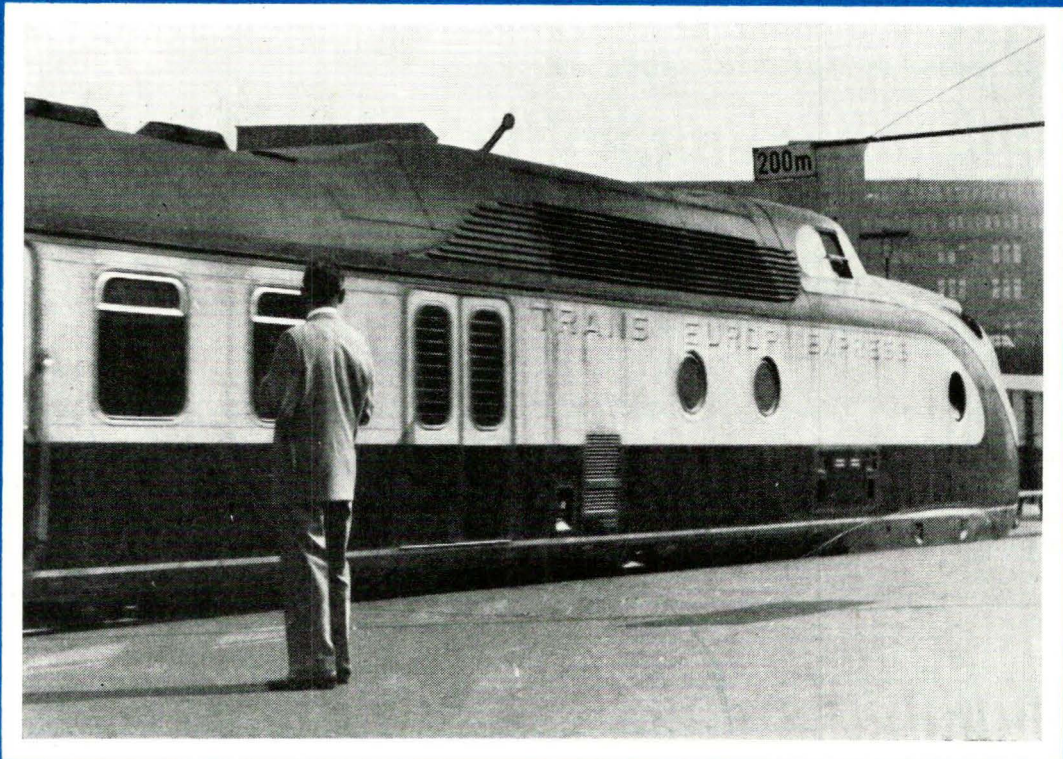


# DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

NUMMER 20 – 20. OKTOBER 1964 – 64. ÅRGANG



Udgivet af Dansk Lokomotivmands Forening

-man  
lægger  
mærke  
til...



— godt tøj  
til fornuftige  
priser

# TILSKÆRERNE

DET STORE MAGASIN FOR TØJ



PINDSTRUP MOSEBRUG  
SAVVÆRK OG EMBALLAGEFABRIK

v/ Johs. F. la Cour

Pindstrup

telefon 13

**HJØRRING**

ALT i Kolonial - Delikatesse - Vin - Spiritus - Tobak

**KYED LARSEN**

Fynsgade 26 . Hjørring . Telefon 492

*TOFT's kaffe på kanden - det er kaffe*

**A. Toft Jensen** Stort udvalg i alle kolonialvarer  
Bispensgade 35 . Hjørring . Telf. 519

**Tobaksforretningen** v/ J. B. Christensen

Blade . Tobak . Vine . Papir m.m. . TIPSTJENESTER

Bispensgade 79 . Hjørring . Telefon 2128

**SORØ**

**ORLA** Storegade 42 . Sorø  
**V. NIELSEN**  
HERRE & DRENKEKVIPIERING.

# NYT TØJ

*til hele familien*

*uden udbetaling  
på en 10-måneders konto hos*

## J. ALBERTSEN

*Nørre Farimagsgade 68 · København K.*

**Carlsberg**  
**HOF**

har den rene friske  
pilsnersmag..!



**KOLDING**

*Bendixen Brillen*

Søndergade 16

Kolding . Telf. 26865

**NAKSKOV**

**AGNES STAAL's EFTF.**

v. Johanne Rasmussen

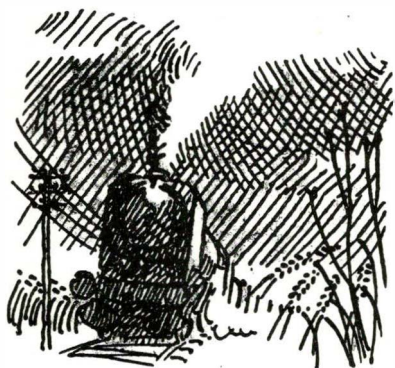
Kaffe - The - Cacao Hjemmelavet chokolader - Konfekturer  
SØNDERGADE 1, NAKSKOV, TELF. 860

**HOLSTEBRO**

**PEDER LYNGB** Bageri og Konditori

Sønderlandsgade 25 . Holstebro . Tlf. 592

- vi modtager bestilling på alt bagværk -



## DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

NR. 20 - 64. ÅRGANG

20. OKTOBER 1964



### Indhold:

En speget forhandlingssituation	307
Chefen går .....	308
Folksam .....	311
Lokomotivpersonalets Hjælpe- fond .....	314
Lokomotivfører A. Henriksen og Hustrus Legat .....	314
Svagføres ferieophold .....	315
Landsoplysningsudvalget - Stu- dierejse til NOHAB .....	315
Til gavn for tjenestemænd ....	316
Under DLF .....	316
Personalialia .....	317

### Forsidebillede:

*Trans Europ Express.*



### Redaktører:

*E. Greve Petersen*

(ansvarshavende)

*K. B. Knudsen.*

### Redaktion og ekspedition:

Hellerupvej 44, Hellerup.

Telefon: Hell. 7269.

Kontortid 10-16.

Lørdag 9-12.

### Announce-ekspedition:

Studiestræde 49, København K.

Tlf. Central 12327 og Palæ 1142.

Giro 22289.

Kontortid kl. 8.30 til 16.

Frederiksberg Bogtrykkeri

Howitzvej 49.

## En speget forhandlingssituation

Den langt overvejende del af lønmodtagende grupper i vort land er travlt beskæftiget med udarbejdelse af sine lønkrav i tilslutning til overenskomsttaftalerne i det kommende forår. Og efterhånden får vi et stærkere indtryk af, hvad disse gruppers organisationer fremsætter af krav. Krav hvis indhold andrager i hvert fald 5-6 milliarder kroner. Tjenestemændenes forhold interesserer os mest, ikke mindst med forhåbningerne om at få et udækket løntilgodehavende kompenseret inden de forbedringer, arbejdsmarkedets parter opnår som en realitet.

Nu stiller imidlertid formandsskabet for det økonomiske råd med en rapport om, at vor samfundsøkonomi med den beregnede produktionsstigning kun kan tillade en almindelig indkomstforøgelse på 3 pct. til lønmodtagerne, såfremt samme økonomi skal kunne balanceres. Indenfor fagbevægelsen har man anført, at indkomsterne kunne tage forhøjelser på 5 à 6 pct., uden at balancen i samfundsøkonomien bringes af lave. Formandsskabet for det økonomiske råd, eller som de oftest benævnes »de tre vise mænd«, kan have anlagt en meget forsigtig vurdering, også fordi det bedømmelsesmateriale, som lægges til grund, må være behæftet med visse unøjagtigheder. Der er til gengæld nogle i det økonomiske råd, som mener, at de 3 pct. ligger i overkanten.

For nogle grupper ligger lønkravene adskilligt over, og for tjenestemændene vil en fremgang alene på dette grundlag kun have relation til den forbedring, disse må have på linie med arbejdsmarkedets lønmodtagere. Der er fortsat det udækkede tilgodehavende, der også skal tages ud af skatteydernes lommer, hvilket er belastende for de politiske standpunkter, som uundgåeligt vil gøre sig gældende.

Skal vi have en ny helhedsløsning, og vil man virkelig kunne regne med opslutning i øvrigt om tjenestemændenes lønkrav fra den øvrige fagbevægelses side? Der foreligger med dettes udarbejdelse ikke noget derom, men med kendskab til organisationsforhold og med en jævn vurdering af situationen vil vi mene, at der kan mødes modstand eller i det mindste passivitet fra dele af fagbevægelsen, og begge dele er lige slemt. For tjenestemændene kan have brug for al mulig støtte, fordi man ikke bør regne med politisk mulighed for de store resultater.

Forhandlingssituationen er i virkeligheden meget speget. Man skal ikke regne med, at alle dele af befolkningen i ro ser til, at tjenestemændene hjemtager det tilgodehavende, de uden tvivl har. Vore forhandlere er stillet en opgave, som ikke findes tilsvarende før. Vi må først og fremmest ønske, at de i samdrægtighed står fast på compensationerne, at disse ikke nås på een gang for tjenestemændene kan ikke være afgørende. I modsat fald vil hele aktionen let tabes på gulvet.

Statsministeren skal mødes med erhvervslivets repræsentanter om den økonomiske situation, og her vil han sikkert mane til mådehold hos arbejdsmarkedets parter, så disse finder en løsning uden statsmagtens indgriben med en helhedsløsning, men hvad betinger disse sig med hensyn til tjenestemændenes overenskomststafvikling?

