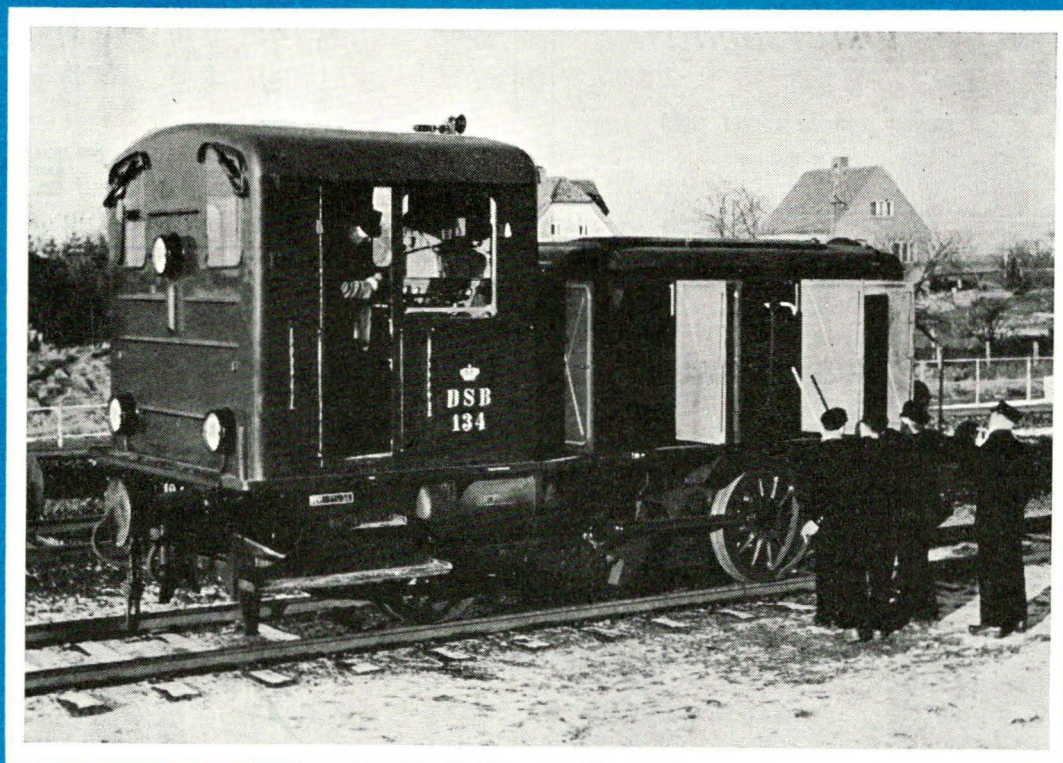


# DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

NUMMER 5 . 5. MARTS 1959 . 59. ÅRGANG



Udgivet af Dansk Lokomotivmands Forening

## Hold påskeferie

på det skønne »Marielyst Østersøbad«. Alle moderne bekvemmeligheder, fuld pension, skøn bustur, tur/retur København, 5 dage ialt kr. 190 alt incl. Nelly Petersen, telefon Bella 5134 v.

*Sommerferien bliver  
en skøn oplevelse,  
hvis De tilbringer den på*

»**Marielyst**  
**Østersøbad**«

*Bestil ophold i god tid!*

## 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

ring i dag til

# Varmeteknisk salgscentral

KORFUVEJ 22

SU 25 21

Centralvarme — RECK Oliefyr m. fl. — Oliekaminer —  
Isolering — Salg — Installation — Service, alt til billigste priser!

**BEDRE og BILLIGERE kan det ikke gøres . . .**

## INDSATS - BRÆNDERE

til kakkelovne og kaminer . . .

Det er topkvaliteter m. 1 aars skriftlig garanti og med et meget lavt forbrug — fra kun ca. 2—3 kr. pr. døgn. **158.-**  
og prisen er KUN kr. . . . . .

komplet



DANSK LOKOMOTIV TIDENDE  
NR. 5 - 59. ÅRGANG  
5. MARTS 1959



*Indhold:*

Pensioner efter 1946-loven . . . . .	83
Verdens mindste offentlige jernbane . . . . .	37
Indtryk fra Øst- og Vestberlin . . . . .	88
Første gasturbine-patent . . . . .	90
40 år i statens tjeneste . . . . .	91
Fra medlemskredsen - Ombygning i Korsør . . . . .	91
Vejlekassen . . . . .	92
DJF . . . . .	93
Grosserer Collstrops Rejselegat . . . . .	93
DSB's udstilling »Handel« . . . . .	93
Under DLF . . . . .	93
Personalia . . . . .	94
Nye adresser . . . . .	94

*Forsidebillede:*

*Overhøring ved traktoruddannelse i Lunderskov.*  
Foto: V. Olsen, Odense.



*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.

## Pensioner efter 1946-loven

Som bekendt blev efter lønningsloven af 1958's gennemførelse nedsat et udvalg til at udarbejde en fremtidig pensionsordning for de pensionister, som fik pensionen beregnet efter reglerne i de tidligere tjenestemandsløve. Dette udvalg har nu afgivet beænkning, og forslag til lov om disse pensionisters forhold er udarbejdet.

De forventninger, som de ældre pensionister stillede til udvalgets udarbejdelse af deres fremtidige pensioners størrelse, er sikkert blevet afdæmpet væsentligt, og der er da også allerede fremsat protester mod lovforslaget. Forventningerne stilledes nemlig i åbenbar relation til de lønforbedringer, som lønningsloven af 1958 gav de aktive tjenestemænd, idet man samtidig antog den opfattelse, at de lønoverenskomstforhandlinger, der hidtil havde foregået med finansministeren, ville have givet nogen fremgang i pensionsbeløbet, såfremt en sådan forhandling kunne have fundet sted. Det kunne den rent logisk ikke som følge af arbejdet med den nye lønningslov, og derfor næredes troen på, at pensionsudvalget nok ville tilstræbe folkepensionen indarbejdet i de ældre pensioner, men at man også ville undgå en reducere af allerede fastsatte tjenestemandspensioner.

Rent faktisk blev pensionsudvalget stillet dér, at et forslag til ændring af de her omhandlede pensionisters forhold ikke måtte øge udgiftsbyrden for staten. Man måtte da følge den principielle linie, at et tillagt folkepensionsbeløb skulle modsvares af en nedgang i den egentlige tjenestemandspension, men dog skulle ingen have udbetalt mindre end det, de får i dag.

Forslagets hovedtræk er:

Den samlede pensionsydelse nedsættes ikke for nogen pensionist.

Ved opnåelsen af 67-års alderen kan tjenestemand- eller enkepensionen *principielt* suppleres med folkepensionens mindstebeløb, ligesom tilfældet er for pensionister efter 1958-lovene. De mindste pensioner vil i samme omfang som hidtil kunne suppleres med indtægtsbestemt folkepension. For forsørgere, hvis pension ligger højere end tilsvarende pensioner i henhold til lønningslovene af 1958, er dog opstillet en fradragsskala, hvorefter der sker nedsættelse af statspensionen med et beløb, der for alderspensionister ud fra en gennemsnitsbetragtning svarer til forskellen mellem gammel og ny pension - dog højst med folkepensionens mindstebeløb.

For *ikke-forsørgere*, hvis pensioner i visse tilfælde er større, i andre mindre end efter 1958-lovene, har man ikke fundet det rimeligt at opstillet en fradrag- eller tillægsskala, men har ud fra en gennemsnitsbetragtning ment at kunne yde alle i denne gruppe folkepensionens mindstebeløb ubeskåret ved 67-års alderen.

Efter forslaget dyrtids- og overenskomstreguleres alle pensioner i forhold til disses *nuværende bruttobeløb*.

Forslaget indebærer en merudgift på folkepensionskontoen på ca. 15 mill. kr. og en besparelse på kontoen for statspensioner på ca. 11 mill. kr., således at nettoudgiften bliver ca. 4 mill. kr.

# Det udarbejdede lovforslag

§ 1. For personer, der 31. marts 1959 oppebærer pension eller ventepenge i henhold til de før 1. april 1958 indenfor staten gældende lønnings- og pensionslove, fastsættes pensionen (ventepengene) efter 1. april 1959 til et månedligt beløb svarende til det beløb, som med tillæg i henhold til § 122 i lov nr. 154 af 7. juni 1958 om lønninger og pensioner m. v. til statens tjenestemænd kom til udbetaling 1. marts 1959.

