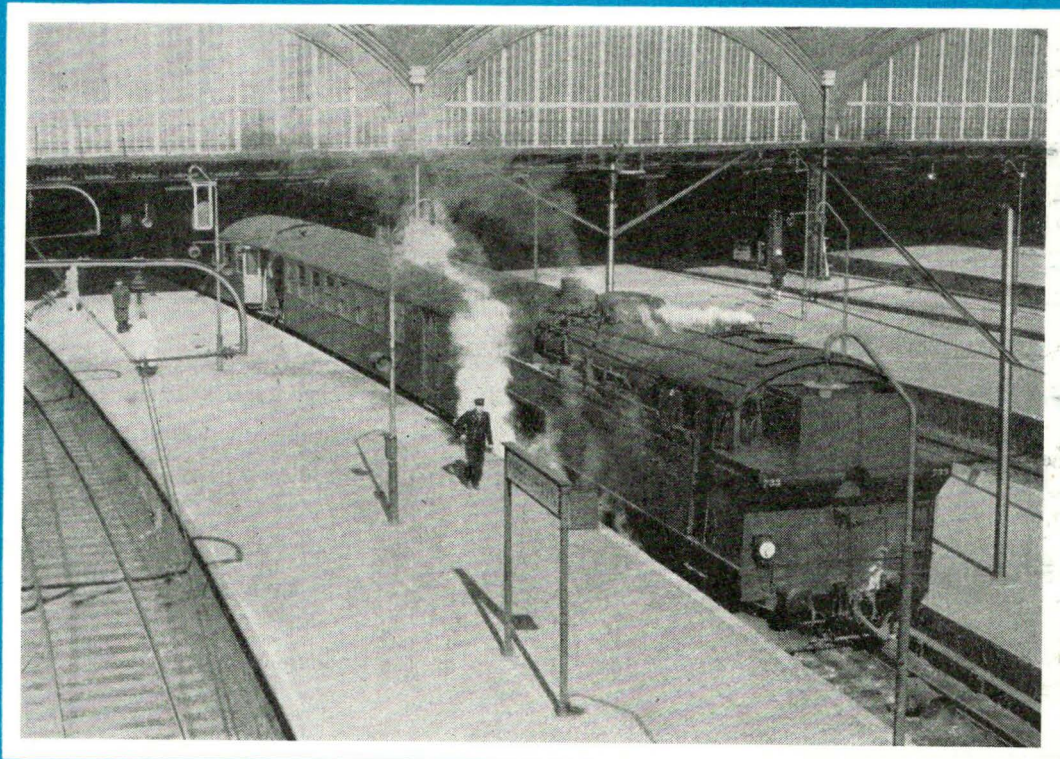


DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

NUMMER 13 . 5. JULI 1959 . 59. ÅRGANG



Udgivet af Dansk Lokomotivmands Forening

BOEWEAR'S nye picnic universal

Ved skov og strand, til camping og i haven. Der er utallige muligheder med de handy PICNIC telte.

BOEWEAR'S BUNGALOW



2 voksne + 2 børn kr. 690.-

BOEWEAR'S bungalow telte er konstrueret specielt til familie-camping. Der er tre modeller der kan tilpasses ethvert krav. Fælles for dem alle er den gennemførte kvalitet og den enkle konstruktion, der gør op- og nedslagning til en leg.

Udstillingen er åben alle dage til mørkets frembrud

BOEWEAR DYSSEGÅRDSVEJ 87
SØBORG 8015 (ved Vangedevej)

På Fyn: Fabrikken »NUTIDEN« - Ejby station - Telf. Ejby 170

Uden Udbetaling

Som Tjenestemand kan De købe Herre- og Damekonfektion, Kjoler, Dreng- og Pigetøj samt Lingeri og Strikvarer paa vor populære

10 Maaneders Familie-Konto



J. ALBERTSEN
NØRRE FARIMAGSGADE 68-70

Det nye

HOTEL KLITBAKKEN

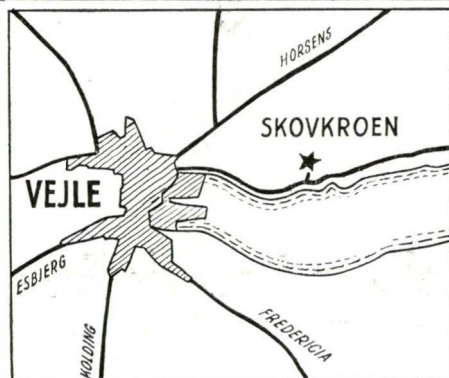
Løkken . Telefon 166-167

Er vestkystens mest moderne hotel

Velmonterede lokaler,
værelser med eget bad, toilet
og telefon

Moderne spise- og danserestaurant
400 kuverter

Indhent venligst tilbud



Ved Vejle fjord, i omgivelser hvor naturen har ødslet med sin skønhed, ved siden af Vejles smukke dyrehave, ligger

»SKOVKROEN« i BYBÆK

Hyggelige lokaler og værelser, det skønneste sted for et ferieophold, en udflugt eller en week-end, vi modtager selskaber paa indtil 125 pers. til kaffe eller spisning, altid frisklavet kaffe og hjemmebagt brød.

I sæsonen musik og dans hver lørdag for de unge paa 40 Forlang venligst brochure.

Martha og Henrik Bjerregaard
Tlf Bredballe 7



DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

NR. 13 - 59. ÅRGANG

5. JULI 1959



Indhold:

Førerrumsstole	239
Norsk Lokomotivmandsforbunds landsmøde	240
Folkepension og pension fra stat m.v.	241
Der er ikke mad nok i verden ..	244
Oliefyrede damplokomotiver ...	246
Frontruden	247
Adressefortegnelse	248
Under DLF	250
Statsbanepersonalets Sygekasse .	250
Personalialia	250

Forsidebillede.

Fra København H - kørslen endt.



Redaktører:

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

Redaktion og ekspedition:

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

Annonce-ekspedition:

Studivestergade 49, København K.
Tlf. Central 12327 og Palæ 1142.
Giro 22289.

Kontortid kl. 8,30 til 16.

Frederiksberg Bogtrykkeri
Howitzvej 49.

Førerrumsstole

Gennem meget lang tid har organisationen beskæftiget sig med førerrumsstole i motorvognsmateriellet, specielt MO-vogne, for at finde frem til en stoletype, som må anses hensigtsmæssig til sit formål. De mange bestræbelser, som har været udfoldet for at nå et fornuftigt og praktisk resultat, synes det efterhånden at lysne for, så man kan imødekomme de krav, der stilles til en førerrumsstol.

Det kan forekomme ejendommeligt, at det er så vanskeligt at finde frem til en egnet stol, og et sådant synspunkt er også umiddelbart indlysende, for så vidt opgaven ikke er bunden, som den er; thi den væsentligste årsag til vanskelighederne i at finde frem til den rigtige konstruktion er pladsforholdene i MO-vognenes førerrum.

Med MO-vognenes fremkomst i midten af trediverne havde man formentlig ikke den tanke, at lokomotivføreren ved betjening af køretøjerne skulle sidde ned under kørslen. Tværtimod havde man i fuld alvor konstrueret førerrummets dybde således, at han kunne stå og støtte ryggen mod rummets bagskot. Om årsagen hertil skal søges i, at man overhovedet ikke havde tanke for muligheden af, at føreren burde sidde ned, eller man simpelthen af hensyn til fremstillingsomkostninger eller tekniske grunde ikke ville gøre førerrummene større, skal vi ikke fordybe os i, men blot anføre, at selv i trediverne burde der have været erkendelse af betydningen i den rette arbejdsstilling for et hvervs udøvere. I vore dage er ingen i tvivl om nytten heraf, heller ikke statsbanerne, som er positivt indstillet på sammen med organisationen at fremme spørgsmålets løsning.

Når pladsen tillader det, volder det ikke store vanskeligheder at klare den rette udformning af selve stolen, men med de nuværende pladsforhold er det en ganske anden sag, for her finder man næppe den ideelle løsning. Man skal derfor koncentrere sig om at gøre førerrummet dybere. Dette spørgsmål har organisationen gentagne gange i årenes løb ført frem og blev i nogen grad imødekommet ved bygning af MO-vognserierne efter anden verdenskrig, men vi har stadig et antal ældre vogne, hvor pladsen er så knap, at man selv med de eksisterende simple stole må kante sig på plads og endda under kørslen sidde i en tvungen, akavet stilling, der er lidelse for den, der betjener køretøjet.

