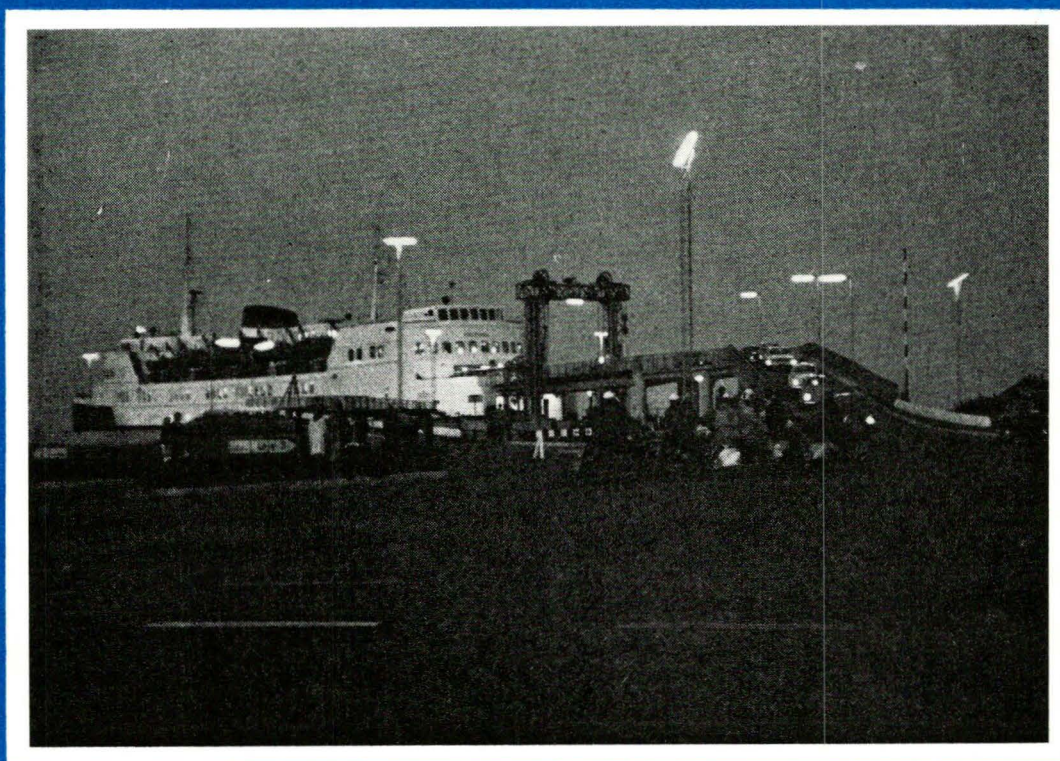


DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

NUMMER 19 – 5. OKTOBER 1964 – 64. ÅRGANG



Udgivet af Dansk Lokomotivmands Forening

Ligeså **UUNDVÆRLIG**
jernbanen er for trafikken er



Statsanstalten for Livsforsikring

Hovedkontor: Kampmannsgade 4, København V

**HOVEDBANEGAARDENS
RESTAURANT**

KØBENHAVN

Central 1232

F. L. Viltoft

HOLSTEBRO

**RINGPARKENS
SELVBETJENING**

Ringparken-Holstebro-Tlf. 1601

- ★ alt i konserves - kolonial
- ★ vine - tobak
- ★ ekstrafin kaffe
- ★ alt i dybfrost

Det er så naturligt, at du køber dit forbrug af
dag- og ugeblade, samt dækker dit tobaksforbrug i

BANEGÅRDSKIOSKEN

Holstebro
Tage Skjød Pedersen

PEDER LYNGB Bageri og Konditori

Sønderlandsgade 25 . Holstebro . Tlf. 592

- vi modtager bestilling på alt bagværk -

FLENSBORG LAGER

NØRREGADE 12 - HOLSTEBRO - TELEFON 173

**dalggaard RADIO
FJERN SYN**

Vestergade 8 . Holstebro . Telefon 1695

K. DREYER's EFTF.

H. M. Petersen

St. Torv 4, Holstebro . Telf. 23322

Tapet - Farve - Linoleum - Gulvbelægning

Magasin »MOR og DATTER«

v/ H. Korch-Christensen

Nørregade 17 - Holstebro - Telf. 707

BABYUDSTYR - KORSETTERIE - STRØMPER

Vor skotøjsleverandør i Holstebro er

1/3 SKOTØJSBØRSEN

Nørregade 51 . Holstebro . Telf. 20325

- alt i herre-, dame- og børnefodtøj

- man
lægger
mærke
til ...



- godt tøj
til fornuftige
priser

TILSKÆRERNE

DET STORE MAGASIN FOR TØJ

HERNING

N. C. JENSENS EFTF.

Jes Øst-Jacobsen

URMAGER OG GULD SMED

Telefon 507 HERNING

Stort udvalg i ure, guld og sølv . Reparationer udføres

KONDITORIET BREDGADE 7

v/ Erik Sørensen

tag brød med hjem

hyggelige lokaler - god kaffe og brød

Herning - Telefon 26



AARHUS

Aarhus inventar- & møbesnedkeri

Saltholmsgade 6 . Aarhus . Telefon 3 16 17

Inventar efter opgave

RANDERS

IB WIGH Slagtermester

Vi fører alt i 1. kl. kød - flæsk - pålæg
kun een kvalitet - den bedste

Gl. Hobrovej 59 - Randers - Telefon 28505

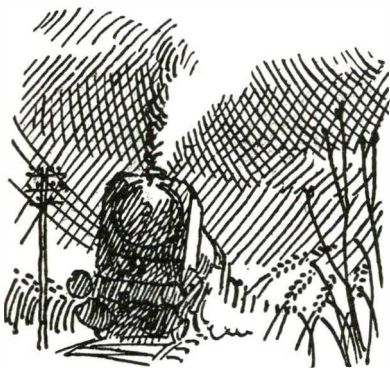
IKAST

for
mænd



for
drenge

Hans Jensens eftf. - Ikast



DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

NR. 19 - 64. ÅRGANG

5. OKTOBER 1964



Indhold:

Efter valget	291
Da toget sprængte vej gennem bjerget	292
Hvor skal ATP-midlerne pla- ceres?	294
Nyt rengøringselskab ved DSB	296
Jernbane med 320 km/t	298
Delegeret møde i Fællesrepræ- sentationen DSB	299
Vi mangler blod	299
Landsoplysningsudvalget - Vin- terens oplysningsarbejde	300
Kong Christian den IX's under- støttelsesfond	300
Under DLF	301
Personalialia	301
Medlemslisten	301
Nye adresser	301

Forsidebillede:

Klar til overførsel af biler
ved Storebælt.



Redaktører:

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

Redaktion og ekspedition:

Hellerupvej 44, Hellerup.
Telefon: Hell. 7269.
Kontortid 10-16.
Lørdag 9-12.

Annonce-ekspedition:

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

Kontortid kl. 8.30 til 16.

Frederiksberg Bogtrykkeri
Howitzvej 49.

Efter valget

Bliver alle de gyldne løfter til tjenestemændene indfriet.

Tjenestemændene noterede med megen interesse de udtalelser, som politikerne før valget fremkom med om vort løntilgodehavende og vores ligestilling med andre lønmodtagere ved overenskomsten i foråret 1965, og hvor oplægget til forhandlingerne så småt tager sin begyndelse nu. Det var fagre toner for den som ukritisk sluger løfterne, fordi det bør stå klart, at den økonomiske situation vil øve indflydelse på omfanget af løfternes indfrielse.

Folketingsvalget gav ikke noget afgørende stemmeskred, selv om et parti bryster sig af at være valgets sejrherre, skønt det største parti havde en ganske pæn stemmemæssig fremgang, som dog på grund af valggeometriske beregningsmåder ikke gav nogen mandatmæssig fremgang. Valgresultatet må ud fra lovgivningsmæssigt synspunkt betragtes som noget nær det uheldigste, fordi intet politisk parti vil have reel mulighed for at præge den kommende udvikling med sit eget politiske program som arbejdsgrundlag. Lovgivningsarbejdet vil præges af kompromisser, med mindre man fra oppositionens side sigter på at styrte regeringen hurtigst muligt. Dette skal man dog ikke regne med sker, før alle overenskomster er afklaret til foråret, således at den nuværende regering kan få lov til at stå med ansvaret for de mere eller mindre gode resultater. Det er oppositionens vilkår for den.

Med disse forhold som et truende memento over os skal tjenestemændene i forhandling om forbedring af lønnen, og der vil blive megen spænding i afventen af slutresultatet. Tilsyneladende vil tjenestemændenes regning møde megen sympati, hvis man kan lægge mere i fremsatte politiske udtalelser end bare almindeligt valgflæsk. Man mindes næppe et valgslag, hvor samtlige politiske partier som denne gang under en eller anden form har givet tjenestemændene indtryk af at ville kæmpe bravt for at give os dækning for vort løntilgodehavende.