Stk. 2. For personer, der efter 31. marts 1959 får tillagt pension i henhold til de før 1. april 1958 gældende lønnings- og pensionslove, fastsættes pensionen til det samlede beløb, den pågældende ville have fået udbetalt efter det ældre regler sammenholdt med §§ 71 og 122 i lov nr. 154 af 7. juni 1958 om lønninger og pensioner m. v. til statens tjenestemænd.

Stk. 3. De hidtil gældende regler angående børnepensionstillæg finder fremdeles anvendelse, således at de i stk. 1 og 2 anførte pensionsbeløb ved ydelse eller bortfald af børnepensionstillæg forhøjes eller nedsættes på tilsvarende måde, som tilfældet ville have været før 1. april 1958.

Stk. 4. Pensionsbeløbene i henhold til stk. 1-3 reguleres fra 1. april 1959 at regne efter reglerne i § 89 i lov nr. 154 af 7. juni 1958 om lønninger og pensioner m. v. til statens tjenestemænd.

§ 2. For de af § 1 omfattede egenpensionister, i hvis bruttopensionsbeløb der er indregnet reguleringstillæg som forsørgere, jfr. § 92, stk. 1 i lov nr. 301 af 6. juni 1946 om statens tjenestemænd, foretages fra det tidspunkt, da de pågældende (eller den eventuelle ægtefælle) opfylder de almindelige betingelser i lov om folkeforsikring, jfr. bekendtgørelse nr. 228 af 12. september 1957 samt lov nr. 159 af 7. juni 1958 for at opnå folkepensionens mindstebeløb uden samtidig at have adgang til indtægtsbestemt folkepension et fradrag i pensionen efter følgende skala:

Grundpension efter de ældre regler: indtil 1699	Fradrag kr. et beløb svarende til grundpensionen
1 700-1 799	1 700
1 800-1 899	1 600
1 900-1 999	1 500
2 000-2 099	1 400
2 100-2 199	1 300
2 200-2 299	1 200
2 300-2 399	1 100
2 400-3 099	1 000
3 100-3 199	900
3 200-3 299	800
3 300-3 399	700
3 400-3 499	600
3 500-6 499	500
6 500-6 999	400
7 000-7 499	300
7 500-7 999	200
8 000-8 499	100
8 500- og derover	0

Frdraget i pensionen kan dog i intet tilfælde overstige det beløb, den pågældende (og den eventuelle ægtefælle) har krav på at få udbetalt i folkepensionens mindstebeløb.

§ 3. For så vidt angår de af § 1 omfattede enkepensionister, i hvis bruttopensionsbeløb der er indregnet reguleringstillæg som for forsørgere, jfr. § 92, stk. 1 i lov nr. 301 af 6. juni 1946 om statens tjenestemænd, foretages fra det tidspunkt, da de pågældende opfylder de almindelige betingelser for at opnå folkepensionens mindstebeløb, uden samtidig at have adgang til indtægtsbestemt folkepension, et fradrag i pensionen efter følgende skala:

Grundpension efter de ældre regler indtil 1499	Fradrag kr. et beløb svarende til grundpensionen
1 500-1 599	1 500
1 600-1 699	1 400
1 700-1 799	1 300
1 800-1 899	1 200
1 900-1 999	1 100
2 000-2 099	1 000
2 100-2 199	900
2 200-2 299	800
2 300-2 399	700
2 400-2 499	600
2 500-2 599	500
2 600-2 699	400
2 700-2 799	300
2 800-2 899	200
2 900-2 999	100
3 000- og derover	0

Frdraget i pensionen kan dog i intet tilfælde overstige det beløb, den pågældende har krav på at få udbetalt i folkepensionens mindstebeløb.

§ 4. For de af § 1 omfattede pensionister, i hvis bruttopensionsbeløb der er indregnet reguleringstillæg som for ikke-forsørgere eller lavestlønnede samgifte, jfr. § 93 i lov nr. 301 af 6. juni 1946 om statens tjenestemænd, foretages intet fradrag i pensionen, uanset om de pågældende opfylder betingelserne for at opnå folkepensionens mindstebeløb.

§ 5. Et i medfør af §§ 2 eller 3 foretaget fradrag i tjenestemandspension lades ude af betragtning ved beregning af indtægtsbestemt folkepension.

§ 6. For personer, hvis pension beregnes efter de inden 1. april 1958 gældende love om pensionering af civile funktionærer, håndværkere og arbejdere ved hæren og søværnet m. v., kommer tilsvarende bestemmelser til anvendelse, som de i nærværende lov omhandlede.

Stk. 2. Tilsvarende gælder for pensionister i folkeskolen og folkekirken, hvis pension beregnes efter de før 1. april 1958 gældende regler. Pensionsudgifterne udredes af statskassen i samme omfang som hidtil.

§ 7. Denne lov har virkning fra 1. april 1959.

Til lovforslagets skriftlige fremsættelse blev af finansministeren bl. a. knyttet flg. bemærkninger:

De beregninger, der er foretaget under udvalgets arbejde, viser, at en omregning af de tilståede statspensioner efter reglerne i den ny lønningslov ville medføre en reduktion af de årlige pensionsudgifter med ca. 25 mill. kr. Derimod ville en tilsvarende omregning af pensionerne inden for folkeskolen ikke i nævneværdig grad reducere udgifterne til disse pensioner som følge af de lønstigninger, den ny lærerlønningslov medførte.

Den besparelse i pensionsudgifterne på 25 mill. kr., der ville opnås ved en omregning, måtte imidlertid reduceres med den årlige udgift til folkepensionens mindstebeløb. Denne udgift anslås til at ville udgøre ca. 15 mill. kr., således at den samlede årlige besparelse ved en omregning ville andrage omkring 10 mill. kr.

Den nedsættelse af pensionerne, som i vid udstrækning ville blive resultatet af en individuel omregning efter den ny lovs regler, ville navnlig få betydning for enkepensioner og for egenpensionsydelse for tjenestemænd, der er afgået fra tjenesten på grund af svagelighed på et tidligt alderstrin. Nedsættelsen ville også omfatte en del pensionister, der efter de hidtidige regler oppebærer reguleringstillæg som ikke-forsørgere og lavestlønnen samgifte.

Der har i udvalget været enighed om, at man så vidt muligt bør undgå at gøre indgreb i størrelsen af allerede tilståede pensionsbeløb, og at det på den anden side ikke er forsvarligt væsentligt at forøge de samlede pensionsudgifter.

Man er derfor i udvalget meget tilbage for at foreslå en individuel omregning til den ny lovs pensionsniveau, også fordi en sådan omregning ville medføre store praktiske vanskeligheder ikke mindst som følge af den radikale omlægning af lønssystemet, som blev gennemført ved lønningsloven.

Udvalget har herefter foreslået en ordning, hvorefter de efter de ældre love fastsatte pensioner inklusive tillæggene efter de hidtidige regler fremtidig udbetales som bruttopensionsbeløb. Man kommer herved uden om de praktiske vanskeligheder, der ville opstå ved en omregning, og opnår samtidig, at der i intet tilfælde sker nedsættelse af de hidtil udbetalte pensionsbeløb. Jeg kan helt slutte mig til de af udvalget i denne henseende anførte synspunkter og tiltræde udvalgets forslag.

Udvalget foreslår endvidere, at pensionerne fremtidig reguleres efter reglerne i den ny lønningslov. Man har overvejet, på hvilket grundlag en sådan regulering bør foretages, idet en del kunne tale for, at de tidligere fastsatte pensioner blev reguleret med samme portionsstørrelser som pensioner fra tilsvarende stillinger efter den ny lov. Dette ville for hovedparten af de ældre pensionister medføre en dårligere stilling i henseende til reguleringstillægsordningen end en regulering i forhold til bruttopensionsbeløbene. Udvalget er gået ind for den gunstigere reguleringstillægsberegning, og hertil har jeg ment at kunne slutte mig, selvom en sådan regulering bliver 300 000 kr. dyrere pr. dyrtidstillægsportion end en regulering i forhold til den ny lovs pensioner.

Overensstemmende med forudsætningerne ved løn-

ningslovens gennemførelse har udvalget tilstræbt en ordning, hvorefter pensionisterne efter de tidligere tjenestemandsløve får samme adgang som andre til folkepensionens mindstebeløb. Da pensionerne efter de ældre regler i det overvejende antal tilfælde er højere end pensionerne efter den ny lov, har man dog ikke ment at kunne gå ind for en ordning, hvorefter pensionisterne får adgang til i alle tilfælde uden nogen begrænsning at supplere pensionerne med mindstebeløbet.

