 1916 var jeg henne på stationen ved ekspressens ankomst. På maskinen så jeg en af mine gamle marinekammerater fra »Herluf Trolle«, Otto Olsen som asp. Hans lokf. var »lille Jespersen« (bror til Olfert J.). Jeg spurgte, og han Otto (senere lokf. i Kø.) fortalte om forholdene ved DSB.

Om mandagen den 20. marts blev jeg sendt hen på bådebyggeriet ved siden af fabrikken for at tage en 2-cylindret Lysekil motor op af en kutter. Den skulle repareres og sættes i en anden kutter (beskiddt arbejde). Jeg tænkte over det med DSB, og resultatet blev, at jeg tirsdag morgen den 21. marts rejste til Kh. med første tog, tog ud til centralværkstederne ved Kalvebod Brygge og talte med værkstedschef Rasmus Olsen og en assistent, og det fortalte mig, at jeg måske snart kunne vente svar på de til mig udleverede ansøgningsblanketter. Jeg rejste tilbage til Kb. med ekspressen, spiste til middag på pensionatet, skrev ansøgningen, puttede den i postkassen, og gik til mit arbejde kl. 1,30.

Den 23. marts modtog jeg svar på ansøgningen. Dette svar, som gik ud på, at jeg skulle møde den 27. marts i Kh. Gb., viste jeg fabrikant Bukh, som fortalte mig, at han også i sin tid havde søgt DSB, og han betroede mig, at jeg kunne komme tilbage til fabrikken, hvis forholdene ikke tiltalte mig, og at jeg kunne få afregning om aftenen, så jeg kunne holde et par dage fri.

Lørdag den 25. marts meldte jeg mig med mine papirer i Maskinkredsen (som det hed dengang) hos ass. Larsen, senere kontorchef i Gdt., og da han spurgte om, hvornår jeg kunne begynde, svarede jeg: »på mandag«. Nå, De er ikke overtroisk«, sagde Larsen. Om mandagen meldte jeg mig hos lokmester Clausen, og jeg fik udleveret overtrækstøj, hue, kappe m.m. og klædeskab anvist.

Den 28. marts 1916 kørte jeg som lokasp. og tredie mand tog 2009, lok. G 630, lokf. Carl Andersen (Poler) og lokfb. Marius Nielsen til Ro. og retur.

Mon ikke dette er en ny dansk rekord.

Jeg indordnede mig i forholdene ved DSB, blev ansat som lokfb. året efter den 1. april 1917, lokf. 1931 i Struer, pens. 1956 efter 40½ års ansættelse, og kørt ialt 1.175.000 km på strækningen.

Åge Møllebro.

Studierejse til NOHAB

Det er med særlig glæde vi – midt i den megen omtale af oplysningsarbejdet i de forløbne 25 år – kan byde på et praktisk arrangement, der, i forbindelse med den udvidede uddannelse på jernbaneskolen, må siges at være af absolut aktualitet.

Vi gentager nemlig de tidligere succesfyldte besøg på »Nohab« i Trollhättan, Sverige, og vi vil ved denne lejlighed overvære tilblivelsen af de nye Mx-lokomotiver.

Studierejsen vil, ligesom de tidligere besøg, få teknisk rejseleder stillet til rådighed fra maskinafdelingen, ligesom der også i programmet er indlagt et besøg på det kendte »Trollhätte Kraftverk«. Iøvrigt er det foreløbige program således:

Mandag den 10. oktober: afrejse fra København med »Skandiapilen«, ank. til Trollhättan kl. ca. 20,00. Herefter indkvartering og middag.

Tirsdag den 11. oktober: kl. 9,00 med bus fra hotellet til Nohab, hvor der vil blive velkomst og kort introduktion af virksomheden, forinden selve rundgangen begynder. Kl. ca. 12,30 lunch, og kl. ca. 14,00 tages der med bus til kraftværkerne, evt. kombineret med en tur til sluseanlæggene. Efter dette besøg vil der blive lejlighed for interesserede til endnu et besøg ved Mx lokomotiverne på Nohab. Kl. 19,00 middag på hotellet. Aftenen fri.

Onsdag den 12. oktober: morgenmad og lunch på hotellet. Afrejse fra Trollhättan kl. ca. 12,30 med tog, der i København har forbindelse med tog 85.

