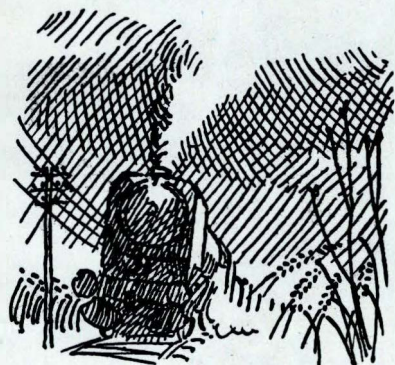




23

DANSK
LOKOMOTIV
TIDENDE



DANSK
LOKOMOTIV
TIDENDE

5. DECEMBER 1966 — 66. ÅRGANG

23

Indhold:

Efter et valg	2
Sparsommelighed, opsparing og velstand	3
Europas længste hængebro	5
Problematik omkring ny tjeneste- mandslov	8
Uheldsforsikringsforeningen	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.

Det nyligt overståede folketingsvalg gav et ryk til venstre. For første gang i Danmark har vi fået et politisk flertal repræsenteret af de partier, som i første række varetager arbejdernes interesser. Forud gik en kort, men hektisk valgkamp, hvor de såkaldte borgerlige partier, specielt DCU-partierne, uden egentlig samlende nutidig og praktisk politisk tankesæt søgte at indgive vælgerbefolkningen et socialistisk skræmmebillede. End ikke enige om arbejdsgrundlaget i fremtiden kastede de sig med håbefulde forventninger ud i valgkampen og med en følelse i underbevidstheden af, at den borgerlige front ville gå ud af valgkampen som dennes sejrherre. Den politiske udvikling i Norge og Sverige havde givet dem et gryende håb. Det gik anderledes. For Socialdemokratiet var valget en tilbagegang ganske vist mindre, end man havde kunnet frygte, men en tilbagegang som stærkt understreger nødvendigheden af klarere standpunkter i partiets politiske arbejde. Tilbagegangen må beklages. På den anden side er valgets hovedresultat, Socialistisk Folkepartis mere end opvejning af det socialdemokratiske tab, tilfredsstillende i den forstand, at vi dermed undgår en borgerlig regering, som kun ville have ført en økonomisk politik der, lige som det nu sker under en borgerlig regering i Norge, bremser den økonomiske fremgangslinie i den enkelte familie. Der kan fremsættes adskillige hypoteser om, hvad der gav skredet til venstre. Tre væsentlige faktorer kan umiddelbart peges på: Man ønsker muligheder for politisk handlekraft, man vil have gennemført en skattereform og boligforliget skal laves om. Man må regne med en udvikling, som nu i højere grad lader de stærkeste skuldre bære byrderne. Som tjenestemand må man med megen interesse vurdere den politiske situations ændring i relation til gennemførelse af en tjenstemandsreform med overvejelserne i tjenstemandskommissionen. Der er næppe anledning til at forvente dårligere reform end det, der efterhånden er sivet ud om principperne for et fremtidigt tjenstemandsystem. Som jernbanemænd og trafikpolitisk interesseret kan man have formodning om, at arbejdet med trafikkoordinering skulle kunne foregå efter en realistisk og handlekraftig linie. Det venstreorienterede flertal skulle give mulighed for sanering i den trafikjungle som i så høj grad hidindtil har begunstiget uhæmmet individualisme på bekostning af samfundsmæssige interesser.

Sparsommelighed, opsparing og velstand

Af cand. polit. Laurids Pedersen

Sparsommelighed har igennem århundreder været betragtet som en folkedyd. Dyden har vel i høj grad været dikteret af nødvendighed. Var man fattig, måtte man være nøjsom bare for at få indkomsten til at slå til. Det giver sig selv. Noget andet var at spare for at få noget til overs. Det var vejen til velstand for den enkelte.