## Lovforslagets virkninger

### *Egenpensionister.*

#### *Forsørgere.*

Som eksempel på virkningen af forslaget kan nævnes at en egenpensionist, der er pensioneret fra den hidtidige lønningsklasse fra ufaglærte arbejdere (1950 – 2400 kr.) som følge af svagelighed og med en pensionsalder på 20 år (levealder mindst 55 år) oppebærer en tjenestemandspension på 8.926 kr. En tilsvarende tjenestemand, der i dag pensioneres efter 1958-loven, vil opnå en tjenestemandspension på 6.747 kr., som – såfremt »han« er fyldt 67 år – vil kunne suppleres med folkepensionens mindstebeløb. Forskellen i tjenestemandspensionen er således 2.179 kr., og – når folkepensionens mindstebeløb (pr. 1/4 1959: 1.140 kr.) tages i betragtning – 1.039 kr. For en sådan pensionist, hvis pensionsydelse indtil det 67. år er væsentligt større end den nye pensionists, er skalafradraget 1.400 kr., således at den samlede pensionsydelse først vil kunne øges, når folkepensionens mindstebeløb overstiger 1.400 kr. Dyrtidstillægget til den »gamle« pension udgør efter forslaget 108 kr. pr. portion og til den »nye« 84 kr.

En egenpensionist, der har opnået højeste pension (alderspension) fra en stilling i samme lønningsklasse, oppebærer 9.262 kr. i tjenestemandspension, mens en tjenestemand, som i dag opfylder betingelserne for opnåelse af alderspension, efter 1958-loven vil oppebære 8.433 kr. i tjenestemandspension, eller 829 kr. mindre; det sidstnævnte pensionsbeløb kan suppleres med folkepensionens mindstebeløb, hvorved den »nye« pensionsydelse bliver 311 kr. større end den »gamle«. Her tænkes skalafradraget fastsat til 1.100 kr., således at den »gamle« pensionsydelse i forbindelse med folkepensionens mindstebeløb kan forøges med 40 kr. pr. 1/4 1959. Dyrtidstillægget til den »gamle« pension udgør efter forslaget 108 kr. pr. portion og til den »nye« 96 kr.

#### *Ikke-forsørgere.*

Som anført i indledningen har man ikke, for så vidt angår de pensionister, der er ikke-forsørgere, fundet mulighed for at opstille en fradrags- eller tillægsskala på grund af de ret store udsving i disse pensionsbeløb i forhold til de nye pensioner. Ud fra en gennemsnitsbetragtning har man i stedet ment at kunne yde alle i denne gruppe folkepensionens mindstebeløb ubeskåret ved det fyldte 67. år.

Nedenfor er med taleksempler belyst virkningen af forslaget til overgangsregler for de samme tjenestemandsgupper som i forsørgerafsnittet. I opstillingen for den svagelighedspensionerede regnes ligesom ovenfor med pensionerede med en pensionsalder på 20 år (levealder mindst 55 år), og for alderspensionens vedkommende sammenholdes pensionens størrelse for en pensionist, der er afskediget med højeste pension efter 1946-loven, og for en tjenestemand, som i dag har opnået ret til højeste pension i den nye lønningsklasse. Der er desuden regnet med folkepensionens mindstebeløb pr. 1. april 1959: 756 kr. for ikke-forsørgere. Et minus betegner, at den »gamle« pension er større end den »nye« pension.

Ufaglærte (gl. ukl. 1950-2400 kr. - ny 3. ukl.)  
Svagelighedspension.

	Tjenestemandspension kr.	Folkepension kr.	Samlet pension kr.	Dyrtidsportint kr.
1946-loven .....	7.726	756	8.482	96
1958-loven .....	6.747	756	7.503	84
Forskkel .....	÷ 979			

Alderspension.

	Tjenestemandspension kr.	Folkepension kr.	Samlet pension kr.	Dyrtidsportint kr.
1946-loven .....	8.062	756	8.818	96
1958-loven .....	8.433	756	9.189	96
Forskkel .....	371			

Skematisk oversigt over den virkning, lovforslaget til nyordning af pensionsforholdene vil få for pensionister, der er pensioneret med højeste pension efter tjenestemandsløven af 1946.

Lønningsklasse	Grundpension i. h. t. loven af 1946	Bruttopension beregnet på grundlag af udbetalingen i marts 1959	Skalafradrag jfr. lovforslag	Folkepensionens mindste beløb, når begge ægtefæller er 67 år	+ til pensionen	Folkepensionens mindste beløb, når kun den ene er 67 år samt til enlige	+ og ÷ i pensionen	Fremtidisregulering jfr. § 89 i tjml. af 1958	
								Reguleringstillæg pr. portion	Overenskomsttillæg pr. portion
<b>1. Forsørgere (egenpension).</b>									
14.	2667	9577	1000	1140	+140	756	÷244	120	36
13.	3066	10179	1000	1140	+140	756	÷244	120	36
12.	3402	10515	600	1140	+540	756	+156	132	36
11.	3654	10767	500	1140	+640	756	+256	132	36
7.	4242	11550	500	1140	+640	756	+256	144	36
6.	4956	13127	500	1140	+640	756	+256	156	48
<b>2. Forsørgere (enkepension).</b>									
14.	1524	8434	1500			756	÷744	96	24
13.	1752	8662	1300			756	÷544	108	36
12.	1944	8854	1100			756	÷344	108	36
11.	2088	8998	1000			756	÷244	108	36
7.	2424	9334	600			756	+156	108	36
6.	2832	9742	200			756	+556	120	36
<b>3. Ikke forsørgere (egenpension).</b>									
14.	2657	8377	0			756	+756	96	24
13.	3066	8979	0			756	+756	108	36
12.	3402	9315	0			756	+756	108	36
11.	3654	9567	0			756	+756	120	36
7.	4242	9809	0			756	+756	120	36
6.	4956	11190	0			756	+756	132	36
<b>4. Ikke forsørgere (enkepension).</b>									
14.	1524	7234	0			756	+756	84	24
13.	1752	7462	0			756	+756	84	24
12.	1944	7654	0			756	+756	96	24
11.	2088	7798	0			756	+756	96	24
7.	2424	8134	0			756	+756	96	24
6.	2832	8532	0			756	+756	108	36

ad 1.

Skalafradraget foretages, når de pågældende (eller den eventuelle ægtefælle) opfylder de alm. betingelser i folkeforsikringsloven for at opnå folkepensionens mindstebeløb. Fradraget kan i intet tilfælde overstige det beløb, den pågældende (og evt. ægtefælle) har krav på at få udbetalt i folkepensionens mindstebeløb.

Forskellen mellem fradraget og folkepensionens mindstebeløb tillægges som et personligt tillæg, der nedsættes i takt med den stigning, der evt. forekommer i folkepensionens mindstebeløb, altså vil

et ÷ i pensionen ikke give sig udslag i en lavere ydelse, men en stigning vil heller ikke kunne finde sted, før skalafradraget er mindre end folkepensionens mindstebeløb, bortset dog fra stigninger jfr. § 89 i tjml. af 1958.

ad 2.

Fradraget foretages som nævnt under 1.

ad 3 og 4.

Der foretages intet skalafradrag, og de pågældende får folkepensionens mindstebeløb ubeskåret.

# Verdens mindste offentlige jernbane

De fleste nulevende menneskers tilværelse kan opdeles i tre perioder, tiden før den sidste verdenskrig, krigstiden og efterkrigstiden.

Historien om *Romney Hythe & Dymchurch Light Railway* kan opdeles på samme måde. De samme faktorer, som gjorde sig gældende for så mange menneskers eksistens i de sidste tredive år, har genspejlet sig i driften af denne offentlige miniature-jernbane.

I årene efter den første verdenskrig var kaptajn J. E. P. Howey og grev Zborowski kendte navne som top-racer-kørere på de internationale væddeløbsbaner. Hvad der derimod ikke var så kendt var, at disse to elskere af fart og spænding imellem løbene var ivrige miniature-jernbanebyggere, og at Howey havde et 15" sporanlæg ved sit hjem, Staughton Manor. Det var en aftale mellem de to racerkørere, at de, efter at have trukket sig tilbage fra væddeløbskørsel, ville bygge deres egen miniature-jernbane, hvor der ikke fandtes andre jernbaner, og hvor den kunne være til nytte for folk i almindelighed.

Det var en 15" jernbane ved Eskdale i Cumberland, som var en stor turistattraktion, og den succes, som denne miniature-jernbane havde, gav dem yderligere blod på tanden. Desværre blev grev Zborowski dræbt under et bilvæddeløb i Italien, og det blev derfor kaptajn Howey, der alene måtte se sig om efter et passende sted til at anlægge jernbanen.