De endelige togtider vil blive meddelt deltagerne.

Under opholdet i Trollhättan bor og spiser deltagerne på hotel »Bele«, Kungsgatan. Da hotellet kun kan tage rejseselskaber på ca. 50 deltagere, er truffet aftale med Nohab om et besøg mere, hvis der er behov.

Dette besøg vil få samme program som vist ovenfor, med afrejse fra København onsdag den 12. oktober, besøg på Nohab og kraftværkerne den 13., og afrejse igen fra Trollhättan den 14.

Prisen, alt iberegnet, også pladsreserveringer, bliver ca. 85,00 kr. pro persona.

Anmeldelse om deltagelse tilsendes undertegnede snarest belejligt, og senest 15. juli d.å. Anmeldelsen skal indeholde oplysninger om fulde navn, adresse og fødselsdato, samt hvilke af de to hold, man eventuelt vil deltage på. I tilfælde hvor kolleger ønsker at foretage rejsen sammen, bedes dette udtrykkeligt angivet på anmeldelsen. Oplysninger, om hvilket hold, man skal deltage på, og hvordan betaling for rejsen foregår, bringes senere her i bladet.

P.u.v. Jørgen V. Christiansen



40 års jubilæum

Mandag den 20. juni kan lokomotivfører J. P. Blendstrup fejre 40 års jubilæum som lokomotivmand ved DSB.

Blendstrup begyndte som håndværker i Brande, blev ansat i Tønder, men efter endnu nogle år i Brande har han siden 1929 været stationeret i Ålborg, hvor han forretter tjeneste i MY-turen.

Jubilaren har altid vist stor interesse for organisationsarbejdet og har både som bestyrelsesmedlem og en overgang som formand for lokomotivfyrbøderafdelingen udført et godt og ærligt arbejde for afdelingens medlemmer, han er en dygtig og pligtopfyldende lokomotivmand ærlig og reel i al sin færd og har derfor kun venner blandt kollegerne og medansatte.

Afdelingen bringer dig vor hjerteligste lykønskning på dagen og bringer dig en hjertelig tak for godt samarbejde og kammeratskab gennem de mange år, med ønsket om alt godt i tiden fremover.

N. P. R.

Opmærksomhed frabedes

Eventuel påtænkt opmærksomhed ved mit jubilæum den 20. juni frabedes venligst.

J. P. Blendstrup, lokomotivfører, Ålborg.

Al opmærksomhed ved mit jubilæum frabedes venligst (bortrejst).

O. J. Jønsson, lokomotivfører, Struer.

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

A. Nielsen, lokomotivfører, Brande.

Al opmærksomhed i anledning af mit jubilæum den 14. juni frabedes venligst.

H. Bagger, lokomotivfører, Tønder

Opmærksomhed ved mit 40 års jubilæum den 20. juni frabedes venligst.

C. C. Vangsgaard, depotleder i Elektrokontrollen.



Udpeget til lokmasp. efter ansøgning ifølge opslag pr. 1-6-60.

Lokomotivfyrbøder:

H. U. Rasmussen, Nyborg H, i Århus H.

TIB

Til komplettering af samling søges et pænt eksemplar – helst uden indførte rettelser – af »Tjenestekøreplanens indledende bemærkninger (TIB)« for 15. november 1940.

Aing. J. Steffensen, 1. distrikt, Signaltjenesten, tlf. Central 400 lokal 601 eller DSB Kh 21 337.

Rullende ambulatorium

De ungarske statsbaner investerer hvert år en anseelig sum til udvikling, forøgelse og modernisering af sine sanitære institutioner. Jernbane-sanitetstjenesten har til formål at give hurtig og effektiv gratis hjælp til syge jernbanemænd og deres familier.

Den rejsende i Ungarn ser ofte på de store stationer en lang, lyseblå jernbanevogn. På den ses det internationalt kendte røde kors. – Denne specielle vogn har fire aksler, vejer 38 tons, er 23,7 m lang og 2,7 m bred. Hvis vi ser på de installationer, som findes i den, kan vi kalde den »kørende sanitært laboratorium« eller rettere »rullende ambulatorium«.

