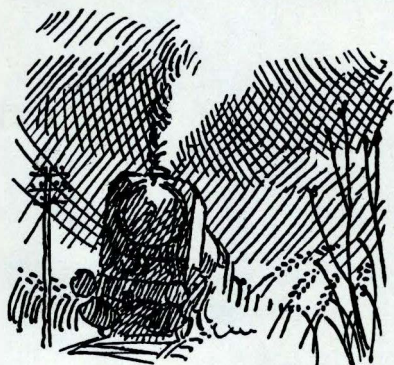




22

DANSK
LOKOMOTIV
TIDENDE

COI's repræsentantskabs- møde



DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

20. NOVEMBER 1966 — 66. ÅRGANG

22

Indhold:

COI's repræsentantskabsmøde	2
Peter Madsen †	3
Nye amerikanske hurtigtog	4
Folketingsmand vil bygge jernbane- museum	6
Tjenestemandsløvene må ændres	8
Sjove gamle amerikanere VII	11
»Brandkassen«	12
Personalia	14
Damernes Dag	16

Redaktører:

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

Redaktion og ekspedition:
Hellerupvej 44, Hellerup.
Telefon Hell. 7269.
Kontortid 9-16.
Lørdag lukket.

Frederiksberg Bogtrykkeri
Howitzvej 49.

Centralorganisationens formand, Egon Rasmussen, beskæftigede sig i sin beretning med sådanne forhold for den passerede 2-årige periode som lønforhandlingerne i forårene 1965 og 1966, pristalsregulering, pensionsforhold, tjenestemandskommission, normeringslov, stedtillæg, tjenestetid, boliger m.v.

Et grundigt oplæg til debat på repræsentantskabsmødet, hvis deltagere enstemmigt godkendte den fremførte beretning. Imidlertid var det som stærkest optog mødedeltagerne punktet om tjenestemandskommissionens hidtidige arbejde, hvor en arbejdsgruppe under kommissionen har udarbejdet en redegørelse, som tænkes anvendt til diskussionsoplæg i tjenestemandskommissionen. Formanden løftede en flig for udvalgsgruppens arbejde, men måtte selvsagt tage sig i agt for ikke at gå arbejdets enkeltheder for nær, fordi redegørelsen endnu ikke havde været forelagt tjenestetidskommissionen. Repræsentantskabsmødet skulle således ikke tage standpunkt til kommissionsarbejdet.

Økonomiminister Ivar Nørgaard talte til forsamlingen og bevægede sig omkring den kommende ændring af tjenestemandsløven. Han sagde bl.a., at nogle grupper stod relativt stærkere i f.eks. lønmæssige krav og fremgang, fordi der var et øget behov for disse grupper. Imidlertid gjorde det nuværende tjenestemandssystem det vanskeligt at tilpasse sig den differentierede og varierende udvikling på det private arbejdsmarked. Man måtte arbejde hen til et smidigere tjenestemandssystem, hvor der ikke beskæftiges overkvalificeret arbejdskraft. Der skal på een gang ydes en rimelig løn, samtidig med at der ikke bliver for kraftige lønspring i hensynet til statens udgifter. En række funktioner, der i dag udøves af akademikere, skal kunne udfyldes af folk i de respektive styrelser med specialuddannelse. Det offentlige må indstille sig på kraftigere at bruge penge til træning og uddannelse. Et smidigere system og omflyttelighed betinger, at chefer, som ikke er vant til at tænke i de baner, må på skolebænken.

Arbejdsvurdering må være grundlag for funktionens udførelse og ikke en tilfældig eksamen på et tilfældigt tidspunkt. Og vi kan for egen regning tilføje, at man i spørgsmålet om overkvalificeret arbejdskraft og rationalisering kan begynde fra oven modsætningsvis disses opfattelse hidindtil, først og fremmest at kaste sig over de undergivne.

PETER MADSEN

Repræsentantskabet genvalgte med akklamation formanden, Egon Rasmussen. Til det 17-mand store forretningsudvalg valgtes bl.a. fra vor organisation E. Greve Petersen og K. B. Knudsen.

UDTALELSE fra mødet

Repræsentantskabet godkender den om virksomheden aflagte beretning og udtaler sin anderkendelse af de opnåede forhandlingsresultater for tjenestemændene, idet disse har medvirket til fastholdelse af en arbejdstids- og lønmæssig ligestilling med øvrige lønmodtagere.

Med den imødesete forhandling om tjenestemændenes egetbidrag til pensionsordningen forventer repræsentantskabet, at den for tjenestemændene ugunstige udvikling vedrørende det samlede egetbidrag til efterlønnen vil blive imødegået.

Repræsentantskabet peger yderligere på, at der såvel under det nuværende lønsystem som under et fremtidigt lønsystem fortsat bør åbnes adgang for hyppige forhandlinger vedrørende tjenestemændenes lønforhold, således at en ajourføring med den for det øvrige arbejdsmarked konstaterede lønglidning kan finde sted, ligesom man vil fastholde, at tjenestemandslønningerne også fremover må være undergivet en automatisk dyrtidsregulering.

Under henvisning til de gennem de senere år afgivne rapporter fra Det Økonomiske Råd undlader repræsentantskabet ikke at henlede opmærksomheden på, at man ikke mener at kunne tillægge disse rapporter nogen synderlig betydning, sålænge disse kun beskæftiger sig med lønmodtagerindkomster, som i forvejen er fuldt belyst, og man beklager, at det ikke hidtil har været muligt at tilvejebringe tal til belysning af indkomstudviklingen for de liberale erhverv.

Repræsentantskabet beklager endvidere, at det stadig ikke er lykkedes at få gennemført en skattereform, som kan medvirke til en retfærdigere skatteligning. I den forbindelse hilses regeringens kildeskatteforslag med tilfredshed som et skridt på vejen mod et bedre skattesystem.

Med henblik på et fremtidigt tjenestemandssystem ønsker repræsentantskabet at henlede opmærksomheden på, at man er positivt indstillet overfor en løsning af de udefra opståede problemer i forbindelse med tjenestemandsløvgivningen.



Den 8. november 1966 afgik en af tjenestemændenes store tillidsmænd ved døden efter nogen tids håbløs sygdom. Tidligere forretningsfører, Peter Madsen, Dansk Jernbane Forbund, er ikke mere og dermed er afsluttet et særligt kapitel i tjenestemændenes organisationsområde. Gennem en række år stod han som en førerskikkelse ikke blot for dem, han direkte repræsenterede i Centralorganisation I men også for tjenestemændene i øvrigt.

Med trofasthed og dygtighed tog Peter Madsen sig af de mange opgaver, og han har i den tid, det forundtes ham at være med, haft mange store opgaver at skulle klare i land for tjenestemændene.

Peter Madsen nød stor respekt i alle kredse, hvor han færdedes, man havde tillid til ham. Hans væsen kunne virke noget barsk og ved mangen forhandling har en kraftig argumentation taget stikket hjem. Men hans barskhed var kun tilsyneladende, inderst inde var Peter Madsen blød og følsom, hvad dem, der kendte ham, mødte mange beviser på.

Det blev et beskåret otium, der blev ham til del. Han fortjente en lang, rolig livsaften. På den anden side var det nok også svært at indstille sig på den tilbagetrukne pensionisttilværelse efter et liv fuldt af arbejde op over begge øren.

Vi mindes Peter Madsen for hans ukuelige vilje og interesse for at forbedre tjenestemændenes kår. Vi mindes hans kammeratlige og venlige facon.

Æret være hans minde.

Nye amerikanske hurtigtog på trapperne

Drivkraften turbo-jetmotorer eller elektricitet

Det ser ud til, at amerikansk jernbanedrift nu efter nogle vanskelige år går en renæssance i møde.

I en artikel i ugebladet »Newsweek« omtales en rapport, som en teknikergruppe, bestående af videnskabsmænd og praktikere knyttet til et stort amerikansk universitet, har udarbejdet for handelsministeriet i Washington. Gruppens undersøgelser drejede sig om landevejstransport *contra* skinnetransport, og eksperterne, som har arbejdet intensivt i mere end to år, når til den slutning, at »skinner kan transportere langt flere folk langt sikrere og hurtigere, end landeveje kan«. Gruppens rapport understreger, at det amerikanske *highway-system* lige som et hvilket som helst andet moderne vejnet har en ulykkeshyppighed, der bestemmes af »menneskeligt fejl-jugement«, og det fremhæves videre, at moderne motorveje klarer en »menneskelig strøm af trafik«, der ligger langt under det volumen, en normal jernbane kan påtage sig at besørge.

Det problem, de privat drevne amerikanske jernbaner først og fremmest bestræber sig for at løse, er *farten*. Hvor hurtigt kan man pr. skinner bringe passagerer og fragt fra den ene by til den anden?