## Chefen går

Efter 26 års tjeneste som chef for statsbanernes maskinafdeling forlader afdelingschef *C. C. Hede-gaard Christensen* tjenesten på grund af alder.

Maskinchefen har forestaet den store trækraftomlægning, som specielt tog fart efter Traktionsudvalgets arbejde i årene 1951-56.

I det hele taget er der gennem årene siden maskinchefens tiltrædelse i 1938 sket gennemgribende ændringer inden for maskinafdelingens område, således at statsbanerne på det trækraftmæssige område følger udviklingen op for at stå sig i konkurrencen.

Vi har faet et interview med chefen på falderebet som opsummerer udviklingen og karakteriserer manden bag denne udvikling.

Lokomotivmændene ønsker chefen et velfortjent otium og takker for al venlighed gennem årene.



*De 26 år som De har været chef for statsbanernes maskinafdeling er trækraften ved banerne undergået en betydelig udvikling. Har denne udvikling i tempo og omfang svaret til Deres forventninger?*

I 1938 var moderniseringen af statsbanernes trækraft allerede i gang – navnlig ved anskaffelse af dieselmotorvogne, hvor man var nået frem til en standardtype, MO-vognen.

Det var derfor rimeligt at forvente en udvikling med stigende anvendelse af dieseltrækraft, og på dette punkt er forventningerne ikke blevet skuffet, idet resultatet jo er blevet, at i dag præsteres 85 pct. af samtlige togkilometer med dieseltrækraft, 12 pct. af togkilometrene som S-tog i den elektriske nærtrafik og kun 3 pct. som damptog. De tilsvarende tal i 1938 var 29 pct. for motortog, 8 pct. for S-tog og 63 pct. for damptog.

Der er jo i øjeblikket 15 MY-lokomotiver mere under levering, og når disse er i drift, vil omstillingen fra damptrækraft til dieseltrækraft faktisk være afsluttet.

Det må vel også siges, at denne omstilling er sket i et passende tempo i betragtning af de foreliggende muligheder. Under krigsårene og den første del af efterkrigstiden var der ikke mulighed for at gennemføre nogen modernisering, så at der på grund heraf måtte gå temmelig lang tid tabt. Omstillingen

til en ny driftsform kræver oplæring af personale til betjening, pasning og vedligeholdelse og kræver desuden ændring af de eksisterende anlæg i remiser og værksteder m.v., hvilket også fordrer en vis tid, og endelig har der måttet afventes en teknisk udvikling, der endnu ikke var tilendebragt i 1938, inden der efterhånden kunne nås frem til de rette trækrafttyper, og inden disse blev gennemprøvet og færdigudviklet til anvendelse ved DSB.

Der er derfor efter min mening kun grund til at være tilfreds med omfanget og tempoet af den gennemførte udvikling af trækraften.

*Hvad har efter Deres opfattelse været hovedpunkterne i den skete modernisering af trækraften?*

Moderniseringen kan vist siges at have omfattet tre hovedområder, nemlig motorvognsdriften, toglokomotivdriften og rangerdriften.

Motorvognsdriften var som nævnt allerede under udvikling i 1938, og der blev her tale om en fortsættelse af det allerede indledte arbejde og om en teknisk forbedring af de eksisterende typer.

For lokomotivdriften kom det store vendepunkt først efter krigen, idet der ganske simpelt før dette tidspunkt ikke var teknisk mulighed for at få alsidigt anvendelige store diesellokomotiver til rådighed. Under vore forhold skal et diesellokomotiv

kunne bruges lige godt til hurtigtog og tunge godstog for at kunne gives en økonomisk udnyttelse, og sådanne trækkræfter var ikke udviklet og gennemprøvet før omkring det tidspunkt, hvor DSB anskaffede de første MY-lokomotiver.

Da de første forsøg med disse lokomotiver viste sig at give et udmærket resultat, var det en stor tilfredsstillelse, at der forholdsvis hurtigt blev skabt bevillingsmæssig mulighed for at anskaffe MY- og senere MX-lokomotiver i det omfang, som tilfældet har været.

I samme tidsrum nåede man på rangerdriftens område frem til en driftssikker og hensigtsmæssig rangerlokomotivtype i MH-lokomotivet, og der blev også skabt bevillingsmæssig mulighed for at få de store anskaffelser på dette område gennemført i hurtigt tempo.

Som bekendt blev en væsentlig del af de nævnte lokomotivanskaffelser finansieret ved hjælp af et udenlandsk lån, som regeringen optog, og det var på denne baggrund, det blev muligt at gennemføre nyanskaffelse af trækraft i et omfang og tempo som ikke har været set ved DSB siden fornyelsen af damplokomotivparken omkring århundredskiftet.

*Har De andet synspunkt overfor den fremtidige udvikling, end da De som medlem af traktionsudvalget gik ind for dieselisering af trækraften som overgang til fuld elektrisk drift på i hvert fald hovedbanerne?*

Ved afslutningen af traktionsudvalgets arbejde i 1956 gik jeg ind for en konklusion, der anbefalede overgang til dieseldrift, fordi dette med de trafikmængder, der forelå ved DSB, kunne gøres med mindre anlægskapital, end der var nødvendig ved overgang til elektrisk drift, og fordi der under de gældende forhold kunne opnås større årlige driftsbesparelser ved dieseldrift end ved elektrisk drift. Endvidere tillagde jeg det stor betydning, at modernisering ved anskaffelse af diesellokomotiver kunne gennemføres på langt kortere åremål, og besparelser og trafikmæssige fordele derfor kunne tilvejebringes i langt hurtigere tempo end tilfældet ville være ved indførelse af elektrisk drift, der kræver store og langvarige anlægsarbejder.

Jeg har ikke ændret mit synspunkt på dette område, men finder tværtimod, at udviklingen har bevist rigtigheden af den trufne afgørelse. Som allerede nævnt blev det muligt at gennemføre de nødvendige anskaffelser af MY- og MX-diesellokomotiver meget hurtigt, og det varede i virkeligheden kun ganske få år efter 1956, inden moderniseringens væsentligste fase var gennemført.

Endvidere har det vist sig, at diesellokomotiver-

nes udnyttelse er blevet langt gunstigere, end der blev regnet med under traktionsudvalgets arbejde. Moderniseringen har derfor kunnet gennemføres med et meget mindre antal diesellokomotiver, end der var regnet med, og lokomotiverne har fået en gennemsnitlig årlig udnyttelse i toglokomotivkilometre, der er blevet langt større end påregnet. Den anvendte anlægskapital er derfor blevet mindre og de årlige driftsbesparelser blevet større, end der var påregnet.

*Trækraftomlægningen er et udtryk for gennemgribende rationalisering. Kan denne føres videre ved evt. overgang til »førerløse« tog? Teknisk er der vel ingen store vanskeligheder forbundet dermed; men er ikke omkostningerne ved en evt. gennemførelse på det nuværende niveau så urimelige, at rentabiliteten vil være negativ?*

Den skete omlægning fra dampdrift til dieseldrift har ganske rigtigt været en gennemgribende rationalisering, og der er navnlig sket en meget væsentlig personalereduktion, både ved selve togfremførelsen og ved materiellets pasning og vedligeholdelse.

Der må naturligvis arbejdes videre med dette rationaliseringsarbejde, men jeg kan ikke rigtig lide udtrykket »førerløse« tog, for jeg kan ikke i øjeblikket se, at man kan komme bort fra bemanning af netop selve førerpladsen, hvorfra der må holdes udvig mod utilsigtede hindringer på banelegemet og foretages de eventuelle nødvendige foranstaltninger, hvis sådanne hindringer optræder, eller hvis automatikken svigter.

Omkostningerne ved en automatisering af togenes fremførelse må ses i relation til de besparelser, der kan indvindes, og den forøgede sikkerhed i togfremførelsen, der kan opnås. Besparelser vil bl.a. kunne opnås ved nedgang i energiforbruget, fordi et beregnet energiforbrug nøjere vil kunne overholdes, men jeg tror som sagt ikke, at der i øjeblikket er mulighed for besparelser, hvad bemanningen af førerpladsen angår.

*Arbejdes der under noget statsbaneområde med tanken om indførelse af »førerløse« tog?*

Vi følger ved DSB til stadighed med i udviklingen andetsteds på jernbaneområdet og har derfor også kontakt med udviklingen i andre lande på det område, jeg vil kalde automatisering af togfremførelsen.

Forsøg af denne art gennemføres i udlandet navnlig i elektrisk nærtrafik, og det er derfor naturligvis i første række på dette område, at DSB kan være interesseret i sagen.

*Der er tid efter anden fra forskellig side ytret tvivl om berettigelsen af faglært betjening af diesellokomotiverne. Finder De det faglige grundlag rimeligt, og er det ikke af hensyn til forekommende driftsforstyrrelser en fordel med faglærte?*

Jeg er af den opfattelse, at den faglærte betjening af diesellokomotiverne, vi har ved DSB, har været en medvirkende faktor til de gode resultater med hensyn til driftssikkerhed og hensigtsmæssig udnyttelse af lokomotiverne, som vi har opnået, og at den derfor er uundværlig.

Ved forekommende driftsforstyrrelser er det en fordel, at der er faglært personale til fejlafhjælpning, men desuden er det også en fordel ved vedligeholdelsesarbejdet, at lokomotivernes virkemåde følges under driften af fagkyndigt personale, der på basis af deres iagttagelser under kørslen kan give anvisninger til støtte ved vedligeholdelsesarbejdets gennemførelse.