Det skal blive overmåde interessant at se den til enhver tid økonomiske situations indflydelse på de samme herrers endelige stillingtagen. Det er ikke usandsynligt, at en eller anden falder af i svinget, når forhandlingsvognen er igang; men måske bliver vi beskæmmet i al vor pessimisme, for man kan vel ikke udelukke muligheden af, at den nye balance mellem de politiske sammenstillinger kan være en fordel, ikke mindst i forventning om nyt folketingsvalg i relativ nær fremtid, idet også tjenestemændenes stemmer har vægt. I alle teser om befolkningens stemmeafgivning indtager tjenestemændene en fremtrædende aktuel plads, og vi påregner således denne bevågenhed fortsat, når beslutning tages om dækning af tjenestemændenes løntilgodehavende.

Den finansminister, som skal stå øje til øje med tjenestemændenes forhandlere, vil komme til at bære tunge byrder på sine skuldre. Det er formidable beløb som indgår i overenskomstsituationen for samtlige landets lønmodtagere, og det bliver svært at dele samfundskagen så alle grupper stilles tilfreds.

Vælgerne gjorde det ikke lettere for ham den 22. september.

Da toget sprængte vej gennem bjerget

*Jernbanens fremmarch med stormskridt affødte berømmelige ingeniørbedrifter. –
Læs her om det spændende tunnelbyggeri i forrige århundrede.*

Det efter datidens begreber helt fantastiske tunnelbyggeri, der udførtes ud over verden i 1900-tallet hang naturligvis sammen med de krav, som de nye jernbaneanlæg stillede.

Dengang – som i dag – måtte man, når en jernbanelinie traf en bjergryg af så stor højde eller med så stejle sider, at man hverken kunne gå over den eller gennemskære den, ved en tunnel gå gennem den. Anlægget af tunnelen skete ved, at man udhuggede eller sprængte et rør igennem bjerget. De første arbejder udførtes ved håndkraft, siden kom maskindrevne boremaskiner til. De blev drevet med komprimeret luft eller elektricitet, og maskinerne muliggjorde, at man ikke alene begyndte tunnelarbejdet fra begge sider af bjerget, men man udgravede ved de længere tunneler tillige fra bjergets overflade lodrette »brønde«, fra hvis bund, der så kunne arbejdes til begge sider. Når tunnelen efterhånden blev udhugget, blev den indvendig beklædt med murværk.

For datiden var det et uhyre arbejde at bane sig vej gennem klippen, hyppigt med tunneler på flere kilometres længde. Den bestemte retning skulle nøjagtigt holdes, den faste stenmasse skulle løsnes og transporteres ud, hvælvingen skulle udmures, det måske stærkt tilstrømmende vand ledes bort o.s.v.

Alle disse vanskeligheder forøgedes i et stærkt stigende forhold, når tunnelen skulle være meget lang, når jordarten var meget løs, og når vandtilstrømningen steg stærkt.

Tunnelanlæg undgik man derfor i så stor udstrækning som muligt, men når der ikke var andre muligheder gik man løs på bjerget med krum hals.

Alligevel var det med den største forundring, at offentligheden omkring 1850 erfarede om et projekt

til anlæg af en tunnel under Themsen-floden.

Trods de mange broer over floden var forbindelsen mellem de to »halvdele« af London ikke tilfredsstillende. Af hensyn til skibsfarten kunne der vanskeligt bygges flere broer.

For at afhjælpe savnet af en ordentlig forbindelse mellem by-halvdelenene havde en ingeniør ved navn *Vesey* allerede i begyndelsen af det 19. århundrede foreslået at anlægge en tunnel under floden. Arbejdet var da også blevet begyndt, men på grund af tilsyneladende uoverstigelige vanskeligheder blev det opgivet igen i 1809. I 1823 genoptog den franske ingeniør *Isambert Brunel* projektet, idet han havde udkastet tanken til nye arbejdsmetoder.

I 1824 blev der dannet et aktieselskab til realisering af planen, og arbejdet kom i gang året efter. Man startede med opførelsen af en 16 meter vid cylinder, hvis bund lå ca. 20 meter under jordens overflade. Gennem cylinderen skulle der være adgang til tunnelen ad en vindeltrappe.

Fra bunden af cylinderen, der var bygget 50 meter fra floden, arbejdede man sig så frem med tunnelen. Den skulle bestå af to parallelt løbende rør omtrent fem meter i diameter.

Arbejdet skred langsomt frem. Man kom kun 60–70 centimeter videre om dagen, men det gik dog den rigtige vej, og i marts 1827 havde man nået at bygge 150 meter tunnel. Dette til trods for, at tunnelens bund efterhånden sænkedes dybere under floden med en betydelig hældning.

Men så skete det katastrofale. Den 18. maj 1827 brød vandet igennem og fyldte rørene. Mange dages arbejde var spildt, og det blev nødvendigt at ofre hundreder af arbejdstimer på at tætte jordlaget ovenover

ved sænkning af en masse ler, vandet blev udpumpet, og arbejdet fortsatte indtil den 12. januar 1828, da der skete et nyt gennembrud af vand.

Herefter måtte man standse på grund af pengemangel. Først syv år senere blev arbejdet genoptaget og trods store vanskeligheder af alle slags – flere gennembrydninger af vand – lykkedes det at fuldføre.

Den 13. august 1841 gennemvandrede Brunel for første gang hele tunnelen. Den havde da kostet 16 års arbejde og den efter datidens forhold formidable sum af 11 millioner kroner. Tunnelen var på 500 meter, og da den åbnedes for publikum kunne enhver passere igennem den mod en betaling på 5 øre.

*

Når en tunnelbygning kunne lykkes under så vanskelige omstændigheder, er det ikke mærkeligt, at man efter den tid byggede de mange jernbanetunneler i bjerglandene, i Tyskland, Frankrig, Svejts, Norge, Sverige, Belgien, Italien, Spanien o. s.v. På en eneste bane, Semmering-banen over Alperne mellem Wien og Triest blev alene anlagt ikke mindre end femten tunneler, hvoraf den længste var 1.500 meter.

Ved udgangen af det tunnelbyggeris århundrede kunne der opvises følgende imponerende liste over betydelige tunnelbyggerier: St. Gotthardtstunnelen (15.695 meter lang), Mont Cenistunnelen (12.233 m), Kodschacktunnelen (Shikapur-Kandahar) (10.281 m), Arlbergstunnelen (10.270 m), hovedtunnelen på Giovi-banen (Genua) (8.260 m), Hoosac-tunnelen i Massachusetts (7.640 m), Severntunnelen (7.250 m), Marianopolis Tunnel (Catania – Palermo) (6.480 m), Slandridgetunnelen (London-Birmingham) (4.970 m), Nerthetunnelen (Marseille – Avignon) (4.620 m).

Alle disse tunneler var dobbeltsporede. Den længste enkeltsporede var den ved Belbo på linien Bra-Savona i Italien (4.240 m lang).

Den ovennævnte tunnel på Mar-seille banen havde i lang tid rekorden som den længste, men i årene 1857–1870 lykkedes det at gennemføre en plan så storslået, at tanken i begyndelsen måtte svimle for samtiden. Det gjaldt her om intet mindre end at forene de franske og italienske baner ved en tunnel gennem Alperne, og planen lykkedes over al forventning.

*

Det punkt, der blev valgt til tunnelen, ligger i de kottiske alper, der dannede grænsen mellem Frankrig og Piemont, ikke langt fra Mont Cenis og Mont Tabor.

Overgangen over Alperne i denne egen foregik i lang tid ad en vej anlagt af Marchal *Catinat* i 1693, indtil *Napoleon I* i løbet af tre måneder byggede sin 33 kilometer lange og udmærkede vej over Mont Cenis. Men efter at jernbanen fra begge sider var nået frem til Alperne, kunne denne vej ikke længere tilfredsstille samfærdselsbehovet. Det varede ikke mindre end 10 timer at tilbagelægge turen ad Napoleons vej. Man ville have en jernbane, og den åbnedes da også i 1868, men trods dens sindrige konstruktion kunne den ikke ret længe besørge den stadig voksende trafik.

Hovedvanskeligheden ved anlæg af en tunnel her var dobbelt. At benytte håndkraft ville udskyde færdiggørelsen af udboringen i en uoverskuelig årrække, og at erstatte håndkraften var umulig, da dampmaskinen så skulle stilles uden for tunnelen, hvorfor der måtte tages anden kraft til hjælp. Endelig frembød ventilationen her store vanskeligheder, idet man ikke her, hvor tunnelen lå indtil 1.500 meter under bjergets overflade, kunne benytte det almindelige system til at frembringe et luftskifte, nemlig at gå ned fra overfladen til tunnelen med lodrette brønde eller gange.