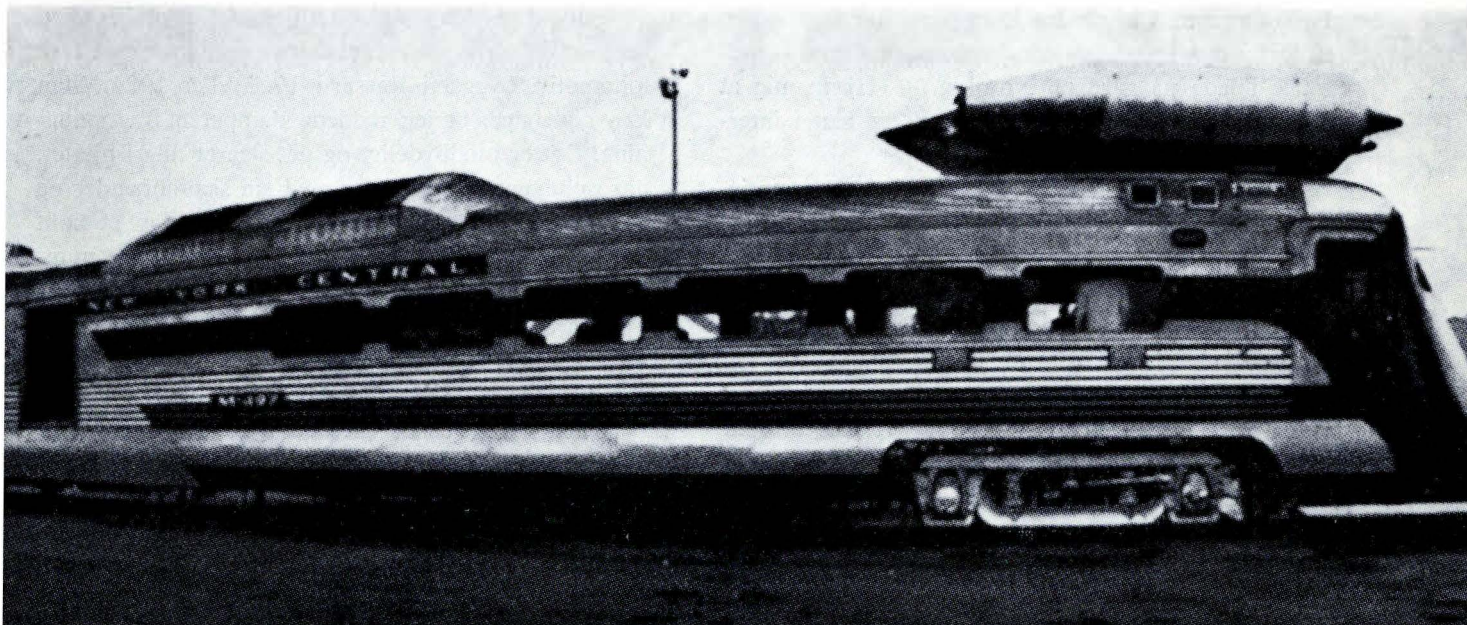
»New York Central«, en koncern, der dækker hele det østlige Amerika, har i løbet af det sidste halve år foretaget forsøg med en særligt konstrueret togtype, bestående af én lang vagon, på hvis tag to turbojet-flyvemaskinemotorer, serieproduceret af *General Electric*, er anbragt. (Se billedet).

Forsøgsvognen er konstrueret af *Budd Co.*, der bygger rullende materiel til de fleste større jernbaner i Nordamerika og Canada, og den har fået øgenavnet »Skarnbassen«. For nogle uger siden satte »Skarnbassen« en ny fartrekord for amerikanske tog, idet den på strækningen vest for byen Cleveland nåede en hastighed på 184 miles i timen (ca. 300 km/t). Men embedsmændene i Washington synes ikke overvættede begejstrede for *the black beetle*, bl. a. fordi de to turbojet-motorer laver et infernalsk spektakel, en hylen, der »kan høres på en afstand af 5 kilometer«.

Det amerikanske handelsministerium (*Department of Commerce*) har imidlertid besluttet at underkaste det livsvigtige transportproblem en virkelig indgående *research*, og det har foreløbigt stillet 90 mill. dollars til rådighed for en *all-round* belysning af transportens aspekter (pr. vej, pr. bane, pr. flyve-



Et af de selvdrevne en-vogns-tog fra de amerikanske Budd-fabrikker. Kæmpemæssige batterianlæg af særlig konstruktion fungerer som drivkraft.



Et af New York Central's black beetle-tog, med jet-motorer på taget.

maskine, pr. skib): *hvor, hvorfor, hvilken* vej, med *hvilket* trafikmiddel og *hvor ofte* rejser amerikaneren?

Jordtrafikken hurtigst på korte stræk

Foreløbig har de amerikanske undersøgelser kunnet fastslå, at en *hurtig* jordtrafik let vil kunne konkurrere med lufttrafik, når det drejer sig om kortere afstande: En mand, der har travlt, kommer ofte meget mere gesvindt til sit bestemmelsessted, indenfor en radius på indtil 500 km eller noget mere, – hvis han tager et eksprestog og ikke en rutemaskine. Han må tit bruge en time eller to til at nå den lufthavn, han skal benytte, og en tilsvarende tid for at nå fra sin landingshavn til det bycentrum, hvor han har ærinde.

Handelsministeriet i Washington har »for at bygge bro over det svælg, der skiller disse dages håbløst forældede jernbanedrift og et virkeligt *top-speed*-system, der måske kan forventes taget i brug en gang midt i 1980'erne« (hedder det i ovennævnte artikel), afgivet kostbare kontrakter til *United Aircraft Corporation* og til *Budd Corporation*, for konstruktion og gennemprøvning af hurtigt løbende letvægtstog, beregnet for strækningen mellem Washington og Boston.

United Aircraft's tog er et tre-waggon Pullmantog, der drives af otte *Pratt & Whitney* gasturbine-motorer. Toget har en maksimalhastighed af 160 *miles* i timen, men skal køres med kun 115 m/t.

Alligevel vil det indspare 70 minutter på strækningen mellem forbundshovedstaden og Boston, sammenlignet med den tid, normale eksprestog i dag bruger over samme distance. Det nye togs tre aluminiumbyggede waggons vejer mindre end et normalt lokomotiv. De otte motorer starter overordentligt hurtigt selv ved drøje kuldegrader og kan i løbet af 30 sekunder bringes op på fuld kraft. Videre ligger tyngdecentret en god halv meter tættere skinnelegemet end i almindelige tog, og et særligt ophængningssystem gør det muligt at tage kurver med en fart, der ligger 30 procent højere, end tilfældet er for normale togs vedkommende. Indretning og komfort bliver særdeles luksusræget. Der er et særligt køkken (som i flyvemaskiner) for hver vogn, og de rejsende får måltiderne serveret på den plads, hvor de sidder.

Togets otte motorer er anbragt med fire på den forreste og fire på den bageste vagon. Det bliver indsat i regelmæssig drift i foråret 1967.

Budd-togene er én-vogns, elektrisk drevne tog, hvoraf 50 i oktober 1967 bliver sat i drift (et tog pr. time) på den stærkt befærdede strækning mellem New York og Washington. Også disse én-vogns-tog vil løbe med hastigheder på mere end 100 *miles* i timen. Teknikerne regner med årelange prøveperioder for begge nye togtypers vedkommende.

Viggo Jensen.

Folketingsmands usædvanlige initiativ

*Bygger museum for gamle dampere –
vil have mindst tyve – !*

6

Folketingsmand Mads Eg Damgaard har lagt spiren til første danske privatejede jernbane-museum. – Indrettes i lade på gård på Nordfyn. – »Hjælp mig at finde de gamle lokomotiver« appellerer han i interview med DLT.

Danmark får nu sit første privatejede lokomotiv-museum oprettet på privat initiativ og for privat kapital. Museet skal ligge på Nordfyn, og begyndelsen til det er allerede gjort med anskaffelse af udstillingseksemplar nr. 1: En køreklar og velholdt tysk-bygget damper fra 1923.

Denne gamle maskine er den spæde start til et lokomotiv-museum, der er beregnet på at omfatte mindst tyve udstillingsnumre, inden initiativtageren vil begynde at tage penge for at vise sin samling frem. Foreløbig er enhver velkommen til at tage det eller de numre i øjesyn, som er til stede, ganske gratis.

Manden bag ideen om et privatdrevet museum er folketingsmand *Mads Eg Damgaard*, Egebjerggaard på Nordfyn.

I en samtale i Folketingets vandrehal fortæller Mads Eg Damgaard til Dansk Lokomotiv Tidende om sine planer og om, hvordan han fik ideen.

– Der er jo ikke ligefrem noget enestående i, at jeg som dreng var vildt betaget af de flotte dampere. Det er vel alle børn – i hvert fald drengene. Men jeg fik nu aldrig dyrket min interesse på anden måde, end at jeg ved hver given lejlighed slugte lokomotiverne med øjnene.

Årene gik, jeg blev voksen, men nysgerrigheden med hensyn til damplokomotiver holdt sig.

På et tidspunkt, mens jeg sad her i folketinget, fik jeg at vide, at folketingsmand *Chr. A. Christensen* var med til at realisere en del jernbanemateriel, og jeg spurgte ham en dag, om der ikke var et lokomotiv, som jeg kunne købe?

– Jo, svarede han, der er lige et tilbage af dem, der skal realiseres i denne omgang. Og det købte jeg.

– Hvad gav De for det, Mads Damgaard?

– Jeg fik det til skrotprisen – 7.000 kr. Det var i foråret, og damperen blev leveret i sommer. Den står nu i laden på min anden gård, Fællegaarden på Nordfyn, og det er her, at jeg vil lave mit museum. Laden er særdeles velegnet. Der er rigelig med plads. I forvejen ligger gården i en meget smuk egn, hvor der kommer mange turister på søndagsture, og så kunne museet jo godt være et mål for en sådan lille udflugt. Endelig kunne de mere professionelt interesserede få lejlighed til at studere alt det, de vil.

– Hvad er den første damper for en type?

– Jeg har dens data derhjemme, men jeg kan ikke huske dem i hovedet udover at det er et tysk lokomotiv, bygget i Kassel i 1923 eller 1924. Man kan godt sige, at jeg reddede damperen fra ophugning. Det er modbydeligt og det skærer mig i hjertet, når ophuggeren går i gang med sin skærebrænder og lige i løbet af et øjeblik har ødelagt sådan et kønt og spændende gammelt lokomotiv. Dette første nummer i samlingen har kørt på Bogensebanen. Egebjerggårds ejer i sin tid, lensgreve *C. Petersdorff*, var i 25 år formand for Bogensebanens bestyrelse og var med til at anskaffe lokomotivet.