Den store engelske nationaløkonom Keynes frembragte i 1930'erne en revolution af denne sparemoral. Der var den gang dårlige tider over det meste af verden. Der var stor arbejdsløshed og fattigdom – altså måtte vi ifølge vor nedarvede visdom spare. Hvad kunne i øvrigt den enkelte gøre andet end at sætte tæring efter næring? Men det hele så alligevel meningsløst ud. Skrædderne og tekstilarbejderne gik i laser og pjalter, fordi vi kunne lave for meget tøj. Bagerne halvsultede, fordi vi kunne lave for meget brød. Allerede Karl Marx havde et lille århundrede før påpeget sådanne meningsløsheder. Han var også på sporet af en forklaring i sin merværdilære. Han pegede her på, at det uundgåeligt måtte føre til kriser, hvis lønarbejderne fik en løn, der var for lav til, at de kunne købe de varer, de selv frembragte.

Men hans løsning af problemerne – en total omvæltning af det bestående samfund og statsovertagelse af produktionsmidlerne – var for revolutionær til at kunne øve indflydelse på den gængse økonomiske tænkning.

Grundlaget for de Keynske tanker var bl. a. en ny forklaring af sammenhængen mellem indkomst, forbrug, opsparing og investering.

Indkomsten har to anvendelsesmuligheder. Den kan bruges til køb af forbrugsgoder, eller den kan anvendes til investering. Den del af indkomsten, der ikke forbruges, kalder vi opsparing, hvilket altså er den del af indkomsten, der er til rådighed til investering.

Ser vi bort fra mulighederne for merimport eller mereeksport, kan vi i samfundet som helhed ikke investere for mere end opsparingen. Men vi kan – og det var det vigtigste i 30'erne – heller ikke investere for mindre end opsparingen. Hvis spareønskerne overstiger investeringsønskerne, betyder det, at de producerede goder ikke kan finde aftagere. I første omgang fører det til en lagerophobning. Producenterne »tvinges« til at investere i lagre. Men det endelige resultat må blive, at produktionen og dermed indkomsten falder så meget, at den samlede opsparing bliver lig med den investering, der ønskes foretaget.

Lad os antage, at vi ved fuld beskæftigelse er i

stand til at frembringe en realindkomst på 50 milliarder kroner. Og lad vor sparsommelighed føre til en opsparing på 20 pct. af indkomsten. Så bliver der altså 40 milliarder kroner til forbrug og 10 milliarder kroner til investering. Men de 10 milliarder skal på den anden side også bruges til investering, ellers kan vi ikke opretholde indkomsten på de 50 milliarder og altså heller ikke beskæftigelsen.

Hvad nu, hvis der kun er investeringsønsker for 8 milliarder kroner, og sparsommeligheden stadig fører til en opsparing på 20 procent af indkomsten? Ja, da opsparingen ikke kan være større end investeringen, kan opsparingen heller ikke blive på mere end 8 milliarder kroner. Dette giver balance ved en indkomst på 40 milliarder kroner. En opsparing på 20 procent af 40 milliarder giver netop 8 milliarder. Da vi jo havde arbejdskraft nok til at frembringe en indkomst på 50 milliarder, bliver der altså arbejdsløshed. Lad os nu prøve den gamle visdom om at spare i dårlige tider. Vi sætter sparsommeligheden op til 25 procent af indkomsten. Det giver en opsparing på 10 milliarder af de 40 milliarder. Men da vi stadig kun vil investere 8 milliarder, kan vi heller ikke spare mere. Indkomsten må da falde til 32 milliarder kroner, hvilket netop giver en opsparing på 8 milliarder.

Den øgede sparsommelighed gjorde os ikke rigere. Vi fik tværtimod en lavere indkomst. Den samlede opsparing steg slet ikke. Hvis depressionen – hvad der er mest sandsynligt – fører til faldende investeringsønsker, vil den samlede opsparing endda falde. Øget sparsommelighed kan altså føre til en faldende samlet opsparing.

Her har vi en en nøddeskal 30'ernes situation. Investeringsønskerne lå på så lavt et niveau, at der ikke med den herskende sparsommelighed (den var i øvrigt ikke særlig stor) kunne frembringes en indkomst, der gav fuld beskæftigelse. Vejen ud af de dårlige tider måtte altså være en forøgelse af investeringerne og/eller en formindskelse af sparsommeligheden. Men den enkelte havde ikke nævneværdige muligheder for at bidrage til en sådan ændring. De fleste havde ikke nogen opsparing overhovedet. Der var ikke nogen opsparing at tage af. Men staten kunne præstere en negativ opsparing ved at give flere penge ud, end den krævede ind. Pengene kunne gives ud til offentlige investeringer og til sociale ydelser, hvor behovet jo var stort. Man kunne også lade være med at kræve skatter nok op til dækning af lønningerne m. v. Disse tanker havde en lang vej gennem økonomisk tænkning til politisk erkendelse af statens rolle i det økonomiske



kredsløb. Men den voksende erkendelse har haft en væsentlig betydning for udviklingen i den vestlige verden siden den 2. verdenskrig, hvor vi har undgået de ulykkelige tilstande, som efter 1. verdenskrig lagde grunden til den næste krig.