Betingelsen for den rette arbejdsstilling er rigtig støtte af ryggen og ingen trykken af stolesædets kant på lårbenet. Dette er nemlig udtalte mangler ved de gamle stole, som er uden ryglæn, og hvor mange har ikke med sædets udformning været udsat for følelsesløse ben ved stolesædets hindring af blodomløbet i benene.

Nu er der håb om en udvidelse af de ældre MO-vognes førerrum, når disse påregnes forsynet med varmekedel, og i den nærmeste fremtid skal der foretages besigtigelse af nogle stoletyper, som skulle komme hele dette ømtålelige problem til livs.

Omkring femogtyve år har MO-vognen befaret Danske Statsbaners strækninger, så forhåbentlig når man til en fornuftig samordning af statsbanernes og organisationens synspunkter.

Norsk Lokomotivmandsforbunds 54. landsmøde



Forbundsformand
M. Heggstad.

Fra 18.-20. juni afholdt de norske lokomotivmænd landsmøde i byen Sarpsborg. I mødet deltog 67 stemmeberettigede repræsentanter fra forbundets 8 distrikter og afdelingen ved LKA/B der omfattes af personalet ved malmbanerne i Narvik. Herudover var der gæster fra samarbejdende organisationer indenfor Skandinavien. Mødet blev overværet af generaldirektør B. Stokke, statsråd K. Varmann og velfærdschef E. Kiil.

I den fremlagte beretning fremgik det blandt andet, at forbundets medlemstal siden sidste møde 1957 var gået tilbage med 157 mand til 2175.

Mødet godkendte den af hovedbestyrelsen gennemførte lønoverenskomst, men fra enkelte repræsentanters side blev der tilkendegivet nogen utilfredshed med de resultater, det særlige justeringsnævn var kommet til. Dette nævn har haft til opgave at finde frem til en eventuel omnormering af visse tjenestemandsgupper, hvorom det kunne hævdes, at den forløbne tid havde gennemført sådanne forandringer i de tjenstlige forhold, at en anden lønmæssig placering var berettiget. Der var opstået nogen uretfærdig behandling af enkelte grupper.

Man beskæftigede sig i stor udstrækning med tjenestetidssager i forbindelse med bestemmelsen om nedsat arbejdstid og ønsket om i forbindelse hermed en samlet tjenestefrihed, så også de beskæftigede i kontinuerlig drift fik en rimelig fordel ud af 45 timersugen.

Af indsendte forslag til mødet

forelå blandt andet ønsket om 4 ugers ferie for tjenestemænd over 40 år, 5 ugers ferie for tjenestemænd over 50 år og 6 ugers ferie ved opnåelsen af 60 års alderen.

Som motivering herfor fremhævede hovedbestyrelsen, der anbefalede forslaget, at tjenestemænd i de store trafiketater er langt ugunstigere stillet, når det gælder ferie, end tilfældet er for funktionærer og arbejdere i den private industri. Trafikpersonalet kan således ikke påregne, at virksomheden kan lukke i et tidsrum, der svarer til den nuværende ferielængde og i den bedste tid af sommeren, men må finde sig i at få ferien opdelt med 14 dage i sommerhalvåret og 7 dage i vinterhalvåret.

Under hensyn til at de 14 dage i sommerhalvåret må tildeles i en turmus, kan der gå flere år mellem hver gang, en trafiktjenestemand får en rimelig sommerferie eller ferie, som falder indenfor skoleferietiden.

Som yderligere begrundelse blev det fremhævet, at trafikpersonalet og i særlig grad jernbanepersonalet har den største tjenstlige belastning på de særlige helligdage, hvor alle andre mennesker kan nyde fritiden.

På mødets første dag holdt generaldirektør Stokke et foredrag om statsbanerne og rationaliseringen og kom herunder blandt andet ind på nødvendigheden af helt at afskaffe dampdriften. Man havde gennem nogen tid haft enkelte dieselelektriske lokomotiver på prøve blandt andet i Trondhjem distrikt. Medens generaldirektøren ikke mente, der kunne træffes endelig beslutning endnu om lokomotivernes egnethed på disse strækninger, var der blandt lokomotivpersonalet ikke fuldt tilfredshed. Det blev stærkt fremhævet, at førerrummene var altfor dårligt isolerede, og at det måtte frarådes at gå over til eenmandsbetjeningen, da belastningen af lokomotivføreren under fremførelsen af disse lokomotivtyper var langt større end ved damp- eller elektriske lokomotiver.

Iøvrigt gav generaldirektørens foredrag anledning til en meget lang diskussion, hvori mange repræsen-

tanter deltog. Man tilkendegav i ret kraftige vendinger, at den gennemførte rationalisering var noget ensidig og ikke blev fulgt op indenfor alle statsbanernes afdelinger.

I tilslutning til foredraget fremsatte mødet en udtalelse, hvori det blandt andet hedder:

»En absolut forudsætning for økonomisk udvikling og øget velstand er en effektiv samfærdselsordning. Kravene til effektive og bekvemme transporter er i dag større end nogensinde, og de vil øges i fremtiden, alt efter som tilpasningen til større markedsområder finder sted.

Jernbanen er fortsat vort vigtigste indenlandske samfærdselsmiddel. Dens position og betydning i fremtiden vil bero på, at den ikke bliver holdt udenfor den transporttekniske udvikling, som nu foregår i et øget tempo. Det er derfor strengt nødvendigt med en fornuftig plan for landets samfærdselspolitik.

Stortingets godkendelse af statsbanernes moderniserings- og rationaliseringsplan, der omfatter et beløb på 2,3 milliarder kroner, er nødvendig for at iværksætte den tekniske og organisatoriske rationalisering af jernbanedriften.»

Der gives i udtalelsen tillige udtryk for en videre udbygning af den elektriske drift, og man peger på, at statsbanernes rationaliseringskontorer er for svagt udbygget og i særlig grad det kontor, som skal forstå den tekniske rationalisering i drifts- og trafiktjenesten.

Sluttelig fastslår landsmødet, at personalet må have sin andel af rationaliseringsgevinsterne, som opnås i de tilfælde, hvor rationaliseringen fører til en stramning af arbejdsforholdene.

Til den kommende hovedbestyrelse valgtes repræsentanter fra samtlige 8 distrikter, og det fastsloges, at afdelingen under LKA/B, hvis medlemmer ikke er statsansatte, skulle have adgang til at deltage i enkelte hovedbestyrelsesmøder.

Formanden M. Heggstad, blev genvalgt med akklamation for den næste 2-årige periode.

Folkepensionen 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.

Når man ikke har for stor indtægt, kan man få den almindelige indtægtsbestemte folkepension. For at få denne form for folkepension kræves det bl.a., at man opfylder de sygeforsikringsbetingelser, der er omhandlede i folkeforsikringsloven. Hvor særlige forhold taler derfor, kan socialministeren dog dispensere.

Personer, der den 16. april 1958 opfyldte betingelserne for at få den indtægtsbestemte folkepension, er dog berettiget til sådan pension, selv om de ikke er sygeforsikrede.

Hvis man har for stor indtægt til at få den almindelige indtægtsbestemte folkepension, kan man få folkepensionens mindstebeløb, som udbetales til personer, der er fyldt 67 år, uden hensyn til modtagerens økonomiske forhold. Mindstebeløbet udgør for ægtepar, når begge ægtefæller opfylder betingelserne for at opnå folkepension, 9 pct. af den gennemsnitlige bruttoindkomst for forsørgere, således som den senest er beregnet af det statistiske departement. Til enlige samt ægtepar, når kun den ene af ægtefællerne opfylder betingelserne, udgør mindstebeløbet $\frac{3}{5}$ af beløbet for ægtepar. Mindstebeløbet udgør for hele landet i tiden fra 1. april 1959 95 kr. mdl. for ægtepar, når begge ægtefæller opfylder betingelserne for at få folkepension, og 63 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, blev det fastsat, at personer, der oppebar pension fra staten, fol-

keskolen, folkekirken, en kommune, et koncessioneret selskab, en offentlig virksomhed eller fra en statsunderstøttet pensionskasse, eller som ved afgang fra tjenesten havde adgang til en sådan pension, ikke var berettiget til folkepensionens mindstebeløb. Tilsvarende gjaldt de pågældendes nuværende og eventuelle tidligere ægtefæller, såfremt disse var berettiget til at opnå pension efter de pågældende.