*Der har tidligere været den opfattelse, at damplokomotiverne ikke helt ville blive udrangeret. Gælder den opfattelse stadigvæk?*

Selv efter anskaffelsen af de mange diesellokomotiver er der blevet holdt en del damplokomotiver i driftsklar stand af beredskabshensyn, så at en øjeblikkelig mangel på brændolie ikke skulle bevirke fuldstændig standsning af driften.

Nu er der imidlertid en række oceantankanlæg under udførelse, der vil sikre forsyningen i påkommende tilfælde, og når disse anlæg er færdige, foreligger der en anden situation, og de resterende damplokomotiver vil da kunne udrangeres.

Der vil herved kunne opnås væsentlige anlægsmæssige besparelser ved nedlæggelse af anlæg til opbevaring og udlevering af kul, vand, smøreolie m.v. til damplokomotivernes forsyning og ved nedlæggelse af rensegrave m.v. for deres pasning.

Endvidere vil der kunne opnås besparelser, bl.a. i form af personalereduktion, ved at pasning og vedligeholdelse i remiser og værksteder ikke skal ske parallelt på dieseltrækkraft og damplokomotiver, men kun på den ene af disse meget forskellige trækrafttyper.

*Har man planer om udrangering af litra MO og evt. erstatning med ny type til mindre tog eller kommer f.eks. litra MX ind i billedet her?*

Som bekendt sker der til stadighed en ret omfattende modernisering af MO-vognene. Der er således for tiden et program i gang for at udstyre et stort antal af de MO-vogne, der i sin tid er blevet leveret uden dampvarmekedel, med samme type varmeke-  
del, som findes i de nyeste vogne.

Endvidere moderniseres det indvendige udstyr, og dieselmotorerne og det øvrige maskinelle anlæg gennemgår også en stærk modernisering, så at der opnås bedre drift og billigere vedligeholdelse.

Under disse forhold vil det forstås, at der ikke er planer om udrangering af MO-vognene.

Derimod udrangerer vi i øjeblikket MO-vognenes forløbere, MP-vognene.

*Ny lyntog litra MA er bestilt. Venter De udvidelser ud over disse?*

Anskaffelsen af nye MA-lyntog udover de, der allerede er bestilt, vil være afhængig af, hvilke bestemmelser der træffes angående bygning af en Storebæltsbro.

Lyntogsdriften har ganske særlige fordele i forbindelse med færgeoverfarten på Storebælt, idet opholdstiderne i færgehavnene kan nedbringes til et minimum, og idet de rejsende får mulighed for at blive på deres plads under overfarten og medføre deres rejsegods.

Hvis et broprojekt gennemføres, vil disse særlige fordele ved anvendelsen af lyntog falde bort, og der vil da ikke være samme behov for anskaffelse af flere nye lyntog.

*Vil de store broprojekter for Storebælt og Øresund kunne ophjælpe trafikken for statsbanerne, eller skal vi opleve stærkere konkurrence fra den landevejsgående trafik og følelige transportmæssige tab?*

Fra statsbanernes side blev der i Storebæltsudvalgets betænkning givet udtryk for, at broprojektets gennemførelse ville være til fordel for banerne.

Det er interessant at bemærke, at det foreløbige resultat af en analyse af indenrigsflyvningen, som i øjeblikket foretages af Trafikøkonomisk Udvalg, har været, at indenrigsflyvningen efter bygning af en Storebæltsbro vil være ringere stillet i konkurrencen med banerne. I samme sammenhæng er der endvidere af de, der foretager undersøgelsen, blevet givet udtryk for, at broen vil blive til større tidsmæssig fordel for banerne end for den landevejsgående trafik.

Statsbanernes trafik skulle således også have mulighed for at hævde sig i fremtiden; men der må naturligvis stadig sørges for, at der ved fortsat rationalisering tilvejebringes de rette betingelser for, at jernbanedriften kan hævde sig i konkurrencen.

Den modernisering af trækraften, der nu allerede er så godt som afsluttet, har været et nødvendigt og meget betydningsfuldt led i dette rationaliseringsarbejde, men bestræbelserne på dette område må stadig fortsættes, hvis konkurrenceevnen skal bevares.

# Folksam

## en faglig — kooperativ triumf

Af direktør Arvid Cederqvist

Samtidig med tilbudet om at præsentere Folksams kollektive forsikringsindsats for et dansk publikum i »Kooperationen«, fik jeg en lidet skrift i min hånd, trykt i 1925 med titlen »Den frie arbejderulykkesforsikring« og med underrubrikken »Kooperative ideer og synspunkter«.

Man meddelte i dette skrift, at den svenske kooperation gennem forsikringsanstalten Samarbete havde »lagt endnu en betydelig forsikringsgren under sin virksomhed, nemlig den kollektive arbejderulykkesforsikring, som i ganske særlig grad bør fortjene de arbejdende klassers interesse.«

Jeg tager mig den frihed at citere nogle stykker af dette skrift, fordi den indeholder praktisk talt hele den målsætning og den programklæring, som i så høj grad har præget Folksams kollektive forsikringsbevægelse i hele dennes udvikling.

### Økonomisk beskyttelse mod ødelæggende ulykkestilfælde.

Målsætningen var »at enhver arbejdende medborger i vort land skal bringes til at indse nødvendigheden af at skaffe sig tilstrækkelig økonomisk beskyttelse mod de for individet ofte ødelæggende virkninger af et ulykkestilfælde«, »at lette opnaelsen af en sådan forsikringsbeskyttelse ved at yde dette på sådanne vilkår og til sådan pris, at det kan blive hver mands ejendom«, »at yde netop, hvad der mangler i den lovmæssige forsikring . . . at så vidt muligt yde det, som bedst kompletterer denne.«

Man afslutter siden med følgende programudtalelse:

»Da Samarbete først blandt de nye brancher optog arbejderulykkesforsikringen, den kollektive, skete dette, fordi ulykkesforsikringen løses langt billigere på kollektivt grundlag end gennem individuelle forsikringer, samt at vi har fundet stor interesse for sagen blandt de organiserede arbejdere og er overbeviste om, at dette

er udtryk for et virkeligt behov hos det arbejdende folk i forskellige erhverv, hvor iblandt en stor del af kooperationens egne medlemmer er virksomme. Vi tror også, at Samarbetes indtræden på dette felt vil komme til at vise sig at være til stor gavn for den befolkning, som behøver denne form for ulykkesforsikring.«

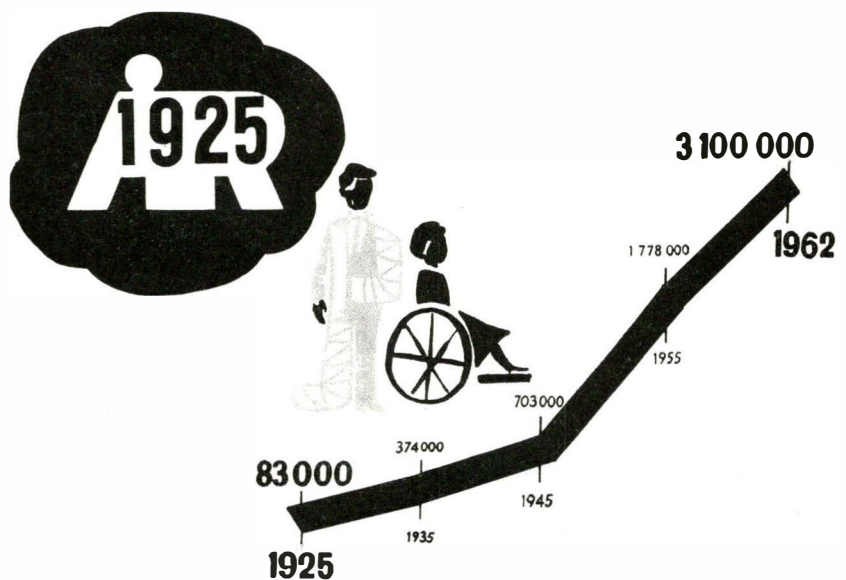
### Men også investeringssiden er afgørende.

»Det bør imidlertid i denne sammenhæng ikke heller glemmes, at den kooperative forsikringsbevægelse opfylder en anden funktion for de brede folkelag end blot at give dem forsikringsbeskyttelsens tryghed. De præmier, som indflyder fra den forsikrede arbejdergruppe, giver i den tid, de er i forsikringsgiverens hånd, denne mulighed for at udøve en finanspolitik til gavn eller til ugavn for den befolkning, som bringer midlerne sammen. Samarbete, såvel som på sit område Folket, har netop til opgave, foruden at give bedst mulig forsikringsbeskyttelse, at anvende sine voksende fonds og kapitalressourcer

til støtte for den kooperative bevægelses udvikling og sådanne kulturelle og andre bestræbelser, som tjener de brede lags bedste.«

»En betydelig del af den kooperative bevægelses industrielle og merkantile anlæg er kommet til netop takket være forsikringsselskabernes kapital. Disse anlæg har været midlerne, hvormed den svenske kooperation på visse områder allerede har brudt den kunstige prisdannelse i stykker, som trust- og ringdannelser har skabt til fordyrelse af folkets leveomkostninger. Gennem en fortsat udvikling af kooperationens finansielle ressourcer fremmer vi således kraftigst konsumenternes frigørelse fra monopolvæsenet og overførslen af voksende områder af vort industrielle og merkantile liv under kooperationens lederskab. At overse disse synspunkter ved valget af forsikringsgiver burde ikke være muligt for en moderne tænkende arbejder.«

Disse snart 40 år gamle udtalelser kunne uden tvivl være skrevet i dag som repræsentative for indretningen af det fagligt/kooperative samarbejde, som har fundet sted inden for Folksams kollektive forsikringsindsats. Det er blot den oprindelige ramme for den kollektive forsikringsbevægelse – ulykkesforsikringen – som er udvidet på en måde, som man dengang sandsynligvis ikke kunne forudse. Det naturlige samarbejde for



Antallet af ulykkes- og sygeforsikrede i FOLKSAM udgør en ikke uvæsentlig del af det svenske folk, viser skemaet.

kollektivforsikringen mellem forsikringsgiver og forsikringstager kollektivt – den faglige organisation – er ligeledes udvidet og fordybet.