Imidlertid er sparsommelighedsmoralen i de seneste års højkonjunktur igen kommet til ære og værdighed. Det er igen blevet god visdom at slutte såvel skrift som tale med at påpege nødvendigheden af en øget opsparing – »i øvrigt mener jeg, at opsparingen i samfundet bør øges!«

Kan dette være rigtigt? Når øget sparsommelighed fører til faldende efterspørgsel, falder jo også indkomsten. Jo, det kan være rigtigt under visse betingelser. Vi har konstateret, at investeringen ikke kan overstige opsparingen eller omvendt. Men heraf følger ikke, at investeringsønskerne ikke kan overstige det, der kan præsteres af opsparingen. Hvis dette er tilfældet, vil en øget sparsommelighed ikke nødvendigvis medføre et fald i den samlede efterspørgsel. En faldende forbrugsefterspørgsel vil så afløses af en tilsvarende forøgelse af investeringerne. De investeringsønsker, der ikke tidligere kunne gennemføres på grund af kapitalknaphed, kan nu gennemføres.

På kort sigt øges indkomsten ikke herved. Vi får blot en ændret fordeling af indkomstens anvendelse på investering og forbrug. Men da den fremtidige indkomst afhænger af produktionskapaciteten, vil øgede investeringer inden for visse grænser også føre til en større økonomisk vækst. Vort spillerum er dog begrænset. Hvis vi ville foretrække at opretholde et stort forbrug og et tilsvarende lavere investeringsniveau, kan dette medføre, at vi ikke kan klare os i den internationale konkurrence, således at vi kommer ud i beskæftigelsesvanskeligheder. I et vist omfang er vi således tvunget ud i et vækstkapløb. På den anden side kan vi heller ikke frit nedskære forbrugsefterspørgsel for at give plads til øgede investeringer. Det endelige mål med vor produktive indsats er jo fornuftigvis forbruget. Også investeringerne tager sigte på fremstilling af forbrugsgoder. Falder efterspørgslen efter forbrugsvarer for meget – ja, så falder også investeringslysten, og så bliver resultatet faldende indkomst og voksende arbejdsløshed. Vort spillerum for økonomisk politik er derfor begrænset.

Vor nuværende situation karakteriseres ved, at den samlede efterspørgsel efter goder til forbrug og investering overstiger den indkomst, vi reelt kan præstere ved fuld beskæftigelse. Dette fører til stigende priser. En bedre økonomisk balance kan tilvejebrin-

ges gennem øget privat eller offentlig opsparing. Men det er svært at påvirke den private opsparing ret meget opad. Derfor kræver staten nu flere penge ind, end den bruger. Hvis de private øgede deres opsparing, kunne statens indtægter nedbringes. Dette er baggrunden for de mange opsparingsfremmende foranstaltninger, som vi har fået. Billedet har således vendt sig i forhold til tidligere tider. Forskellen består i, at man i 1930'erne kun kunne øge investering og opsparing ved at sætte sparsommeligheden ned, medens vi nu kan øge opsparingen ved at sætte sparsommeligheden op. Det sidste er det letteste at forstå.

Men det er nyttigt at bevare og udbygge den historisk set nye og ikke velkonsoliderede erkendelse, at sammenhængen mellem sparsommelighed og velstand ingenlunde er entydig. Billedet kan vende sig igen.

**Regnskab
for
»Kong Christian den IX' understøttelsesfond
ved de danske statsbaner«
Regnskab 1965/66**

<i>Indtægter</i>	
Beholdning fra f.å.	219,16
Renter	1 194,21
Gaver	230,70
	1 644,07
<i>Udgifter</i>	
Uddelte understøttelser	1 400,00
Porto	15,70
Beholdning til næste år	228,37
	1 644,07
<i>Beholdninger</i>	
Obligationer	26 699,57
På bankbog	228,37
	26 927,94

København, den 31. marts 1966

Skov/M. Lindborg
sekr.