Begge disse vanskeligheder blev imidlertid overvundet ved et forslag af franskmændene *Sommeiller* og italienerne *Grattoni* og *Grandis*, der

som noget helt nyt foreslog anvendelse af komprimeret luft. Hvilket selvsagt viste sig at være et ovenud godt forslag.

*

Efter omhyggelige undersøgelser blev det bestemt at lægge tunnelen på det smalleste sted af bjergkæden mellem den italienske by Bardonechia og byen Modane. I december 1857 begyndte arbejdet fra begge sider, og indtil 1863 var der udboret halvanden kilometer ved håndkraft. Så blev maskinerne taget i brug, arbejdet skred rask fremad. Boremaskinerne blev anvendt, og så hurtigt gik det, at der daglig blev boret 700 huller en meter dybe. I en del af disse blev der derefter lagt krudt og foretaget sprængning. 250 kg krudt blev brugt om dagen, men det var nødvendigt at arbejde hurtigt. Inden tunnelen kunne stå færdig, skulle der være fjernet 10 millioner kubikmeter bjergmassiv!

Når den første sprængning var udført, blev gangen udvidet, og hvælvingen opmuret. Herefter havde tunnelen en bredde på otte meter og en højde på seks en halv meter. Da den nordlige udgang skulle ligge 133 meter lavere end den sydlige, kunne hele tunnelens bund få en hældning på 1:100 mod nord, men af

hensyn til vandafløbet blev det højeste punkt lagt i tunnelens midte – 1.400 meter over Middelhavet.

Efter 13 års arbejde – i stedet for de beregnede 25 år – kunne arbejderne fra begge sider på juledag 1870 række hinanden hånden. Da så en del af arbejdet ved de tilstødende baner var fuldført, blev tunnelen taget i brug den 17. september 1871. Den samlede længde for hele tunnelen er 12 kilometer.

Samtidig med anlægget af Mont Cenis tunnelen begyndte man for alvor at tænke på udførelsen af et fuldstændigt sidestykke til den, nemlig St. Gotthardt-tunnelen. Allerede i 1851 var tanken om denne tunnel fremme i Svejts, og efter lange overvejelser blev det overdraget ingeniøren *Louis Favre* at udføre anlægget inden for otte år og til en pris, der sattes til 32 millioner kroner.

Tunnelen var færdigbygget i 1882, og under udførelsen havde man i høj grad kunnet drage nytte af erfaringerne fra bygningen af Mont Cenis-anlægget. Alt gik glat, og St. Gotthardt-tunnelen kom til at stå som slutstenen på det forrige århundredes enestående ingeniørindsats på jernbane-tunnelbygningens område.

Jørgen Petersen.

Svensk charter-færge til Travemünde-ruten

Som bekendt har Sveriges statsbaner bestilt en ny stor færge til ruten Trelleborg-Travemünde, men da den først bliver færdig i slutningen af 1966, har banerne nu chartret en stor færge, som er under bygning på værftet Nobiskrug i Rendsborg, bestilt af Bonnier-rederiet Lions Ferry. Det bliver et søsterskib til færgen »Prins Bertil« på ruten Århus-Halmstad.

Sveriges statsbaner regner med, at den chartrede færge vil kunne ind sættes i driften den 11. april næste år, og det er meningen, den skal udføre en tur i hver retning daglig.

Færgen kan overføre 140 personer eller 24 lastvogne med påhængsvogn, den får 250 kahytsplasser og 110 hvilesøfaer, en restaurant, som kan tage 300 gæster, og i skor-

stenen en udsigtssalon, som kan rumme halvtreds. Sejltiden Trelleborg-Travemünde bliver ca. 6½ time. Skibets længde er 110 m, bredden 18 m og farten 20 knob.

Svenske statsbaner begyndte at trafikere denne rute i 1953 og indsatte da de to aldrende færger »Drottning Victoria« og »Konung Gustav V«. Indtil 1962 var man alene om sejladsen, men så indsatte et tysk rederi den moderne nybyggede bilfærge »Nils Holgersson« i helårstrafik på ruten. Det tyske rederi har endnu en færge under bygning til Trelleborg-Travemünde, og den ventes leveret ved årsskiftet.

Når svenske statsbaners egen nye færge bliver færdig i 1966, skal den også anvendes som reservefærge på Malmø-København-overfarten.

Hvor skal ATP-midlerne placeres?

Af cand. polit. Ole Mølgård Andersen

Cand. polit. OLE MØLGÅRD ANDERSEN, Arbejderbevægelsens Erhvervsråd, har studeret svenske ATP-forhold meget indgående. Her fortæller han, hvad svenskerne indtil nu har formået at blive enige om med henblik på anvendelsen af de midler, der kommer ind gennem ATP-ordningen.

Han peger sidst i artiklen på, at ATP-fondens placering i samfundsøkonomien om nogle år kan forudses at ville give anledning til uenighed.

Med den stigende betydning, som ATP-fonden under alle omstændigheder vil få i forhold til det samlede kapitalmarked, aktualiseres det spørgsmål, om ikke de placeringsregler, man for tiden opererer med, vil være for snævre. Der er ingen tvivl om, at et krav om, at ATP-fonden tildeles en langt mere aktiv rolle i investeringspolitikken vil få øget styrke.

I 1930'erne var nøgleproblemet i de vestlige landes økonomi en for stor opsparing. I de senere år har det grundlæggende problem været det modsatte, nemlig en for lille opsparing. Vi ser da også, at praktisk taget alle politiske partier har sat en større opsparing højt på prioritetsskalaen. Så vidt er der enighed. Desværre hører enigheden op, når talen er om, *hvordan* man skal forøge den samlede opsparing i samfundet. Sat på spidsen kan man sige, at nogle mener, at det bør ske ved foranstaltninger, som stimulerer den *private* opsparing, medens andre er tilhængere af, at opsparingsforøgelsen i vidt omfang finder sted i den *offentlige* sektor. Denne uenighed skyldes et forskelligt syn på indkomstfordelingen, idet en virkelig opsparingsforøgelse i den private sektor først og fremmest må ske derved, at man accepterer en relativt skævere indkomstfordeling, medens en opsparingsforøgelse via de offentlige budgetter meget vel er forenelig med indkomstudjævningssynspunktet.

Vanskeligheden ved at forene disse synspunkter er noget af forklaringen på, at den samlede opsparing ikke er så stor, som der er vidtstrakt enighed om, at den burde være. Nu ser det imidlertid ud til, at man har fundet på en måde at løse dilemmaet på, som ikke støder på så kraftig modstand i nogen af de to lejre. Denne løsning kan udtrykkes i det ene ord: *Fondsdannelser*. Herved imødekommer man konservative politikeres og vide befolkningskredsens ønske om, at

den stedfindende opsparing ikke foretages af staten, og at den endvidere får et skær af formel lighed med den del af den private opsparing, som foretages i tilknytning til det private forsikringsvæsen, hvor præmiereservefonds indgår som forsikringstageres garanti for midlernes tilstedeværelse i tilfælde af, eller når selskabets forpligtelser bliver effektive. Den formelle lighed med den private sikring går videre, idet fondsdannelsen vil være knyttet til en eller anden social sikringsordning. Det typiske og aktuelle eksempel herpå er ATP-ordningen.

Som det måske vil være bekendt fra overvejelserne omkring ATP-ordningens oprettelse, adskiller den fond, som her skal opbygges, sig fra den private forsikrings præmiereservefonds derved, at fondens størrelse ikke vil være bestemt af et krav om, at de i fonden tilstedeværende midler til enhver tid skal modsvares af det enkelte medlems pensionsopsparing. Dette er nødvendigt i den frivillige privatforsikring, idet man ikke her har sikkerhed for størrelsen af indbetalingerne til ordningen flere år frem i tiden. Det har man derimod i en ordning, som ATP, fordi medlemskabet er tvunget. Følgelig er fondsdannelse principielt helt overflødig. Når man ikke desto mindre har en fondsdannelse, må dette altså have en helt anden motivering end i privatforsikringen. Denne motivering blev måske ikke tydeligt tilkendegivet i den danske ATP-debat, men i den mangeårige og undertiden me-

get hidsige debat, som gik forud for gennemførelsen af den langt mere omfattende svenske ATP-ordning, blev det såvel i skrift som i tale gang på gang fremdraget, at begrundelsen for den planlagte fondsdannelse *udelukkende* måtte søges i nødvendigheden af, at det bortfald i den private aldersopsparing og livsforsikring, som måtte forudses, i det mindste blev kompenseret på en eller anden måde.