#### *Hvordan kollektivforsikringen begyndte.*

Allerede kollektivforsikringens egentlige start i Sverige i 1925 var et resultat af et direkte samarbejde mellem Folksam og fagbevægelsen. I overensstemmelse med den deklarede målsætning ville man give arbejdstagergrupperne et så tilfredsstillende økonomisk værn som overhovedet muligt til lavest mulige præmier – som dermed også kunne anses at ligge inden for rammerne af medlemmernes økonomiske ressourcer. På samme måde som det siden er blevet typisk for Folksams kollektive forsikringsindsats, var sigtet allerede i 1925 indstillet på at komplettere det af samfundet ordnede forsikringsbeskyttelse – socialforsikringen. Man ønskede først og fremmest at komplettere den gældende ulykkesforsikring ved ulykkestilfælde i arbejdstiden med kollektive ulykkesforsikringer gældende for ulykkestilfælde som indtraf uden for arbejdstiden.

Det var det daværende Svenske Savværksindustriarbejderforbund, som først sluttede overenskomst med Folksam om en kollektiv ulykkesforsikring. Derefter gik udviklingen me-

get stærkt. Allerede efter et halvt år kunne Folksam opvise en kollektiv forsikringsbestand som omfattede 70.000 arbejdere.

I takt med forsikringstagernes forbedrede økonomiske forhold blev beskyttelsen udvidet til også at omfatte ulykkestilfælde i arbejdstiden. Kollektivforsikringen kom stadig mere til at fremtræde som et vigtigt instrument til at komplettere den samfundsmæssige indsats på socialforsikringens område.

Denne stilling blev understreget, da den lovmæssige ulykkesforsikrings loft over erstatningerne blev forhøjet i 1949, så den gav en god kompensation for indkomsttabet ved ulykkestilfælde på arbejdspladsen.

I 1948 opgik Folksams præmieindkomst for den kollektive ulykkesforsikring til rundt regnet 12 mill. kr. Halvdelen stammede fra forsikring for ulykkestilfælde i arbejde, som efter den lovmæssige ulykkesforsikrings forhøjelse praktisk talt ikke længere behøvedes.

#### *Fuldstændig beskyttelse ved sygdom og ulykker.*

Det som skete var imidlertid, at Folksams præmieindtægt indenfor kollektivforsikringen ikke reduceredes, men i stedet blev forøget med næsten 2 mill. kr. I nært samarbejde med den faglige bevægelse gennemførte Folksam nemlig forbedring af

beskyttelsen ved ulykkestilfælde udenfor arbejdstiden samtidig med, at der skete en væsentlig udvidelse af det kollektive forsikringsbeskyttelses virksomhedsområde gennem en stor tilslutning til den rygsgdomsforsikring som Folksam lancerede i 1948. Det var et supplement til ulykkesforsikringen og gav erstatning uanset årsagen til den opståede rygskade.

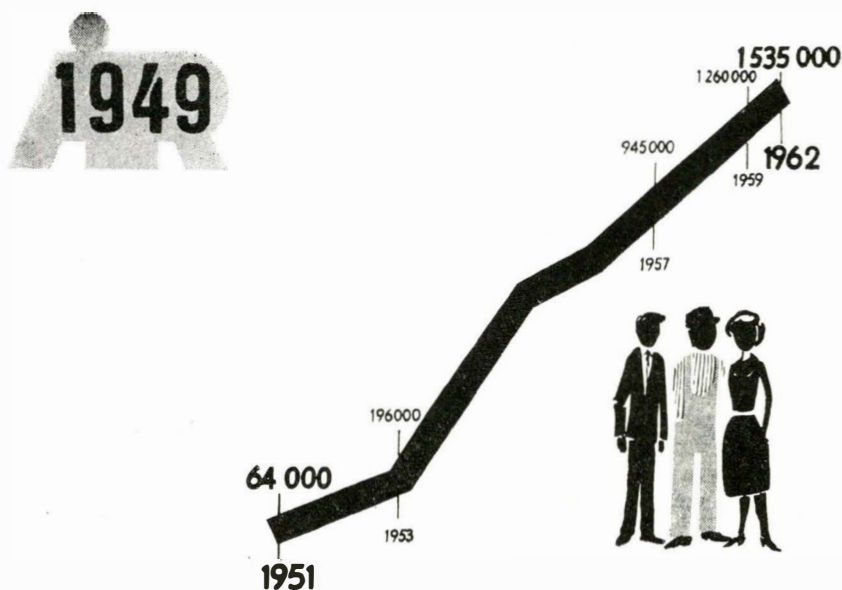
Dermed var den udvikling for alvor begyndt, som skulle resultere i, at Folksams kollektive forsikringer gav en praktisk talt fuldstændig forsikringsbeskyttelse såvel ved ulykkestilfælde som ved sygdom. På dette tidspunkt var 1,3 mill. kollektivt forsikrede i Folksam.

I første omgang blev den kollektive ulykkesforsikring kompletteret således, at den ydede invaliditetserstatning ved polio, erstatning for hjælpemidler for invalider ved såvel ulykkestilfælde som polioskader og erstatning for tandskader.

I 1951 indførte Folksam den kollektive sygeforsikring på markedet og hermed var stort set forudsætningerne til stede for skabelsen af en helhedsbeskyttelse gældende ved tab af arbejdsevne.

I 1954 indførte Folksam i samarbejde med fagbevægelsen en *rehabiliteringsforsikring*. Den er konstrueret som en overbygning på fagforbundenes kollektive ulykkesforsikringer og yder bidrag til omkostninger i forbindelse med handicappede personers rehabilitering, uanset om handicappet er opstået som følge af ulykkestilfælde eller sygdom. Senere indførte Folksam også en lignende rehabiliteringsforsikring for husmødre. Rehabiliteringserstatning indgår nu også i visse grupper af ulykkesforsikringerne.

I 1955 tog den svenske socialforsikring et stort skridt fremad med den almindelige sygeforsikring for praktisk talt alle medborgere i landet. Fra og med 1963 er socialforsikringssystemet blevet fuldført med den almindelige tillægspension (ATP). I fuldt udbygget omfang indebærer dette samfundsmæssige forsikringssystem, at det overvejende antal indkomsttagere i landet tilsikres en kompensation på to trediedel



*Antallet af gruppelivsforsikringer har været i enorm vækst siden indførelsen i 1949.*



af indkomsttabet ved sygdom og invaliditet.

For mange – ikke mindst i forsikringsverdenen – fremstod disse forandringer i socialforsikringen som afslutningen på den frivillige ulykkes- og sygeforsikring. Fra Folksams side indtog vi imidlertid en klar og udtalt positiv indstilling til forandringerne og det var for os naturligt at tilpasse vore kollektive forsikringer til den nye situation ligesom tidligere.

#### Sigtet: En helhedsbeskyttelse.

Den fortsatte udvikling viste, at socialforsikringen ganske vist havde givet en væsentligt øget tryghed, men den gjorde det også klart for lønmodtagergrupperne, at det nu lå indenfor de økonomiske mulighedsgrænser at skabe en helhedsbeskyttelse, der kompletterede socialforsikringen og som garanterede dem en stort set uforandret standard også ved lang tids sygdom og invaliditet. Forståelsen heraf blev selvfølgelig også påvirket af, at den almindelige forøgede levestandard ingenlunde har gjort menneskene mindre følsomme overfor forstyrrelser i deres økonomi. Tendensen til stadig mere langfristede økonomiske forpligtelser for de enkelte individer virkede snarere i modsat retning.

Det er derfor naturligt, at vi i Folksam siden slutningen af 1950'erne har erfaret en stadig stærkere interesse for kollektiv sygeforsikring. Folksam har mødt denne interesse med en af de største nyheder som er blevet præsenteret på det kollektive forsikringsområde. Gennem Folksams nye kollektive sygeforsikring – introduceret i 1962 – ydes erstatning i hele den aktive livstid helt frem til 67 års alderen ved arbejdsudygtighed. De udbetalte erstatninger er værdisikrede efter stort set samme regler som tillægspensionen i socialforsikringssystemet. Denne nye værdisikrede sygeforsikring er blevet en meget stor succes. I dag er omkring 80.000 lønmodtagere omfattet af forsikringen.