– Det er forresten allerede rygtedes på Fyn, at jeg har købt et lokomotiv, fortsætter Mads Damgaard, og der er mange, der har opdaget, at de er velkomne til at gå ind og kigge på dette første eksemplar. Det koster selvfølgelig ingenting, men synes De ikke, at det er morsomt, at folk kommer til mig for at se et eneste lokomotiv, der står stille og dødt, når de for eksempel på Odense banegård kunne se en hel række rangerlokomotiver og andre dampere for fuldt tryk? Nå, men sådan er vi mennesker vel indrettede.

– Lidt mere om museumsplanerne . . .

– Hvor hurtigt de kan realiseres, afhænger af, hvor lang tid, det vil tage mig at finde udstillingsnumre nok. Jeg vil helst have så mange danskbyggede dampere som mulig, men det gør heller ikke noget, at der er udenlandske imellem, hvis blot det er lokomotiver, der har kørt herhjemme – eller i hvert fald af samme type. Noget helt andet er, at det kan jo let blive alt for kostbart at transportere de gamle lokomotiver over store strækninger med skib eller hvordan det nu skulle gå til, hvis det var en damper, jeg købte i udlandet.

– Nu, da De skriver for Lokomotivmandsforeningen om dette her, kunne De så ikke tage en appel med fra mig til alle lokomotivmænd og andre jernbanefolk: Lad mig vide, hvor der står dampere, der er til at erhverve til en rimelig pris og helst i en sådan forfatning, at de kan være af værdi for samlingen, der nu skal opbygges. Jeg vil være glad for at få et praj, hvis der rundt omkring står lokomotiver, der alligevel skulle ødelægges af skærebrænderen. For nok er jeg indstillet på at investere en del penge i det foretagende, som vi nu skal opbygge, men jeg vil selvfølgelig kun købe til rimelige priser. Ellers går det slet ikke . . .

– Skal museet være en forretning?

– Nej, nej, det kan det da aldrig blive, så sku'

Julen fejres på feriehjemmet

Et enestående tilbud

som ikke mindst husmødrene vil værdsætte

Som vi tidligere har meddelt her i bladet, har vi foretaget en gennemgribende restaurering af feriehjemmet. Vi har indrettet moderne køkken, tidssvarende badeværelser på alle etager og indlagt centralvarme.

Efter ferisesæsonen har vi derfor kunnet fortsætte med kursusvirksomhed, og vi kan allerede nu notere en vellykket start for feriehjemmet under helårsdrift.

På grund af flere henvendelser fra forskellig side har feriehjemsudvalget i samråd med økonomaen besluttet også at holde hjemmet åbent i juledagene.

Der vil blive arrangeret et juleophold, hvortil gæsterne påregnes at ankomme lillejuleaften den 23. december i løbet af eftermiddagen og afrejse 2. juledag den 26. december ligeledes om eftermiddagen.

Der bliver således 3 døgn's ophold med fuld forplejning, hvor vi starter med middagen lillejuleaften, og slutter med frokost 2. juledag. En højtidelig og festlig juleaften med den rette julemiddag og tilsvarende julefrokost 1. og 2. juledag. Der vil naturligvis tillige være juletræet, julegodterne, og hvad der ivotrigt hører med til julehøjtiden.

Prisen for opholdet fra den 23.-26. december er

fastsat til kr. 190,- pro persona, heri ikke medregnet vine eller andre drikkevarer, som den enkelte kan bestille efter behag.

Et sådant arrangement må naturligvis have en passende tilslutning, for at det kan gennemføres. Vi har derfor måttet betinge os, at deltagerantallet bliver på mindst 30 voksne personer, i modsat fald må vi aflyse.

Børn er naturligvis også velkomne og kan deltage for halv pris kr. 95,-.

Interesserede bedes snarest tilskrive foreningens kontor, der modtager anmeldelser indtil lørdag den 10. december.

I anmeldelsen erindrer vi om, at der skal anføres privatadressen foruden navn og antal personer samt børns alder.

Vi glæder os til at kunne gennemføre dette julearrangement, hvortil økonomaen og hendes personale har stillet sig til rådighed, og der er næppe tvivl om, at den rette julestemning vil være til stede i vort gamle feriehjem allerede ved gæsternes ankomst lillejuleaften, hvor duften af bagværk, rødkål og flæskesteg vil medvirke til festlig stemning og godt humør.



entreen sættes så højt, at der ikke kom nogen besøgende, og så var vi lige vidt. Det kan såmænd næppe komme til at svare sig, men nu vil jeg altså realisere den plan.

– Tænk dog på, hvor store udgifter, der nødvendigvis må komme, siger Mads Damgaard. Først anskaffelsen, siden oppudsningen og vedligeholdelsen. Det bliver jo nødvendigt at ansætte en mand og indrette et værksted derude på Fællegården.

– Og forresten, når De skriver det her om, at jeg godt vil købe gamle lokomotiver, så husk, at jeg er da også interesseret i de her små fra de nedlagte sukkerfabrik-baner og fra mergelbanerne rundt omkring.

– Hvordan skal museet udformes?

– Det er ikke helt klart. Men i hvert fald kunne jeg tænke mig at bygge en lille bane, hvis jeg kan finde sådan et træfyret lokomotiv, der rigtig kan knalde og sprutte. Det elsker børnene jo – og det gør jeg forresten også!

Store priser for gammelt jernbane-materiel

I løbet af de sidste ti år er ca. 6000 damplokomotiver blevet taget ud af drift i Vesttyskland, dels fordi de var for gamle, dels fordi de smalspors- og sidebanestrækninger, de betjente, nedlagdes.

Der findes i den tyske forbundsrepublik i alt 77 jernbaneamatørforeninger, hvoraf en halv snes er dannet med det formål at frelse nogle små dampstrækninger fra elektrificering, mens andre har sat allerede nedlagte sidelinjer igang igen til »museumkørsel«.

Siden juli måned i år har en sådan museumsbane, beliggende i nærheden af Bremen, i grevskabet Hoya, haft stor weekend-søgning af folk, der interesserer sig for gamle lokomotiver og vogne med brøstfældige træsæder. Priserne for kasseret jernbanemateriel er i det sidste par år røget til vejrs i det vesttyske velstandssamfund.

Tjenestemandsløvene må ændres!

Lidt om nogle af de problemer, som tjenestemandskommissionen må beskæftige sig med, hvis ansættelses- og arbejdsforhold skal følge med tiden.

Staten er den største arbejdsgiver her i landet. Tidligere var det ingen sag for statsvirksomhederne at få folk, selv om lønningerne ofte var mindre end tilsvarende i de private erhverv, det var tjenestemandsgoderne, som trak – herunder ikke mindst den faste ansættelse. Tjenestemænd var sikret mod arbejdsløshed, og som stand var de nogenlunde alene sikret pension, når afgang på grund af alder eller sygdom måtte ske.

Det har ændret sig. Ikke sådan, at lønningerne er blevet større end i de private erhverv, men sådan, at nu kniber det for staten at få folk. Der er fuld beskæftigelse, og arbejdsløsheden truer derfor ingen på samme måde som tidligere. Der er indført folkepension og ATP – ordninger som yderligere vil blive udbygget i de kommende år – og så er der ingen grund for folk til at skæve så meget efter fast ansættelse med tjenestemandspension.

En del af denne udvikling var nok forudset, da vi i 1958 fik de nugældende tjenestemandsløve – men følgerne af samfundsudviklingen kunne man ikke forudse, og derfor viste tjenestemandssystemet sig, sådan som det blev på grundlag af 1958-lovene, utilstrækkeligt. Der er en række fejl – og nu er en kommission igen i gang med at forberede en omfattende ændring af lovgivningen. Hvad resultatet bliver, når kommissionen er endelig færdig, og Folketinget har behandlet et forslag fra økonomiministeren, kan naturligvis ikke siges i dag. Men vi kan sige en del om på hvilke punkter, tjenestemandsløvene bør ændres.

Lukket system

Hvad vi ønsker, er rimelige vilkår, der kan sikre staten den fornødne kvalificerede arbejdskraft og tjenestemændene et forsvarligt lønnings- og ansættelsessystem.

Der er for det første hele ansættelsespolitikken. De nugældende lønssystemer giver – ikke mindst i de talstærke lønningsklasser – stort set kun mulighed for rekruttering af helt unge. Den stærkt begrænsede adgang til at tjenestemandsansætte personer i en mere moden alder har medført, at når man ikke kunne få unge nok, så har man måttet antage ældre på kontrakt- eller overenskomstvilkår – ofte med højere

lønninger end tjenestemændene får. Vi har alle hørt klagen fra chefen, der har mindre i løn end sine overenskomstansatte undergivne.

Det gælder måske ikke så meget for de lønklasser, CO I repræsenterer, men også for os gælder, at får man lyst til at forlade tjenestemandstillingen i en moden alder for at søge over i et privat erhverv, så ryger en væsentlig del af de oparbejdede pensionsrettigheder. Hensigten med tjenestemandsansættelsen er jo nu en gang, at det er en ansættelse for livet. Urimeligt er det så, at dersom en tjenestemand forlader sin stilling for at gå ud i det private erhverv, og han senere får lyst at vende tilbage som tjenestemand, hvorved staten kunne få en erfaren arbejdskraft, ja, så er det så at sige umuligt.