Denne regel blev ved lov nr. 159 af 7. juni 1958 om ændring af folkeforsikringsloven ændret således, at også tjenestemænd med flere kunne få folkepensionens mindstebeløb. Undtagelsen fra den almindelige regel om, at man kan få folkepensionens mindstebeløb fra det 67. år, gjaldt herefter kun for tjenestemænd med flere og deres ægtefæller, der fik – eller havde adgang til – pension i henhold til en før 1. april 1958 gældende lov eller vedtægt. Denne regel var en følge af lovene af 7. juni 1958 om lønninger og pensioner med videre til statens tjenestemænd, om pensionering af civile funktionærer, håndværkere og arbejdere m.v. ved hæren og søværnet m.v., om lønninger m.m. til folkeskolens lærere og folkekirkens lønningsvæsen m.v.

Reglerne blev herefter følgende for statens tjenestemænd: Tjenestemænd og pensionerede tjenestemænd, hvis pensionsforhold var ordnede ved disse love, samt deres ægtefæller, ville fra 1. april 1958 kunne oppebære folkepensionens mindstebeløb fra deres 67. år.

Tjenestemænd, der allerede den 1. april 1958 havde ret til at søge afsked med pension på grund af alder, eller som efter den tidligere lovgivning ville have opnået denne ret inden et år fra de nye loves ikrafttræden, kunne imidlertid inden 1 år fra denne ikrafttræden, d.v.s. inden den 7. juni 1959 meddele, at de ønskede ved pensionering til sin tid at blive

stillet, som om de var afgået med pension med udgangen af marts 1958. En tilsvarende adgang til inden 7. juni 1959 at vælge at få pensionen beregnet efter de gamle regler tilkom tjenestemænd, der havde fået tillagt pension i tiden fra 1. april til 7. juni 1958, enker efter tjenestemænd, der var afgået ved døden i samme tidsrum, samt tjenestemænd, der havde fået tillagt pension, som inden 7. juni 1958 havde fået bevilget afsked med pension, men som endnu ikke den nævnte dato havde fået tillagt pension. Sådanne tjenestemænd og deres ægtefæller ville, hvis de benyttede denne ret til at forblive under den gamle pensionsordning, ikke fra 1. april 1958 kunne få folkepensionens mindstebeløb fra deres 67. år.

Det er imidlertid nu 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 bestemt, at personer, der oppebærer eller får tillagt pension i henhold til de før 1. april 1958 inden for staten, folkeskolen og folkekirken gældende lønnings- og pensionslove, får adgang til at oppebære folkepensionens mindstebeløb fra 1. april 1959 at regne, idet der samtidig er 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.

Tilsvarende regler gælder for personer, hvis pension beregnes efter de inden 1. april 1958 gældende love om pensionering af civile funktionærer, håndværkere og arbejdere ved hæren, søværnet m.v.

Tjenestemandspensionister, for hvis vedkommende der skal ske fradrag i tjenestemandspensionen fra 1. april 1959 i henhold til den nævnte lov af 21. marts 1959, fordi de har faet ret til folkepensionens mindstebeløb, må ved eventuel udbetaling af folkepensionens mindstebeløb være opmærksomme på, at man ikke har kunnet nå at regulere alle pensionerne pr. 1. april 1959. Der vil derfor i givet fald senere ske indeholdelse i tjenestemandspensionen af de beløb, som er udbetalt for meget i tjenestemandspension som følge af adgangen til at oppebære folkepensionens mindstebeløb.

Det bemærkes, at fradraget i tjenestemandspensionen lades ude af betragtning ved beregning af indtægtsbestemt folkepension. Der er i afsnit II i artiklen anført eksempler på, hvor stor en pension uden fradrag man kan have, og dog få den indtægtsbestemte folkepension.

Det må forventes, at tilsvarende regler gennemføres for så vidt angår tjenestemænd og pensionister under kommunerne.

For personer, der er ansat i eller modtager pension fra et koncessioneret selskab, en offentlig virksomhed eller modtager eller har adgang til pension fra en statsunderstøttet pensionskasse, beror deres ret til folkepensionens mindstebeløb på de vedtægtsændringer, der er fastsat eller fastsættes for deres pensionsforhold.

Det blev ved den i begyndelsen af artiklen nævnte lov nr. 159 af 7. juni 1958 om ændring i lov om folkeforsikring fastsat, at personer, der ikke hidtil havde været berettiget til folkepensionens mindstebeløb, men opnåede en sådan ret fra et tidspunkt, der la inden 1 år efter lovens ikrafttrædelsesdato den 7. juni 1958, ville kunne få mindstebeløbet udbetalt fra det tidspunkt efter den 1. april 1958, da de i øvrigt opfyldte betingelserne, når de indgav begæring herom inden den 7. juni 1959.

For de tjenestemandspensionister, der omfattes af loven af 21. marts 1959 om pensioner, der er fastsat i henhold til de før 1. april 1958 gældende lønnings- og pensionslove, vil

udbetaling af folkepensionens mindstebeløb tidligst kunne ske fra 1. april 1959, og under forudsætning af, at begæring om mindstebeløbet er indgivet inden den 7. juni 1959.

Ellers er reglen efter folkeforsikringsloven jo den, at folkepension først kan tilkendes fra den dato, man indgiver begæring derom.

II.

Eksempler på størrelsen af den indtægtsbestemte folkepension fra 1. april 1959 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.

Her tænkes altså på den indtægtsbestemte folkepension.

I tiden indtil 31. marts 1959 kunne man få indtægtsbestemt folkepension fra det 65. år. Enlige kvinder havde dog adgang til indtægtsbestemt folkepension fra det 60. år.

Fra 1. april 1959 er aldersgrænsen forhøjet til 66 år for andre end enlige kvinder og til 61 år for enlige kvinder. Denne bestemmelse skal dog forstas således, at såfremt enlige kvinder i det sidste år før 1. april 1959 er fyldt 60 år, eller andre end enlige kvinder er fyldt 65 år, kan de godt få indtægtsbestemt folkepension efter 1. april 1959, selv om de endnu ikke er fyldt henholdsvis 61 og 66 år.

Det er dog en forudsætning, at de pågældende også på 60-årsdagen, henholdsvis 65-årsdagen, opfyldte betingelserne for at få tillagt indtægtsbestemt folkepension. For så vidt angår de økonomiske betingelser for at oppebære indtægtsbestemt folkepension, er det dog tilstrækkeligt at disse er opfyldt ved begæringens indgivelse.

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

Enlige kvinder, der før den 1. april 1961 er fyldt 61 år, og andre end enlige kvinder, der før den 1. april 1961

er fyldt 66 år, og således har opfyldt aldersbetingelsen for at opnå indtægtsbestemt folkepension, bevarer retten til indtægtsbestemt folkepension, uanset den forhøjelse af aldersgrænsen for at få indtægtsbestemt folkepension, der finder sted fra 1. april 1961.

Det forudsættes dog, jfr. ovenfor, at de pågældende også på 61-årsdagen henholdsvis 66-årsdagen, opfylder betingelserne for at få indtægtsbestemt folkepension. For så vidt angår de økonomiske betingelser for at oppebære indtægtsbestemt folkepension, er det dog tilstrækkeligt, at disse er opfyldt ved begæringens indgivelse.

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

Ventetillæg til indtægtsbestemt folkepension ydes til personer, der har opsat begæringen om folkepension i en vis periode ud over den almindeligt gældende aldersgrænse for adgangen til at oppebære indtægtsbestemt folkepension. For ægtepar, når begge ægtefæller oppebærer folkepension, regnes der herved med den ældste ægtefælles alder, da ægteparret eller en af ægtefællerne begyndte at oppebære folkepension, herunder også mindstebeløbet eller aldersrente. For enlige regnes der med den alder, pågældende havde, da han eller hun begyndte at oppebære folkepension, herunder også mindstebeløbet, eller aldersrente. For tiden indtil 31. marts 1960 er der i nogle overgangsbestemmelser fastsat visse beløb som ventetillæg, der gælder, når man har opsat begæringen om folkepension i 2 eller 5 år eller derover, for enlige kvinder dog til det 67. og 70. år.

For ægtefæller, der begge er berettigede til folkepension, og som efter det tidspunkt, da den ældste ægtefælle var berettiget til aldersrente eller pension, har opsat begæringen om folkepension i 2 år, udgør ventetillægget for tiden i København og

de dermed sidestillede kommuner 15 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 for tiden i København og de dermed sidestillede kommuner 31 kr. mdl., i købstæder m.v. 28 kr. mdl. og i landkommuner 22 kr. mdl.