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

Beholdningen var til stede.

L. Thorup

E. Svendsen

Europas længste hængebro

Af cand. mag. C. E. Andersen

Lørdag den 6. august var den vigtigste dag i Portugals trafik-historie. Da indviedes nemlig hængebroen over strædet mellem Atlanterhavet og Tejoflodens brede tidevands-estuarium, ved hvis nordvestside Lissabon er beliggende. Hermed er der tilvejebragt en direkte, fast forbindelse mellem Lissabon og det sydlige Portugal, hvortil der hidtil kun har været færgeforbindelse, idet den nærmeste bro over Tejo-floden findes 24 km nordøst for hovedstaden.

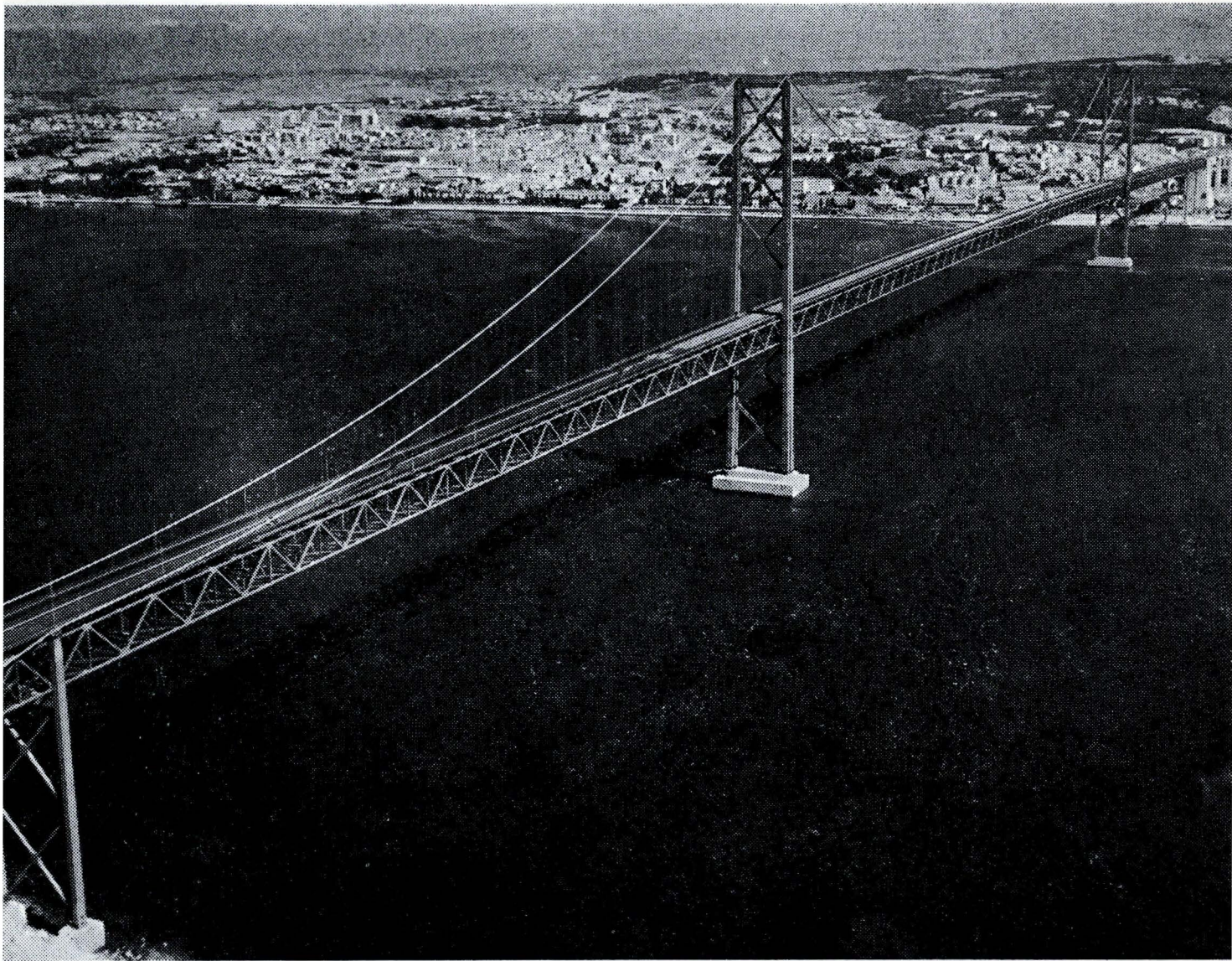
Den nye bro er højst bemærkelsesværdig, ikke blot