Systemet rummer også den vanskelighed, at en mand, der nærmer sig aldersgrænsen for ansættelse i tjenestemandstilling, og som tidligere har været beskæftiget i det private erhverv, ikke kan tage sin anciennitet fra det private erhverv med sig over i staten. Dette i forbindelse med de ansættelseslønninger, der er beregnet på helt unge folk, gør det ikke attraktivt for mere modne mennesker at søge ind i statstjenesten – med mindre det kan ske som overenskomstansat. Det udhuler tjenestemandsbegrebet, og det ønsker vi ikke,

Stift system

Man hører nok jævnligt arbejdsgiverne klage over, at hvis man giver løntillæg til de lavestlønnede, så følger de bedrelønnede med op – og at forholdet mellem de forskellige gruppers lønninger derfor vil være nogenlunde uforandret. Meget tyder på, at der er noget om talen, men trods dette er der i ikke ringe udstrækning sket ændringer i lønstrukturen på det private arbejdsmarked. – Disse ændringer kan ikke overføres til statens lønninger, fordi lønssystemet her er så stift. Ikke mindst kan en række faglærte grupper i statstjenesten tale med derom – for det er så at sige umuligt at oprykke særlig kvalificerede i en højere lønklasse, uden samtidig at ændre den pågældendes arbejdsopgaver. Måske egner vedkommende sig ikke til de nye opgaver, medens han eller hun er fortræffelig til sin nuværende, og det kan man altså ikke belønne. På det private arbejdsmarked, kan man – f. eks. gennem akkordsystemet – lønne den hurtige og dygtige arbejder bedre end den noget langsommere, men det lader sig ikke gøre i staten.

Arbejdet i statens tjeneste har ændret sig meget med årene, der rationaliseres ligesom i de private

Lov om Statens Tjenestemænd

af 12. September 1919.

erhverv. Det kan betyde, at hele grupper af tjenestemænd – større eller mindre – bør have en lønregulering, men det kan stort set kun gøres over normeringslovene i form af bestillingstillæg. (Sådanne er ydet til tjenestemænd i laveste lønklasse, samt i en del tilfælde til akademiske tjenestemænd i de højere lønklasser).

Men også her halter systemet. Sådanne bestillingstillæg er for det første ikke pensionsgivende, og de medtages ikke i den løn, der lægges til grund ved indplacering i en højere lønklasse, hvis man avancerer. Løntillæg som følge af avancement må derfor gives som et personligt ikke-pensionsgivende tillæg, der bortfalder ved opnåelse af alderstillæg. En fremmet tjenestemand kan derfor risikere at måtte vente en årrække på yderligere lønfremgang.

Nyt lønsystem

Det er klart, at der må ske ændringer i dette system, men hvordan? Ja, det kan man ikke sige så forfærdeligt meget om i dag, men en af vejene kan være at erstatte de lange lønrammer, som kun giver små muligheder for at afpasse lønforbedringer efter arbejdsindsatsen, med et system med flere og kortere lønklasser. Man kan også pege på, at systemet med overenskomstportioner har afsløret visse mangler. Det skyldes den inflatoriske udvikling. Der ydes nu ikke mindre end 124 overenskomstportioner, et dyrtidstillæg på 19 pct. og en særlig feriegodtgørelse på 1,5 pct. Det betyder, at forskellen mellem overenskomsttillægget til to lønstørrelser, der ligger i hver sit af to af skalaens nabo-intervaller, ofte er flere gange så stort som et alderstillæg. Og det har ikke været meningen. Det har i hvert fald ikke været tilsigtet og forekommer heller ikke at være nogen god udvikling.

Stedtillæggene kan der også være grund til at se nærmere på, når nu hele systemet skal tages op til overvejelse. Deres formål har været to: Dels at udligne forskellen i leveomkostninger, og dels at stille

Lov

(Nr. 98 — 1931)

1931

Statens Tjenestemænd.

staten nogenlunde lige i konkurrencen med private om arbejdskraft i de enkelte landsdele.

Udviklingen har imidlertid medført en vis udligning af leveomkostningerne landet over, men samtidig må det erkendes, at lønforskellen mellem arbejdere i hovedstadsområdet og i den øvrige del af landet er nogenlunde uforandret siden 1958, da vi fik den nugældende tjenestemandsløvgivning. Det betyder, at spændingen mellem stedtillæggets to formål er vokset ikke så lidt siden 1958.

Ansættelsesområderne

Rationalisering kan – som allerede antydnet – betyde, at enkelte eller flere tjenestemænd får større ansvar, men det kan også betyde, at der kunne være brug for omflytning af tjenestemænd fra en styrelse (ministerium) til en anden eller inden for en enkelt styrelses rammer. I det private erhverv klarer man den slags, men ansættelsessystemet i staten giver ikke alt for gode muligheder for flytning fra et tjenestemandsområde til et andet. Det kan betyde, at man ikke hurtigt kan omlægge arbejdsgangen, hvorved staten kommer til at fungere for trægt. Enten man kan lide det eller ikke, er det klart, at man må forudse et stigende krav på omflyttelighed med den begrundelse, som den tekniske udvikling giver og med rationaliseringer inden for statsadministrationen. Det er klart, at det kan komme til at medføre visse gener for personale, som i mange år har udført et bestemt stykke arbejde, og det er givet, at øget omflyttelighed, hvis den gennemføres, må ledsages af værn mod urimelige forflytninger. Vi peger på problemet, for det er der . . .

SPAREKOMMISSIONEN AF
21. FEBRUAR 1921

LØNNINGSKOMMISSIONEN AF 1929

LØNNINGSKOMMISSIONEN AF 1943

LØNNINGSKOMMISSIONEN AF 1954

LOVTIDENDE A 1958 - NR. XIV

7. juni. 857 Nr. 154.

Lov om lønninger og pensioner m. v. til statens tjenestemænd.

VI FREDERIK DEN TILNÆRMEDE, af Guds Nåde Konge til Danmark, de Venstres og Godets, Hertog til Slesvig, Holsten, Stormarn, Ditmarsken, Lauenborg og Udelerborg, zoe vortfølgte: Folketinget har vedtaget og Vi ved Vort samtykke stadfæstet følgende lov:

1. del.

Kapitel 1.

Almindelige bestemmelser.

1. Om begrebet tjenestemand.

§ 1.

Som statens tjenestemand anses enhver, der variet og som livserhverv har ansættelse i statens tjeneste i en i lov om normering og klassificering af statstjenestemandstillinger omhandlet stilling, for hvilken lønning er fastsat i denne lov til en fast årlig sum. Under begrebet tjenestemand henregnes ikke elever, medhjælperne eller aspiranter (jfr. § 5).

2. Om oplysning af tjenestemandstillinger.

§ 2.

Stk. 1. Ansættelse i tjenestemandstillinger, hvis antal er fastsat i lov om normering og klassificering af statstjenestemandstillinger eller anden særlig lov, sker efter oplysning, dog kun indstillet af den afkomne kandidat fra lønningrådet bestående af væge grupper af tjenestestillinger er modtagne fra denne regel.

Stk. 2. Ansøgeren har ret til at få oplysning om ansøgerens navne. Tilstavende gælder ansørgivende organisationen, hvis medlemmer er naturlige ansøgere til pågældende stilling, for så vidt de fremsætter ansøgning herom over for vedkommende styrelse. Offentliggørelse af disse oplysninger kan kun finde sted med pågældende styrelsens samtykke.

Stk. 3. For så vidt ikke ganske særlige

forhold er til stede, må ansøgningsfristen ikke være mindre end 14 dage.

Stk. 4. Hvis ansættelsesværdigheden skønnes, at ingen af de ansøgere, der rettidigt har meldt sig til en oplysning, er tilstrækkelig egnede til stillingen, eller at man ved fornyet oplysning kan fremskaffe ansøgning fra mere kvalificerede ansøgere, skal stillingen oplys på ny.

3. Om tjenestemandens pligter.

§ 3.

Stk. 1. Tjenestemanden skal i alle anliggender samvittighedsfuldt overholde de for hans tjenestestilling givne love, gørdninger og forskrifter. Han skal i sine forhold i og uden for tjenesten vise sig værdig til den ære og tillid, som hans stilling kræver.

Stk. 2. Tjenestemanden er en hvidere ved udførelsen af sine tjenestehandlinger pligtig at påse overholdelsen af den gældende lovgivning og andre for vedkommende fastsatte gævr-forskrifter.

Stk. 3. Tjenestemanden skal iagttage tavshedspligt med hensyn til de forhold, som han i sin tjenestemandstillings medfør bliver bekendt med, og hvis hemmelighedspligt har særlig natur og påkrævet eller bliver han forekæret af hans tjeneste. Tavshedspligten ophører ikke med hans aftræden af tjenesten.

Pensionerne

Også hvad pensionerne angår, må det siges, at det er svært at tilpasse det nuværende system til udviklingen i den offentlige alderssikring. Vi mener ikke, at værdien af tjenestemandspensionen er borte, men må erkende, at værdien er aftagende. Det må der ses på. Der er også en anden ting i forbindelse med pensionsystemet. Tænker man sig en tjenestemand blive ansat ved det fyldte 21. år, så kan han være i tjeneste i ikke mindre end 14 år, før han opnår pensionssikring for sig selv og sin evt. enke. Andre lønmodtagere, der er omfattet af en privat pensionsordning, begynder at indtjene pension straks ved optagelsen i den pågældende pensionskasse.

Hvad nu?