På dette tidspunkt var området ved Romney i Sydengland marskland, der kun var kendt for sin historiske tilknytning til smugleri og sin udmærkede græsning for får. Den dejlige sandstrand med det vidunderlige havbad var kun kendt af de lokale beboere, som i årevis havde bedt om en jernbanelinie til at betjene egnen.



Klar til afgang.

Myndighederne førte forhandlinger med jernbaneselskabet *Southern Railway* og fik ført en sidelinie fra Appledore til New Romney og en anden fra Sandling Junction til Hythe, men det dejlige ferieland mellem Hythe og New Romney og videre til Dungeness over en strækning af godt 20 kilometer var stadig uden jernbane. Da man opdagede, at Howey søgte et sted til anlægning af sin miniature-jernbane, henvendte generaldirektøren for *Southern Railway*, sir Herbert Walker, sig til Howey og de blev enige om at lægge et 15" spor, der forbandt de to endestationer Hythe og New Romney.

Banens navn skulle være *The Romney, Hythe & Dymchurch Light Railway* og den skulle være fuldstændig privat og uafhængig af det store selskab. Efter at man ved en markedsanalyse havde fastlået nødvendigheden af at bygge en sådan jernbane, gik man i gang med forberedelserne.

Linien blev konstrueret under kontrol af Transportministeriet efter de gældende jernbaneregulativer, som man dog i flere tilfælde måtte dispensere fra af tekniske grunde. Iøvrigt skulle signaltjenesten og sikkerhedsforanstaltningerne naturligvis være på linie med almindelige jernbaner. I flere tilfælde gik man

ud over, hvad minimumskravene bestemte, f. eks. havde stationerne langt større bekvemmeligheder, end loven forlangte.

Omkostningerne ved bygningen af jernbanen var 2000 £ (40 000 kr.) pr. mile. Arbejdet blev udført af banens egne folk og påbegyndtes i januar 1926. Arbejdet vandt stor anerkendelse af Transportministeriet og det fuldførtes i sommeren 1927.

På en strækning af godt 3 kilometer fandtes en stigning på 1:50 og der måtte derfor bygges 2 speciallokomotiver til dette formål. Det var imidlertid meget tvivlsomt, om disse kostbare lokomotiver kunne gøre driften rentabel og man oprettede derfor en ekstralinie fra New Romney til Dungeness fyrtårn. Dette arbejde fuldførtes i 1929, og der har ikke siden været planer om at udvide linien.

Miniature-jernbanen har i sin levetid været nøje forbundet med egnens mange ferie-lejre og sin store berømmelse nåede den, da Hertugen af York (senere Kong George VI) benyttede den på sine mange besøg til drenge-feriekolonien i Jesson, som han var meget interesseret i. Også andre notabiliteter har benyttet banen – vi skal i flæng nævne Major Seagrave, Gøg og Gokke, Walt Disney og mange andre.

I gennem flere år opretholdt man kun trafikken på banen udenfor sæsonen med et benzindrevet lokomotiv, men man begyndte så også at interessere sig for transport af gods, og i lang tid løb banen regelmæssigt på samme vilkår som »fuldvoksne-jernbaner.

Den anden verdenskrig fik en uhyre betydning for miniature-jernbanen, som jo lå på den vigtigste strækning af den engelske invasionskyst. I 1940 blev den underlagt militæret og kort tid efter blev vognene ombygget til anti-luft-tog med panserplader i selskabets egne værksteder. Med lokomotivet *Hercules* var banen ofte i aktion, da den blev angrebet af de tyske bombemaskiner. Iøvrigt blev banen benyttet til transport af soldater fra bevogtningen i Dungeness til forsvarsværkerne i Hythe. Det var en svær belastning for banen med disse tunge transporter og man måtte næsten altid benytte to lokomotiver til at trække hvert tog.

I betragtning af de mange fjendtlige angreb på banen, var ødelæggelserne ringe – i virkeligheden var det englænderne selv, d. v. s. de engelske soldater, der beskadigede materiellet mere ved deres uerfarenhed end fjendens angreb. Det værste uheld skete, da en bombe faldt foran lokomotiv nr. 10 og hele toget inklusive 9 vogne kørte ned i bombekrateret. Lokomotivet måtte tages ud af drift og blev først sat i brugbar stand i 1946.

Miniature-jernbanens vigtigste mission under krigen begyndte i 1944, da der skulle lægges en undersøisk benzin-ledning over kanalen fra et punkt på den engelske kyst i nærheden af Dungeness til Boulogne – operation *Pluto* (Pipe Line Under The Ocean). Hundredevis af teknikere og soldater, der var engageret med planen, blev transporteret af jernbanen. Store dele af ledningen blev svejset sammen på perronerne på New Romney stationen. Efter det heldigt gennemførte arbejde forsynede den undersøiske ledning de allierede invasionstropper med millioner af liter benzin.

Ved slutningen af krigen var miniature-banen i en miserabel forfatning. Sporene var knapt i stand til at bære togstammerne – og værst var det på strækningen mellem New Romney og Dungeness, hvor hele skinnelegemet måtte fornyes fra A til Z. Lokomotiver og vogne var ikke i bedre stand og signalsystemet var blevet delvis ødelagt af soldaterne allerede i krigens begyndelse.

Banen blev givet tilbage til civilt formål i 1946 og dens egne folk med bistand af italienske krigsfanger bragte strækningen mellem New Romney og Hythe i brugbar stand og den blev genåbnet i marts 1946. I begyndelsen kørte der kun tog een gang om ugen, men den videre istandsættelse gik så hurtigt, at man efter sommersæsonen samme år havde transporteret ikke mindre end en kvart million passagerer.

I den efterfølgende vinter koncentrerede man arbejdet om strækningen mellem New Romney og Dungeness og var klar til åbning i marts 1947. Det var Gøg og Gokke, der førte det første tog efter genindvielsen.

Mange forbedringer er blevet gennemført på banen i årene efter krigen, men i de senere år har banen måtte kæmpe imod sin hårdeste modstander – de hurtigt voksende omkostninger.

Man imødeså muligheden af at måtte sælge jernbanen og for at undgå dette, var man nødt til at skaffe kapital gennem en større passagertransport. Der gøres reklame for banen overalt, og man har nu besluttet kun at gennemføre driften om sommeren fra det sene forår til september. Konkurrencen fra landevejstrafikken er blevet for stor til at det kan betale sig at køre om vinteren. Hovedindtægten kommer nu fra turister fra hele verden, der strømmer til for at køre med »Verdens mindste offentlige jernbane«.

Også for en del af det danske rejsende publikum vil miniature-jernbanen være kendt gennem rejselederen Vic Lundsgaard, der er specialist i Englands-rejser og som ikke på sine rejser lader sine gæster undvære den oplevelse det er, at køre en tur med dette originale tog, der har haft en så omtumlet tilværelse, og på hvilket man kan bruge teatersentensen »Ej blot til lyst«.

Jørgen Petersen.

## Indtryk fra Øst- og Vestberlin

Det var et lidt mærkeligt førstehånds indtryk, vi fik af den russiske besatte del af Tyskland, da vi gik i land fra færgen »Danmark« i Warnemünde for at gå gennem paskontrol-len. Vi var, siger og skriver otte rejsende med færgen, og da vi kom ind i lokalet, hvor kontrollen foregik, stod her også otte mand; fire ubevæbnede i grønne og fire i sorte uniformer med revolver samt en over en halv meter lang gummiknip-pel i bæltet. Det så svært drabeligt

ud, og som sagt, det første indtryk var ikke særlig oplivende.

Myndighederne i østzonen forlanger visum for at rejse igennem zonen fra Warnemünde til Berlin, men det får man uden besværligheder ved henvendelse på et mindre kontor i bygningen, hvor paskontrollen foregår. Det koster 10 mark, og samtidig får man den udtrykkelige besked, at man ikke må tage ophold i zonen, det ønskede visum gælder kun for gennemrejse.

Jernbanemateriellet, der kører i Østtyskland, er ikke værst. Det er rent og pænt, og en køje i en Mitropa sovevogn på anden klasse koster otte mark, hvilket ikke er urimeligt for en køretur fra Warnemünde til Berlin, der varer godt seks timer.