Totalt kan vi i dag konstatere, at Folksam har forfulgt sit fortsæt fra 1925 godt: »at hver arbejdende med-

borger i vort land skal bringes til at indse nødvendigheden af at skaffe sig tilstrækkelig økonomisk beskyttelse». Godt 2,8 mill. personer tilhører Folksams kollektive ulykkes- og sygeforsikringer og af disse er 1,5 mill. forsikrede gennem deres faglige organisationer.

Ca. 350.000 fagforeningsmedlemmer er forsikrede ved såvel ulykkes-tilfælde som sygdom.

Hvis man vil forsøge at give udtryk for, hvad denne kollektive forsikringsbevægelse har betydet rent økonomisk for forsikringstagerne eller, for at anvende 1925's ordvalg, for »det arbejdende folk i forskellige erhverv«, er det naturligvis ikke lige så let at give et kort og konkret svar. Det er enklest at sige, at Folksam i en årrække har ladet godt 85 pct. af de indkomne præmier for disse kollektivforsikringer gå tilbage til forsikringstagerne i form af skadeserstatninger og dividende i forskellige former. Dette betyder besparelser af meget væsentlig størrelsesorden for kollektivgruppernes medlemmer. Ifølge officielle tal udbetalte Folksam i årene 1956–61 i ulykkes- og sygeerstatninger 28,4 mill. kr. mere end de andre selskaber tilsammen, men modtog samtidig 125,6 mill. kr. mindre i præmier.

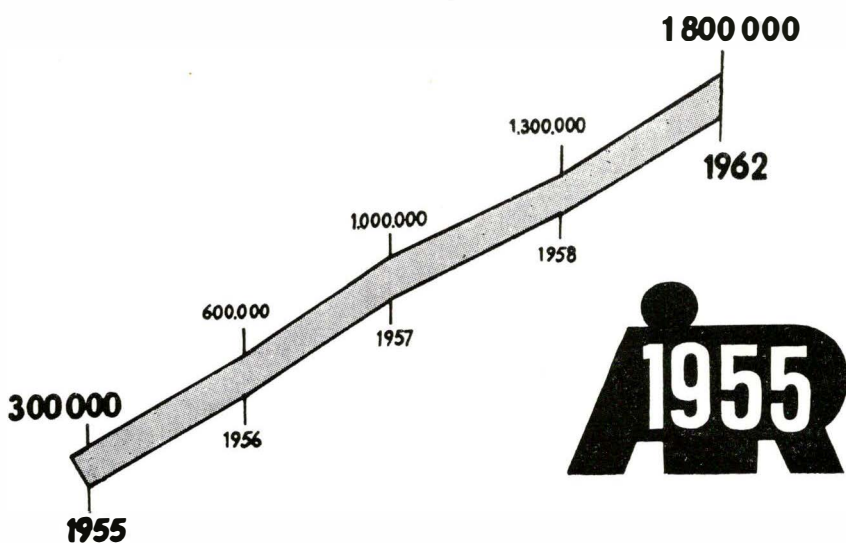
#### Gruppelivsforsikringen introduceres.

Som jeg tidligere i forbifarten har nævnt, har kollektivforsikringen i

forbindelse med den udvikling, der er foregået siden slutningen af 40'erne henimod en helhedsbeskyttelse også udvidet sin virksomhed til et vigtigt område, nemlig til livsforsikringen. Det skete i 1948, da *gruppelivsforsikringen* kom til.

Det er naturligt, at Folksam med udgangspunkt i sin erfaring fra den kollektive ulykkesforsikring tidligt interesserede sig for kollektiv dødsfaldsforsikring. Allerede i 1937 tog Folksam spørgsmålet op om at skabe en livsforsikringsbeskyttelse indenfor rammen for den kollektive forsikringsform. Af forskellige grunde måtte forslaget hvile et par år og siden kom krigen. I 1946 tog Folksam på ny spørgsmålet op og søgte tilladelse hos forsikringsinspektionen til at drive denne forsikringsform. Ansøgningen blev imidlertid afslået, men inspektionen anbefalede Folksam sammen med de øvrige livsforsikringsselskaber at udarbejde forslag til principper. Det skete, og i september 1948 stadfæstede regeringen principperne, og gruppelivsforsikringen startede.

Selvfølgelig blev Folksams gruppelivsforsikring, ligesom den kollektive ulykkesforsikring, forankret i et fast samarbejde med fagbevægelsen. Det var stort set samme grupper – fagforbund, fagforeninger, faglige klubber – som tidligere havde tegnet kollektiv ulykkesforsikring, som nu kompletterede deres medlemmers



Rehabiliteringsforsikringer påbegyndes i 1955 og har udviklet sig stærkt.

forsikringsbeskyttelse ved at tegne gruppelivsforsikring.

#### 1,5 mill. gruppeliv.

Efter en relativt forsigtig start er Folksams gruppelivsforsikring udviklet overordentligt hurtigt. Ved udgangen af 1962 omfattede virksomheden over 1,5 mill. forsikringer, hvoraf 1,2 mill. var tegnet af faglige organisationer. Disse tal viser, at mere end halvdelen af alle gruppelivsforsikringer i Sverige var tegnet i Folksam. Når det gælder gruppelivsforsikringer for medlemmer i fagforbund tilhørende Landsorganisationen i Sverige var det en meget ringe del, som ikke var tegnede i Folksam.

Numerisk har gruppelivsforsikringens udvikling altså været meget gunstig. Derimod må man sige, at det har mødt væsentlige vanskeligheder at forhøje forsikringsbeløbets størrelse over »begravelseshjælpsniveauet«. De seneste års udvikling har dog vist en ændret tendens, som har indebåret, at gruppelivsforsikringen bør sikre de efterlevende en reel økonomisk beskyttelse. At tjeneste- og arbejdergruppelivsforsikringen kom til i årene 1961-63 har ganske givet medført en fuldstændig ændring af den risikobeskyttelse, den svenske gruppelivsforsikring giver familierne ved forsørgerens bortfald.

Tjeneste- og arbejdergruppelivsforsikringen i Sverige er som bekendt fremkommet som et resultat af overenskomster mellem arbejdsmarkets parter. Begge disse gruppelivsforsikringer, som på vigtige punkter opviser betydningsfulde særtræk, gælder med et højeste forsikringsbeløb på 24.000 kr. samt med tillægsbeløb for børn på højst 7.000 kr. pr. barn.

For de kooperativt ansatte, ligesom for de ansatte i fagbevægelsen, er såvel tjeneste- som arbejdergruppelivsforsikringen ordnet i Folksam. For privatansatte funktionærer tegnes tjenestegruppelivsforsikringer af alle gruppelivsselskaberne. For privat ansatte arbejdere tegnes forsikringen i Arbejdsmarkedets Forsikringsaktieselskab, og for kommunalt ansatte i Kommunernes Forsikringsaktieselskab. I den statslige sektor udbetales forsikringsbeløbene af Statens Personalepensionsinstitut.

#### Arbejdsgiveren nedlagde veto mod Folksam.

Da LO i foråret 1962 havde de overenskomstforhandlinger med arbejds-giverforeningen, som medførte arbejdergruppelivsforsikringen, fremførte LO kravet om, at denne forsikring skulle placeres i Folksam. Man gjorde det med det udgangspunkt, at denne gruppelivsforsikring var en løndel, som arbejdstagerne havde ret til at bestemme over. Så er det naturligt, hævdede man, at forsikringen placeres i det foretagende, hvor lønmodtagerne gennem deres faglige organisationer har medindflydelse og indsigt og i hvilket lønmodtagerne allerede tidligere i overvejende grad har placeret deres kollektive forsikringer. Arbejdsgiverforeningen sagde imidlertid et absolut nej og krævede i stedet, at forsikringen blev placeret i de private forsikringsselskaber. Slutresultatet blev et kompromis, idet parterne besluttede at danne et særligt selskab, Arbejdsmarkedets Forsikringsaktieselskab, for at varetage denne gruppelivsforsikring. Det negative i denne sammenhæng ud fra et fagligt og kooperativt synspunkt er, at man fra arbejdsgiversiden har hævdet en opfattelse, som indebærer en ophævelse af arbejdstagernes ret til selv at disponere over deres løn og en ophævelse af konsumenternes ret til et frit og eget valg.

Selv om tjeneste- og arbejdergruppelivsforsikringen, som jeg tidligere har understreget, har indebåret en væsentlig forandring af risikobeskyttelsens størrelse, så indebærer den sikkert ikke nogen slutfase i udviklingen. Udviklingen går i stedet mod en stadig stærkere forsikringsbevidsthed hos de enkelte personer, som indser betydningen af en beskyttelse for de overlevende, som modsvare det virkelige behov.

Det er sikkert, at Folksams virksomhed indenfor gruppelivsforsikringen på en meget virksom måde har bidraget til den stilling i menneskenes bevidsthed, som den kollektive forsikringsform i dag har. Det er en virksomhed, som i høj grad er karakteriseret af en hård og bevidst præmiesænkningspolitik, som har ført gruppelivspræmierne helt ned til det absolutte omkostningsniveau. Det forsikringsbeløb, man i dag får, er for en gennemsnitsgruppe mere end to og en halv gange større end det, man fik for samme præmie i 1948, f.eks. 12.500 kr. i 1964 mod 5.000 kr. i 1948.

Det eksempel lader jeg også stå som en slutvignet på denne præsentation af Folksams kollektive forsikringsbevægelse. Det viser i en nøddeskal, hvilke værdier der kan udvindes af det fagligt-kooperative samvirke.

Arvid Cederqvist.