Først skal siges, at vi her har fremdraget en række forhold, som tiden gør det nødvendigt at få rettet. Det betyder ikke, at vi mener, tiden er løbet fra tjenestemandens ansættelse og heller ikke, at vi finder ansættelsesvilkårene totalt umulige. Så havde vi jo været dårlige organisationsfolk. Men resultatet af organisationernes jævnlige påpegning af skævheder i systemet foranlediget af ekspres-udviklingen i samfundet har ført til, at systemet er blevet ændret og forbedret – eller lappet om man vil – med den følge, at det nu er på tide igen at besinde sig på en modernisering af systemet. Det er det, der er ved at ske gennem kommissionsarbejdet, hvori tjenestemandenes organisationer er repræsenteret. Når man skal i gang med revision, kan man lige så godt erkende de skævheder, der er opstået i løbet af de sidste 8 år og prøve at få dem rettet. Deri ligger ingen kritik af dem, der i 1958 gik så stærkt ind for de den gang nye tjenestemandsløve. Ingen kunne forudse den hastige udvikling. Lad det være sagt klart.

Men vi har nu fremdraget en række af skævhederne i systemet, og så må vi se at få dem rettet så langt, det er muligt. Endnu kan man som sagt ikke spå om resultaterne – men man kan efter det foreløbige udvalgsarbejde sige, at der synes at være god vilje til at løse problemerne.

Så må vi bare håbe, at der ikke til sidst »går politik« i sagen med den følge, at vi får mindre saglige løsninger. Valget blev netop udskrevet, da denne artikel blev udarbejdet. Hvordan Folketinget kommer til at se ud, om det bliver arbejdsdygtigt eller hvad, ved man først efter den 22. november.

Sjove gamle amerikanere VII

Af Viggo Pedersen

Man kan godt forestille sig den furor, det har vakt i hele det amerikanske samfund, da de første jernbaner blev anlagt. Her var en opkomling, som søgte at vælte det æselkærre-agtige trafiksystem, og som så ud til at kunne skade gamle, grundfæstede kapitalinvesteringer ved at bryde de bestående tilstande.

Derfor blev de amerikanske jernbaner fra første færd voldsomt bekæmpet af fragtrute-ejerne, af diligence-selskaberne, af kanal-ejerselskaberne og ikke mindst af kroejere, der så deres forretning fortone sig i den blå luft. Også et vredt borgerskab i de mindre byer vendte sig mod jernbaneselskaberne, hvis de søgte om tilladelse til at lægge baner gennem *deres* by.

Med damplokomotivernes fremkomst til afløsning af de hestetrukne baner, voksede raseriet og vreden mod jernbaneselskaberne. I 1836 indgav befolkningen i den lille by Newington i Connecticut protest med en jernbane, som var blevet planlagt gennem byen. – Vi er fredelige og ordentlige mennesker, der ikke vil have vort samfund inficeret af damplokomotiver og indstrømmen af fremmede, hed det i protestskrivelsen.

I et byrådsmøde i 1842 i Dorchester i staten Massachusetts blev repræsentanter i den lovgivende forsamling omhyggeligt instrueret om »at bruge alle midler for at afværge en så stor ulykke, som anlægget af en jernbane gennem vor by vil være«.

Derfor lå mange byer omtrent øde hen kun få år efter, at de blanke jernbaneskiner havde strakt sine stålvinger ud over det amerikanske kontinent. Fjerne steder, der end ikke kunne ses i horisonten, var pludselig blevet nære, mens de jernbanefjendtlige byer lå døende, uden liv, uden omsætning for handelsfolkene.

De restriktioner og begrænsninger for en naturlig udfoldelse, som blev pålagt »Utica & Schenectady Jernbaneselskabet« af New York-statens lovgivende forsamling var typisk for tiden, inspireret som aktionen var af kanal- og hovedvejsinteresserede selskaber.

Den 125 kilometer lange jernbane var blevet åbnet i 1836 med to hestetrukne tog på hver tre vogne. Fordi jernbanelinien var en konkurrent til Erie-kanalen, som den løb parallelt med, bestemte statsstyrelsen, at jernbaneselskabet ikke måtte tage mere end fire cents for hver amerikanske mil (ca. 1,6 kilometer) pr. passager, og at der ikke ud over rejsegods måtte transporteres gods i sommermånederne! I stedet for at være et enkeltstående tilfælde var denne måde at behandle jernbaneselskaberne på, ganske almindelig.

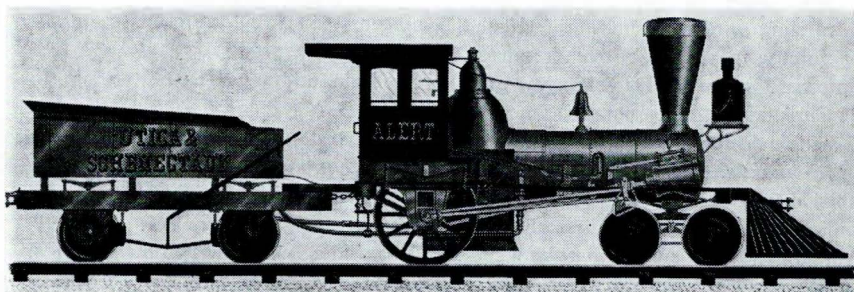
I forsøg på at bringe omkostningerne ned ved at køre hurtigere og billigere (med flere passagerer) bestilte »Utica & Schenectady Jernbaneselskabet« seks dampere hos Mathias Baldwin, for trods alle chikanerier og restriktioner, var jernbanetrafikken i stadig stigning. Den første af de seks blev leveret og sat på skinner i 1837, og det var den lille maskine »Alert«.

Erie-kanalen – lige som alle øvrige kanaler nordpå – var som regel omtrent eller helt bundfrosne den ganske vinter. »Utica & Schenectady-Jernbaneselskabet«, sammen med de øvrige selskaber, der måtte kæmpe imod urimelige restriktioner, så frem til denne årstid i håb om i den tid, hvor de var alene om transporterne, at kunne udligne minusserne året.

Frostgraderne i sig selv kunne ikke standse damperne, men et lokomotiv, der kørte fast i sneen, var selvfølgelig ikke noget særsyn. En togrejse den gang i vintertiden var heller ikke nogen fornøjelsestur, hverken for passagerer eller mandskab. »Alert« blev leveret fra fabrikken uden førerkabine til mandskabet, men det rå vejr tvang hurtigt jernbaneselskabet til at få én monteret på damperen. »Alert« blev på den måde det første lokomotiv fra Baldwin-fabrikkerne, der blev udstyret på denne måde.

»Alert« var også den første Baldwin-damper, der kunne vigte sig af en frontlanterne. Den var heller ikke monteret fra starten, men blev det hurtigt.

Som alle andre dampere på den tid blev »Alert« smurt med svinetalg, og heraf kom det øgenavn, som datidens lokomotivfolk måtte gå rundt med: »Svinefedt-dåser«.



»Alert«, det første Baldwin-lokomotiv med førerhus og lanterne.

FORSIKRINGSAGENTURFORENINGEN FOR TJENESTEMÆND VED DE DANSKE STATSBANER

Repræsentantskabsmøde afholdt torsdag den 6. oktober 1966 kl. 16.00 på hotel »Marina«, Vedbæk, med følgende dagsorden:

1. Valg af ordstyrer.
2. Valg af protokolfører.
3. Protokollen fra sidste repræsentantskabsmøde.
4. Beretning:
 - a. Foreningens virksomhed 1964-65.
 - b. Forsikringsvirksomheden 1964-65.
5. Regnskaber:
 - a. Foreningsregnskabet 1964-65.
 - b. Forsikringsregnskabet 1964-65.
6. Valg:
 - a. Formand.
 - b. Næstformand.
 - c. Kasserer.
 - d. 2 medlemmer til forretningsudvalget.
 - e. 1 voldgiftsmand.
 - f. 2 revisorer og 1 revisorsuppleant.
7. Forslag til ændring af foreningens vedtægter.
8. Indkomne forslag.
9. Fastsættelse af honorar til formand og kasserer.

Foreningens næstformand, trafikkontrollør E. Svendsen, bød repræsentantskabets medlemmer velkommen. Meddelte, at foreningens formand var forhindret i at deltage på grund af sygdom. Rttede en særlig velkomst til direktionen fra »Danmark«, direktør Kliüwer fra Norge, fagbladsredaktørerne og repræsentanter fra »Vejlekassen«, Den gensidige Uheldsforsikringsforening og Pensionistforeningen.

Næstformanden holdt derefter en smuk mindetale over regnskabschef A. Fensteen, direktionsssekretær F. C. Grønvald og underdirektør P. Vejre, der var afgået ved døden siden sidste repræsentantskabsmøde. Deltagerne påhørte mindetalen stående.

Ad punkt 1. Til ordstyrer valgtes forretningsfører Egon Rasmussen.

Ad punkt 2. Til protokolfører valgtes formand E. Greve Petersen.

Ordstyreren fastslog mødets lovlige indvarsling og dets beslutningsdygtighed, og foretog navneopråb over repræsentanterne. I stedet for Danielsen var mødt H. Christiansen. Alle repræsentanter var til stede med undtagelse af P. Hertz.

Ad punkt 3. Protokol fra repræsentantskabsmødet i 1964 var udsendt i personligt eksemplar til repræsentanterne. Protokollen blev enstemmigt godkendt.

Ad punkt 4a. Næstformanden fremhæ-

vede følgende vedrørende foreningens virksomhed:

Som det blev godkendt på sidste repræsentantskabsmøde, trådte den nye overenskomst med »Danmark« i kraft den 1. januar 1965 (godt 1 år tidligere end den forrige udløb), og der blev som bekendt tale om et nyt 10-årigt nært samarbejde, som vi – ikke mindst på grund af den nye motorforsikringsafdeling – i bestyrelsen fandt absolut mest fordelagtigt.

Vor forening har i perioden siden sidste repræsentantskabsmøde været repræsenteret ved Uheldsforsikringsforeningens og Vejlekassens repræsentantskabsmøder samt ved den norske kollegaforenings repræsentantskabsmøde i Oslo.