Nu var det naturligvis en vanskelig sag at danne sig et rimeligt skøn over, hvor meget større den private opsparing ville have været, om man ikke havde indført tillægspensionsordningen. Eftersom der i den svenske debat var enighed om, at det ville være uheldigt, om den samlede samfundsopsparing blev mindre som følge af ATP-ordningen, er der ikke noget at sige til, om man lagde sig i overkanten ved udøvelsen af skønnet over, hvor stor den fremtidige fondshenlæggelse skulle være for at kompensere det ventede opsparingsbortfald.

Nedenstående opstilling viser udviklingen i størrelsen af den svenske ATP-fond.

Den svenske ATP-fonds udvikling ultimo 1960—ultimo 1963:

	Millioner svenske kroner		
	1961	1962	1963
1960			
479,8	1212,0	2869,0	4839,1

Det fremgår af disse tal, at der har været tale om en kraftig stigning i fondens tilvækst i de år, den har eksisteret. Det er givet, at der også i de kommende år vil være tale om en stærk stigning – med hvor meget og hvor længe er ikke til at sige.

Det afhænger af størrelsen af indtægterne (ATP-afgiften), som man løbende beslutter sig for. I en svensk LO-publikation, som kom for et par år siden, skønner man dog, at der ved udgangen af 1960'erne vil være tale om nettoindbetalinger til fonden af en størrelsesorden, som svarer til en fjerdedel til en tredjedel af den samlede årlige nyopsparing i hele Sverige.

På baggrund af disse tal er det ikke svært at forstå, at der knytter sig en væsentlig interesse til spørgsmålet om fondsmidlernes placering. Denne in-

teresse intensiveres af den knaphed på kapital, der som omtalt er et af tidens grundlæggende økonomiske problemer. Herved opstår det spørgsmål: Hvilke af de mange investeringsbehov, som er til stede, skal man tilgodesee, når de vanskeligt alle kan tilfredsstilles på én gang? For ATP-opsparingsens vedkommende er svaret herpå givet med de placeringsregler, som findes i loven.

Ved udformningen af disse regler har man – ligesom ved den danske ordning – lagt vægt på hensynet til betryggende sikkerhed og god afkastning. En i denne forbindelse så pudsigt placeringspolitik har man formentlig kun haft råd til at anlægge, fordi den tilfældigvis er sammenfaldende med det hensyn, at fondsmidlernes placering primært skal erstatte de huller, som den private aldersopsparings og livsforsikrings delvise bortfald medfører. Denne private opsparing foretages jo som bekendt for en væsentlig del gennem pensions- og livsforsikringsselskaber, der jo netop skal anbringe deres midler under hensyn til betryggende sikkerhed og god afkastning. I øvrigt har placeringsreglerne i den svenske ATP-ordning megen lighed med de regler, som er indført i den mere beskedne danske ordning. Dette gælder også med hensyn til den mærkelige og helt irrationelt begrundede ret for arbejdsgiverne til at låne fra fonden i forhold til deres indbetalinger.

Af nedenstående opstilling kan man se, hvorledes fondens midler er placeret ved udgangen af 1963 i forskellige typer af udlån.

ATP-fondens aktiver ultimo 1963.

	Mill. sv. kr.	pct.
Obligationer	3741,4	77
Andre gældsbreve	264,3	5
Kommunelån	444,8	9
Andre fordringsbevis	181,2	4
Tilbagelån	129,3	3
Øvrige placeringer	78,1	2
	4839,1	100

Det ses, at fondens midler for 82 procents vedkommende er anbragt i obligationer og lignende gældsbreve, medens knapt 10 pct. har karakter af direkte lån til kommuner. Det ses endvidere, at den tidligere omtalte tilbagelånsret for arbejdsgiverne praktisk taget ikke udnyttes.

Mere interessant er sagtens en oversigt over fondens udlån fordelt på låntagere. Nedenstående har man en sådan opdeling af udlånene for 1962. En tilsvarende opgørelse for 1963 findes endnu ikke, men i betragtning af den betydelige forøgelse af fonden i løbet af 1963 ville en sådan opgørelse givetvis vise endnu større udlånstal hvorimod fordelingen af låntagere formentlig stort set ville være sammenfaldende med 1962-tallene. Til sammenligning er anført udlånene fra øvrige kreditinstitutter, det vil sige banker, sparekasser, kreditforeninger m.v. samt staten.

Det ses, at fordelingen af låntagere i ATP-fonden ikke afviger drastisk fra den fordeling, som gælder for de øvrige kreditinstitutter under ét. Dog synes der en tendens til, at ATP-fonden i relativt højere grad betjener næringslivet (med lange lån, idet tilbagelånsinstitutionen – som vist i den foranstående tabel – er af forsvindende betydning) end øvrige kreditinstitutter under ét. En opdeling af øvrige kreditinstitutter viser i øvrigt, at kun banker har en lidt større udlånsandel til næringslivssektoren. Også for stat og kommune er der afvigelser, men hvis man tager den offentlige sektor under ét, er der jo ikke tale om nogen større afvigelse.

Som allerede tidligere omtalt forventer man, at fondens tilvækst vil være meget betydelig i de kommende år. For nylig har man haft en livlig diskussion om, hvor kraftig denne tilvækst skal være. Fra svensk LO's side har man understreget, at dette udelukkende må være bestemt af almindelige samfundsøkonomiske overvejelser, specielt hvor stor man ønsker, at opsparingsens andel af natio-

nalindkomsten skal være i de kommende år. Man har herved gjort gældende, at opsparingsandelen i de senere år har været tiltagende, bl.a. på grund af en stigende forståelse for det ønskelige i en finanspolitik, som bidrager til en forøgelse af den totale opsparing. Andre, som endnu ikke har forstået fondens placering i den almindelige økonomiske sammenhæng, men som stadig anlægger forsikringsmæssige synspunkter, er gået ind for en meget kraftig tilvækst i fondsdannelsen uanset de samfundsøkonomiske virkninger heraf. Inden for Riksförsäkringsverket, som er den institution, der administrerer selve tillægspensionsordningen, er man således gået ind for en forhøjelse af ATP-afgifterne, der skulle medføre en fond på godt 30 milliarder sv. kr. i 1970 og 300 milliarder omkring år 2000.

Med den stigende betydning, som ATP-fonden under alle omstændigheder vil få i forhold til det samlede kapitalmarked, aktualiseres det spørgsmål, om ikke de placeringsregler, man for tiden opererer med, vil være for snævre. Der er ingen tvivl om, at et krav om, at ATP-fonden tildeles en langt mere aktiv rolle i investeringspolitikken vil få øget styrke. Man har således været inde på, at reglerne burde udvides i retning af, at fonden fik adgang til i et vist omfang at foretage aktieopkøb. Som bekendt adskiller aktier sig fra gældsbreve derved, at en aktie er et ejendomsretbevis. Det må derfor forudses, at diskussionen om ATP-fondens hele placering i samfundsøkonomien i løbet af nogle år vil give anledning til en uenighed, der i langt højere grad end hidtil vedrører fundamentale politiske og ideologiske grundindstillinger.

Beholdning af obligationer og udlån fra ATP-fonden og fra samtlige øvrige svenske kreditinstitutter i 1962 fordelt på låntagere.

	ATP-fonden		Øvr. kreditinst.	
	Mill. sv. kr.	pct.	Mill. sv. kr.	pct.
Næringslivet	910 ¹⁾	33	17.640	21
Boliger	1330	48	42.870	51
Kommuner	330	12	5.210	6
Staten	190	7	15.320	19
Øvrige	10	0	2.870	3
	2770	100	83.910	100

1) Heraf 780 mill. sv. kr. i form af panteobligationer.

Nyt rengøringselskab ved D.S.B.

*Skandinaviens største rengøringselskab
med over 12.000 ansatte*



*Direktør
Poul Andreassen*

Noget nyt er sket på Hovedbanegården i København, på et område vi i det daglige vel ikke tænker nærmere over, men som i virkeligheden er en meget vigtig funktion af DSB's service over for sine kunder. Det drejer sig om rengøringen af vognene.

Det Danske Rengørings Selskab A/S har fra 1. september i år overtaget dette arbejde i entreprise fra det tidligere vognrengøringselskab, der har haft sit virke gennem 40 år på Hovedbanegården.

Som sagt er rengøringsarbejdet en service, vi i det daglige ikke tænker så meget over, men at der bag denne service ligger et stort arbejde, som må løses efter de mest moderne virksomhedsledelsesprincipper, får man

et tydeligt indtryk af ved at besøge Vægtergården i København, hvor Det Danske Rengørings Selskab A/S's hovedkontor er beliggende.