ved sin trafikale betydning, men også ved sin størrelse, sin tekniske udformning, sit elegante udseende m. m.

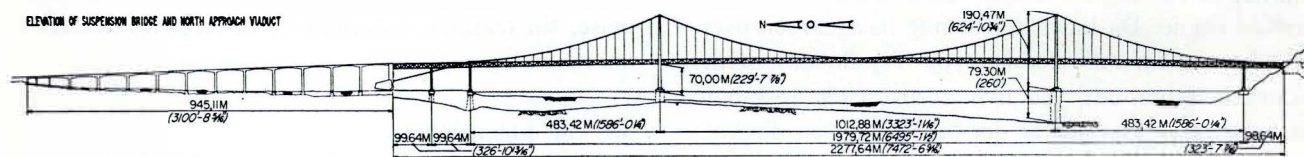
Broens dimensioner

Broen er en hængebro, som bæres af to brotårne og to brokabler.

Midterfagets længde er 1013 m. Dette er rekord for Europa og for den sags skyld også for hele verden uden for USA. Kun 4 andre broer kan opvise længere



Broen over Tejo, set i retning mod nordvest med sydvestlige forstæder til Lissabon i baggrunden. Broens størrelse fremgår af, at alene den sammenhængende gitterdragerkonstruktion er 2278 m lang, at gennemsejlingshøjden under midterfaget er 70 m, og at brotårnenes højde over vandfladen er 190,5 m. Der optræder stærke tidevandsstrømme i strædet og undertiden voldsomme storme fra Atlanterhavet; desuden kan der indtræffe meget kraftige jordskælv. Broen er imidlertid bygget under hensyn til alt dette. Skønt vanddybden kun er 25-30 m, omtrent som i Lillebælt, er den sydlige brotårnspille funderet i godt 79 m dybde. Tårnets bruttohøjde er altså 270 m, næsten som Eiffeltårnet.



Længdeprofil af broen.

brospand, nemlig Verrazano-broen over indsejlingen til New York, 1398 m, Golden Gate-broen over indsejlingen til San Francisco, 1380 m, Mackinac-broen over Michigan-søens nordende, 1159 m, og George Washington-broen over Hudsonfloden ved New York, 1067 m.

Det bør dog tilføjes, at den nye hængebro for vejtrafikken over Forth-fjorden har 1006 m hovedspand, og at vej-hængebroen over Severn får 988 m hovedspand.

De planlagte broer over Messina-strædet, Humberestuarieret ved Hull samt over indsejlingen til Tokyo-bugten får antagelig alle hovedspand mellem 1400 og 1500 m længde. Men de endelige projekter hertil er ikke fastlagt.

Tejo-broens to hovedspand er hver godt 483 m lange. Den samlede hængebrostrækning er altså 1980 m. Kun Mackinac-broen kan opvise en større uafbrudt hængebrostrækning nemlig 2254 m, Oakland-broen har dog godt 2800 m hængebrostrækning. Denne bro må imidlertid opfattes som to hængebroer i forlængelse af hinanden.

Tejo-broens længde mellem forankringspillerne er 2278 m.

Brodragerkonstruktionen her imellem er udført som en sammenhængende og stiv konstruktion, der ikke en gang er fikseret til bæretårnene på anden måde end ved at være ophængt i bærekablerne.

Ingen anden bro i verden har en så lang sammenhængende dragerkonstruktion.

Hængebroen fortsættes i nord af en 945 m lang viadukt, som er udført af forspændt beton.

Totallængden af hele broanlægget er 3223 m. Det betyder, at Tejo-broen er længere end Storstrømsbroen, som er 3211 m lang. Den er dog langt fra at være Europas længste bro. Oosterschelde-broen er 5022 m lang. Çernavoda-broen er 3850 m lang, Tay-jernbanebroen er 3285 m lang.