## Lokomotivpersonalets Hjælpefond

I henhold til hjælpefondens vedtægter uddeles i december understøttelser på 50-100 kr., der kan søges:

1. Af medlemmer.
2. Af pensionerede lokomotivmænd.
3. Af enker efter lokomotivmænd.
4. Af forældreløse børn under 18 år af de under 1, 2 og 3 nævnte.

Ansøgningsskemaet kan fås på foreningens kontor og må senest den 1. december være tilbagesendt til Lokomotivpersonalets Hjælpefond, Hellerupvej 44, Hellerup.

Ansøgere, hvem understøttelse bevilges, vil modtage underretning herom i december.

## Lokomotivfører A. Henriksen og Hustrus Legat

Renterne af legatkapitalen uddeles efter ansøgning til trængende lokomotivmænd, som er eller ved deres afsked var stationeret ved Fredericia maskindepot, eller trængende enker efter sådanne.

Der uddeles indtil 3 portioner à 50 kr. årligt af renterne fra ca. 3000,- kr., legatkapitalen andrager, og ansøgning herom indsendes til Dansk Lokomotivmands Forening, Hellerupvej 44, Hellerup, senest den 1. december.

# Svagføres ferieophold

I ugen fra 31. august til 7. september fandt årets svagførearangement sted på foreningens feriehem. Det var tiende gang lokomotivmændene stod som vært for disse specielle gæster og vi kunne altså i år byde gæst nr. 500 velkommen til Røsnæs. Benådet med et for årstiden enestående godt vejr ankom de 40 gæster fra København og det øvrige Sjælland kl. 11,30 og 10 gæster fra Århus kl. 16,30 sammen med samaritter, sygeplejersker og svagførekomiteens formand, borgmester Julius Hansen. De blev alle modtaget af feriehemmets veloplagte personale, der med spændt forventning havde imødeset gæsternes ankomst. Mon deres anstrengelser for at gøre feriehemmet endnu mere indbydende end normalt også var lykkedes. Af de mange glædesudbrud og lovord der lød, fremgik det, at den sag var i orden. Efter værelsesanvisning og tid til et lille kig på de udvendige herligheder blev middagen og aftenkaffen nydt i fulde drag – det er ikke hverdagskost for alle vore gæster.

Men efter dagens rejseanstrengelser varede det ikke længe, før længslen efter sengen meldte sig. Næste eftermiddag var Kalundborg by vært ved en bustur rundt i det skønne Nordvest-Sjælland. De øvrige dage underholdt direktør Poul Vejre og frue med sang og spil, feriehemmets specielle venner fra Raklevgården med deres alsidige program og lokomotivfører K. D. Christensen fra Århus med et varieret klaverrepertoire.

Lørdag er fast fridag, og hvor man ligesom forbedrer sig til ugens store festdag, søndag.

Til denne dag var der i anledning af 10-årsdagen inviteret en række gæster fra forskellige institutioner, som yder en uvurderlig hjælp til disse arrangementer – det være sig DSB, Røde Kors, Dansk Folkehjælp, Falck-Zonen, dagbladet Aktuelt samt ugens faste læge og borgmesteren i Kalundborg.

Der rettedes en tak til lokomotivmændene for det initiativ, der blev taget for ti år siden, og som havde medført at andre organisationer havde fulgt tanken op. At denne tak blev rettet til organisationens formand, der er ideens far, var ganske naturligt, men der skal også her videresendes en tak til hver enkelt lokomotivmand, fordi han med sit bidrag gør det muligt år efter år at invitere 50 svagføre til vort smukke feriehem. I en smuk tale tolkede borgmester Julius Hansen denne tak.

Om eftermiddagen underholdt tryllekunstneren »Den ny Kjeldsen«, der har været med i alle ti år, »De tre malere« og sangeren Keld Ingrish. Efter et veldækket aftensbord og kaffe var gæsterne trætte efter en vellykket dag, og det blev ikke sent, før der var slukket på alle værelserne.

I en stille time sagde personale – samaritter, hvoraf nogle har været med i alle årene – sygeplejersker og andre medvirkende farvel til hinanden med en tak for en dejlig uge. Også for dem er det en oplevelse at være med. Rejsedagen – den sværeste af alle – var naturligvis præget af afskedens vemodighed. Mange nye venskaber er skabt, erindrings-

gaver udveksledes, et kært lille lykkedyr flyttede fra Røsnæs til Birkerød, altsammen som et udtryk for gensidig taknemmelighed fra både gæster og hjælpere.

G. A. Rasmussen.



## Landsoplysningsudvalget

### Studierejse til NOHAB

Landsoplysningsudvalget er på opfordring i gang med at tilrettelægge en studierejse til NOHAB i Trollhättan, hvor de nye MY-lokomotiver er under bygning. Foruden besøget på NOHAB vil muligheden for at aflægge besøg på de store kraftværker i Trollhättan blive undersøgt. Rejsen påtænkes at finde sted i dagene 8. til 10. december 1964. Prisen vil blive ca. 110,- danske kroner. Det endelige program og oplysning om eventuel rejserute vil senere blive bragt i DLT, men af hensyn til arrangementet må tilmelding foreligge på foreningens kontor senest den 1. november 1964, det må betragtes som værende bindende.

### Oplysningsarbejdet.

I DLT nr. 19 omtalte udvalget de ting, som vi kunne tænke os skulle sættes i gang vedrørende oplysningsarbejdet, herunder de to grundbøger der anvendes i brevskolene. Udvalget har tænkt sig at starte disse brevskoler til nytår, men da tilrettelægningen kræver en del tid, må vi bede om, at de af vore medlemmer, der ønsker at deltage i brevskole i et af de to emner »Møde med Fagforeningen« eller »Moderne Møder«, tilmelder sig senest 15. november til foreningens kontor.

Landsoplysningsudvalget.



Jeg skal ikke een gang til rende og lede efter ham, lige inden toget skal gå . . .

# Til gavn for tjenestemænd

Den 23. september 1880 stiftedes Laane- og Sparekassen for Embeds- og Bestillingsmænd. Forud for stiftelsen var gået flere års overvejelser inden for en kreds af embedsmænd, der havde forståelse for de store økonomiske vanskeligheder, som tjenestemænd kunne komme ud for.

Lønningerne var på den tid små, og der skulle derfor ikke meget til – forflyttelse, sygdom o.l. – før en tjenestemand kom i økonomiske vanskeligheder. Det var stifternes tanke at oprette en lånekasse, hvor embedsmænd kunne optage lån på rimelige vilkår og under former, der passede til deres forhold.

Kapitalen til at låne ud tænkte man sig fremskaffet ved tegning af et grundfond og ved oprettelse af to spareafdelinger, en almindelig sparekasse og »den særlige sparekasse for embedsmænd«, hvori indskud skulle forrentes med en forholdsvis høj rente.

Efter disse retningslinjer blev Laane- og Sparekassen stiftet, og det viste sig hurtigt, at tanken havde været rigtig. Formålsparagraffen i sparekassens vedtægter er derfor også i dag uforandret som ved stiftelsen i 1880: at være til gavn for embeds- og bestillingsmænd i økonomisk henseende ved at åbne de pågældende adgang til at få lån på så billige vilkår, som forholdene tillader, og til at gøre indskud i en sparekasseafdeling på gunstige rentevilkår.

Sparekassen er en selvejende institution. Overskuddet henlægges – bortset fra den del, der anvendes til velgørende formål – til reserverne, der udelukkende tjener som sikkerhed for indskydernes penge. Sparekassen er som andre sparekasser undergivet sparekasseloven og hermed tilsynet med banker og sparekasser.

I de forløbne årtier har sparekassen haft en støt fremgang, og det sidst aflagte regnskab viser, at sparernes tilgodehavende nu udgør 20,8 mill. kr., de samlede udlån 17 mill. kr. og reserverne 2,1 mill. kroner.

## *Sparekassens virksomhedsformer i dag*

### *Indlån*

Sparekassen modtager indskud på såvel checkkonto som på sparekassebog med eller uden opsigelse.

I de senere år er det blevet almindeligt, såvel inden for det offentlige som i det private erhverv, at månedslønnede får deres løn indsat på en konto i et pengeinstitut og flere og flere tjenestemænd får nu deres løn indsat på en checkkonto i sparekassen. Ved at betale de månedlige udgifter med checks får man en klar regnskabsoversigt og får endvidere rente af pengene, mens de står på kontoen. Hver måned sender sparekassen et kontoudskrift, der viser samtlige bevægelser på kontoen. Med en del lønkontohavere har sparekassen i øvrigt den aftale, at et fast beløb hver måned overføres til en sparekassebog på opsigelse, der forrentes med højeste rente.

Den største indlånsafdeling i sparekassen er afdelingen for tjenestemænds indskud på 6 måneders opsigelse, der forrentes med højeste rente.

En særlig afdeling udgør de skattebegunstigede konti. I de senere år er det blevet muligt at formindske den skat, man skal betale, ved at sætte penge ind på en sparekassebog og binde beløbet efter lovens regler.

Der findes flere forskellige opsparingsformer, der giver skattelettelse: kapitalbindingskonto, konto for skattelettelse, børneforsørgelseskonto, indekskonto, selvpensioneringskonto og kapitalpensionskonto. Alle disse kontoformer kan oprettes i sparekassen.

Det er klart, at tjenestemænd er stærkt interesseret i disse opsparingsformer, og sparekassen har da også haft en meget stor tilvækst af disse konti.