Vi har besøgt dette selskabs ledelse og bedt direktør Poul Andreassen give en nærmere orientering om selskabets virke. Direktør Poul Andreassen fortæller, at Det Danske Rengørings Selskab A/S blev stiftet i 1934, som et datterselskab af A/S De Forenede Vagtselskaber. Selskabets aktiekapital er 1 mill. kr. Selskabet har i den forløbne tid gennemgået en stærk udvikling på alle områder og tæller i dag blandt sine kunder statslige og kommunale institutioner, skoler, sygehuse og et stort antal private større og mindre virksomheder. Selskabet

optræder over for alle dets kunder som entreprenør og påtager sig som følge heraf mod månedligt abonnementsvederlag den daglige rengøring hos sine kunder, der således fritages for alle de med den daglige rengøring forbundne problemer, idet selskabet alene har ansvaret for personal, erstatningspersonal, materiale, redskaber, maskiner, uniformering, forsikring etc.

Selskabet, der ubetinget er Skandinaviens største rengøringselskab, driver en selvstændig vinduespoleringsafdeling, og et selskab der fremstiller, kontrollerer og sælger rengøringsudstyr af enhver art. Siden 1946 har selskabets svenske datterselskab Allmänna Svenska Städning AB virket i Sverige og haft en lignende fremgang som moderselskabet. I 1952 etableredes datterselskabet Norsk Rengøringselskab A/S, der nu også er i stærk vækst.

Koncernens samlede medarbejder-tal i dag overstiger 12.000. Selskabets hovedsæde er Vægtergården i København, og det har afdelinger i praktisk talt alle større byer i Danmark. For Det Danske Rengørings Selskabs 6.000 medarbejdere i Danmark har man overenskomst med Kvindeligt Arbejderforbund for vore assistenter og Ejendomsfunktionærernes Landsforbund for vore sanitører.

Selskabet drives som sagt som en moderne virksomhed og foruden at være den største, vel det eneste selskab i landet der i sin organisation har en veludviklet planlægnings- og teknisk afdeling. Vore ingeniører udvikler nye arbejdslettende rengøringsredskaber, materialer og maskiner, ligesom selskabet har et laboratorium for kontrol af de af selskabet anvendte materialer.



Selskabets personel får en grundig uddannelse.

Hvorledes har selskabet nu løst en så stor opgave, som det må være at udføre rengøringen på Københavns Hovedbanegård af vognparken?

»Det er klart, at på basis af selskabets 30 årige virke, er der blevet udviklet et stort erfaringsmateriale, der bygger på moderne arbejdsstudier, men da selskabet blev anmodet om at give tilbud til DSB, iværksattes et større analysearbejde på denne konkrete opgave, og vore planlægningsingeniører og teknikere blev sat på opgaven for at løse dette problem.

På basis af denne undersøgelse fandt man frem til arbejdsredskaber, materialer og maskiner, som skulle anvendes under rengøringsarbejdet. Dette var såvel standard som rengøringsprodukter, som vi på vor fabrik selv måtte udvikle specielt for dette stykke arbejde. Desuden fandt man frem til de arbejdsnormer, der skulle anvendes ved tilrettelæggelsen af rengøringsarbejdet, det vil sige, hvor store områder hver enkelt medarbejder skal have. Af en så stor opgave anser vi det altid for at være en fordel at bygge arbejdsplanen op på en funktionel fordeling af rengøringsarbejdet, hvilket vil sige, sætte specialister ind og træne disse, og dette vil også ske på denne opgave. Efter dette analysearbejde kunne man på basis af arbejdsstudierne slutte sig til foretage et efter vore forhold stort planlægningsarbejde ved tilpasning af rengøringsystemet til trafikprogrammet. Et uddannelsesprogram for de nye arbejdsledere, der skulle virke på denne opgave, måtte også etableres. Afdelingschef Holger Lind, i hvis afdeling denne opgave henhører, har haft ansvaret for dette store planlægningsarbejdes løsning og vil som fremtidig leder af opgaven på Hovedbanegården få hr. driftschef Mogens Arendal.

Under hr. Arendal vil de stedlige arbejdsledere fremtidig virke, ligesom der vil blive oprettet et driftskontor på Hovedbanegårdens terræn med ansvar for den lokale planlægning. Vi har fundet dette nødvendigt for at kunne foretage den bedst mulige integrering af de aktiviteter, som skal finde sted inden for Hovedbanegårdens terræn.«



Fra rengøringselskabets lagerhal.

Hvordan har man løst problemet med de mange medarbejdere, der har været beskæftiget under det tidligere selskab?

Afdelingschef Lind svarer hertil: »D.D.R.S. har forpligtet sig over for DSB til at ansætte tidligere medarbejdere ved Vognrengøringselskabet på de overenskomstmæssige betingelser, som D.D.R.S. allerede har, og vi har således tilbudt de gamle medarbejdere ansættelse i vort selskab ved overtagelse af kontrakten. Dette er ikke noget usædvanligt for selskabet, det er en praksis, som vi altid har ved overtagelse af rengøringsarbejde, idet der altid optages forhandlinger med det allerede eksisterende personale.«

Hvorledes tilrettelagde De uddannelsen specielt med henblik på netop denne opgave?

»Vores normale arbejdslederuddannelse blev her suppleret med specielt de sikkerhedsbestemmelser, som er nødvendige at have kendskab til for at færdes på Hovedbanegårdens område, og vi har fået støtte i denne undervisning fra DSB's instruktører.

Med hensyn til vor normale arbejdslederuddannelse er denne naturligvis også korrigeret, således at den sigter specielt på det arbejde, der skal udføres ved denne opgave og i særlig grad på basis af de studier, som vi har foretaget, inden vi startede rengøringen den 1. september



Rengøringselskabet har eget reparationsværksted.

d.å. Opgaven er dog ikke helt ny for selskabet, idet vi ved Fugleflugtsliniens start fik overdraget vognrengøringen i Rødby, og vi har naturligvis her haft lejlighed til at drage nogen erfaring, selv om opgaven på Hovedbanegården naturligvis er langt langt større.*

På hvilket tidspunkt af døgnet udføres arbejdet?

»Arbejdet er tilrettelagt således, at selskabet i den periode, hvor der er trafik på Københavns Hovedbanegård, konstant har såvel ledelse som arbejdere, der udfører rengøringen løbende, og det vil sige i tidsrummet fra kl. 01 nat til kl. 23 aften, optræder selskabet på Hovedbanegårdens terræn, men naturligvis med stærkt afvekslende kapacitet.*

Anvender De såvel kvinder som mænd til arbejdet?

»Ja, vi anvender såvel rengøringsassistenter som sanitører, alt efter arbejdets karakter og arbejdstidens beliggenhed, f.eks. kan vi nævne, at vi ingen rengøringsassistenter har på vort nathold fra kl. 01 til kl. 7 morgen, ligesom lokaleforholdene ingen steder efter vort skøn har umuliggjort anvendelsen af begge kategorier af arbejdskraft samtidig.*

Rengøringsarbejdet på vognene er som tidligere nævnt en service, som hverken DSB eller publikum skal lægge mærke til, men blot resultatet af denne service.

Der har været ført en kritik af den måde, rengøringsarbejdet har været udført på, og i dag, hvor personaleproblemet er så stort, kan det være svært med selv de bedste viljer at opfylde de krav, som har måttet været stillet til de ansvarlige ledere for vognrengøringen.

Når DSB har henvendt sig til D.D.R.S., må det have været i tillid til, at vi, med de hjælpemidler og erfaringer et sådant stort selskab har, vil kunne løse denne store opgave.

Vort håb er nu ikke at måtte skuffe DSB i denne tillid, og vi vil af magt søge at løse opgaven med anvendelse af alle hjælpemidler, der måtte gøre os i stand til at opfylde de forpligtelser, vi nu har bundet os kontraktlig til. På forhånd er vi ble-

vet modtaget med meget stor velvilje af DSB. Mange af DSB's medarbejdere er vi tak skyldig for den hjælp, vi modtog ved planlægningen og igangsætningen af opgaven, ligesom

vi altid har mødt stor beredvillighed ved anmodning om hjælp fra DSB's side. Dette har naturligvis været til stor gavn for os ved tilpasning af vor organisation til de lokale forhold.



Jernbane med 320 km i timen!

Hovercraft konstruerer enkelt-skinnet »svæve«-bane

I Japan »lyner« Tokaido-eltoget nu af sted med 200–250 km.s fart i timen. Det er den tekniske jernbandedrifts højdepunkt. Men man skal videre frem – og hurtigere endnu. Ganske vist er det kun på forsøgsstadiet, men i Hythe ved Southampton i England er man nu i gang med et såkaldt Hovercraft-tog, hvis princip er en enkelt-skinnet »svæve«-bane.