Tejo-broens ene bæretårnpille er funderet i 79,3 m dybde. Dette er 6 m mere end den hidtidige rekord,

som blev sat ved bygningen af Oakland-broen. Der er dog for nylig bygget en bro ved Hobalt, Tasmanien, med over 81,6 m funderings-dybde, men her er det kun nedrammede eller nedborede konstruktioner, der er ført så dybt ned, medens det for Tejo-broens vedkommende drejer sig om hele den kolossale caisson, der måler ca. 41 × 24 m.

Foreløbig vejbro – senere også jernbanebro

Tejo-broen er på nuværende tidspunkt kun udført som en vejbro. Den har to kørebaner, hver 8 m brede, og adskilt ved et midterparti med dobbelt autoværn. Broen har altså to vognbaner for hver kørselsretning. Dens brobane kan imidlertid let ombygges og udvides, så den får plads til tre baner pr. kørselsretning, hver 3,40 m brede.

Brodragerkonstruktionen er udformet og dimensioneret således, at der senere kan blive plads til en dobbeltsporet jernbane under vejbanen. Dette forudsætter dog en forstærkning af gitterværks-konstruktionerne, bl. a. ved ekstra, svære dragere og et ekstra ophængningssystem, da de to nu udførte brokabler ikke er dimensioneret for den store belastning. Der skal tilbygges flere svære kabelforbindelser omtrent fra bæretårnernes top direkte til brodragerkonstruktionen, hvor de fastgøres en række steder. Disse kabelforbindelser skal hvile på brotårnene i 180 m højde, dvs. noget lavere end de allerede udførte bærekabler. Bæretårnene er dimensioneret for den senere udbygning af broen fra at være en ren vejbro til også at være en jernbanebro. Ombygningen kan foretages hurtigt og billigt og vil ikke komme til at genere trafikken. Dermed bliver Tejo-broen den jernbanebro, der har det længste hovedspand. Den hidtidige rekord repræsenteres af Quebec-broen, hvis hovedfag er 549 m langt.

Dog har San Francisco–Oakland-broen, hvis to hovedspand er 704 m lange, haft et par jernbanspor, der blev benyttet af svære bybanetog indtil for få år

siden. George Washington-broen konstrueredes med henblik på tilbygning af et nedre brodæk med 4-6 spor for bybanetog og desuden for fjernbanetog. Men denne plan er aldrig blevet realiseret og bliver det aldrig, fordi man nu har tilbygget det nedre dæk til brug for biltrafik, så broen nu har 8 vognbaner på det øvre og 6 på det nedre dæk.

Kort før George Washington-broens ibrugtagning var man meget nær ved at nå til beslutning om at bygge en lignende bro over Hudsonfloden, ud for 57. Street. Den skulle have 986 m hovedspand og to 485 m sidespand, dvs. 1956 m hængebro-længde.

Den skulle have 20 vognbaner på det øvre dæk og 12 jernbanspor på det nedre dæk.

Tejo-broen udmærker sig imidlertid ved at have eller rettere sat at kunne få den for en jernbanebro fornødne stivhed ved en ret let og billig konstruktion.

Tejo-broen har i sin nuværende form kostet ca. 500 mill. kroner.

Den er projekteret af D. B. Steinman, der døde i 1960, og C. B. Boynton. Den er detailkonstrueret af American Bridge Corp., en filial af United States Steel; og den er udført af datterselskabet U.S. Steel International i samarbejde med flere andre amerikanske og portugisiske firmaer.

En lignende bro over Storebælt?

Når man reflekterer over dette brobygningsmesterværk, melder spørgsmålet sig: Har dette storslåede broanlæg direkte interesse for os her i Danmark?

Ja, det har det i højeste grad.

Den kommende Storebælts-bros afsnit mellem Sjælland og Sprogø skal føres over »Østre Rende«, som har en dybde på over 60 m, og hvori der ofte er stærk strøm.

Det har hele tiden været et problem, hvorledes man kunne bygge en jernbanebro herover og gøre det for en nogenlunde moderat pris. Man har hidtil kun udarbejdet projekter til helt stive brokonstruktioner for strækningen over Østre Rende.