For tiden arbejder en kommission med den skattebegunstigede opsparing. Den har bl.a. det formål at fremkomme med forslag til en forenkling af reglerne.

Betænkningen vil tidligst blive afgivet pr. 1. november d.å., således at det ikke er sandsynligt, at eventuelle ændringer eller nye lovregler vil blive vedtaget med virkning for det kommende skatteår.

Sparekassen udleverer meget gerne specialbrochure om de forskellige opsparingsformer, ligesom personalet er til rådighed med yderligere oplysninger.

Alle disse kontoformer forrentes med højeste rente som for indskud fra tjenestemænd, og herudover kommer en tillægsrente for de mere langsigtede opsparingsformer, således som anført omstående.

### *Udlån*

Som nævnt foran er et af sparekassens formål at yde lån til tjenestemænd på så billige vilkår, som forholdene tillader.

En række forskellige former for sikkerhedsstillelse benyttes, bl.a. kaution, håndpant i sparekasse eller bankbøger, børsnoterede obligationer og aktier, og pant i fast ejendom.

Tilbagebetalingen sker for mange låns vedkommende med faste månedlige ydelser, men også halvårlige ydelser og kassekreditformen benyttes.

### *Anden virksomhed*

Der udføres i øvrigt alle sparekasseforretninger: modtagelse af skatter og afgifter, salg af rejsevaluta, salg af gavechecks, udlejning af boksrums m.m.



### **Tak!**

Hjertelig tak for deltagelse ved min mands, pensioneret lokomotivfører J. J. Birkbo, bære. Tak til Helgoland afdeling for fanens tilstedeværelse og en særlig tak til lokomotivfører V. Sørensen for den sidste hjælp, han gav min mand.

*Augusta Birkbo og børn.*

## »Lanternen«

afholder stor agitations- og efterårsfest onsdag den 11. november kl. 18,15 præcis i »Karnappen«, Niels Hemmingsensgade nr. 10.

Der serveres helstegt svinekam med rødkål og »knirkeseidse« og vi skyller med en øl. Når alle er mætte serveres desserten, is med abrikoser. Derefter går vi til kaffebordene og ballet begynder.

Aftenens dirigent er Poul Gamby, der spiller såvel under middagen som til ballet.

Deltagerprisen er for medlemmer kr. 16,00 pr. person, medens den for ikke-medlemmer er 20,00 pr. person.

Ja, ikke sandt, det kan betale sig at være medlem, og man skal blot være indmeldt inden den 31. oktober.

Indtegning til festen finder sted på de københavnske maskindepoter eller på telefon 94 53 46 og 30 21 54.



*Forflytninger efter ansøgning pr. 1/10-64.*

Lokomotivførerne (12. lkl.):

J. F. Langebech, Roskilde, til Rødby Færge.  
V. Poulsen, København Gb., til Helsingør.  
R. L. Andersen, Helgoland, til København Gb.  
O. E. Madsen, Helgoland, til København Gb.  
J. E. Profft, Helgoland, til København Gb.  
L. P. Larsen, Helgoland, til København Gb.  
K. O. T. Povlsen, Helgoland, til København Gb.  
B. N. Kristensen, København Gb., til Helgoland.  
A. P. Larsen, København Gb., til Helgoland.  
F. S. Sørensen, København Gb., til Helgoland.  
W. B. Hansen, København Gb., til Helgoland.  
L. S. Andersen, København Gb., til Helgoland.  
E. Elberg, København Gb., til Helgoland.  
P. R. Jensen, København Gb., til Helgoland.

Lokomotivmedhjælperne:

N. B. Kristensen, Rødby Færge, til København Gb.  
C. E. Pedersen, Næstved, til København Gb.  
B. F. Skriver, Næstved, til København Gb.  
E. Vestenbæk, Rødby Færge, til København Gb.  
P. E. Nielsen, København Gb., til Næstved.

*Ansæt som lokomotivmedhjælper pr. 1/10-64.*

Lokomotivmedhjælperaspiranterne:

F. T. Jensen, Fredericia, i København Gb.  
E. G. Tranders, Århus, i Næstved.  
O. J. H. Olsen, Århus, i København Gb.  
F. Brund, Århus, i København Gb.  
O. P. Schrøder, Århus, i København Gb.  
P. H. Hansen, Århus, i Rødby Færge.  
S.-B. Frederiksen, Århus, i København Gb.  
K. Mortensen, Fredericia, i København Gb.  
K. Nielsen, Århus, i København Gb.

P. N. Jacobsen, Fredericia, i København Gb.  
K. H. Jonasson, Fredericia, i Rødby Færge.  
K. H. Petersen, Fredericia, i Rødby Færge.

*Overgået til stilling som lokomotivinstruktør  
(15. lkl.) efter ansøgning pr. 1/10-64.*

Lokomotivfører (15. lkl.):

A. V. Christensen, Struer, i Struer.

*Forfremmelse til lokomotivfører i 15. lkl. efter ansøgning, ifølge opslag (fortrinsvis kørelærer i motordriften) pr. 1/12-64.*

Lokomotivfører (12. lkl.):

A. Peilicke, Helgoland, i Helgoland.

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

Lokomotivfører (12. lkl.):

N. P. Junker, Fredericia, i Fredericia.

*Afsked.*

Lokomotivfører (15. lkl.):

C. Olesen, København Gb., er afskediget efter ansøgning på grund af alder med pension (31/10-64).

Lokomotivfører (12. lkl.):

K. F. Jensen, Vejle, er afskediget efter ansøgning på grund af alder med pension (31/12-64).

Elektrofører (12. lkl.):

N. E. E. Rasmussen, Enghave, er afskediget efter ansøgning (30/11-64).



Pensioneret lokomotivfører J. J. B. Birkbo, Nygårdsvej 19, 2., København Ø., født d. 12/3-1894, er afgået ved døden.

Pensioneret lokomotivfører Thorvald Hansen, Guldbergshave 22, 2. nr. 504, København N., født den 30/6-1893 er afgået ved døden 30/6-64.

Pensioneret lokomotivfører Ancher Pedersen, Skanderborgvej 21, 3., Århus C., født d. 27/9-1894, er afgået ved døden d. 29/7-64.

Pensioneret lokomotivfører N. C. Hansen, Kirsebærvej 3, Fredericia, født d. 14/11-1872, er afgået ved døden d. 6/8-64.

Pensioneret lokomotivfører L. Chr. Jensen, Grenågade 4, 3. th., København Ø., født d. 11/12-1883, er afgået ved døden d. 26/8-64.

Pensioneret lokomotivfører J. F. Hviid, Dronningensvej 20, 3., Nyborg, født d. 16/9-1873, er afgået ved døden d. 4/10-64.

## Byttelejlighed

God 2½ værelses lejlighed i Kalundborg ønskes byttet med 2-2½ vær. lejlighed i København eller omegn.

Pens. pakhusformand J. P. Pedersen,  
Nyvangsvej 10, Kalundborg.

## ESBJERG

Det store udvalg i lædervarer finder De i  
**LÆDERMAGASINET**

Skolegade 24 - Esbjerg - Telf. 20931  
Køb Deres lædervarer i en specialforretning

kør godt - kør billigt - kør med **uno-x**

A. Lysgaard  
Darumvej 73 - Esbjerg - Tlf. 227 03  
Benzin

## CATI SKO

Gl. Vardevej 21 - Esbjerg  
Telefon 24 806

## VARDE

### P. H. KORSGAARD

Stort udvalg i ure, guld, sølv - 1.kl. reparationer udføres  
**GAVEARTIKLER**  
Vestergade 12 . Varde . Telf. 20164

## FARVEMESSEN

Tapet - maling - linoleum  
Storegade 22 - Varde - Telefon 20545

## BALLESKAARDS BLOMSTER

VARDE - TELEFON 20618

## ODENSE

alle  
mærker på  
konto

### A. ODDERSHEDE

Cykler - Motorcykler - Knallerter  
Skibhusvej 126 - Odense - Telefon 12 18 50

## STRUER

### Thomas Hansen's Bageri

bringes i velvillig Erindring  
Brødet bringes overalt i Byen  
Danmarksvej, Struer. Tlf. 50308

## RIISKOV

### VALD. NIELSEN

Kolonial . Vine . Cigarer  
Ndr. Strand 122 . Riiskov  
Telf. 77174

## HØJBJERG

### UNGE HJEMS HØJSKOLE

Skaade pr. Højbjerg. 7 km sydl. Århus

Et vidunderligt højskoleophold på Danmarks mest moderne højskole med levende undervisning for vor tids unge. Kursus beg. novbr. og jan. Programsendes. Understøttelse kan søges.