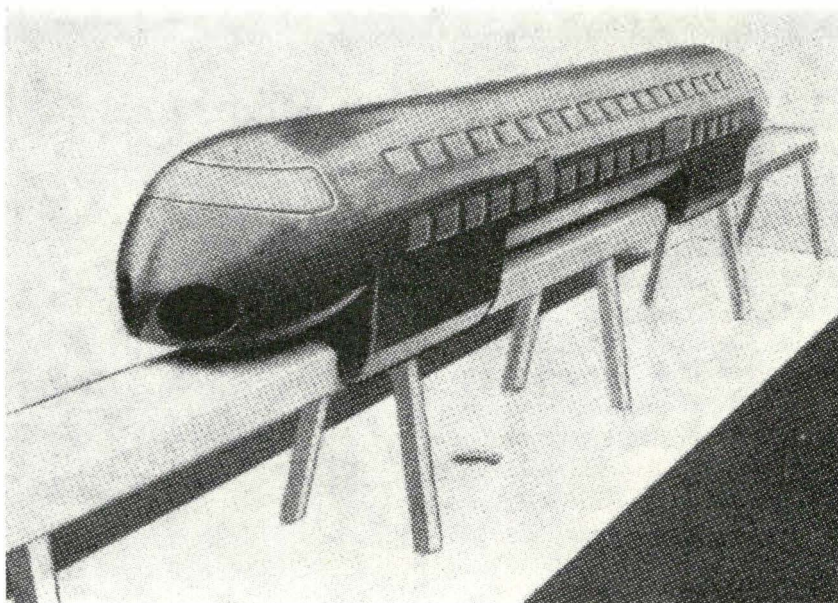
På vort billede ser man, hvordan dette model-tog tager sig ud. Det kører oven på skinnen og skal kunne nå en maksimal fart på mere end 320 km i timen. Der har været udført en lang række forsøg med mindre modeller efter Hovercraft-princippet.

Nu oplyser cheffingeniøren ved Hovercraft-fabrikkerne, at man er nået så langt, at der vil blive bygget en forsøgsstrækning på 3–5 kilometers længde. Ved prøvetogets drift anvendes

liniar-motoren, som er konstrueret af dr. Laithwaite ved universitetet i Manchester.

Man forudser, at Hover-toget vil have størst betydning på de lange strækninger. Forsøgsbanens skinne vil blive anbragt på betonpiller, seks meter over jorden, og af sikkerhedsgrunde må der ikke være skarpere kurver på banen. Når toget er kommet op på stor hastighed, hæver det sig ved fremdriften næsten to centimeter op over skinnen, hvorfor man allerede har givet Hovercraft-projektet tilnavnet »det svævende tog«.

Det ventes, at forsøgene vil vare et års tid, hvorefter man vil lave en ny kort banestrækning, antagelig med forbindelse til Londons lufthavn, og i så fald bliver der tale om et »svævetog« af normal størrelse, som kan medtage passagerer.



Delegeretmøde i Fællesorganisationen D.S.B.

Indgående debat om beskæftigelsen i centralværkstederne foranlediget af trækraftændringer ved statsbanerne

Ovennævnte organisation, som omfatter samtlige ved statsbanerne ansatte håndværkere og arbejdsmænd ved centralværkstederne samt remisehåndværkere, afholdt sit ordinære delegeretmøde i dagene 3. og 4. september i Forsamlingsbygningen, Rømersgade 22, København.

Formanden, Hans Jensen, åbnede med velvalgte ord mødet, og efter åbningstalen blev en ny fane, anskaffet af Dansk Smede- og Maskinarbejder Forbunds afdeling 7, der omfatter smedene ved centralværkstedet i København, indviet.

Sekretær, Janus Jensen, fra smedeforbundet indledte med at slå det første søm i, Hans Jensen det andet, hvorefter formanden for afdelingen, P. Hertz, slog det tredje i, og alle udtalte gode ønsker for afdelingen i årene fremover. Et smukt og stemningsfuldt indslag i åbningshøjtideligheden.

Et spørgsmål, der blev grundigt debatteret på mødet, var beskæftigelsen i værkstederne foranlediget ved ændringen af trækraften ved DSB.

Der blev herunder nævnt, om det ikke var muligt for værkstederne at få del i bygningen af nyt materiale til DSB, men dette var afvist af administrationen med den motivering, at centralværkstederne er deciderede reparationsværksteder, hvis kapacitet udelukkende er baseret herpå.

Beretningen blev enstemmigt godkendt og i forbindelse hermed blev vedtaget følgende resolution:

Fællesorganisationen DSB samlet til delegeretmøde den 3. og 4. september 1964 i København udtaler sin anerkendelse af de ved sidste overenskomst

opnåede forbedringer bl.a. på såvel sygelønsbetalingen som feriebetalingen.

Ved de forestående overenskomstforhandlinger mener vi, at tiden nu er inde til en afkortning af arbejdstiden til en 5 dages arbejdsuge af 8 timer og tilsiger vor fulde støtte til den danske fagbevægelse til de kommende overenskomstforhandlinger.

Delegeretmødet udtaler endvidere sin anerkendelse af det samarbejde, der har været mellem regeringen og organisationerne, med det tilsigtede mål, at opretholde den fulde beskæftigelse, med lønforhøjelsen til de lavestlønnede, med det store sociale fremskridt som efterlønsordningen er, med en højere folkepension.

Med andre ord socialdemokratiets arbejde for fuld tryghed i hjemmene er målet.

I modsætning hertil, har vi de borgerlige partier, der bl.a. ønsker, at befolkningen selv skal betale et eventuelt hospitalsophold og dermed antyder de, den sociale linie, de ønsker at gå.

Vi opfordrer en kommende socialdemokratisk regering til at indføre en skattereform med større retfærdighed for arbejdere, funktionærer og tjenestemænd.

Derfor opfordrer delegeretmødet alle vore medlemmer til at møde fuldtalligt op på valgdagen og stemme socialdemokratisk.

Hans Jensen blev genvalgt til formand med akklamation og til næstformand, sekretær og redaktør skete også genvalg.

S. S.

VI MANGLER BLOD

Mange menneskers liv og helbred reddes hver dag ved blodtransfusion og blodpræparater, men endnu flere kunne hjælpes, hvis alle ville række armen frem og afgive blod.

Ethvert sundt menneske mellem 18 og 65 år kan let tåle at afgive $\frac{1}{2}$ liter blod 2 gange årligt, men gør De dette?

I 1932 blev der i Danmark foretaget 33 tapninger af menneskers blod, medens tallet nu er oppe på årligt ca. 133.000.

Har De – mine damer og herrer – gjort Deres pligt overfor medmennesker i nød – hvis ikke får De nu lejlighed til at rense samvittigheden ved at møde på Københavns Hovedbanegård en af følgende dage:

mandag den 5. oktober
tirsdag den 6. oktober
torsdag den 8. oktober
hver dag i tiden 9–12 og 13–16.

Blodbanken indrettes i spor 1 (perron 1) i særlige jernbanevogne med specialudstyr, således at De under blodtapningen kan ligge bekvemt i særlige kabiner.

Det vil lette tilrettelægningsarbejdet, hvis De anmelder besøget på udsendte skemaer.

De vil på Københavns Hovedbanegård blive modtaget af søde sygeplejersker og husk

De hjælper mennesker i nød, når De bliver bloddonor.



Landsoplysningsudvalget

Vinterens oplysningsarbejde

På det nys overståede kursus på feriehuset blev der fra landsoplysningsudvalgets side lagt op til den forestående vinters oplysningsarbejde med en række ideer, som det vel nu har været muligt for deltagerne at tænke over, og som vel også kan give afdelingerne lyst til at forsøge sig med. Vel har det været fremhævet, at det er svært at få vore medlemmer til at deltage i de arrangementer, der har været tilrettelagt, og at man ikke har større tiltro til en forøget interesse i den kommende vinter. Man kunne fristes til at opfordre vore medlemmer til at gøre disse ord til skamme, simpelt hen ved at bede dem om at give det lokale oplysningsudvalg besked om, hvad der interesserer det pågældende sted. Det varierer nemlig stærkt fra by til by. Derfor må de af vore tillidsmænd, der har ansvaret for det lokale oplysningsarbejde, orientere sig i medlemskredsen om de ønsker, man har. Nu er det jo ikke alle afdelinger, der har været repræsenteret på vort kursus og et kort resume af oplægget kan måske være på sin plads. AOF har ført en kampagne under mottoet »Møde med fagforeningen« og har i den anledning udgivet en grundbog med samme titel. Det vil være helt naturligt, om afdelingerne bestiller denne bog og lader den danne grundlag i en studiekreds for bestyrelsesmedlemmer og suppleanter som grundstamme og forhåbentlig mange medlemmer som deltagere. Vi har sidste vinter haft brevscole med grundbogen »Moderne møder« som emne. Den var også grundlaget for arbejdet i den ene studiekreds på vort kursus. Dem, der deltog i denne kreds, vil sikkert give udvalget ret i, at der her er et ganske glimrende grundlag for lokalt initiativ til vinterens arbejde. Vi har fra udvalgets side erkendt disse grundbøgers værdi for den i videste forstand værende tillidsmands- og medlemskreds. For at tage sigte på vore specielle forhold er det nødvendigt at supplere disse grundbøger med vore interne ting. Når vi derfor her opfordrer vore medlemmer til at tegne sig som deltager i brevscole over een af de to nævnte grundbøger, skal det derfor erindres, at vore særlige forhold vil blive tilgodeset.