Men når man kan bygge en jernbanebro som hængebro, dvs. med meget lange spand, og gøre det billigt, så melder der sig en helt ny situation.

Hvis man tænker sig, at der placeres en bro som Tejo-broen over Storebælts Østre Rende i den bro-linie, som DSB har foreskrevet til konkurrencen, så kan man med 1013 m hovedfag placere bærepillerne ved punkterne 5,8 og 6,8 km. Her er vanddybderne kun 34 m ved den østlige pille og 29 m ved den vestlige pille.

Med en sydligere linieføring og lavere gennemsejlingshøjde åbnes der nye perspektiver

Hvis man placerer broen i en lidt sydligere linie med den østlige hovedpille 350 m syd for ovennævnte position og med vestpilleren 200 m syd for vestpilleren i den nordlige linie, bliver funderingsdybden kun 27 m for østpilleren og 29 m for vestpilleren, altså ikke ret meget.

Dersom man bygger en bro med samme længde som Tejo-broen, altså godt 3200 m længde, i sidstnævnte linie og udfører den symmetrisk i forhold til den anførte placering for de to hovedpiller, så bliver broens vestlige endepunkt beliggende akkurat på den af DSB foreskrevne brolinie ved punkt 8,1 km, hvor vanddybden er 7 m, og det østlige endepunkt bliver beliggende 550 m syd for den foreskrevne linies punkt 4,7 km, hvor vanddybden ligeledes er 7 m.

I den sydlige linie kan broen slutes til dæmninger på lavt vand på langs ad Sprogø Rev og Halsskov Rev.

Dersom dæmningerne føres op til 18 m højde, og broens jernbane stiger til 52 m højde, kan der blive 50 m fri gennemsejlingshøjde under broens midte, hvilket er nok til, at alle russiske krigsskibe og tillige alle engelske krigsskibe på nær det allerstørste af de engelske hangarskibe kan passere under broen.

Stigningen skal da være ca. 34 m på en ca. 1450 m lang strækning til en parabolisk, omtrent horisontal mellemstrækning. Hertil kræves en gradient på 23 ‰.

Da DSB købte de første amerikanske diesellokomotiver, med 1500 hk og 72 tons adhæsionsvægt, fastsatte man gradienten for en kommende Storebælts-bro til 17 ‰. De sidste diesellokomotiver, som DSB har bestilt, får 3300 hk og 120 tons adhæsionsvægt. De kan da klare de 23 ‰ lige så godt, som de gamle lokomotiver kan klare de 17 ‰.

En bro omtrent mage til Tejo-broen kan derfor »passe« ganske godt til forbindelsen over Storebælts Østre Rende, dvs. mellem Sjælland og Sprogø.

Hvis der skal bygges en lignende, men optimeret bro her, kan hovedfagets længde sikkert med fordel reduceres til mellem 900 og 800 m. På den anden side må broens totallængde forøges med ca. 100 m i hver ende, for at den kan nå frem til mere grundede områder. Den vil da blive mellem 3300 og 3400 m lang.

Dette ændrer imidlertid ikke den kendsgerning, at Tejo-broen kan være et mønster for, hvordan Storebælts-broen over Østre Rende kan udformes.

Problematik omkring ny tjenestemandsløvslov

Omflyttelighed og efterløn

Der tales om, at tjenestemændene skal ansættes inden for visse større områder, så der i givet fald kan blive tale om forflyttelse, hvis arbejdsmæssige hensyn gør det ønskeligt. Arbejdet i en styrelsesgren kan blive udsat for rationalisering, eller udviklingen kan medføre, at der bliver mindre arbejde. Til gengæld kan der blive brug for flere folk i en anden gren af styrelsen – eller under et andet ministerium. Så må der være mulighed for forflytninger. Først og fremmest fordi man ikke i et samfund med fuld beskæftigelse kan have folk gående uden en passende arbejdsmængde, men dernæst, fordi mangel på en sådan omflyttelighed kan hindre en fornuftig udførelse af et arbejde, og det kan standse nødvendige moderniseringer af statens funktioner.

Vi har allerede set eksempler på, at den manglende omflyttelighed har bevirket, at en udmærket arbejdskraft, der er blevet overkomplet i en stats- eller kommunal institution, har måttet sættes på ventepenge eller pension, fordi han ikke kunne overflyttes til et andet arbejdsområde, hvor der manglede arbejdskraft.