Den Ungarske Jernbane-Sanitetstjeneste besøger med dette »rullende ambulatorium« de store stationer, jernbaneminer, værksteder og andre steder, hvor jernbanemænd gør tjeneste langt fra byerne og de sanitære institutioner. I denne vogn kan man foretage periodiske og aktuelle undersøgelser, opdage sygdomme forårsaget af tjenesten, tilstedeværelse af alkohol i organismen og mange andre sanitære undersøgelser. Desuden er det en stor fordel, at jernbanemændene og deres familier ikke er nødsaget at rejse til centralsygehuset i Budapest, og at det rullende ambulatories sanitetstjeneste kan føre patienterne til det nærmeste hospital eller til et sanatorium, hvor de behandles af specialister.

Vognen er konstrueret efter de nyeste tekniske systemer og af de mest moderne materialer. Væggene og møblerne er lavet af plastik, der er let at afvaske og rengøre. I vognen findes der tre rum: modtagelsesværelse og kontor, konsultationsværelse eller ambulatorium og laboratorium. I konsultationsværelset er der radioskopiske apparater til undersøgelse af lunger og tænder. I laboratoriet er der installeret de mest moderne apparater til kemiske, bakteriologiske, klimatologiske og radiologiske undersøgelser. Endvidere findes der i vognen et mørkekammer til fremkaldelse af film, termostat, køleskab, elektrisk sterilisationsapparat, radioapparat, badeværelse, sovekabine for to personer, toilet og varmt og koldt vand. Der er også installeret telefon, som er tilsluttet både lands- og jernbane-telefonnettet. Personalet, der består af 5-6 personer, kan under tjenesten også komme i forbindelse med hinanden pr. telefon. Ved hjælp af de nævnte installationer kan den tjenstgørende læge uden vanskelighed foretage 20 forskellige undersøgelser af de mest uensartede sygdomme.

Arbejderne på jernbaneværkstedet og vognfabrikken i Dunakeszi, som har bygget det »rullende ambulatorium« efter fremsatte ønsker og opfordringer fra lægerne fortjener stor ros og hyldest. I Sovjetunionen, Tjekkosllovakiet, Italien, Polen og Schweiz findes der lignende sanitetsvogne, men ifølge modtagne oplysninger er der i disse kun installeret radioskopiske apparater. Det ungarske »rullende ambulatorium« er egnet til sanitære undersøgelser af enhver art, og netop derfor har det vakt stor interesse hos fagfolk og hos jernbanemænd.

Ludoviko Kapitány.

HOTEL RICHMOND

KØBENHAVN



– med den smukke restaurant og de stilfulde selskabslokaler....

Valdbjørns **KØRESKOLE**

Bedst . Hurtigst . Billigst

Alm. kort 15 kr. i timen
Erhvervskort 17 kr. i timen . Lastvognskort 24 kr. i timen
Omnibuskort 35 kr. i timen . Teori i moderne teorihal
1959 Folkevogn, Kaptajn, Chevrolet, Volvo

1914 Palæ 1914

Sidste år var 90 pct. af vore elever på anbefaling
Kørelærerkursus såvel sommer- som vinterhold

HOVEDBANEGAARDENS RESTAURANT

KØBENHAVN

Central 1232

F. L. Viltøft

Ligeså **UUNDVÆRLIG**
jernbanen er for trafikken er



Statsanstalten for Livsforsikring

Hovedkontor: Kampmannsgade 4, København V

Fionette

AARHUS

Tandlægepraksis påbegyndt

Tandlæge P. Rasmussen

Viborgvej 113, Hasle pr. Aarhus
Telefon Aarhus 5 51 05

KONSULTATION EFTER AFTALE

HERNING

La' rense har skiftet ejer

Deres tilfredshed
er vor bedste reklame

★ Uniformer til billigste pris

H. C. Ørstedsvvej 54 . Telf. 2636

Den nye forretning i Smallegade byder
velkommen – og tilbyder

alt i fjerkræ og hørkram

Det er i Smallegade 6 – det foregår
P. Wittrup – Telefon 1746

Den lave butik med de små priser

Møbellforretningen „Centrum“

Viggo Nielsen . Søndergade 9

Herning . Telf. 443

Alt i fugle, frø fisk og rekvisitter

»Amazone«

Bredgade 61 – Herning – Telefon 1464

en forretning med liv i

HORSENS

Consul symaskiner

Henning Rasmussen

Smedegade 33 . Telefon Horsens 2 24 55

Telefon HORSENS 24850

Worm's
sandkage



Hatting
tvebakker

EN GROS – WILLY F. JOHANSEN – HORSENS

Direkte fra
H. C. Sport
Forlang vort
nye, rigt ill.
camping-
katalog paa
52 sider.
Kæmpe-
udvalg fra
danske, tyske
og franske
fabrikker.
Jyllands
største
camping-
forretning.