Ved ankomsten til Ostbahnhof i Berlin får man straks en forsmag på de ejendommelige pengeforhold, der eksisterer i denne by. Man må som nævnt ikke tage ophold i østzonen og skal derfor fortsætte med S-banen



over zonegrænsen til Vestberlin, og da vi bad om en billet til den nævnte bane og ville betale med vesttysk mønt, da vi ikke havde andre, beklagede damen i billehullet meget, men hun måtte kun modtage østtyske penge og var overhovedet ikke modtagelig for vores forklaring om, at vi ikke havde andre end vesttyske. Ville vi videre måtte vi gå, og det var en blandet fornøjelse; dels var det ikke blevet lyst endnu (klokken seks om morgenen) og dels var der temmeligt langt at spadserere. Redningen kom gennem en tysk jernbemand, til hvem vi beklagede os. Han gav os det råd at gå igennem kontrollen ved S-baneperronen og vise vores rejsehjemmel fra den første del af rejsen gennem Tyskland, så skulle det nok gå, mente han. Vi fulgte rådet og formodentlig på grund af vores troværdige udseende, gik vi glat igennem. Pudsigt nok er akkurat de samme besynderlige regler gældende i Vestberlin, hvis man her vil betale med østtyske penge for at køre over i østzonen såvel med S- som med U-banen, men om valutaspørgsmål lidt mere senere hen.

Det gik hårdt til i krigens sidste dage, inden Berlin faldt, det findes der mange uhyggelige beviser på endnu. Mange hænder er nu i gang med genopbygningen, og det skal siges, at det, der bygges, virker solidt og regulært både for bolig, kontor og forretningsejendommers vedkommende. Nu skal man naturligvis være tilbageholdne og forsigtige med at dømme, når man kun har opholdt sig i Berlin i tre dage, men ud fra en objektiv og nøgtern vurdering, var det vort indtryk, at det der er bygget til nu i vestzonen, som helhed virker mere formålstjenlig, end det der er bygget i øst. Ganske vist er Stalin Alle storslået og imponerende med sine mange flisebeklædte høje huse, men det virker uvægerlig som propaganda og museum, og det der hovedsagelig gør, at det virker i den retning, er den omstændighed, at man næsten ingen mennesker ser bevæge sig på de flotte og brede fortove og ingen biler på den imponerende kørebane. Vi gik en tur på ca. en halv time gennem denne allé ved

20 tiden om aftenen, og det er notorisk at vi traf ikke 10 mennesker på hele spadsereturen, og det virker så påfaldende og mærkværdig, når man ser det menneskemylder på en af hovedgaderne i Vestberlin både om dagen og aftenen.

Der var en stor landbrugsudstilling i Vestberlin, de dage vi var der, med deltagere fra alle lande i verden og herimellem vort eget gamle land, og naturligvis måtte vi ud og se, hvorledes vore landsmænd klarede sig i det selskab.

De klarede sig flot. Al ære og respekt og hatten af for arrangørerne af den danske stand.

Tyskerne flokkedes i store mængder ved de udstillede danske varer, og de så også lækre og indbydende ud pakket ind i gennemsigtig cellofan. Der blev solgt godt belagt dansk smørrebrød fra et af bordene, og her var livlig handel, selvom det ikke var nogen billig fornøjelse. Tre vestmark for to stykker, ganske vist pakket ned i en rummelig papæske med tilhørende hank, men alligevel forekom det os at være en temmelig skrap pris, alt taget i betragtning.

Handelen gik også livligt i de store varehuse i Vestberlin, og her fandtes en varerigelighed af al mulig slags importeret fra alle egne af kloden. Det samme var ikke tilfældet i Østberlin, det være meget langt fra, og rent umiddelbart skulle man antage, at dette forhold ville give sig udslag i form af en iøjnefaldende forskel i udseendet af befolkningens klædedragt, således at man herpå kunne skelne imellem, om en person hørte hjemme i vest- eller østzonen. Sandt at sige var dette ikke tilfældet. Nogen forskel kunne vi ikke se; påklædningen var den samme i begge zoner og taget som gennemsnit afveg den ikke fra, som befolkningen går klædt i andre af Europas storbyer.

Samfærdslen zonerne imellem foregår tilsyneladende uden kontrol, uanset om man går eller kører med de forskellige transportmidler over zonegrænsen. Dog, kontrol må der være og endda effektiv kontrol, thi som tidligere nævnt eksisterer der nogle højst ejendommelige pengefor-

hold, som kræver en nærmere omtale for at forstå dem.

I de store forretninger i Vestberlin findes vekselkiosker, og kursen for een vestmark var lige ved fire østmark; helt nøjagtig 3,70, hvilket var angivet på en til formålet ophængt tavle. Det samme gjaldt, når man vekslede den anden vej, så var kursen tilsvarende; lige ved fire østmark fik man for en vestmark. Umiddelbart vil det sige, at dem der arbejder i vestzonen, men bor i den østlige, og dem er der ikke få af, kan hente sig en fin gevinst ved at omveksle deres lønning fra vest- til østmark. Den går bare ikke, derom kan der ikke herske tvivl. Der er nemlig ikke stor forskel på priserne angivet i mark i de to zoner. Et jævnt måltid mad på restauration koster ca. tre mark i vestpenge, og ligeledes tre mark i østpenge, henholdsvis i Vest- og Østberlin. Hvori pengekontrollen består, er det selvfølgelig ikke givet at udtale sig om for en udenforstående. Kun skal lige nævnes, at der i alle forretninger i østzonen er ophængt skilte, hvorpå er anført, at alle kunder skal fremvise bevis (ausweis) for at de er bosiddende i østzonen, når de betaler varerne. Men at den kontrol er nok, det kan man ikke tro; der må findes en anden og mere skrap form, som beboerne i Østberlin er underkastet. Mærkeligt er det, at disse forhold eksisterer på valutaens område, og sortbørs i den forstand, vi kender dette begreb, er det ikke, når det foregår så åbenlyst, som det gør.

Når talen er om kontrol, er det også bemærkelsesværdigt, at man ikke ser nogen af besættelsesmagternes soldater i uniform. De skal jo være der efter overenskomsten mellem stormagterne, men vi så kun nogle enkelte i begge zoner.

I Vestberlin ligger den store flyveplads »Tempelhof«, og her udenfor er rejst et særpræget monument for de allierede flyvere, der mistede livet ved flyveulykker, medens den så ofte omtalte luftbro til Berlin var i virksomhed. Det består af tre cementsøjler rejst i buform og minder fuldkommen om begyndelsen til en brobue, og på sokkelen er anbragt

en bronzeplade, hvor samtlige de omkomnes navne er anført.

Skal man kort sammenfatte sine indtryk af et kun tre-dages besøg i Berlin, bliver resultatet, at man fuldt ud forstår, at byen må være et brændpunkt på den verdenspolitiske arena. Ingen by i verden har så ofte været omtalt i presse og radio, og det har sin naturlige forklaring. Det strider mod al sund for-

nuff og almindelig menneskelig tankevirksomhed, at man deler en storby på denne måde og adskiller en nation, hvis livssyn og traditioner hviler stort set på det samme grundlag. En løsning på dette meget store problem må findes, thi det eksisterende kan umuligt holde i tiden fremover. Går man fra den ene zone til den anden, er det som at komme til et andet kontinent, og ingen magt i verden kan da være interesseret i,

at disse tilstande opretholdes. Tilbage er så at håbe, at løsningen findes ad forhandlingens vej, og det må være muligt, hvis viljen hertil er til stede hos de interesserede parter.

Til slut skal nævnes, at når man efter en sådan rejse kommer hjem til vores egen hyggelige lille rede, så kan man ikke lade være at tænke, at de problemer, vi har i vort land, er små og ubetydelige, imod dem de slås med kun en halv dags rejse herfra.

## Første gasturbine-patent blev udtaget i 1791

Men nu mener Fords forsøgslaboratorium at have fundet frem til den gasturbine-motor, der vil kunne konkurrere med såvel benzin- som oliemotoren i lokomotiver og biler

Hvem vidste, at gasturbinen blev opfundet for 167 år siden og blev patenteret den gang? – Sikkert ikke mange, end ikke mange af lokomotiv- eller smede- og maskinfagets udøvere.

Men dette påstår chefen for Fords forskningslaboratorium i Detroit, mr. A. L. Hayes. Det første patent udtoges i 1791. Men det gik i glemmebogen, og først i de senere år har man i bilindustrien i Europa og USA taget denne sag op og begyndt kostbare eksperimenter med gasturbine-motoren.

Hidtil har gasturbinen mest været brugt som kraftkilde til motorer i lokomotiver, og det sagnomspundne jernbaneselskab »Union Pacific« tog i 1938 sit første turbinelokomotiv i brug, altså for godt 40 år siden. Men nærmere inde på livet af os har Svenska Turbin A/B i Finspång været pionerer på dette område og bygget et imponerende turbinelokomotiv, som har stor omtale.

Men siden foråret 1957 har man hos Ford i Detroit intensiveret forsøgene med turbinedrevne biler, og man er i øjeblikket nået frem til en type, som man kalder med arbejds-

navnet »702'eren«, og denne type, – udtaler mr. Hayes – frembyder hidtil uanede muligheder for fremtiden. Men inden gasturbinemotoren for alvor kan trænge igennem som drivkraft til biler, må bygningsomkostningerne presses meget betydeligt ned. Det er dette problem, man i øjeblikket arbejder med.