Var det ikke en ide at lave en dagligstuekreds, anmeld denne til brevscolen og vælg så en sekretær – det kan gå på skift og lad så besvarelser og spørgsmål være diskussionsgrundlag. Prøv det – det er virkelig morsomt, navnlig hvis der samtidig laves syaften eller andet, der interesserer damerne. De skal naturligvis ikke sidde alene hjemme.

Er der ikke grundlag for at samle en studiekreds som nævnt, så vil vi opfordre vore medlemmer til at melde sig som personlig deltager.

Hvilken afdeling kan mon mønstre flest medlemmer til vor brevscole i forhold til medlemstallet?

Har man ude omkring interesse for andre former

for studiekredse, det være sig tekniske som hobbybetonede kredse, ja så opfordrer vi til at sætte disse igang. Men gør det nu.

Foredrag med efterfølgende diskussion er også en vigtig del af oplysningsarbejdet, men emnevalget skal være af interesse. Her vil det også være nødvendigt at spørge medlemmerne, i hvilken retning ønskerne går, og det skal understreges, at udvalget vil yde al den hjælp, vi overhovedet kan for at skaffe de rigtige foredragsholdere, hvis det ikke er muligt på lokalt plan, ligesom vi naturligvis står til rådighed med hensyn til tilrettelægning af andet oplysningsarbejde. Om det ønskes er vi også villig til at tage ud til afdelingerne. Vi skal igang nu.

Der sker sikkert meget interessant på de forskellige lokale virksomheder, og mange har vel ofte, når de er kommet forbi en sådan virksomhed, gjort sig tanker om, hvad man egentlig beskæftiger sig med her. Gå ind og hils på ledelsen og få et besøg istand. Det skader aldrig at interessere sig for sin by og de virksomheder, der findes her.

Endelig skal det til slut oplyses, at landsoplysningsudvalget er igang med at tilrettelægge en studietur til Nohab for at se de nye MY-lokomotiver under bygning. Herom senere.

Om vore tanker og ønsker i henseende til kursusvirksomheden skal vi senere vende tilbage i en ny artikel. Vi opfordrer afdelingerne over hele landet til at være med i arbejdet for at få en vinter i oplysningsarbejdets tegn. Lad ikke »de andre« om det. Hvis I erkender vigtigheden af godt oplysningsarbejde, underret udvalget om de arrangementer der sættes igang. Hvem af afdelingerne mon bliver vinterens bedste – held og lykke med arbejdet.

På udvalgets vegne, G. A. Rasmussen.

Kong Chr.d.IX's Understøttelsesfond

Regnskab 1963/64

	Kr.
<i>Indtægter.</i>	
Beholdning fra f.å.	194,33
Renter	1 191,22
Udtrukket obligation	200,00
Gaver	230,77
	1 816,32
<i>Udgifter.</i>	
Uddelte understøttelser	1 400,00
Porto	14,20
Indkøbt obligationer	233,67
Beholdning til næste år	168,45
	1 816,32
<i>Beholdninger.</i>	
Obligationer	26 699,57
På bankbog	168,45
	26 868 02

København, den 31. marts 1964.

sign.

Skov

/ M. Lindborg.

Regnskabet er revideret og fundet i overensstemmelse med de foreliggende bilag.

Beholdningen var til stede.

København, den 17. september 1964.

sign. L. Thorup.

sign. E. Svendsen.



Jubilæumsforeningen 1ste distrikt

Foreningen afholder sin årlige jubilæumsfestlighed onsdag den 14. oktober kl. 12,30 i Manufakturhandler-Foreningens Selskabslokaler, H. C. Andersens Boulevard 25 – ved Hovedbrandstationen – deltagerpris 45 kr. Vore pensionister er hjertelige velkomne. Bestræbelserne er lagt an på en virkelig god festlighed i kammeratligt samvær. Indtegningslisten slutter den 9. oktober kl. 12,00.

p. b. v.
Preben Wichmann,
Puggårdsgade 8, V, telf. BYen 37 62.



*Forfremmelse til lokomotivinstruktør (15. lkl.)
efter ansøgning pr. 1/9-64.*

Lokomotivfører (12. lkl.):
P. E. Poulsen (Maj), Århus, i Århus.

*Forfremmelse til lokomotivfører (15. lkl.)
efter ansøgning pr. 1/9-64.*

Lokomotivførerne (12. lkl.):
P. M. Johansen, Næstved, i Næstved.
E. A. Lønnqvist, Århus, i Århus.
P. Esbensen, Århus, i Århus.

*Forfremmelse til lokomotivfører (15. lkl.)
efter ansøgning pr. 1/10-64.*

Lokomotivførerne (12. lkl.):
F. V. Nielsen, Århus, i Århus.
H. P. Jørgensen, (Falster), København Gb., i København Gb.

Forflyttelse efter ansøgning pr. 1/9-64.

Lokomotivfører (15. lkl.):
A. M. V. Høftoft, Fredericia, til Århus.

*Trådt uden for nummer efter ansøgning
fra 1/9-64 til 31/8-65.*

Lokomotivfyrbøder:
A. S. Møller, Nyborg.

*Overgået til stilling som kontorbetjent
efter ansøgning pr. 1/9-64.*

Lokomotivfører (12. lkl.):
P. E. Pedersen, Roskilde maskinafdelingens tegnestue.

Navneændring.

Lokomotivfører A. Peülicke Sørensen, Helgoland, hedder nu A. Peilicke.

Afsked.

Lokomotivfører (15. lkl.):
P. H. Würtz, Helgoland, er afskediget efter ansøgning på grund af alder med pension (30/11-64).

Lokomotivførerne (12. lkl.):

C. A. Thomsen, Viborg, er afskediget efter ansøgning på grund af alder med pension (31/10-64).
K. H. Gjørtsvang, Helgoland, er afskediget efter ansøgning på grund af alder med pension (30/11-64).
S. Jessen, Århus, er afskediget efter ansøgning på grund af alder med pension (30/11-64).

MEDLEMSLISTEN

Overgået som ekstraordinært medlem pr. 1/9-64.
Kontorbetjent P. E. Pedersen, Vindingevej 23, st., Roskilde.
Pensioneret lokomotivfører O. P. Sørensen, Frodesgade 64, 2., Esbjerg.
Pensioneret lokomotivfører Christen Nielsen, Hvedevænget 63, Næstved.
Pensioneret lokomotivfører G. H. Sørensen, Industrivej 1, 1., Nykøbing F.
Pensioneret lokomotivfører O. K. Pedersen, Provst Hjortsvej 48, Nyborg.

NYE ADRESSER

Åbenrå underafdeling:
Repræsentantens navn og adresse rettes til: Lokomotivfører P. V. Dam, Fr. Fischers Gang 3, Åbenrå.

Statsbanepersonalets Sygekasse

Interessenter, der ønsker regnskabet for regnskabsåret 1963/64 leveret, vil få dette tilsendt, når forlangende herom indsendes til sygekassens kontor.

Det meddeles herved, at dr. H. J. Vinkel Hansen, H. C. Andersens Boulevard 13, København, fratræder som speciallæge i øre-, næse- og halssygdomme ved sygekassen med udgangen af indeværende måned, og at dr. Erik Kjær, Banegårdspladsen 1, København, fra 1. oktober d.å. er ansat i nævnte post.

Dr. Erik Kjær afholder konsultation kl. 12-13, torsdag dog kl. 15,30-17,30, lørdag ingen konsultation.

Rationaliseringsvirkninger

I USA rammes værkstedspersonalet ved jernbanerne hårdest af de tekniske omstillinger.

En speciel nedsat regeringskomité har udtalt, at personalet ved jernbaneværkstederne i De Forenede Stater skal have ret til en bedre beskyttelse mod automatiseringen, virkninger på trygheden i ansættelsen. Denne komité anbefaler, at alle ansatte som udsættes for virkningerne af tekniske eller andre driftsomlægninger bør have en afskedigelsesgodtgørelse, hjælp til omplacering m.m. De ansattes forbund bør desuden have 90 dages varsel om eventuelle omstillinger i driften. Komiteen fandt ud af, at de tekniske forandringer, som berørte samtlige jernbanemandskategorier, har været hårdest ved værkstedspersonalet. Arbejdsstyrken ved jernbaneværkstederne formindskedes fra 367.486 mand i 1945 til 149.151 i 1962, d.v.s. 60 pct. For alt stationært personale udgør formindskelsen 57 pct. og for det kørende personale 37 pct.