Bestyrelsen har haft forskellige skadesager til behandling, hvor de forsikringsmæssige betingelser for erstatning ikke har været opfyldt, og hvor foreningskassen har haft lejlighed til at træde hjælpende til. Endvidere har bestyrelsen i en del tvivlstilfælde kunnet anbefale en kulancemæssig erstatning over driftsregnskabet.

Fra 1. januar 1965 har bestyrelsen godkendt optagelsen af auto-ulykkesforsikring med faste erstatningssummer ved død og invaliditet på henholdsvis 25.000 og 75.000 kr. og uden dagpenge-erstatning. Præmien er fastsat til »Danmark«s tilsvarende præmier med fradrag af 12½ pct. Af andre nyskabelser kan nævnes husbukke- og svampeskadeforsikring, kombineret sommerhusforsikring samt stormskadeforsikring for huse under opførelse. Disse sidste nye brancher er vi først begyndt tegning af den 1. marts i år. Om de nærmere enkeltheder kan henvises til forretningsførerens beretning.

Næstformanden anbefalede repræsentantskabets tilslutning til følgende ændringer i vedtægterne for »Jernbanemændenes kooperative Forsikringsforeningers Fond«: § 3. Bestyrelsen for fonden skal bestå af et bestyrelsesmedlem i hver af de tre forsikringsforeninger. Bestyrelsen, der varetager fondens løbende forretninger, skal afholde møde mindst én gang hvert kvartal.

Af sin midte vælger bestyrelsen formand.

§ 7. Beslutning om fondens ophævelse kan kun træffes, når mindst 2/3 af repræsentantskabets medlemmer stemmer derfor.

Samtidig træffes bestemmelse om anvendelse af fondens formue.

Beretningen – herunder vedtægtsændringer til den kooperative fond – blev enstemmigt godkendt.

Ad punkt 4b. Kontorchef Th. Meldgård aflagde følgende beretning:

Det er min opgave at aflægge beretning om den 2-årige periode – 1964-65 – som er forløbet siden sidste repræsentantskabsmøde – men forinden vil jeg dog gerne gøre et par enkelte bemærkninger, ikke mindst da det er første gang denne opgave er mig betroet.

Først og fremmest vil jeg gerne – her, over for Forsikringsagenturforeningens øverste myndighed – sige tak til forretningsudvalget og »Danmark«s direktion, fordi man har vist mig den tillid at lade mig føre det arbejde videre, som i mere end 30 år var Poul Vejres. Jeg håber, jeg må have kræfter og evner til at vise mig tilliden værdig.

Dernæst vil jeg gerne på forhånd bede om tilgivelse for, at jeg måske ikke holder mig strengt til den nøjagtigt afgrænsede 2-års periode, men også nævner mere aktuelle ting, som efter min opfattelse bør bringes til repræsentantskabets kundskab.

Af de på sidste repræsentantskabsmøde forelagte regnskaber fremgik det, at præmieindtægten i 1962 og 1963 androg henholdsvis 641.000,- og 668.000,- kr. Af de nu foreliggende regnskaber vil man se, at præmieindtægten i alt andrager 869.000,- kr. i 1964 og 1.285.000,- kr. i 1965 eller *dobbelt* så meget som 1962.

Denne voldsomme stigning skyldes naturligvis først og fremmest, at vi den 1. marts 1964 påbegyndte tegning af motorforsikringer. Som det blev nævnt på repræsentantskabsmødet i 1964, havde der forud gået langde og svære overvejelser og forhandlinger, inden man turde gøre denne forsikringsform til virkelighed i Forsikringsagenturforeningen.

Vi anså det – i administrationen – som vor pligt og fornemste opgave at skabe en forsikringsform, der var så enkel som vel mulig og derfor også billigst mulig at administrere. De besparelser, der kunne opnås, skulle naturligvis komme de forsikrede til gode, og vi fandt på denne måde frem til at yde en rabat på 12½ pct. af de præmier, der er – og var – gældende for *tilsvarende* forsikringer i de såkaldte tarifselskaber.

Jeg vil gerne dvæle et øjeblik ved motorforsikringen og dens principper, ikke mindst da dette er højaktuelt.

De fleste motorforsikringselskaber arbejder med 3 forskellige former for motorforsikring.

1. forsikringer med bonusordning
2. forsikringer med selvrisiko og
3. forsikringer med både bonus og selvrisiko.

Bonusformen er meget kostbar at administrere. Præmien reguleres som bekendt efter, om man har haft skade eller ej, hvorved man arbejder med 3 – og fra nytår – endog med 4 forskellige bonusklasser. Da rent statistisk ca. 25 pct. af de motorforsikrede har skade i løbet af et år, vil det sige, at en meget stor del af bestanden – formentlig 60–70 pct. – skal have præmien rettet i op- eller nedadgående retning hvert eneste år. Hertil kommer, at det ikke er ved enhver skade, at man mister sin bonus, og der opstår derfor meget ofte diskussion og megen korrespondance i skadestilfælde. Alt dette koster penge – mange penge – og skaber utilfredse kunder. Og hvem skal betale gildet – det skal naturligvis bilisterne selv.

Omvendt kan men i selvrisikoformen arbejde med en fast præmie, hvorved denne forsikringsform bliver langt billigere at administrere. Denne form har imidlertid 2 svagheder – hævder tilhængerne af bonusformen:

For det første: Selvrisikobeløbet falder hver gang, der sker en skade, hvorimod man i bonusformen kan have lige så mange skader, det skal være, inden for samme forsikringsår, uden at det »koster yderligere« (bonus mistes jo kun én gang inden for 1 år). Det er dog formentlig kun et lille fåtal, som har mere end 1 skade om året, og hvis der er tale om en egentlig »ulykkesfugl«, ja, så straffes han jo i virkeligheden allerbedst ved den gentagne selvrisiko.

For det andet: Selvrisikoformen har den »fejl« – hævder bonus-tilhængerne – at den ikke tilgodeser den dygtige bilist, som kører skadefrit. (Det har vel nok været idealistiske tanker om, at bonus skulle få bilisterne til at køre bedre og derved øge færdselssikkerheden, der oprindeligt har fostret ideen. Men dels ligger der formentlig en lige så stor prævention i selvrisikoformen, og dels er jeg personligt meget skeptisk over for rigtigheden af den præventive virkning. Det er formentlig de færreste bilister, der hver gang sætter sig til rattet med den tanke: »Nu skal jeg huske at køre pænt for ikke at miste min gode rare

bonus».) Men det er en kendsgerning, at man på en bonusforsikring – i hvert fald på den kombinerede form med både bonus og selvrisiko – kan komme ned på en lavere præmie end selv i Agenturföreningen – i alt fald i øjeblikket. Det er imidlertid et meget stort spørgsmål, om dette princip med at belønne den gode bilist ikke er helt fejlet. – Ingen drømmer dog om at give bonus på en almindelig indbobrandforsikring eller en familieansvarsforsikring eller en hvilken som helst anden skadesforsikring, fordi der ikke har været skader. Selve forsikringsprincippet er jo dog, at alle de mange i fællesskab skal bære de skader, som rammer de få (groft sagt), men når man så udskiller nogle bilister, som skal have en lavere præmie, må de uheldige naturligvis betale så meget mere i præmie. I sin yderste konsekvens bliver hver enkelt bilist sit eget forsikringselskab, og så vil det naturligvis blive billigt for den »gode bilist«, men det bliver unægtelig ikke rart for den, som selv må betale sin egen skade. Endvidere er det et spørgsmål, om man virkelig belønner den gode bilist ved bonussystemet, for selv han må jo dog være med til at betale for den før omtalte dyre administration, som bonussystemet er belastet med.

I Forsikringsagenturföreningen foretrak vi som bekendt selvrisikoformen, også i øvrigt fordi det rent afkøtningsmæssigt er det enkleste mulige system. I stedet for den såkaldte belønning til de gode bilister, har vi nu muligheden for at straffe de dårlige ved – i grove tilfælde – at forhøje selvrisikoen eller i allerværste fald at opsige forsikringsaftalen.

Der kunne tales længe endnu om auto-forsikringsprincipper, men jeg skal dog ikke belaste tålmodigheden med yderligere. Men jeg ved jo, at spørgsmålet drøftes blandt jernbanemænd, og jeg har derfor fundet det naturligt, at repræsentantskabet – som uden tvivl ofte støder på problemerne, ikke mindst i disse dage – orienteres om de overvejelser og bevæggrunde, som har fået os til at vælge netop selvrisikoformen.

Vi har ikke alene påtaget os at tegne motorforsikringer for privatbiler, men også for varevogne på papageøjelader, når de udelukkende bruges til privatkørsel, endvidere for motorcykler, campingvogne og knallerter. Inden for hver af disse kategorier tegnes såvel lovplig-

tig ansvarsforsikring som kaskoforsikring.

Har der nu været behov for denne nye afdeling – der jo som det er bekendt – regnskabsmæssigt holdes adskilt fra de øvrige forsikringer?

Ja, trods hård konkurrence fra andre selskaber, ikke mindst de såkaldte »gør det selv«-klubber, har vi pr. 1. januar 1966 – altså efter 1 år og 10 måneders forløb – tegnet i alt 2.432 forsikringer til en samlet præmieportefeuille (dvs. årspræmieværdi) på kr. 692.000. Nu pr. 1. oktober 1966 er antallet af forsikringer godt 3.200 til en præmieportefeuille på næsten 900.000 kr. Vi kan altså slå fast, at der har været behov og fremover endnu mere vil være behov for vor autoafdeling. Jeg skal om et øjeblik komme tilbage til skadessiden af autoafdelingen.