Men man er allerede kommet et godt stykke på vej med 702'eren. Den er indbygget i en lastbil, og to store problemer er allerede løst, man har opnået en betydelig billiggørelse af fremstillingsomkostningerne for turbinehjulet og nået frem til en forbedret varmecirkulation.

Mr. Hayes fortæller, at man har opnået, at fremstillingsomkostningerne for turbinehjulet, som før kostede tusinder af dollar, nu er nedbragt til under 100 dollars. Desuden er det lykkedes Ford at fremstille en varmemefordeler, som muliggør en brændselsøkonomi, der står fuldt på højde med andre motortyper.

Fords sensationelle turbinedrevne lastbil har 160 HK. Ved prøvekørslerne har den med en last på 15 tons med lethed forceret bakker med 30 graders stigning, hvilket fortæller

fagfolk en del om præstationen.

Mr. Hayes forklarer koncentreret turbinemotorens funktioner således: Luften suges ind i motoren, passerer en kompressor, i hvilket presset øges til det firedobbelte. Samtidig med, at trykket øges, stiger også temperaturen til omkring 200 gr. celcius. I forbrændingskammeret blandes den komprimerede luft med brændslet, som i antændingsøjeblikket har en temperatur på 800 gr celcius. Den varme gas stødes nu ud imod to turbinehjul, hvoraf det ene driver kompressoren, det andet kardanakslens.

Og mr. Hayes fortsætter: – Efterhånden som vi er trængt dybere ind i problemerne med gasturbinedrift, er vi blevet bestyrket i vor overbevisning om, at de tilbagestående besværligheder ikke er uoverkommelige. Kort sagt, vi er overbeviste om, at det indenfor et overskueligt tidsrum vil blive muligt at bygge en gasturbine-motor, der vil være i stand til i det mindste at konkurrere med benzinmotoren, ja, som inden længe vil være i stand til at arbejde billigere end denne.

*Spectator.*

## 40 år i statens tjeneste

Den 10. marts kan forretningsfører P. Madsen fejre 40 års dagen for sin indtræden i statsbanernes tjeneste.

Det er et langt spand af år at se tilbage over. Rigt på begivenheder. Præget af et langt og slid-somt arbejde i organisationsvirksomheden, med glæder og skuffelser, men med det eksakte mål for øje at hjælpe sine kolleger frem til et værdigt ståsted økonomisk og socialt.

Som formand for Centralorganisation I og forretningsfører for Dansk Jernbane Forbund samt mange andre tillidshverv præger P. Madsen i stærk grad de økonomiske og sociale forhold omkring statstjenestemændenes interesser. Ikke mindst i forbindelse med lønningsloven af 1958 har han som medlem af lønningskommissionen udført et energisk og omfattende arbejde for at sammenfatte de mange interesser i en fællesnævner og hermed bjerge en lov i land, som ud fra en helhedsbetragtning kunne give det bedst mulige resultat.

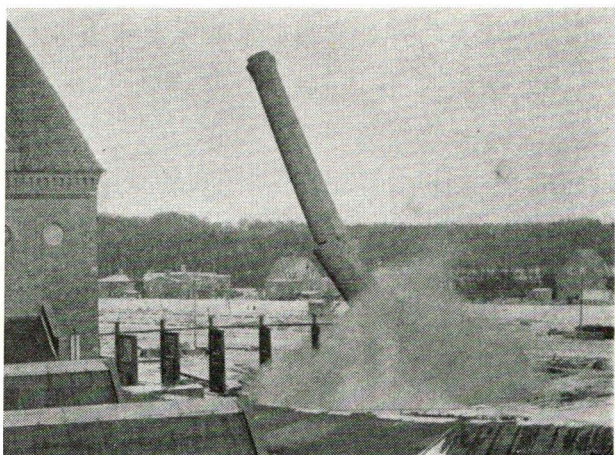
Vi benytter lejligheden til at bringe en hjertelig lykønskning med jubilæumsdagen, samt ønsket om et fortsat samarbejde til gavn for jernbanestanden.



### *Fra* **MEDLEMSSKREDSEN**

#### Ombygning i Korsør

I foråret 1958 påbegyndtes den længe tiltrængte ombygning af Korsør station, et millionprojekt der vil vare i 4-5 år. Denne ombygning, der blandt andet tager sigte på en mere rationel ekspedition af toggangen, vil fuldstændig ændre billedet af stationen.

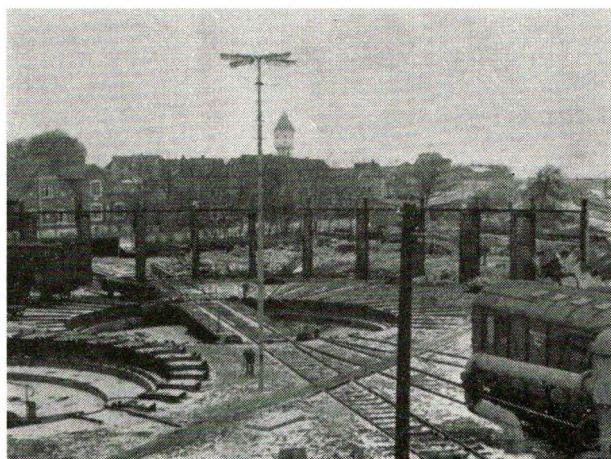


Det er klart, at en sådan foranstaltning ikke kan undgå at berøre de omliggende arealer og bygninger med blandt andet ekspropriering til nye spor samt nye og større vejbroer over sporarealet. Foruden må en del af jernbanens egne anlæg gøre plads for udvidelserne, blandt andet østre remise

og det ret nye olie- og sandforsyningsanlæg for MY'erne.

For os, der daglig følger arbejdet her på stationen, var det hidtil mest interessante vel nok, da den til østre remise hørende 32 m høje skorsten den 13. januar kl. 14,30 skulle væltes.

Dette arbejde var af entreprenørfirmaet blevet overladt til det vestsjællandske hjemmевærn, der med kyndig bistand fra ingeniørtropperne skulle foretage sprængningen. Der var i skorstenen boret nogle huller, hvori sprængningen - 5 kg trotyl - anbragtes. Da klokken var 14,30 og strømmen til



sprængladningen sluttedes, sås omkring soklen en røgsky og hørtes et hult drøn, og skorstenen stod et øjeblik og vaklede, hvorefter den faldt, ganske som beregnet og lå der som en bunke murbrokker. Et virkeligt imponerende syn der betog alle de mange, som overværede sprængningen. *Bent.*

# Vejlekassen

Til »Vejlekassen«s medlemmer!

Under indtryk af prisuviklingen, der også har medført betydeligt forhøjede begravelsesudgifter, har styrelsen overvejet at stille forslag om *udbetaling af en væsentlig højere begravelseshjælp mod en kontingentforhøjelse på 1 kr. månedlig*. Efter at spørgsmålet har været forberedende behandlet på de to sidste års repræsentantskabsmøder, fremlægger styrelsen nu til medlemmernes bedømmelse det forslag, som under visse forudsætninger vil blive forelagt på det kommende repræsentantskabsmøde:

## Ny skala:

Nuværende begravelseshjælp Alder ved optagelse	Kr.	Ny begravelseshjælp		
		Grundsum Kr.	Bonus Kr.	Ialt Kr.
Under 20 år	1110	850	1000	1850
fyldte 20 »	1040	850	950	1800
21 »	1005	850	900	1750
22 »	970	850	850	1700
23 »	935	850	800	1650
24 »	900	850	750	1600
25 »	865	850	700	1550
26 »	830	850	650	1500
27 »	795	850	600	1450
28 »	760	850	550	1400
29 »	760	850	500	1350
30-34 »	690	850	350	1200
over 34 »	620	850	100	950

## Overgangsbestemmelser:

I de første 5 år – 1960-64 incl. – vil det dog være nødvendigt at reducere udbetalingssummerne således:

Når afdøde er	Reduceres grundsummen med
over 70 år	25 pct.
mellem 65-70 »	20 »
» 60-65 »	15 »
» 55-60 »	5 »
under 55 »	ingen reduktion

Bonusbeløbene udbetales fuldt ud.

## Nyt kontingent.

2 kr. pr. måned fra 1. januar 1960.

Kontingentfrihed fra udgangen af det år, i hvilket man fylder 70 år.