H.C. SPORT
NØRRETORV VEJLE

Spis mere OST,
ring saa kommer Fallesen
Tlf. Kalundborg 1029



- i det lange løb vil De synes bedst om

ALBANI PILSNER

AARHUS

Peter K. Dolby & Søn

Kunstdrejere . Signalføjter . Alt hornarbejde

Aarhus . Sjællandsgade 43 . Tlf. 28468

Læg turen til

Moesgaard Skovmølle

Her får De altid en god kop kaffe med hjemmebagt
- og godt smørrebrød

Tlf. Aarhus 71214

CAFE VESTER Vestergade 69 . Tlf. 30214
Kahytten er hyggelig til små sluttede selskaber

NY VÆRT: MØLLER PEDERSEN
som anbefaler sig til såvel gamle som nye kunder



NORSGADE 1
lige over for "Biografen",
Tlf. 2 72 12.



D. A. Paludan

Clemensbro . Aarhus . Tlf. 20944

Moderne Kvalitetsbriller

Gælder det vask, da ring

24 382 . Ydun Vask

Våd vask . Rullevask . Færdig vask
Fagmæssig behandling til små priser

Marie Christensens Konditori

Bispetorvet . Aarhus

Tesalonen Telefon 230 23

Butikken Telefon 21933

Aarhus Amtstidende

VARME - SANITET - EL-INSTALLATIONER



Konopelig Høfløvevander

BRUUN & SØRENSEN A/S

Ingeniørfirma

AARHUS - KANNIKEGADE 18 - TLF. 24 300
KØBENHAVN - GL. KØGE LANDEVEJ 115 - TLF. VALBY 57

KALUNDBORG

N. JENSENS SØNNER

Inventar og Bolig Montering

Tlf. Kalundborg 280

**VARE-MESSEN
BUUR-MUUSEN**

Sengeudstyr, Gardiner, Hvidevarer
Kalundborg - Tlf. 426

J. Kjær Christensen
aut. installatør

Kordilgade 4 . Telefon 520

Lev. til feriehuset

H. RASMUSSEN . Gartner

Gisseløre

Tlf. Kalundborg 594

Leverandør til feriehuset

STRUER

Aa. V. Kristensen

Kolonial. Vin og Delikatesser

Jyllandsgade 16, Telf. 322

NYBORG

ANDERSEN & KUDSK

Fotograf og Fotohandel

Kongegade 31 - Tlf. Nyborg 1077

C. Knackstredt Tlf. Nyborg 550

Spec.: Kranse, Buketter, Planter og Potte-Kultur. *Dirakts salg fra Drivhus.* Ingen Butikaleje - derfor billigste Priser.

NØRREGADES KIOSK

Nørregade 9 (Alfred Johansen) Tlf. 261

Alt i

Dag- og Ugeblade, Tobak og Spiritus

N. URBAN SØRENSEN

SLAGTER

Altid 1. Kl. Vær

NYBORG - TLF. 111, 2 LIN.

Windsor Nørregade 20

Telf. 18 11

Herre- og Drengeskivning

BOGTRYKKERIET

Nørrebrogade 5, Fredericia

A. Petersen . Tlf. 1014

Alle arter tryksager til små priser
Festsange - Telegrammer

**Centralværkstedernes
Marketenderi**

Da Marketenderierne i Centralværkstedet og Remiserne drives af Fællesorganisation D. S. B. og Dansk Lokomotivmandsforening, anbefaler vi Benyttelsen af disse.

Driftsudvalget

AARHUS

C. JØRGENSENS MØBELMAGASIN

Frederiksalles 49. - Telefon 23079 - Aarhus

Ja... **HOF**
har den rene
friske
pilsnersmag..!

Carlsberg



Forlang!

**Carlsminde
øl og vand**