## AABENRAA

### Aabenraa Dampvaskeri

Langrode - Telf. 2 35 19

*Vi vasker skånsomt og hurtigt!*

Man lægger mærke til Deres hår - gå til  
**DAMEFRISØRSALONEN**

v/ JYTTE PETERSEN

Sønderport 34 - Aabenraa - Telf. 22872



### SØNNICHSENS VAREHUS

*Et godt sted at handle!*

STOREGADE 13 . AABENRAA . TLF. 22709

## SILKEBORG

### E. Øvall's Parfumeri

det vil glæde os at vejlede Dem  
vi har mange yndige gaveartikler

Torvet 11 - Silkeborg - Telf. 862

### SKOLEBOGHANDELEN

Skoletorvet - Silkeborg - Telf. 96

*Vi fører alle skolebøger*

*Vi opretter gerne en bogkonto*

## NYKØBING F.

### ARNE JØRGENSEN

 Farve og Tapethandel

mal og bevar - køb Deres malervarer hos os

Slotsgade 5 - Nykøbing F. - Telf. 850101

### Cykelhandler OTTO PETERSEN

*Cykelforretningen »Vulkan«*

Nygade 9 - Nykøbing - Tlf. 851306

De førende mærker i cykler & knallerter

## SLAGELSE

## RENOVA

RADIO &  
TV SERVICE

v/ E. ANDERSEN

Absalonsgade 26 . Tlf. 52 35 56

1. klasses reparationer

Kun kontant - derfor billigst

## MØBEL - Huset

Vi har møbler for alle hjem. De må komme og se  
INGEN KØBETVANG

Slotsgade 8 - Slagelse - Telefon 500181

Vaskemaskiner - Komfurer - Støvsugere - Køleskabe

## NUTIDENS HUSHJÆLP

Bredegade 45, Slagelse Telf. 521011

### STJERNE - FOTO

ved Robert Hjort

Jernbanegade 3, Slagelse

Telf. 520567

*er stadig billigst - alt i foto - film - kino*



## NÆSTVED

*Sygeplejeartikler . Babyartikler*  
BANDAGER . FODINDLÆG OG GUMMISTRØMPER

**MATERIALISTEN** Kjeld O. Madsen  
i Dania, Ringstedgade 1a . Telf. Næstved 72 42 03

*Spis Hygæa-Brød*  
**Næstved Brødfabrik**

AADERUPVEJ 154 - NÆSTVED - TELEFON 72 04 91

**KLEIN TRIKOHL** - Farveri og renseri  
**Næstved**

Ramsherred 20 - Telefon 72 08 28  
Slagelsevej 9 - Telefon 72 12 47

**Skovbrynets Kolonial**

v. E. Løvgreen

Ringstedgade 177 - Næstved - Telf. 72 26 06

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

**FOTO HUSET**

Skomagerrækken 10 - Næstved - Telf. 72 45 73

Alt i foto og kino Fotoarbejde udføres -

»ELEKTRA«

Elektromekanisk værksted - v. H. Paulsen

Hvedevænget 54-56 - Næstved - Telf. 72 22 43

Reparationer af elmotorer samt støvsugere og elektrisk håndværktøj udføres - Gerne tilbud



**GARAGERNE - AXELTORV**  
NÆSTVED

v. U. Orland Pedersen - Telefon 72 34 45

Vask - Smøring - Tilbehør - Quick service

Åben hele døgnet

## VEJLE

**EJNER JENSEN**

(J. Chr. Larsens Fttf.)

Elsdyrvej 8 - Vejle - Tlf. 3781

kolonial - konserveres  
vine - tobak

## AARHUS

**Restaurant »DEN RØDE OKSE«**

Nyt, moderne og hyggeligt - altid et besøg værd

Haandværkerforeningens restaurant og selskabslokaler

Aarhus, telf. 20233

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

**Skræderforretning**

Skræderi  
og  
konfektion

Rymsgade 27, Aarhus  
Uniformer af enhver art leveres

Telefon  
Aarhus 23720

Leverandør  
til DSB

## VOJENS

Køb Deres møbler og tæpper; hvor udvalget er størst

**CHR. SCHÖNNING'S MØBELFORRETNING**

VOJENS . TELEFON 41406

## SØNDERBORG

Når De bliver **CAFAX**-kaffekunde får De leveret topkvaliteter  
i kaffe og en **CAFAX**-El-husholdningskaffemølle  
til at male kaffen på!

**CAFAX KAFFE** Perlegade 87 - Sønderborg - Telefon 255 45

**HELGE SKJERNING**

GULDSMED . GRAVØR

PERLEGADE 62 . SØNDERBORG . TELEFON 235 22



GULD - SØLV - BESTIK - FLERE MØNSTRE - GRAVERING - REPARATIONER

Læg mærke til

**El-mærket** -

**A PALLESEN**

prikken over I-et EL - Installationsforretning

Fagmandens garantimærke Perlegade 6 . Sønderborg . Telefon 2 37 33

**SØNDERBORG KAFFERISTERI**

*Math. Lorenzen*

KASTANIEALLE 17 . SØNDERBORG . TELF. 23851

K. P. Maletzki

*Bageri - Conditori*

Bestilling modtages paa alt bagværk  
Dybbølgade 17 . Sønderborg . Tlf. 21804

★ Frugt  
Grønt  
Konserveres

Varerne bringes

*Torvehallen*

R. Tychsen

Jernbanegade 46 . Sønderborg

Telefon 22 501

## GRAASTEN

*Graasten - Salater*

er kendt og anerkendt fra Kongeåen til Elben

Telf. Graasten (046) 51330

## HILLERØD



De bor og spiser godt på

**MISSIONSHOTELLET**

Slotsgade 5 . Hillerød . Telf. 189

HYGGE LIGE SELSKABSLOKALER

Biografen er stadig den billigste fornøjelse  
gå derfor i

**BIO på TORVET**

Hillerød . Telefon 7

TAG BRØD MED HJEM

**SIGVALDS KONDITORI**

Sdr. Banevej 1 . Hillerød . Telefon 420

Alt i brød og kager til daglig og fest - Kun ren kaffe i Caféen

## HADERSLEV

De køber godt  
herretøj  
billigt hos

10 % rabat på alle varer

**Vejen's**  
HERRETØJ

## HELSINGØR



### Service Station v/ BENNY POULSEN

Vask . Smøring . Polering . Automobiltilbehør

Hovedvagtsgade 1 . Helsingør . Telf. 210132

Man lægger mærke til Deres hår - gå til

### DAMEFRISØRSALONEN

v/ LILLIAN IPSEN

Ewaldsvej 35 . Helsingør . Telf. 2118 69



Lad kvindehænder behandle Deres tøj,  
send det til

### HVID VASK

Strandalle 1 . Helsingør . Telf. 21 25 26

### Købmand Edv. Andersens Eftf.

v/ ANNA JOHANSEN

Stort udvalg i kolonial - konserver - tobak - vin

Kongensgade 7 . Helsingør . Tlf. 21 05 87

TAL MØBLER MED

### HELSINGØR BOLIGMONTERING

Stjernegade 20 - Helsingør - Telf. 21 31 40

Udstillingshal: Fabrikvej 11 - Telf. 21 13 94

### KAJ BRAMMERS BOGHANDEL

v/ O. Petersen . Stengade 10 . Helsingør . Telefon 210514

... glæd med en bog

### VARELAGERET ROYAL-BO

Stengade 75 Helsingør Stengade 46

Telf. 211 415 Telf. 213 115 - 213 615

har det store udvalg i manufaktur og boligmontering

## TØNDER

### PETER JAKOBSEN

Farve . Tapet . Gulvbelægning

Telf. (047) 2 23 68

Tønder

### BLENNERS DAMPVASKERI

Skibbrogade 2, Tønder . Tlf. 22268

### Tønder Begravelsesforretning v/ Hans Dinsen

Nørregade 1 - Tønder  
Telf. 22073

## STENSVED

### KNUD SØRENSEN

Aut. RENAULT Forhandler

Alt i reservedele og tilbehør

Stensved - Telefon Stensby 27

## KRUSAA



### SERVICE STATION

v/ Hans Petersen

Sønderborgvej 8 . Krusaa . Telf. 71 419

International-Transporter

## KALUNDBORG

### N. JENSENS SØNNER

Inventar- og bolig montering

Telf. Kalundborg 280

### KALUNDBORG KULKOMPAGNI

Aktieselskab

Tlf. TRETEN

Tlf. TRETEN

### O. Blechingberg's Eftr.

Farve - Tapet - Linoleum - Tæpper

Kordilgade 69, Kalundborg . Telf. 62

Telf. 808

Kør godt -

kør sikkert med **Kalundborg Taxa Centralen**

### Kul - Koks - Briketter - Brændselolier

IMPORTKOMPAGNIET A/S

Kalundborg - Telefon \*33 (flere ledninger)

### P. FAARUP CHRISTENSEN'S TANDTEKNIK

Vænget 5 - Kalundborg - Telefon 817

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

### Køb dit tobaksforbrug hos A. SØRENSEN

Slagelsevej 62 - Kalundborg - Telefon 103

Stort udvalg i alle tobakssorter

VIN og SPIRITUOSA til hverdag og fest

Kør godt - kør billigt - kør med

### MINI-TAXI

Kalundborg - Telefon 1011

### Kalundborgegnens Mejerisammenslutning

1. kl. mælk og fløde, lurmærket smør og prima ost.

Leverandør til feriehjemmet ved mejeriet »Karlsbjerg«.

TLF. RAKLEV 19

### Fiskehus nr. 1

Viktor Nielsen

Tlf. Kalundborg 659

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

Leverandør til Feriehome

### Slagtermester Børge Rasmussen

Kordilgade 10

Telefon 173

Privat 1243

Altid første kl. varer

### OTTO NIELSEN

Malermester

o

Tlf. Kalundborg 447

Fineste

### Kød, Flæsk, Paalæg

Slagteriets Udsalg, Kordilgade 44

Tlf. Kalundborg 161

Leverandør til Feriehome

## FREDERICIA

### Kageboden

v/ B. FROM . FREDERICIA

PRANGERVEJ 72 . TELEF. 20134