Der skal nu anføres størrelsen af ventetillæg for enlige samt for ægtepar, når kun den ene ægtefælle opfylder betingelserne for at få folkepension. For personer, der efter det tidspunkt, da de var berettigede til aldersrente eller pension, har opsat begæringen i 2 år, for enlige kvinder dog til det 67. år, udgør ventetillægget for tiden i København og de dermed sidestillede kommuner 11 kr. mdl., i købstæder m.v. 10 kr. mdl. og i landkommuner 8 kr. mdl. Er begæringen opsat i 5 år eller derover, for enlige kvinder dog til det 70. år, andrager ventetillægget for tiden i København og de dermed sidestillede kommuner 22 kr. mdl. i købstæder m.v. 20 kr. mdl. og i det øvrige land 15 kr. mdl. Det bemærkes, 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 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 er 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 medlemsskab i ulykkes-, syge-, invaliditets-, begravelses- og arbejdsløshedsforsikringen, når man skal opgøre den indtægt, efter hvilken den indtægtsbestemte folkepension skal beregnes. Endvidere fradrages kontingent til fagforening. Folkepensionsbidraget fradrages derimod ikke.

Ved 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 ælderstillæg.

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

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) 1067 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) 1867 kr. i København og de dermed sidestillede kommuner, b) 1733 i købstæder m.v. og c) 1667 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 286 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 215 kr. månedlig.

Såfremt en *enlig* mand eller kvinde på 66 år i København og de dermed sidestillede kommuner har en pension fra staten m.v. på 5900 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 4000 kr. årlig, vil få 425 kr. månedlig i folkepension, når de i skat og kontingenter betaler 1200 kr. årlig. Såfremt pensionen fra staten m.v. udgør 6000 kr. årlig, og udgiften til skat og kontingenter andrager 1450 kr. årlig, vil folkepensionen i København udgøre 352 kr. månedlig.

Dersom 2 ægtefæller på 66 år i København og de dermed sidestillede kommuner har en pension fra staten m.v. på 9300 kr. årlig og betaler 1450 kr. årlig i skat og kontingenter, vil deres folkepension udgøre 78 kr. månedlig.

I *købstæder*, Marstal samt 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 pension fra staten m.v. på 2500 kr. årlig og betaler 260 kr. årlig i skat og kontingent, få 273 kr. månedlig i folkepension. Er pensionen 4000 kr. årlig, og udgiften til

skat og kontingent 300 kr. årlig, udgør folkepensionen 190 kr. månedlig.

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 5640 kr. årlig og en udgift til skat og kontingent på 300 kr. årlig, vil folkepensionen beløbe sig til 44 kr. månedlig.

To ægtefæller på 66 år i en købstad og de dermed ligestillede kommuner, der har pension fra staten m.v. på 4000 kr. om året og betaler 1050 kr. årlig i skat og kontingenter, får 399 kr. månedlig i folkepension. Hvis pensionen er på 6000 kr. årlig, og udgiften til skat og kontingenter udgør 1350 kr. årlig, vil ægteparrets folkepension beløbe sig til 310 kr. månedlig.

Dersom 2 ægtefæller på 66 år i en købstad eller dermed sidestillet kommune har en pension fra staten m.v. på 8800 kr. årlig og betaler 1350 kr. årlig i skat og kontingenter, vil de kunne få folkepension med 71 kr. månedlig.

I en *landkommune* vil en *enlig* mand eller kvinde, der søger folke-

pension ved det 66. år og har pension fra staten m.v. på 2500 kr. årlig, få 240 kr. månedlig 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 240 kr., vil folkepensionen beløbe sig til 128 kr. månedlig.

En enlig mand eller kvinde på 66 år i en landkommune, der har pension fra staten m.v. på 4940 kr. årlig og en årlig udgift til skat og kontingent på 240 kr., kan få folkepension med 44 kr. månedlig.

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 362 kr. månedlig i folkepension, hvis udgiften til skat og kontingenter udgør 900 kr. årlig. Er pensionen 6000 kr. årlig og udgiften til skat og kontingenter 1100 kr. årlig, andrager folkepensionen 248 kr. månedlig.

Såfremt 2 ægtefæller på 66 år i en landkommune har pension fra staten m.v. på 8100 kr. årlig og betaler 1100 kr. årlig i skat og kontingenter, vil

deres folkepension udgøre 65 kr. månedlig.

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 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, om ændring i de personlige eller økonomiske forhold. Det er ikke tilstrækkeligt at opgive en eventuel indtægtsforøgelse på selvangivelsen i januar måned det følgende år.

Der er ikke mad nok i Verden!

Små strejflys over et stort problem

Kun $\frac{1}{10}$ af verdens sultende menneskemasser kunne mættes af levnedsmiddeloverskuddet fra de »overernærede« lande

Vi hører til de »overernærede« lande.

Behøver vi at interessere os for madproblemet i de underernærede lande? – Det kan jo altså ikke engang nytte at sende mad derover, når det forslår så lidt! Og forøvrigt bliver det hele jo spist op af befolkningsoverskuddet. De derovre må da lære at begrænse deres børnetal. I de gode »gamle dage« ordnede alt dette sig jo af sig selv. Hvorfor skal vi nu blande os deri. Vi risikerer jo at gøre disse mennesker en bjørnetjeneste! – Sådan ræsonnerer mange mennesker.

Malthus i ny belysning.

Der er ikke så meget at sige til, at en så kynisk og inhuman tankegang gør sig gældende. Den rammer

jo i mange henseender sømmet på hovedet. Selv en stor humanist som forfatteren Aldous Husley stiller sig selv med uro i blodet de samme spørgsmål. Han siger i sin nye bog: »Vi ser os stillet overfor et højst foruroligende moralsk problem. Vi ved, at en stræben efter et godt formål ikke retfærdiggør anvendelsen af slette midler. Men hvad med de situationer, der nu opstår så hyppigt, i hvilke gode midler får slutresultater, der viser sig at være slette?«. Han fortsætter:

»Vi går f.eks. til en tropeø og udrydder malariaen ved hjælp af DDT og redder derved på 2–3 år hundredtusinder af liv. Dette er jo et indlysende gode. Men de hundredtusinder af mennesker, der reddes på denne måde, og de millioner, som

de avler og føder, kan ikke blive klædt, huset eller blot bespist ved hjælp af øens naturlige resourser. Den tidligere malariadød er blevet elimineret, men et liv, der er blevet gjort elendigt af underernæring og for stor befolkningstæthed, er nu blevet reglen, og den langsomme sultedød truer endnu større antal.

Man mindes i denne sammenhæng den engelske nationaløkonom Rob. Malthus, der omkring år 1800 hævdede, at befolkningen vokser hastigere end produktionen af næringsmidler. Hans teori var højst uvidenskabelig, men passede tildels på situationen i England i visse perioder. Han kunne naturligvis ikke forudse, hvilke enorme fremskridt fødemiddelproduktionen ville gøre, men der var dog allerede på hans tid sket en

stor udvikling, især vedrørende kulturplanterne, som jo faktisk er grundlaget for vor nuværende kultur og civilisation. Hvis vi mennesker levede på »jægerstadiet«, skulle der være ca. 20 km² til vor rådighed til dækning af en persons behov. Men ved dyrkning af kulturplanter kan det samme areal ernære 6000 mennesker! Det er kulturplanterne alene, der muliggør, at der i nutiden kan leve 2500 millioner mennesker på jordens overflade – omend adskillige må hel- eller halvsulte. Det sidste er dog ikke kulturplanternes skyld, men skyldes mange andre ting, som vi skal vende tilbage til.

Inden vi forlader Malthus, kunne der være grund til at nævne blot et enkelt eksempel på en kulturplantens udvikling, nemlig lupinen. I løbet af 30 år er den ved en metodisk dyrkning bleven en vigtig kulturplante. Lupinen er ligefrem et skoleeksempel på, hvad der kan gøres på dette område. Lupinen var allerede kendt i oldtiden, men blev helt op i vor tid kun brugt til grøntgødning, da den var bitter og giftig for husdyrene. Det gjaldt om at finde en ugiftig art eller blot en »mutant«, en enkelt ugiftig plante. Det lykkedes ved et enormt »sorteringsarbejde«. Millioner af planter blev undersøgt, og man fandt ialt 5 forskellige planter med så ringe alkaloid-indhold, at de kunne tjene til dyreføde. – Lupinen havde dog flere andre skavanker, bl. a. frøkastning. Man søgte videre, og det lykkedes efter undersøgelse af ca. 10 millioner enkeltplanter at finde én gul lupin, der ikke kastede sine frø for tidligt. På samme trælsomme måde lykkedes det i løbet af nogle årtier at udrydde de øvrige skavanker ved lupinen, f.eks. dens alt for hårde skal, dens »behåring«, dens mindre behagelige smag, dens langsomme vækst o.s.v. Ved tålmodigt forskningsarbejde kan man i vore dage nå uhyre langt på dette som på andre af landbrugets områder. Det ville føre alt for vidt at komme ind herpå, men det lille sidespring viser, hvor lidt man – som Malthus – kan opstille teorier, der ikke hviler på videnskabeligt og erfaringsmæssigt grundlag.