*Hvis man ikke vil være med.*

Hvis der mod forventning er medlemmer, der ikke ønsker at gå over på de nye betingelser, kan medlemskabet fortsætte på de nuværende betingelser.

Sådanne medlemmer bedes til styrelsens orientering udfylde og indsende den til dette formål i nærværende blad anbragte kupon.

Kuponen kan indsendes som tjenestesag til:

»Vejlekassen«s forretningsfører,  
Københavns Hovedbanegård,  
senest 15. marts 1959.

Hvis et betydende antal medlemmer tilkendegiver, at de *ikke* ønsker de nye satser gennemført, vil forslaget om disse næppe blive fremsat.

Styrelsen anbefaler alle medlemmer at give forslaget en velvillig overvejelse.

De betydelige forhøjelser af udbetalingssatserne er kun muliggjorte af »Vejlekassen«s store formue – værdipapirernes pålydende over 5 millioner kr. – som medlemmerne gennem de mange år har skabt.

Hvis forslaget kan gennemføres, bliver det til gavn for både de ældre medlemmer, der var med fra gammel tid, som for de yngre og unge, der i de senere år har givet »Vejlekassen« det store opsving.

Venlig hilsen

P. H. Pedersen, E. Greve Petersen, M. S. Lyngesen,  
formand. næstformand. forretningsfører.

## KUPON

Til »Vejlekassen«s forretningsfører.

Undertegnede .....

Stilling.

.....  
Navn.

medlem (Vejlekassen) nr. .... meddeler herved, at jeg ikke ønsker forslaget om forhøjelse af udbetalingssatser og kontingent gennemført, og at jeg i givet fald vil fortsætte på de i dag gældende vilkår.

.....  
Underskrift.

**Er De ikke medlem — skulle De se at blive det!  
Henvend Dem til »Vejlekassen«s tillidsmand eller  
Deres tillidsmand i Deres organisation.**

# Danske Jernbanemænds Turistorganisation

Efter at være suspenderet i 1958 på grund af Expo i Bruxelles har vore belgiske kolleger med-delt os, at de atter i år sammen med turistforenin-gerne i provinsen Liège har fornøjelsen at indbyde danske jernbanemænd til den 3. internationale tu-ristsammenkomst for jernbanefolk, der afholdes i omegnen af Liège og i Liège i dagene 3.-7. juni 1959. Sidste sammenkomst i 1957, hvor også danske jernbanefolk deltog, havde samlet ca. 250 deltagere fra 11 forskellige nationer. Programmet ser i korte træk således ud:

*Afrejse København den 2. juni kl. 16.* Ankomst Liège om morgenen og vidererejse til opholdsstedet Trois-Ponts. Om eftermiddagen er der modtagelse og en tur med en svævebane i Coe. Den 4. juni er der udflugt til Stavelot og Malmedy med tog og bus. Efter aftenmaden er der stor fest med bal, optræden og præmieuddeling. Den 5. juni er der atter udflugter, denne dag til Chevron med store mineralvandskilder. Eftermiddagen tilbringes i Spa, den europæisk kendte badeby, hvor der bliver rundvisning og modtagelse af borgmesteren. Den 6. juni flytter De opholdsstedet til Liège. Om eftermiddagen vil borgmesteren gerne hilse på Dem, og om aftenen afholdes en stor festbanket med efterfølgende bal. Søndag formiddag er der busrundtur i Liège og kl. 12,30 afskedsmiddag. Af-rejse kl. 19 med ankomst til København mandag formiddag kl. 11.

Prisen for rejsen bliver ca. 210 kr. (alt inkl. fra middag den 3. juni til middag den 7. juni).

Et mere udførligt program vil blive optaget i vort trykte program, der kommer i begyndelsen af marts. Er De interesseret, så skriv venligst et par ord til os: *Danske Jernbanemænds Turistorganisa-tion, Bernstorffsgade 18, København V.*

## Grosserer A. Collstrops Rejselegat

I løbet af kortere tid vil der kunne uddeles le-gatportioner til et samlet beløb af 4 500,00 kr. af Grosserer A. Collstrops Rejselegat, hvis bestyrelse for tiden består af:

Driftsbestyrer P. C. E. Hansen, Odense-Kerteminde-Martofte og Nordvestfynske Jernbaneselska-ber, Odense,

Telefondirektør C. Steenbuch, Nørregade 21, Kø-benhavn K,

Direktør, civilingeniør J. Møller, I/S Elektricitets-selskabet Vestkraft, Esbjerg, og

Generaldirektør P. E. N. Skov, Sølvgade 40, Kø-benhavn K. (formand).

Legatportionerne kan i henhold til fundatsen kun tilstås ansatte ved Danske Privatbaner, Danske

Telefonselskaber, Danske Elektricitetsværker og Danske Statsbaner til anvendelse til *studierejser til dygtiggørelse i deres tjeneste*, og portionernes stør-relse vil i hvert enkelt tilfælde blive fastsat af be-styrelsen.

Ansøgninger må indgives inden den 31. marts 1959 til formanden, Sølvgade 40, København K, og ansøgningsblanketter kan fås hos legatets sekre-tær, Statsbanernes Generaldirektorat, Sølvgade 40, København K.

## DSB's udstilling »Handel«

I de første 3 uger statsbanernes handelsudstil-ling på hovedbanegården har været åben, har det kørende modelbaneanlæg indbragt ikke mindre end 1150 kr.

Dette beløb er af handelschef Lorentzen over-rakt til trafikminister Kaj Lindberg til rådighed for Grønlandsfonden.



### Jubilæum

Lokomotivfører W. C. G. Hørbye, Næstved, kan den 9. marts fejre 40 års jubilæum.

Jubilaren har været i Næstved i mange år, men tankerne vil nok i dag gå til tiden, hvor Hørbye kørte på Sorø-Veddebanen.

Hørbye har oplevet mere end de fleste og forstår at fortælle om sine oplevelser, og så er han den fødte håndværker, der kan tage fat på alt.

Afdelingen takker for dit medlemsskab gennem de mange år og ønsker til lykke med jubilæet samt alt godt i fremtiden for dig og din familie.

P. a. v.  
E. S.

Fredag den 13. marts kan lokomotivfører O. K. Pe-dersen, Nyborg, fejre sit 40 års jubilæum.

Jubilaren har gennem disse 40 år beklædt flere til-lidsposter indenfor organisationen, som lokomotivfyrbøder var han således en årrække kasserer, ved for-fremmelse til lokomotivfører kom han atter til at ind-tage pladsen som kasserer i afdeling 19 og blev se-nere valgt til formand for en periode.

Jubilaren, der ligeledes er en meget afholdt, pligt-opfyldende og samvittighedsfuld lokomotivmand, blev således udtaget til kørelærer. Dette hverv har han for nylig måttet sige fra sig på grund af svigtende helbred. Det er således mange kammerater, der gennem disse år har haft jubilaren som læremester og nyt godt af hans kunnen og sammen med ældre medansatte har lært at værdsætte det gode kammeratskab man altid møder. For det godt arbejde, du gennem årene har ydet i afdelingen, og for den ildhu, hvormed du gik op i din gerning som kørelærer, siger vi dig tak O. K.

Afdeling 19 ønsker dig hjertelig til lykke på jubilæumsdagen med ønsket om, at dit helbred må bedres. Held og lykke fremover.

S. A. J.

*Jubilæum.*

Mandag den 23. marts kan lokomotivfører N. H. B. Jørgensen, Kalundborg, fejre sit 40 års jubilæum ved DSB.

Bang, som Jørgensen bliver kaldt i daglig tale, blev antaget ved DSB den 23. marts 1919. Den 1. november 1920 blev han ansat som lokomotivfyrbøder ved København Gb., hvor han var, til han blev forfremmet til lokomotivfører den 1. november 1937 i Tønder. Den 1. august 1939 blev han forflyttet til Kalundborg, hvor han har været siden.

Bang er en god kollega og lokomotivmand og har da også gennem flere år haft hvervet som kørelærer, hvor mange unge lokomotivmænd hos ham har fået en god uddannelse.

Bang har tidligere i en lang årrække været formand for afdeling 13, hans interesse i organisationsarbejdet har altid været stor og er det stadig, han er en af dem, der følger med i, hvad der sker i afdelingen og møder op hver gang der kaldes til møder og lignende.

Afdeling 13 vil gerne benytte lejligheden til at sende dig de hjerteligste lykønskninger og sige dig tak for tiden, der er gået, og tak for det arbejde, du har gjort for afdelingen, med held og lykke i fremtiden.

T. G. B. O.

### Opmærksomhed frabedes

Al opmærksomhed i anledning af mit 40 års jubilæum frabedes venligst.