Først vil jeg gerne slå fast, at vi følger udviklingen nøje inden for motorforsikringsbranchen, og at vi – med de muligheder vi har til rådighed – stedse vil bestræbe os på at skabe så gode og billige forsikringer, som det er muligt.

Endvidere vil jeg gerne nævne endnu en nydannelse, der er sket siden sidste repræsentantskabsmøde.

Fra 1. januar 1965 blev autoafdelingen yderligere udvidet med den særlige autoulykkesforsikring for bilister.

For en meget beskeden præmie af kr. 4,74 pr. måned er såvel føreren som hver enkelt passager (dog højst 6 personer) dækket med en dødsfaldssum på kr. 25.000 og en invaliditetssum på kr. 75.000. På hver forsikring (eller om man vil – for hver bil med auto-ulykkesforsikring) er der således forsikringsdækning helt op til 150.000 kr. ved dødsfald og 450.000 kr. ved invaliditet.

Pr. 1. januar 1966 – altså efter kun 1 års forløb – har vi tegnet 891 auto-ulykkesforsikringer, og det kan yderligere oplyses, at antallet pr. 1. oktober i år er steget til 1280, svarende til en præmieportefeuille på ca. 72.000 kr.

Hvorledes er det så gået med denne nye auto-forsikringsafdeling.

Ja, lad os først tage det glædelige – at der endnu ikke er nogen, der haft brug for auto-ulykkesforsikringen. Man kan dog ikke heraf udlede noget om, at præmierne er for høje eller lignende, for den dag der sker en alvorlig ulykke, er det som nævnt meget store beløb, der skal udbetales.

(fortsættes)

PERSONALIA

Antaget.

Lokomotivmedhjælperaspirant:
G. Jürgensen, Gb. mdt. (3.-10.-66).

Forflyttet efter ansøgning pr. 1.-11.-1966.

Lokomotivførere (15. lkl.):
C. H. Andersen, Ar-Gb. mdt.

Pr. 1.-10.-1966.

Lokomotivførere (12. lkl.)
E. Christensen, Helgoland mdt.-Gb. mdt.,
P. Noltensmejer, Helgoland mdt.-Gb. mdt.
B. Jensen (Helnæs), Helgoland mdt.-Gb. mdt.
G. V. A. Sørensen, Helgoland mdt.-Gb. mdt.
B. N. Kristensen, Helgoland mdt.-Gb. mdt.
B. Bregenhof, Helgoland mdt.-Gb. mdt.
A. P. Larsen, Helgoland mdt.-Gb. mdt.
K. B. Harder, Helgoland mdt.-Gb. mdt.
A. Fritzemeier, Helgoland mdt.-Gb. mdt.
E. Hougaard, Helgoland mdt.-Gb. mdt.
K. J. P. Gotfredsen, Helgoland mdt.-Gb. mdt.
J. Kristiansen, Helgoland mdt.-Gb. mdt.
J. M. Andersen, Helgoland mdt.-Gb. mdt.
P. Sørensen, Helgoland mdt.-Gb. mdt.
A. Schmidt (Fenstra) Gb. mdt.-Helgoland mdt.
K. Rasmussen (Bjerregaard), Gb. mdt.-Helgoland mdt.
O. K. Thaarup, Gb. mdt.-Helgoland mdt.
S. E. Pedersen, Gb. mdt.-Helgoland mdt.
L. L. D. Krusbæk, Gb. mdt.-Helgoland mdt.
F. R. Rasmussen, Gb. mdt.-Helgoland mdt.
V. Andersen, Gb. mdt.-Helgoland mdt.
Lokomotivmedhjælpere:
P. Christensen, Gb. mdt.-Enghave mdt.
A. Larsen, Gb. mdt.-Enghave mdt.
J. L. Bækdahl, Gd. mdt.-Enghave mdt.
M. Rasmussen, Gb. mdt.-Enghave mdt.
V. H. Andersen, Gb. mdt.-Enghave mdt.
S. A. Adolphsen, Gb. mdt.-Enghave mdt.
H. J. Hansen, Gb. mdt.-Enghave mdt.
N. B. Kristensen, Gb. mdt.-Enghave mdt.
B. Hyllegaard, Gb. mdt.-Enghave mdt.
K. Henningsen, Gb. mdt.-Enghave mdt.

A. Fuhlendorff, Gb. mdt.-Enghave mdt.
O. P. Schrøder, Gb. mdt.-Enghave mdt.
S. B. Frederiksen, Gb. mdt.-Enghave mdt.
K. Mortensen, Gb. mdt.-Enghave mdt.
Kurt Nielsen, Gb. mdt.-Enghave mdt.
K. Meier Jensen, Gb. mdt.-Enghave mdt.
H. M. Buch, Gb. mdt.-Enghave mdt.
H. Christiansen, Gb. mdt.-Enghave mdt.
V. Skeldrup, Gb. mdt.-Enghave mdt.
F. Leving, Gb. mdt.-Enghave mdt.
G. H. N. Jensen, Gb. mdt.-Enghave mdt.
E. Leary, Gb. mdt.-Enghave mdt.
J. L. Mortensen, Gb. mdt.-Enghave mdt.
E. R. Semler, Gb. mdt.-Enghave mdt.
L. Frederiksen, Gb. mdt.-Enghave mdt.

A. O. H. Frederiksen, Gb. mdt.-Enghave mdt.
S. Hein, Gb. mdt.-Enghave mdt.
F. E. Andersen, Gb. mdt.-Enghave mdt.
S. P. Jensen, Gb. mdt.-Enghave mdt.
G. Jørgensen, Gb. mdt.-Enghave mdt.
K. N. Voigt, Gb. mdt.-Enghave mdt.
O. A. Jaconelli, Gb. mdt.-Enghave mdt.
O. Sørensen, Gb. mdt.-Enghave mdt.
K. M. Jensen, Gb. mdt.-Enghave mdt.
B. V. Petersen, Gb. mdt.-Enghave mdt.
F. J. Andersen, Gb. mdt.-Enghave mdt.
O. P. Larsen, Gb. mdt.-Enghave mdt.
S. E. Nielsen, Gb. mdt.-Enghave mdt.
O. M. Petersen, Gb. mdt.-Enghave mdt.
E. T. Knudsen, Gb. mdt.-Enghave mdt.
N. T. B. Kristensen, Gb. mdt.-Enghave mdt.

Afskeds- og velkomstfest

Atter i år har Godsbanegårdens afdeling den glæde at kunne indbyde vore medlemmer og pensionister til afskeds- og velkomstfest.

Vi har valgt samme sted som tidligere, nemlig Folkets Hus, Enghavevej 40, og det bliver den 1. december 1966 kl. 12.00.

Vi tager ved denne lejlighed afsked med kolleger, der i årets løb er gået over i pensionisternes rækker, og byder samtidig nytilkomne medlemmer velkomne i afdelingen.

Vi byder på den sædvanlige anretning, nemlig 1 stykke med sild, 2 stykker godt belagt, og der sluttes med osten, hertil pilsner og snaps.

Efter spisningen er der kammeratligt samvær i lokalerne ved siden af over en kop kaffe med likør, cigar eller cigaretter efter ønske.

Alt er steget i årets løb, men afdelingen har ment, at vi i år kunne holde samme pris som sidst, nemlig 20,00 kr. pr. deltager.

Afdelingsbestyrelsen anbefaler så mange medlemmer og pensionister som muligt at deltage for derigennem at give dagen den festlige ramme, den fortjener.

Tilmelding sker på de fremlagte tegningslister på Godsbanegårdens opholdsstue eller på telefon Asta 3093 eller 94 75 46.

Indtegningen slutter den 27. november 1966. Vel mødt!

P. b. v.
Poul Busk.

Juletræsfest i København

De københavnske afdelinger afholder juletræsfest onsdag den 28. december 1966 kl. 16.30-24.00 i Forsamlingshuset Rømersgade 22. Børnene samles kl. 16.15 til indmarch, som finder sted kl. 16.30. Herefter er der underholdning af julenisser, julebal, akrobatparret Earl og Igors komiske akrobatnummer, uddeling af godtposer og sodavand. Der vil blive julebal for de voksne fra kl. 21.00-24.00.

Billetter samt adgangskort kan købes hos følgende:

Lkf. P. K. Kristensen, København Gb., telefon 94 75 46.

Lkf. J. B. Larsen, København Gb., telefon BE 39 86 x.

Lkf. K. H. F. Nielsen, København Hgl., telefon 78 47 55.

Lkf. E. G. Nielsen, København Av., telefon VE 72 85.

Graugård, København Gb. Mdt.

Salget af børnebilletter slutter den 22. december 1966.

Pensionister, enker efter lokomotivmænd, lokomotivmedhjælpere, og aspiranter er alle velkomne til at deltage.

Billetprisen bliver 4 kr. for egne børn, 6 kr. for fremmede og 4 kr. for voksne. Se i øvrigt opslagene og indtegningslisterne på maskindepoterne.

Festudvalget.

P. J. Jørgensen, Gb. mdt.-Enghave mdt.
 F. J. Gregersen, Gb. mdt.-Enghave mdt.
 A. Odgaard, Gb. mdt.-Enghave mdt.
 P. H. Andersen, Gb. mdt.-Enghave mdt.
 O. J. Svensson, Gb. mdt.-Enghave mdt.
 J. Hansen, Gb. mdt.-Enghave mdt.
 K. E. L. Simonsen, Gb. mdt.-Enghave mdt.
 J. C. Jensen, Gb. mdt.-Helgoland mdt.
 W. B. Østergaard, Gb. mdt.-Helgoland mdt. og
 J. M. Thorsager, Gb. mdt.-Helgoland mdt.

Overgået til anden stilling efter ansøgning.

Til tegner (9. lkl.) lokomotivfører (12. lkl.)