Kapløbet mellem produktion og folketal.

Hver time forøges jordens befolkning med 5000 mennesker. Det bliver 43 millioner i løbet af et år. Der lever i øjeblikket ca. 2,8 milliarder mennesker på jorden. Med den nuværende fødselshyppighed og den lave dødelighed vil befolkningen *fordobles* i løbet af et halv århundrede. Problemet rammer måske ikke os, men sikkert nok vore børn og børnebørn. Lad os atter tage et »skoleeksempel«: *Indien*.

Allerede i 1966 vil befolkningen i Indien være steget med 80 millioner. Man har beregnet, at dette vil give et fødemiddelunderskud på 28 millioner tons. Under disse forhold kan end ikke den mest effektive hjælp fra udlandet afværge en katastrofe. Faktisk skulle Indien i løbet af 7 år tredoble sin landbrugsproduktion, siges det i en af »Ford Foundation« lige offentliggjort rapport. Men det indiske landbrug er det mest tilbagestående i hele Asien. Udbyttet af ris er f.eks. kun $\frac{1}{2}$ af risudbyttet i Japan. – Det er især »de hellige køer«, der er en hindring for en modernisering. Der findes ikke mindre end 203 millioner stk. kvæg. Så længe troen på køernes hellighed opretholdes, og så længe der stadig i mange indiske stater er love, der forbyder slagtning af køer, er der ikke ret meget at stille op. Man har foreslået i det mindste at sterilisere køerne, når man af religiøse grunde ikke kan dræbe dem. Efter de amerikanske eksperters mening vil alle regeringens anstrengelser for at hæve levestandarden mislykkes, hvis man ikke får løst landbrugets grundproblemer.

Lad os tage en ø som *Formosa*, hvor situationen er forholdsvis let at overskue. Trods intensiv propaganda og fødselskontrol stiger øens befolkning hvert år med 330.000 (33 promille). I 1946 havde Formosa 6 millioner indbyggere, nu 10 millioner. Øen er meget tæt befolket (282 indbyggere pr. km²). Hvorledes ernæringssituationen vil se ud om ti år, kan man tænke sig til. Man tør slet ikke tænke 30–40 år frem i tiden! – Vi kunne fortsætte denne triste be-

retning. I Japan er f.eks. befolkningen vokset med 16 millioner efter krigen og udgør nu 88 millioner. Regeringen ser med største uro på udviklingen. En propaganda mod stigningen i fødselshyppigheden har hjulpet noget, men opvejes af en længere levetid for den ældre generation!

For få fødsler og for mange.

Selv en fødselspromille som Formosas på 33,3 er dog langt under hvad visse sydamerikanske lande kan opvise, f.eks. har Mexiko 46,9 og Venezuela endog 47,2. Disse og lignende lande trækker gennemsnittet for hele verden op til 34 promille. – Det normale i de vestlige lande er dog 18–20 promille, f.eks. har Danmark 17,2, Norge 18,2, England 16,5, Schweiz 17,7, Holland 21,2, men Sverige kun 14,2, hvilket er det laveste tal i hele verden. – I Nordamerika har USA en promille på 25, en stigning i perioden efter krigen på godt 8 promille. I oktober 1958 nåede USA op på et folketal på 175 millioner (en stigning på 40 millioner siden 1945). Dermed er også ydet et eklatant bevis for, at Malthus' påstand om, at befolkningen vokser hastigere end mængden af næringsmidler ikke gælder i *civiliserede* lande. Som bekendt har USA det største besvær med at blive af med sit fødemiddeloverskud. På samme tid er levestanden i USA den højeste i verden. – På den anden side har vi lige set, at i et land som Indien kan fødemiddelproduktionen ikke holde trit med befolkningstilvæksten. Billedet er altså meget broget, og vi må skelne skarpt mellem de højtudviklede lande og de underudviklede. Desværre lever langt den største del af menneskeheden i de underudviklede lande, hvor fordomme, uvidenhed og ligegyldighed stadig har en afgørende indflydelse på et så vitalt spørgsmål som fødselskontrollen. Her står FN og dens underorganisationer overfor en næsten uløselig opgave. Alle ansvarsbevidste kredse er klar over, at der både af menneskelige og politiske hensyn må sættes alle kræfter ind på at løse dette problem. S.

Oliefyrede damplokomotiver

I Tyskland (Vesttyskland) har man omstillet flere typer damplokomotiver til oliefyring – sidste sommer det svære hurtigtogslokomotiv BR 01¹⁰ – og det har nu været i drift i 10 måneder. Det vil sikkert også kunne interessere herhjemme, hvilke erfaringer man har høstet på dette felt.

Tenderen er jo indrettet med olietank og den oprindeligt påtænkte udluftning af denne havde en stor mangel. Når tanken er fuld, og man kommer ud for bratte opbremsninger, løber en del olie ovenud af udluftningsrøret, og bortset fra oliespild forurener man også førerpladsen og overbygningen. For at undgå dette ubehag, er man nu igang med at anbringe en mere formålstjenlig udluftningsventil.

Forvarmningen af olie bereder i almindelighed ingen vanskelighed i tenderbeholderen.

Måling af oliestanden foregår endnu med en målepind eller en pejlestok. Derfor må personalet bestige tenderen, hvilket indebærer et faremoment, som man absolut må se at undgå. Det må forlanges, at der indbygges en måleanordning, der kan aflæses direkte fra førerpladsen. Tilsyneladende er den forsøgsvis indbyggede pneumatisk oliestandsmåler en udmærket løsning. Endnu har det ikke vist sig nødvendigt at foretage en indvendig rensning af olietanken – det vil sikkert blive et led i de almindelige eftersyn på værkstederne.

Ved vinterkørsel fandtes ingen gener på grund af frost – selv temperaturer på $\div 18^{\circ}$ gav ingen generende frostdannelser i olietilførselen. Den eneste ulempe var, at manometeret til brænderdampen frøs, men dette problem klaredes nemt ved isolering af tilførselsrøret.

Det er indlysende, at personalets manuelle arbejde i det oliefyrede lokomotiv er langt lettere end i det kulfyrede – og derfor også mindre trættende. Dette gælder naturligvis især fyrbøderen, og man opnår her ved en langt større sikkerhed med alle hertil hørende fordele. Især

skal fyrbøderen på et oliefyret lokomotiv være i besiddelse af hurtig reaktionsevne. Det er også meget vigtigt med et gnidningsløst samarbejde mellem lokomotivfører og fyrbøder – denne sidste må nøjagtigt sørge for at regulere olietilførselen efter maskinens behov, og føreren hjælper ham heri ved rettidigt at meddele påtænkte forandringer i maskinydelsen. Det gælder om – især ved tunge tog – at have en god forvarme for ikke at tabe damptryk under igangsætningen. Det kan tage op til 15–20 minutter at rette et sådant tab op igen. Man må bestræbe sig på at holde fyrstedets udmuring rødglødende under hele farten. For at undgå tilstopper i olieledningen, må denne blæses igennem efter kørselen, og dette voldte i begyndelsen kvaler, da det ikke altid lykkedes fyrbøderen at blæse regelmæssigt. Man benytter nu en særlig blæseranordning (Fulda-fabrikat), der har løst dette problem fuldstændigt. Olien i tilførselsledningen bliver nu ikke mere blæst ind over fyringsstedet, men presses tilbage i tenderens olietank og blandt andre fordele opnår man herved også oliebesparelse.

Antændelse af oliefyringen giver ingen vanskeligheder. Hertil anvendes med held en lunte, der gennemvædes med olie, og som kan bruges flere gange. For tiden arbejder man med en propangastænder til dette formål, men lokomotivpersonalet stiller sig skeptisk heroverfor – dels på grund af vanskeligheden med at holde den i orden, og dels fordi man ikke finder den helt ufarlig.

De 11 lokomotiver af nævnte type, der er ombygget til oliefyring, har i gennemsnit ydet 21.840 km pr. måned – eller 96 % af den samlede månedsydelse. Disse tal viser, at de oliefyrede lokomotiver fuldt ud har svaret til de forventninger, man stillede til dem. Der har ikke været tale om driftsforstyrrelser af betydning, og det har vist sig, at betjeningen af maskinerne ikke har

beredt hverken lokomotivpersonale eller værkstedsfolk vanskeligheder af nogen art.