P. A. K. Nielsen,  
lokomotivfører, Korsør.

Al opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

O. K. Pedersen,  
lokomotivfører, Nyborg.

Al opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

L. A. Nielsen,  
lokomotivfører, Kbh. Gb.

### Oplysningsudvalget i København

Oplysningsudvalget indbyder samtlige medlemmer og pensionister med damer til besøg på bryggeriet Stjernen tirsdag den 10. marts 1959 kl. 13,45. Mødested Dronning Olgasvej 61, København F.

De københavnske afdelingers oplysningsudvalg indbyder samtlige medlemmer og pensionister med damer til besøg på »Den kgl. Porcelainsfabrik«, Smallegade 45, torsdag den 19. marts 1959 kl. 14,00.

Bemærk venligst dato og mødested samt tiden for besøgene.

Indtegningslister findes på de københavnske maskindepoter. Indtegnelse kan endvidere finde sted på telefon Asta 3093 senest dagen før hvert besøg.

P. u. v.  
Poul Busk.

### Lokomotivførernes sangforening

#### Helgoland og Gb.

Generalforsamling afholdes i Cirkelordenens Selskabslokaler, Falkoneralle 96, fredag den 20. marts 1959 kl. 14,00.

Dagsorden ifølge lovene.

Bestyrelsen.



*Forfremmelse til lyntogsafløser efter ansøgning ifølge opslag pr. 1-3-59.*

Lokomotivførerne (12. lkl.):

O. Kjeldahl, Århus H., i Århus H.  
E. Kjeldahl, Århus H., i Århus H.  
O. Larsen, Århus H., i Århus H.  
J. B. Jensen, Viborg, i Århus H.

*Forfremmelse til lokomotivfører i 12. lkl. pr. 1-3-59.*

Motorfører:

Th. E. Tudborg, Struer, i København Gb.

*Forflyttelse efter ansøgning pr. 1-3-59.*

Lokomotivfører (12. lkl.):

P. F. Pedersen, København Gb., til Fredericia.

*Forflyttelse efter ansøgning pr. 1-3-59.*

Lokomotivfører (12. lkl.):

C. A. R. Kludt, København Gb., til Sønderborg H.

*Forflyttelse efter ansøgning pr. 18-3-59.*

Lokomotivfører (12. lkl.):

E. A. Sturm, Næstved, til Haderslev.

*Uansøgt forflyttelse pr. 1-3-59.*

Lokomotivfyrbøderne:

A. Schmidt (Vonsyld), Korsør, til Helsingør.  
K. A. Bagger, Korsør, til Helsingør.  
B. K. Larsen, Korsør, til Helsingør.  
P. D. Bentsen, Korsør, til Helsingør.

*Forflyttelse efter ansøgning pr. 1-4-59.*

Lokomotivfyrbøder:

K. L. Larsen, Brande, til Århus H.

*Afsked.*

Lokomotivfører (12. lkl.):

V. B. H. Lund, Århus, er afskediget efter ansøgning på grund af alder med pension (31-5-59).

### NYE ADRESSER

*Lokomotivførerafdeling:*

Ålborg: Formandens navn og adresse rettes til: N. P. Røgilds, Teglværksalle 7, 1.

*Lokomotivfyrbøderafdeling:*

Nyborg: Kassererens navn og adresse rettes til: P. E. Hansen, Dyrehavevej 36, st.

# 5 års garanti

PÅ HVER MÅTTE  
FRA VOR FABRIK

## MATERIALER

Gummilameller med impr.  
lister i bøg, teak eller let-  
metal

## FARVER

sort, rød eller grøn efter  
ønske

## STØRRELSER

Efter ønske og i højderne  
20, 25 og 35 mm (med let-  
metal dog kun i 20 og  
25 mm)

Forlang tilbud

# SYEJBÆK

Lamel Gummimattefabrik A/S

Svejbæk - Tlf. 55 & 79

C. H. Jensen, Marconivej 2, Århus. Tlf. 4 39 88

A. Ramsing, Glentevej 1, Fredericia. Tlf. 1751

Birger Pedersen, Hvidovrevej 277 a, Hvidovre.

Tlf. 78 39 23

C. Smidt Johansen, Tycho Brahes Allé 6,

Kbh. S. Tlf. ASta 2992

NYHED!



# D.B.I.

*dit*

til beskyttelse af ind- og udvendig gevind mod  
**SLAG OG SNAVS**

Passer til			
Nr.	Hul	Studs	Pris pr. 100 stk.
15	1/4"	1/8"	kr. 2.00
16	8 mm		kr. 3.00
17	10 mm		kr. 3.00
18	14 mm		kr. 3.00
20		1/4"	kr. 2.25
25	3/8"		kr. 2.25
30		3/8"	kr. 2.75
35	1/2"		kr. 2.75
40	3/4"	1/2"	kr. 4.50
45	1"	3/4"	kr. 5.50
55	1 1/8"		kr. 8.00
65	1 1/2"		kr. 9.50
75	2"		kr. 12.50

ANDRE STØRRELSER EFTER ØNSKE

Kvantumrabat:

v/ 10.000 10% v/ 25.000 15%

v/ 50.000 25% v/ 100.000 33 1/3%

**DANSK BAKELIT INDUSTRI A/S**

Roskildevej 33 · Valby 6060

## Rasmus Hansen's Savværk

Fakse . Telefon Fakse 303



Trævarer

Rundstokke

Pallets til Gaffeltrucks

## EMIL PEULECKE

Kongevej 36 · Holte

Telf. HO 1990

## EPHOL

Fremstilling af alle slags tandhjul

## Hansen & Hansen

Statsautoriserede elektroinstallatører

Kongegade 12 · Nyborg

Telefon 365 & 366 · Grundlagt 1919



Alle elektriske installationer udføres

## A/s Kulimporten Dania



H. C. Andersens Boulevard 9, Kbhvn.

Central 3443

**NYBO  
STRUER**

- et godt Sted at handle



- i det lange løb vil De synes bedst om

**ALBANI PILSNER**

## AARHUS

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

Skræderi  
og  
konfektion

**Skræderforretning**

Rymsgade 27, Aarhus

Uniformer af enhver art leveres

Telefon  
Aarhus 23720

Leverandør  
til DSB

## STRUER

**P. WEILING**

Struer . Tlf. 93

anbefaler alt  
i moderne  
Blomsterbinder!

Aut. installatør

**Henry Bertelsen**

Tlf. 691-191 . Giro 48003

Østergade 5 . Struer

**1/3 Struer Kulimport**

Telf. 777

For Synet en Vinding,  
køb Brillen hos Sinding!

★ STRUER . Tlf. 119

*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

**1/3 RONDO RADIO** *Byens største udvalg*

Stengade 24 og 28

Tlf. Helsingør 21 20 04

*i FJERN SYN*

**Vestbyens Farvehandel**

C. O. ANDREASSEN

Thorvaldsensgade 36 . Aarhus

Telefon 25161 . Privat: 40617

★ *Leverandør til Indkøbsforeningen*

**FIONETTE**

Regnfrakker

**MOKKA Compagniet**

Frederiksgade 7 **SKIVE** Telf. 1067

## 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, Kranser, 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*

## NYBORG

**C. Knackstedt** Tlf. Nyborg 550

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

**Nyborg Ligkistemagasin**

K. Jacobsen. Snedkermester

Besørger alt vedr. Begravelse el. Ligbrænding. GrdL 1897.  
v/ Slottet . Tlf. 171

**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

**NYBORG DAMPVASKERI  
OG TRI-RENSERI**

Kemisk Tøjrensning

Telefon 54

**S. Pryds** Slagtermester

Knudshovedvej 51

Telf. 1430 1. Kl.s Kød og Flæsk

*Weinrich Nielsens*

Bageri og Conditori

*anbefales*

Uniforms-skrædderi  
målkonfektion  
skrædderi  
Spørg om vort ny  
kontosystem.

**I. B. Schilder**

Nørregade 7, København K

**N. URBAN SØRENSEN**

SLAGTER

Altid 1. Kl. Varer

NYBORG - TLF. 111, 2 LIN.

**HJORTSHØJ CHRISTENSENS**

*Tandteknik*

NYBORG - TLF. 920

**1/3 C. F. Schalburg**

VINGAARDEN I NYBORG

Grundlagt 7. juni 1817

*Forlang!*

**Carlsminde**

**øl og vand**

**Windsor** Nørregade 20

Telf. 18 11

Herre- og Drengeskivpering

**ANDERSEN & KUDSK**

*Fotograf og Fotohandel*

Kongegade 31 - Tlf. Nyborg 1077

**Centralværkstedernes  
Marketenderi**

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

Driftsudvalget.