H. M. Salvad, Helgoland mdt. mafds tegnest. cvk Kh (1.-10.-1966).

Trådt uden for nummer efter ansøgning.

Lokomotivfører (12. lkl.)

V. I Hansen, Helgoland mdt. fra 1.-11.-1966 til 31.-10.-1967.

Afskediget efter ansøgning.

Lokomotivførere (12. lkl.)

C. F. E. P. Rasmussen, Od.

H. C. L. Christensen, Bb.

J. C. Jacobsen, Tdr.

alle på grund af alder med pension (31.-12.-1966.)

Påskønnelser.

Gdt. har udtalt sin bedste tak og påskønnelse over for lokomotivfører H. P. Sørensen, Fa., i anledning af, at han den 21. juli 1966 mellem Gørding og Holsted som fører af tog 311 ved god agtpågenhed og hurtig reaktion medvirkede til at afværge en faresituation.

Gdt. har udtalt sin bedste tak og påskønnelse over for lokomotivfører J. P. Jensen, Str., i anledning af, at han den 16. maj 1966 på Str. st. som fører af tog 355 udviste god konduite.

Dødsfald.

Pens. lkf. A. Andersen, Fa. (12. lkl.) 6.-9.-1966.

Pens. lkf. E. B. Thomsen, Ar. (12. lkl.) 22.-9.-1966.

Opmærksomhed frabedes.

Al opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

K. B. Laursen,

lokomotivfører, København Gb.

Sømændenes formand: Inden medlemmerne kendte kildeskatten, var de utilfredse. Så fik de den, og nu er alle glade.

Hvis jeg for 10 år siden havde sat mit mandat ind på, at vi accepterede kildeskatten, var jeg faldet. Hvis jeg i dag foreslog, at vi skulle forlade kildeskatten til fordel for det gamle skattesystem, ville medlemmerne – med fuld ret – sætte mig på porten med det samme . . .

Sådan siger forbundsformand Sv. From-Andersen, Sømændenes Forbund. Hans medlemmer har i de sidste 8 år betalt deres skat ved kilden – og de har været tilfredse.

For 10 år siden henvendte jeg mig til daværende finansminister Viggo Kampmann og foreslog, at vi fik kildeskatteprincippet indført for søens folk. Kampmann var med på tanken, men bad mig lodde stemningen hos medlemmerne. Det gjorde jeg, og sikke et ramaskrig.

Jeg gik ind for kildeskatten i en artikel i vores medlemsblad »Ny Tid«, og i det følgende nummer blev jeg mødt af sure og harmdirrende læserbreve, der så sandelig frabad sig denne kildeskatt, som man ikke kendte noget som helst til . . . !

Jeg havde halvvejs opgivet, da jeg en dag fik henvendelse fra Maskinmesterforbundet, og så rullede sagen. Samtlige søfartsorganisationer rettede i fællesskab en henvendelse til Viggo Kampmann med krav om kildeskatt, og kravet blev indfriet.

Det gamle skattesystem gav kun anledning til irritation hos vore folk. Fik de ikke brev fra konen, kunne de altid være sikre på, at der lå en hilsen fra skattevæsenet, der mindede om, at den gamle skat endnu ikke var betalt. Mange afmønstrede for at slippe uden om, og det offentlige havde et betydeligt tab.

I dag er situationen en helt anden. Vore folk er fuldt tilfredse med at betale skatten, når de tjener lønnen, og det offentliges tab er lig nul.

Kildeskattens fordele

1. Skatten er betalt, når du får lønnen udbetalt.
2. Indkomststigning vil ikke mere give skattechock året efter.
3. Skatten går automatisk ned, når indtægten går ned.
4. Sambeskatningen ophæves for selvstændige hustruindtægter.
5. Du kan straks beregne din skat af en ekstrairdtægt.
6. Mange slipper for at skrive selvangivelse, men alle bevarer retten til det.
7. Gifte kvinder kan begynde at arbejde, uden at skulle tænke på en senere skattebyrde.
8. Efter arbejdsløshed skal man ikke trækkes med en skattegæld.
9. Kildeskatt betyder skat efter evne og ikke – som nu – efter en tidligere indtægt.
10. Den gifte kvinde kan holde op med at arbejde uden frygt for en fortsat skattebyrde.
11. Under sygdom fjernes det psykiske og økonomiske pres, som det nuværende system lægger på skatteyderne.
12. Lønmodtagerfradraget forhøjes.
13. Hele skattesystemet vil blive stærkt forenklet. Lønmodtagerne opnår et nyt, stort standardfradrag, der skal dække en række almindeligt forekommende fradrag.
14. Disse fradrag er mindstefradrag. Retten til dokumenterede fradrag herudover bevares.
15. Folke- invalide- og enkepensionister får et forhøjet personfradrag.
16. Det danske skattesystem kommer til at svare til vore nabolandes.
17. En rationalisering af administrationen sikres gennem elektronisk databehandling.
18. Derved skabes muligheder for en mere effektiv og dermed mere retfærdig ligning.
19. Aktieudbytter kildebeskattes, så udlandsdanskere også skal betale deres part.
20. Kildeskatten sikrer, at udlændinge, der tager arbejde i Danmark, ikke længere kan unddrage sig skattebetaling.

FLERTAL FOR KILDESKAT

DAMERNES DAG

16

Dette drejer sig hverken om the Beatles, prins Henry eller Brigitte Bardot, men om en simpel bogholder, der gjorde noget ved sin ønskedrøm i stedet for at fortrænge den. Han optrådte som bekendt med slængkappe og adelstitel, tog borgerskabet ved næsen samt penge af kassen, så det endte, som det skulle med en stille tid bag tremmerne. Nu har dette ophold også fået en ende, og takket være en geskæftig filmproducent er vor bogholder-markis på vej mod rampelyset, idet han skal have hovedrollen i en film, der omhandler ham selv.

Det kan ikke forbløffe, at han har indvilget. Nu får han sine drømme realiseret nok en gang, oven i købet uden at skulle låne af kassen. Tværtimod – han får penge til. Og det ender vel med, at folk flintrer i biografen for at se ham. Mon ikke han, hånd i hånd med sin nye viv, tager sig et billigt grin over hele affæren, når tæppet går.

Tillæg til ordbogen

Vi har plukket en enkelt blomst i den forgangne høstsæson og kundgør herved, at et flonnelsæble er det samme som en fersken. Absolut et dækkende udtryk eller sagt på mellemskole-dansk: – Den er stangperle . . .

Salut for Snevit

Gid stor- og klatvaskere i alle aldre vil gå ind for Snevits nye kæmpepose med sæbevaskepulver (kr. 12,90). Der er ikke et spillemærke eller lignende i, men sæbe for alle pengene. Den er billigere end de andre mærker, men der bliver ikke slået så meget på tromme for den, så De må selv huske på dens eksistens næste gang, De køber vaskepulver. Ellers får reklamefolkene endnu en gang ret i, at forbrugerne ikke selv ved, hvad de vil have og derfor får, hvad de fortjener. Det er lige til at græmme sig over, som det gik i Kolding, da man forsøgsvis indførte åben datomærkning af pakkesmør:

Fordi husmødrene ikke anede noget om smørs holdbarhed (naturligvis under de rette køle-grader) gravede de altid det sidst pakkede smør frem af bunken og overlod til købmanden at slippe af med det, der var pakket bare fire-fem dage tidligere. En helt overflødig manøvre som om smør var lige så let fordærveligt som mælk.

Og det var grunden til, at åben datostempling forsvandt igen for denne gang.

Så er den her igen

Det er påmindelsen om at invitere en-

lige og ældre i rette tid til juleaften. De fik den vist også i fjor. Det er synd at lade disse mennesker svæve i angstelig uvished til et par dage før og i øvrigt også lidt nedværdigende. Giv dem god tid til at glæde sig og til i ro og mag at kunne træffe deres forberedelser.

at putte risengryn i en tom strøddåse og lade den fungere som rangle for et lille barn.

Det koster kun ulejlligheden

at hæfte snor og løbegang i småtøj sammen med et par sting, så ivrige fingre eller vaskemaskine ikke trækker snoren ud.

at lægge et stort stykke køkkenrullepapir inderst i bleen, når man er så fortrolig med barnets afføringstid, at man ved, det er lige før . . .

at trække en bomuldssnor gennem badesvampen med en stoppenål og slå knude, så kan den komme op at hænge, når den skal tørres.

Øjne der ses

Det er i høj grad en smags sag, hvor meget man vil gøre ud af øjenkosmetikken, men holder De meget af at bruge læbestift, bør De også gøre noget ud af øjnene, for det er dem, der skal dominere ansigtet og ikke den røde mund.

De kan klare Dem med tre ting: en pincet til at plukke brynene med i den yderste del af buen, øjenbrynsfarve i puder eller som blyant til at trække brynenes linier op med, eventuelt forskønne dem, samt en øjenskygge, som er umådelig flatterende, også selv om De kun bruger ganske lidt lige over kanten af de øverste vipper.

Disse tre ting er vigtigere end mascara og falske øjenvipper, medmindre De fra naturens side virkelig har lyse vipper. Så skal de farves.

Damer, der bruger briller, kan tillade sig lidt stærkere virkemidler uden at se for sminkede ud.

Deres vinter-ansigt, som kosmetikfirmaet Revlon opfatter det: tydelige øjenbryn, diskret farvede vipper, ingen tykke streger i øjenkrogen, og en yderst moderat farve på læberne, så øjnene får lov at dominere. Puder og -underlag er beige-farvet, og det hele kaldes »the tawny look«, hvilket skal udlægges som noget i retning af »det solbrune udseende« – ikke så værst i en vintertid.