Hovedformålet med at indføre oliefyrede damplokomotiver var i første række Tysklands vanskelige kulstilling, som tvang de Tyske Forbundsbaner til i stadigt stigende omfang at købe de dyre importerede amerikanske kul.

På det tidspunkt, de første oliefyrede lokomotiver blev sat i drift, kostede

Ruhrkul	63,-	DM pr. ton
U.S.A. kul	88,-	DM pr. ton
Svær olie	95,50	DM pr. ton

Med disse priser havde man fyrringsomkostninger, der lå 12,3 % over Ruhrkul, men 24,3 % under U.S.A. kul. Senere er olieprisen blevet endnu gunstigere for de oliefyrede damplokomotiver, nemlig

Ruhrkul	67,30	DM pr. ton
U.S.A. kul	90,00	DM pr. ton
Svær olie	78,-	DM pr. ton

Iøvrigt kan man regne med en yderligere prissænkning paa olie.

På baggrund af disse tal er omkostningerne 3 % højere med Ruhrkul og 45 % højere med USA kul end med oliefyring. Hertil kommer så den væsentligt bedre dampudvikling i det oliefyrede damplokomotiv, der tillader lokomotivpersonalet at indhente eventuelle forsinkelser, som ikke er muligt med kulfyring. Det herved opståede merforbrug af olie lader sig kun vanskeligt beregne.

Den tidsmæssige udnyttelse af det oliefyrede lokomotiv er langt bedre end ved det kulfyrede. Dels er udrensningen af slagget et overstået stadium, og dels er opfyrringstiden meget mindre. Et almindeligt damplokomotiv skal have sin tender fyldt op med kul 2–3 gange dagligt. Det oliefyrede lokomotiv kun 1 gang – og med anvendelse af meget mindre arbejdskraft. Det kræver mindre arbejde at vedligeholde det, og ialt kan man regne med op til 2 timers bedre udnyttelse om dagen med dette lokomotiv.

Heller ikke sliddet på kedel, fyrsted o.s.v. synes større i den oliefyrede maskine. I ingen af de 11 igangværende lokomotiver har det

endnu været nødvendigt at forny den indre udmuring af ildfaste sten. Ved udvaskning var det kun enkelte beskadigede og itu-brændte sten, der skulle udskiftes. Dette forhold giver iøvrigt ikke det rigtige billede – det gør derimod ydelsen på de omtalte ca. 20.000 km pr. måned.

Man kan roligt fastslå, at det af de Tyske Forbundsbaner påbegyndte forsøg med oliefyrede lokomotiver er faldet særdeles gunstigt ud. Man må i denne forbindelse huske på, at man ikke havde erfaringer at bygge på – hverken vedrørende betjening, vedligeholdelse eller reparationer – så meget mere bemærkelsesværdigt er det, at disse oliefyrede maskiner uden videre kunne overtage og opfylde de missioner, der tidligere udførtes af damplokomotiverne – uddannelsen af personalet var jo også begrænset til højst tre prøvekursler.

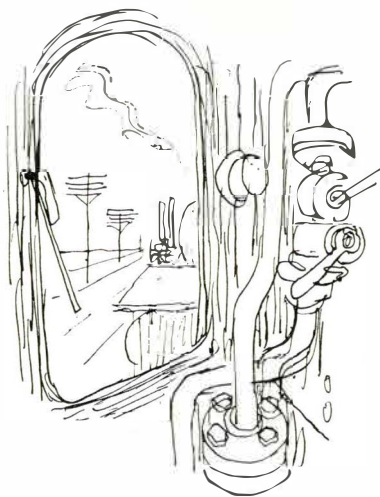
Vanskeligheden med at holde damptrykket i slutningen af en lang kørsel kendes heller ikke i det oliefyrede lokomotiv – her kan olien udnyttes til sidste dråbe i tanken (13 m³), og man kan regne med en aktionsradius på 1000–1100 km (næsten det samme som et diesel-lokomotiv).

På baggrund af de øjeblikkelige prisforhold kan man beregne besparelsen ved 1,3 millioner km årligt pr. lokomotiv til ikke mindre end 16.800 DM (ca. 26.000 kr.) Men udviklingen af det oliefyrede lokomotiv er langt fra afsluttet. Det vil uden tvivl være muligt at opnå endnu større besparelser på baggrund af de stadigt indvundne erfaringer og herved opnå endnu større udnyttelsesmuligheder.

Foruden den nævnte type BR 01 ¹⁰, på hvilken de ovennævnte erfaringer bygger, er endvidere et lokomotiv af BR 44 (godslokomotiv) ligeledes ombygget til oliefyring og i regelmæssig drift. De hermed indhentede erfaringer indenfor tung godstransport, peger også tydeligt mod store fordele ved denne fyrimetodes anvendelse på dette specielle felt.

I uddrag fra Der Eisenbahn Ingenieur (Ing. Walter Donner)

Frontruden



130 år siden Amerika fik sin første jernbane

Et jubilæum som det ellers nok kunne have været værd at standse lidt ved, blev forbigået i stilhed den 13. maj. På denne dag landsattes i New York det første lokomotiv til at slide de nye spor på Amerikas første jernbane. Det var bygget i Stourbridge i England og blev kaldt »Stourbridge Lion«. Maskinen vakte kolossal opsigt. Den skulle befare Honesdale-linien i Pennsylvanien, og den 8. august foretoges den første prøvekursel med det kulslugende og ildspyende gespenst.

Tusinder af mennesker var mødt op for at se hvordan det spændte af. Aviserne var fyldt af forhåndstale af dette teknikkens vidunder, som skulle muliggøre at menneskene næsten kunne flyve gennem landet ud over de store prærier.

Ruten var kun på halvanden miles, og det må siges, at myndighederne havde taget alle forsigtighedsforanstaltninger. Der var kun en mand om bord i prøvetoget, en, som man sagde, galfrans af en ingeniør ved navn *Horatio Allen*, på hvis initiativ lokomotivet var blevet sendt til Amerika. Og det må siges, at prøveturen faldt heldigt ud, idet selv de mest skeptiske måtte erkende, at jernbanen og lokomotivet virkelig syntes at åbne vide perspektiver for fremtidens trafik.

Men af selve lokomotivet, »Stourbridge Lion«, blev prøven en bitter

dag. *Horatio Allen* erklærede, at maskinen var alt for tung, og at han derfor ikke havde kunnet få prøvetoget op på den fart, det efter hans beregninger skulle have haft. Men maskinen havde bevist at den kunne køre ved sin egen kraft – og det var forøvrigt en af de ting, amerikanerne nok havde hørt var muligt i andre lande, men som de nu ville konstatere ved selvsyn før de troede det.

Resultatet var, at *Allen* mente at nu kunne Amerika selv bygge lokomotiver, og han tog fat, og det lykkedes at skabe en maskine, der ikke stoppede farten, fordi dens egenvægt var for tung.

Disse oplysninger om de første famlende forsøg på at bygge såvel jernbaner som maskiner i Amerika, er nok værd at mindes på baggrund af den vældige udvikling, der senere er sket på dette område netop i Amerika. Der er vel næppe noget land i verden, hvor jernbanen er udviklet til den grad i fuldkommenhed, som netop USA. Og hvilke impulser har netop udviklingen i Amerika vel givet til andre lande.

Spectator.

Sæt muntre farver på jernbanevognene

Flere landes jernbaner går efterhånden over til at sætte noget mere kulør på tilværelsen og på deres vogne. Man kan nu rundt i Europa se både dybrøde, blå, gulbrune og grønne personvogne, og efter alt at dømme vil godsvognene nu også følge efter farvemæssigt.

Vi behøver blot at gå over Øresund for at træffe godsvogne med muntre farver. Sveriges statsbaner har nemlig allerede taget 25 nye, knaldgule godsvogne til margarine-transport i brug. Vognene har store malede reklamer i andre farver på siderne. De er på 20 ton lasteevne, meget hygiejnisk indrettet med rustfrit stål og særligt isolerede. Om sommeren holdes temperaturen i disse godsvogne ned med kulsyresne.

Var det ikke en ide for Danske Statsbaner at gøre godsvogne farvemæssigt noget mere muntre, sådan som andre nu har fundet på det?