Nøglen til nye muligheder

AOF



BREVSKOLEN

Tusinder af mennesker har benyttet korrespondance-undervisningen – den moderne måde at tilegne sig viden på. Også *du* vil kunne få glæde af denne undervisningsform.

Ved at bruge AOF's statskontrollerede brevskole sparer man kostbar tid og får fuld valuta for pengene. Skolen har af Undervisningsministeriet fået ret til at bære betegnelsen: *Statskontrolleret*. Dette er elevernes garanti for, at undervisningsmaterialet, lærerkræfterne og priserne er statsanerkendt!

Ved at blive undervist pr. korrespondance opnår man flere fordele bl.a.:

man bestemmer selv tempoet og man modtager undervisningen i sit eget hjem,

man lærer at arbejde selvstændigt og opnår herved større selvtillid,

man har læreren til sin egen rådighed; det vil sige, at man faktisk får ene-timer.

Når man dertil lægger, at brevskolens priser er *uhørt billige*, forstår man, hvorfor brevskolen også:

BØR BLIVE DIN SKOLE!

AOF-Brevskolen tilbyder bl.a. følgende fag:
Dansk I – Dansk II – Regning I – Regning II
(pris kr. 31,50 pr. kursus)
Bogføring – (dobbelbogholderi) pris kr. 40,00
Tidsstudie ABC
Arbejdsforhold, historisk og aktuelt
Samarbejdsudvalg – Realitet eller narresut?
Ovenstående fagl. kursus koster kun kr. 35,00
pr. kursus

Rekvirér brochuren: »Det er sport at nå målet



Brochurer fås:

AOF - BREVSKOLEN
Linnésgade 14, København K

Den statsanerkendte brevskole med de statskontrollerede priser

TØNDER

TØNDER TANDTEKNIK

v/ H. A. Grubich

ØSTERGADE 9 . TØNDER . TELF. 21 703

Tønder Andelsslagteri's Udsalg

Vestergade 72 . Tønder . Tlf. 2 17 30

URE . OPTIK . GULD . SØLVVARER

BRDR. HANSEN I/S

Storegade 23, Tønder. Telefon 2 12 32

PETER JAKOBSEN

Farve . Tapet . Gulvbelægning

Telf. (047) 2 23 68

Tønder

NÆSTVED

Sydsjællands Råstof Kompagni

Opkøb af gl. jern og metaller m. m.

Blegdammen 4, Næstved . Telf. 72 12 14

Skovbrynets Kolonial

v. E. Løvgreen

Ringstedgade 177 - Næstved - Telf. 72 26 06

Alt i kolonial - vine - tobak - frugt - grønt Alle ugeblade føres

E. BRIX PETERSEN

Auto- og maskinværksted

Rampen 1 - Næstved - Telf. 72 07 63

Kør sikkert med TAXA

Der er altid moderne vogne ved

BANEGÅRDEN i NÆSTVED Telf. 72 40 01

FREDERICIA

- en fodbehandling letter Deres gang!

Karens fodklinik

EXAMINERET FODSPECIALIST

Luthersvej 16 - Fredericia - telefon 2 07 57

Kig ind, når De går forbi —

Krone Materialhandelen

v/ Daugaard Pedersen

Danmarksgade 27, Fredericia . Telf. 20687

BRØNDERSLEV

BRØNDERSLEV BOLIGMONTERING

v/ Jørgen Jensen

møbler for moderne hjem

Nørregade 14

Telefon 600

KALUNDBORG

N. JENSENS SØNNER

Inventar- og bolig montering

Telf. Kalundborg 280

Fa. **KJÆR**



CHRISTENSEN

Rubjerg Alle 7 . Telefon 503 og 520 . Lev. til feriehjemmet

KALUNDBORG FOLKEBLAD

Eneste blad der trykkes i Kalundborg Tlf. 236

P. FAARUP CHRISTENSEN's TANDTEKNIK

Vænget 5 - Kalundborg - Telefon 817

Åben hverdage kl. 10-16 ★ Lørdag og aftenkonsultation efter aftale

Fiskehus nr. 1

Viktor Nielsen

Tlf. Kalundborg 659

Alltid friske Torske- og Rødspætte-
filet'er samt Fiskefars

Leverandør til Feriehjemmet

OTTO NIELSEN

Malermester

o

Tlf. Kalundborg 447

Fineste

Kød, Flæsk, Paalæg

Slagteriets Udsalg, Kordilgade 44

Tlf. Kalundborg 161

Leverandør til Feriehjemmet

Karlsbjerg Mejeri

Telefon Raklev 19

Lev. til feriehjemmet

HORSENS

Landbosparekassen

Rædersgade 5 - Horsens

Telefon 21 222

Åben kl. 9,30-12,30 og 14-16

Slagtermester Børge Rasmussen

Kordilgade 10

Telefon 173

Privat 1243

Alltid første kl. varer

HORSENS

RØDE BRO RENSERI

er Deres tøj træt - så kvikker vi det op

med en kemisk rensning

vi er hurtig og omhyggelig

Sønderbrogade 37 - Horsens - Telefon 2 67 47

HJORTH's Farvehandel

Stort udvalg i FARVER - TAPET - Mal og bevar hvad De har

Kongensgade 12 - Horsens - Telefon 2 60 20

ORLA JENSEN

kør på cykel - det er sundt

reparation af knallerter og cykler . . .

Absalonsgade 1 - Horsens - Telefon 2 21 29

LANGÅ

BØRGE HENNINGSEN

Slagter og Viktualier

et godt sted at handle

Bredgade 22-Langaa-Tlf. 12

Aage Pedersen

aut. installatør

Telf. Langaa 203

NYBORG

Salon „hos Herdis”

v/ K. Linde Jacobsen
anbefales med hårpleje - formskæring - permanent
Nørregade 7 - Nyborg - Tlf. 462



Tapet - malervarer - gulvtæpper - vinylgulve - altid bedst fra

C. ØSTERGÅRD JENSEN

Nørrevoldgade 66-68 - Nyborg - Tlf. 283

SALON "MADAME"

v/ GUDRUN PEDERSEN

Nørrevoldgade 61 - Nyborg - Tlf. 1182

Alt i moderne hårpleje - permanent - formskæring



NØRREGADES KIOSK

Nørregade 9, (Alfred Johansen) Tlf. 261

Alt i

Dag- og Ugeblade, Tobak og Spiritus

Nyborg Liggistemagasin

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

C. Knackstredt Tlf. Nyborg 550

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

STRUER

ANDELSBANKEN

A. m. b. A.

Struer, Telf. 50677

P. WEILING

Struer . Tlf. 50093

Anbefaler sig
i moderne
blomsterbinderi

Ølbyvejens Slagter- og Vidualieforretning

v. J. Chr. Jacobsen . Ølbyvej 30 . Telf. Struer 50165

Alt i 1. kl's kød . Flæsk . Pålæg . Salater

Konserves og dybfrost

De ringer - vi bringer

SØNDERBORG

... De spiser godt og billigt på

K.F.U.M.s restaurant og pensionat

Sønderborg, Løkken 28

Telefon 2 29 12

AABENRAA

TIP-TOP

Herremagasin for den
moderne herre

Møller & Simonsen

St. Torv 7, Aabenraa - Telf. 22377

THISTED

Mal og bevar hvad De har -

Tapet - Farver - Gulvbelægning

Jensen & Langballe

Store Torv Thisted - Telf. 1401-1414

AAGE PALLESEN

Kystvejen - Thisted - Telefon 1071

cykler - autocykler -
barnevogne
køb hvor udvalget
er størst

RICH. ODDERSHEDE finmekanisk værksted

symaskiner - regnemaskiner - skrivemaskiner
kasseapparater - automater og vægls

Vestergade 56 - Thisted - Telf. 960

E. Mørk Kristensen

kolonial - konserves - vine - tobak - ekstrafin kaffe
DYBFROST

Hundborgvej 22 - Thisted - Telefon 390

ISENKRAM - Udstyr

VÆRKTØJ

THISTED VÆRKTØJSMAGASIN

v/ Knud Mortensen

Storegade 10 - Thisted - Tlf. 400

Mal og bevar hvad De har -
alt i farver og tapeter

RICHARD MØNSTER's farvehandel

Brogade 1 - Thisted - Telf. 211

VEJLE



**BERTEL NIELSEN
& HAAHR A/S**

NORDKAJEN - VEJLE - TLF. *3468

KUL - KOKS - BRIKETTER

Caltex brændselsolier

SÆDHOLM WRE

VESTERBROGADE 15 - VEJLE - TELF. 4883

kør godt - kør billigt - kør med

VEJLE MINI-CAB

Parkvej 27 - Telf. 3726