Adressefortegnelse

Afdeling	Formandens og repræsentantens adresse	Kassererens adresse
1 Kbhvn. Gb.	P. J. J. Busk, Bremensgade 64, st. København S. Telf. Asta 3093.	P. K. Kristensen, Banefløjten 6, Husum, Telf. 94 75 46.
3 Helgoland	B. V. Olsen, Thyregodsvej 24, 3. tv., Valby. Telf Valby 6005.	E. E. Sørensen, Læstedet 10, Valby. Tlf. 30 16 18.
5 Roskilde	Egon D. Hansen, J. P. Hansens Vej 14.	C. H. Andersen, Prins Buris Vej 33.
7 Helsingør Hillerød	P. F. O. Frederiksen, Chr. Rasmussens Vej 23 st. S. A. Botling, Skovgærdet 25, 1.	E. Barfod, Ingemannsvej 6.
9 Næstved	O. E. Søltoft, Rosenvej 3, st.	V. M. Kantsø, Erantisvej 1 D.
11 Gedser Nykøbing F.	C. B. S. Nielsen, Øster Allé 13. C. B. Stub Jørgensen, Orupgårdsvej 32, st. th.	H. Bahne Larsen, Langgade 30.
13 Kalundborg	T. G. B. Olsen, Røsnæsvej 28.	P. A. Jensen, Stationsvej 3 B.
15 Slagelse	J. M. Hansen, Enghavevej 40.	A. Egegaard, Vestergade 13.
17 Korsør	E. P. R. Jensen, Linde Allé 52, 1.	P. V. Jensen (Melbye), Svendstrup pr. Korsør.
19 Nyborg Assens	S. A. Jensen, Ludv. Hansens Vej 14 B. Telf. 1728. J. J. Birkbo, Strandgade 8, st.	N. T. Christensen, Provst Hjorts Vej 2. Telf. 1506.
47 Odense Fåborg Svendsborg	P. A. L. Jørgensen, Munkerisvej 6, 1. th. Telf. 15909. H. A. B. Pedersen, Peter Hansens Vej 14. E. Larsen, Tvedvej 62.	N. E. K. Larsen, Prs. Benediktes Allé 4, Fruens Bøge.
21 Fredericia Vejle Kolding Lunderskov	S. A. Rasmussen, Indre Ringvej 13, 4. Telf. 1536. Aage Bentsen, Arvadvej 11, Brande. H. K. Pedersen, Fyensvej 55. A. V. Jørgensen, Bakken.	A. Vilhelmsen, Sjællandsgade 49, st.
23 Padborg Åbenrå Haderslev Tinglev	G. E. Traczyk, Tjørnevej. S. E. Schou, Tøndervej 123, 1. E. S. L. B. Frederiksen, Moltrupvej 38. H. Jessen, Birkevej.	E. A. Sterll, Tjørnevej.
25 Sønderborg	R. U. Andersen, Friheds Allé 31, 1.	P. A. Overgaard, Gartnervænget 9, st.
27 Tønder	Otto Berner, Krumom 2.	J. L. J. Christensen. Widingherredsgade 4.
29 Esbjerg Skjern	C. M. Clausen, Storegade 73, st. A. C. Knudsen, Pile Allé 20.	A. K. Berg, Peter Gydes Vej 28.

Afdeling	Formandens og repræsentantens adresse	Kassererens adresse
31 Struer Ringkøbing Thisted	E. Tandrup, Ølbyvej 40, 2. tv. Telf. 612. M. Gregersen, Kronager 8.	Aa. Lund, Struergårdvej 14.
33 Frederikshavn	C. B. Jensen, »Dalny«, Falkevej.	H. Lund, Lindegårdsvej 23.
35 Ålborg	N. P. Røgilds, Teglværksalle 7, 1.	L. B. Gregersen, Bejsebakken 57.
37 Randers Langå	A. H. Momme, Viborgvej 30, 2. J. A. Pedersen, Vestergade 16.	F. V. P. Hvam, Mariagervej 36 a, 1.
39 Århus Horsens Skanderborg	E. G. Appel, Tietgens Plads 9, 3. Telf. 29546. E. Jørgensen, Claus Cortsens Gade 11, 4. E. Bondrup, Skanderupgade 26.	K. E. Friis, Bethesdavej 14, 1. Telf. 6 93 48.
41 Viborg	E. E. Jensen, Frihedsvej 1.	O. Jensen, Mathiasgade 35.
43 Brande Silkeborg	H. Simonsen, Stationsvej 8. J. K. Bentsen, Rolighedsvej 3, 1.	H. C. Hansen, Ørbækvej 2.
53 Herning	Aage Lauridsen, Gl. Kirkevej 19, 1. tv.	O. Bruno, Museumsgade 50.
45 Enghave	N. O. A. Dinesen, Klokkerhøjen 8, 4., Københav- havn NV. Telf. Ægir 9744.	H. B. Henningsen, Michael Beringsvang 1, st., Hvidovre.
2 Kbhvn. Gb.	K. M. Nielsen, Tranevænget 4, 1. tv. Glostrup. Telf. 96 23 65.	K. Ravn, Hellerupvej 39, Hellerup. Telf. Helrup 2073 x.
6 Roskilde	J. F. Langebeck, Nymarksvej 7.	H. J. V. Hvid, Holbækvej 8, st.
8 Helsingør	J. C. Stenderup, Stubbedamsvej 7 a, 2. tv.	A. B. Hansen, Sct. Annagade 53 a, 1.
10 Næstved	K. Jakobsen, Erantisvej 1 C, 2. tv.	H. O. Jensen, Ndr. Farimagsvej 29, 1.
12 Gedser	K. H. J. Bergholtz, Laur. Larsens Gade 11, Nykøbing F.	E. C. Hansen, Erik Schødtes Gade 3.
14 Kalundborg	K. O. Jensen, Nyvangsvej 2, 2.	S. S. Nielsen, Grethes Alle 5.
16 Slagelse	M. B. Sørensen, Bagervænget 120.	H. Kristensen (Klørup), Valbyvej 40, 1.
18 Korsør	B. K. Christensen, Linde Allé 59, st. tv. Telf. 1371.	H. Andersen (Varmarck), Linde Alle 75.
20 Nyborg Assens	Arne Højsgaard, »Rødby«, Rosilde mark, Lamdrup. O. H. Hansen, Ny Adelgade 89, st.	P. E. Hansen, Dyrehavevej 36, st.
48 Odense	F. J. Hansen, Vilh. Kyhns Vej 32.	V. Olsen, Rolf Krakes Vej 50, st. tv.
22 Fredericia	P. H. Andersen, Ørnevej 6.	B. Klemmensen, Calvinsvej 40.

Afdeling	Formandens og repræsentantens adresse	Kassererens adresse
24 Padborg Åbenrå Haderslev	M. K. Nielsen, Tjørnevej 3. H. P. Møller, Engvejen 1, 2. th. P. C. Weber, Bellahøjvej 14.	Th. Nielsen, Parallelvej 2, 1.
26 Sønderborg	Th. Nielsen, Ringgade 166, st. th.	Th. Nielsen, Ringgade 166, st. th.
28 Tønder	P. E. Sørensen (Frøslev), Slotsgade 19, 1.	P. E. Sørensen (Frøslev), Slotsgade 19, 1.
30 Esbjerg	L. Willumsgaard, Nørregade 2.	B. R. Christensen, Grønvangsvej 86.
32 Struer	A. Toftdahl, Skolegade 16, 2.	K. R. Christensen, Ringgade 152.
34 Frederikshavn	Finn C. Christensen, Stenbakkevej 36.	Kaj H. Olesen, Lindegårdsvej 21.
36 Alborg	P. G. Pedersen, Konvalvej 9.	K. P. J. Astorp, Sønderbro 7.
38 Randers	N. S. G. Christensen, Baldersvej 11.	W. Brix, Herm. Stillingsvej 42.
40 Århus	N. K. Jensen, Silkeborgvej 19, 2. Telf. Århus 22062.	G. E. Nielsen, Bernstorffsvej 56, Vib. y J.
42 Viborg	H. Christensen, Nørresøvej 16, 1.	T. Madsen, Sønder Allé 16, 1.
44 Brande	G. F. Dahl, Thyregodvej 14.	G. S. Hansen, P. Sabroes Allé 14.
54 Herning	M. B. Pedersen, Grundtvigsvej 26, 2. th.	M. B. Pedersen, Grundtvigsvej 26, 2. th.



Jubilæum

Mandag den 20. juli kan lokomotivførerne N. J. Rasmussen og N. O. Frederiksen, Korsør, fejre 40 års jubilæum som lokomotivmænd ved DSB.

De har begge i langt den overvejende del af deres jernbanetid forrettet tjeneste i Korsør, hvor de begge har virket som kørelærere, men medens Rasmussen flyttede over på MYerne da disse køretøjer kom, fortsatte Frederiksen som kørelærer i dampdriften.

Lokomotivmandsgerningen har de begge passet med liv og sjæl, de er velanskrevne kammerater og har tidligere deltaget aktivt i foreningsarbejdet.

Afd. 17 siger tak for jeres indsats og godt kammeratskab i tiden der er gået, og ønsker hjertelig til lykke på jubilæumsdagen samt held og lykke i tiden fremover.

E. J.

Jernbanelæge A. Schulze (2. D lægedistrikt), Åboulevard 16, er bortrejst fra 13/7-8/8 d.å.

Hans praksis varetages i nævnte tidsrum af læge A. Larsen, der afholder konsultation i jernbanelægens konsultationslokale til sædvanlig tid.



Forfremmelse til lokomotivinstruktør ved motordriften (15. lkl.) efter ansøgning ifølge opslag pr. 1-8-59.

Lokomotivfører (12. lkl.):

J. Nielsen, Århus H, i Århus H.

Forfremmelse til lokomotivfører (15. lkl.) (kørelærer i dampdriften) efter ansøgning ifølge opslag pr. 1-7-59.

Lokomotivfører (12. lkl.):

V. C. E. Petersen, Padborg, i Padborg.

Dødsfald.

Pensioneret lokomotivfører M. K. M. Klyver, Brande, er afgangt ved døden.

Husk

at sidste frist for indlevering af stof til bladet er 15 dage før den dato, det blad udkommer, hvori stoffet ønskes optaget. For bladet, der udkommer den 5. i måneden, må vi således have manuskripterne senest den 20. i måneden før, og til bladet, der udkommer den 20., må det være redaktionen i hænde senest den 5. i måneden.

Bachelor's kennel, Viby J.

telefon Aarhus 4 13 03

Prima ruhårede foxterrierhvalpe til salg.
Højt præmierede avlshunde af racerne
Min.puddel, sort, hvid og sølv. Cocker,
ruhårede foxterrier og schæfer
til afbenyttelse.

★

Alle med Dansk Kennelklubs certifikat

**DE FORENEDE
KULIMPORTØRER**
C. 211 HOLMENS KANAL 5 C. 211
KØBENHAVN K

FREDERICIA KUL- OG BRÆNDEHANDEL 1/5
KUL- OG KOKS-IMPORT

Forhandler af Fredericia Gaskoks

IMPORT AF



BRÆNDELSOLIE

KULPLADS OG KONTOR:
VESTHAVNEN
TELEF. 936

Bakgaards Rugeri

Telf. (0881) 70 og 79 . Øster Brønderslev

Telegr.-adr.: Danairchicks . Postgiro: 104206
Post-adr.: Box 56. Brønderslev. Erik Jensen

Vi kan tilbyde 40.000 stk. daggamle kyl-
linger ugentlig til avl og fedning - hele
året - af absolut bedste kvalitet - god-
kendt af Landsudvalgets rugeritilsyn
under rgst.-nr. P 1200.

Også ællinger, gæs og kalkuner

Valdbjørns KØRESKOLE

Bedst . Hurtigst . Billigst

Motorcykelkursus 50 kr. . Alm. kort 13 kr. i timen
Erhvervskort 15 kr. i timen . Lastvogskort 24 kr. i timen
Omnibuskort 30 kr. i timen . Teori i moderne teorihal
1959 Folkevogn, Kaptajn, Chevrolet, Volvo

Damsø 566 . Søndag: Go 8578

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

Crescent MARIN



Crescent Marin, der tidligere hed NV Marin, er i år kommet i ny og større udgave. Motoren er nu på 58 cc og effekten er øget til 3 HK! Crescent Marin er luftkølet, har magnapull-start og fuldt revers.

**Nu 3 HK -
men stadig kun**

kr. 985⁰⁰

Forhandlere over hele landet:

ÅRHUS:

Sophus E. Johnsen & Co.,
Havnegade 32

ESBJERG:

DansK Gummibådsfabrik,
Ny havn

HELSINGØR:

Bådeudlejningen
v/ André

KOLDING:

Sport, jagt og fiskeri,
v/ K. Kühl, Bredgade

KØBENHAVN:

Fa. Hilco,
Victoriagade 18

ODENSE:

Tage Høgsberg,
Kanalvej 49

RANDERS:

Sofus Nellemann,
aut. Fordforhandler

SILKEBORG:

Knud P. Andersen 1/5,
Borgergade 3

VIBORG:

Niels Kallehave 1/5

BORNHOLM:

Fa. Møller & Quist,
Gudhjem

Eneimportør . Eneforh. en gros



Nygårdsvej 32-40 . RY *8848

For Synet en Vinding,
køb Brillen hos Sinding!

★ STRUER . Tlf. 119



- i det lange løb vil De synes bedst om

ALBANI PILSNER

NYBORG

C. Knackstredt Tlf. Nyborg 550
Spec.: Kranse, Buketter, Planter og Potte-Kultur. *Direkte salg fra Drivhus. Ingen Butiksleje - derfor billigste Priser.*

NØRREGADES KIOSK
Nørregade 9 (Alfred Johansen) Tlf. 261
Alt i
Dag- og Ugeblade, Tobak og Spiritus

Drewsen & Nellemann
NYBORG . TELF. 25 og 189
Isenkram-, Støbegods-, Glas-, Porcelæn- og Udstyrsforretning

Windsor Nørregade 20
Telf. 1811
Herre- og Drengeskivpering

Nyborg Ligkistemagasinet
K. Jacobsen. Snedkermester
Besørger alt vedr. Begravelse el. Ligbrænding. Grdl. 1897.
v/ Slottet . Tlf. 171

Weinrich Nielsens
Bageri og Conditori
anbefales

NYBORG DAMPVASKERI
OG TRI-RENSERI
Kemisk Tøjrensning
Telefon 54

N. URBAN SØRENSEN
SLAGTER
Altid 1. Kl. Varer
NYBORG - TLF. 111, 2 LIN.

S. Pryds Slagtermester
Knudshovedvej 51
Telf. 1430 1. Kl.s Kød og Flæsk

Forlang!

**Carlsminde
øl og vand**

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

1/2 C. F. Schalburg
VINGAARDEN I NYBORG
Grundlagt 7. juni 1817

ANDERSEN & KUDSK
Fotograf og Fotohandel
Kongegade 31 - Tlf. Nyborg 1077

AARHUS

S. Bendtsen & Co.s Eftf. Telefon
Aarhus 2 3720
Skræderi og konfektion
Skræderforretning
Ryesgade 27, Aarhus
Leverandør til DSB
Uniformer af enhver art leveres

Peter K. Dolby & Søn

Kunstdrejere . Signalfølter . Alt hornarbejde

Aarhus . Sjællandsgade 43 . Tlf. 28468

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

FIONETTE

Regnfrakker

KALUNDBORG

N. JENSENS SØNNER

Inventar og Bolig Montering
Tlf. Kalundborg 280

VARE-MESSEN
BUUR-KNUDSEN

Sengeudstyr, Gardiner, Hvidevarer
Kalundborg - Tlf. 426

Blomsterforretningen **FLORA**
Chr. Jensen - Skibbrogade 53
Kalundborg - Telf. 285
Buketter, Kranse, Dekorationer, Kurve
Lev. til Feriehjemmet

Viggo Hansen
Kystens Købmandshandel
Sdr. Nyrup pr. Kalundborg
Telf. Raklev 43

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

Beiers TAPET & FARVER
SKIBBROGADE 3, KALUNDBORG
Tlf. 254

Leverandør til Feriehjemmet

BOGTRYKKERIET
Nørrebrogade 5, Fredericia
A. Petersen . Tlf. 1014
Alle arter tryksager til små priser
Festsange - Telegrammer

A/s Kulimporten Dania



H. C. Andersens Boulevard 9, Kbhvn.
Central 3443

Tegn forsikringer i

**Statsbanepersonalets Brandforsikringsagentur
og Understøttelsesforening af 1891**
Telefon Humlebæk 713

Lav præmie - uden gensidighed - kulant erstatning
Tillidsmænd over hele landet - Alle arter forsikringer tegnes

**Centralværkstedernes
Marketenderi**

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

Uniforms-skrædderi
målkonfektion
skrædderi
Spørg om vort ny
kontosystem.

I. B. Schilder
Nørregade 7, København K

1/2 RONDO RADIO *Byens største udvalg*
Stengade 24 og 28
Tlf. Helsingør 21 20 04
i FJERNSYN



VOGNFABRIKKEN **SCANDIA 1/2**
RANDERS