Det er sådanne eksempler, der undergraver den nuværende tjenestemandsløvslov.

Der er regler for, at tjenestemænd må underkaste sig forandringer, men det er fast antaget både i teori og praksis, at såfremt der er reelt tale om ændring til andet arbejdsområde, behøver tjenestemanden ikke at affinde sig dermed. I en del styrelser som f. eks. statsbanerne, postvæsenet og politiet findes en masse stillinger, som *ikke* er knyttet til noget bestemt sted. Indehaverne af disse kan altså få anvist andre tjenestesteder – uden krav på i givet fald at komme på ventepenge eller blive afskediget med pension.

Hvor langt man skal gå under den revision af tjenestemandsløvslovene, som er i gang, er ikke let at sige! Men vi kommer nok til at tage en ordening, hvorefter en tjenestemand er pligtig at lade sig flytte inden for ansættelsesområdet, medens flytninger til andre ansættelsesområder kun kan pålægges efter beslutning af et særligt nævn med personalerepræsentation. Resultatet af drøftelserne i kommissionen synes at gå i den retning og således at ansættelser i fremtiden vil blive knyttet til et vist område eller en bestemt lønklasse.

Tjenestemandstillingen skal fortsat være en livsgerning, men det bliver nødvendigt at slække på de stramme ansættelsesvilkår. Måske vil man helt opheve aldersbegrænsningerne, som de nu praktiseres. Det vil betyde, at man kan fratræde en stilling som

tjenestemand og måske efter nogle år i det private erhverv vende tilbage som tjenestemand. Det er klart, at staten vil have fordel af at kunne ansætte personale, som efter beskæftigelse andet sted kan indtræde i tjenesten med værdifulde kvalifikationer og erfaringer. Dansk industri bærer sig ad på samme måde, når den ansætter faglært arbejdskraft. De fleste faglærte gennemgår deres læretid i håndværket, som de forlader efter læretids afslutning og tager beskæftigelse i industrien. Der bliver ganske vist en del tilbage i håndværket, men industrien tager mange flere, end den selv oplærer.

En sådan ny-ordning vil indebære, at man i større udstrækning kan tjenestemandsansætte personale, der gennem beskæftigelse i en periode har vist sig egnet til varig ansættelse. Og det vil naturligvis kunne ske med alle tjenestemandsløvsrettigheder – i modsætning til nu.

Men vil det ikke gøre tjenestemændene til flakere? Nej, det er ikke meningen, men det er klart, at lemper man vilkårene for indtræden i og udtræden af statstjenesten, vil der komme mere fluktation over ansættelsesforholdene. Det er et helt normalt træk i det moderne samfundsliv – og det er en fordel for både arbejdsgiveren og de ansatte. Staten vil have fordel af at få personer, som har været beskæftiget i det private erhvervsliv. Men det vil også være en fordel for tjenestemændene, at de, hvis de har lyst, i en periode kan søge ud i det private erhvervsliv uden at miste den pensionsanciennitet, som ansættelsen i statens tjeneste har givet, og som evt. kan fortsætte, hvis de senere vender tilbage til statens tjeneste.

Det må dog være en forudsætning, at staten giver sine tjenestemænd sådanne arbejds- og lønmæssige vilkår, at hovedparten bliver. Bl. a. derfor må det nuværende stive system afløses af et langt smidigere tjenestemandssystem.

Overvejelser herom er i gang!

Efterlønsproblemerne

Tjenestemandsproblemerne er på dagsordenen i den nedsatte kommission – og for så vidt også i den offentlige debat. Det er da ganske naturligt, at tjenestemændenes egne tidsskrifter deltager i debatten, selv om kommissionsarbejdet ikke er bragt til ende, og man altså ikke kan vide, hvilket resultat der opnås. I et par forudgående artikler har vi taget en kritik af det nuværende tjenestemandssystem op, og vi har ligeledes behandlet spørgsmålet om tjenestemændenes ansættelsesforhold. Det har ikke kunnet være

fyldestgørende, det forbyder alene pladsen, men også den mangfoldighed af tjenestemandsproblemer, der i virkeligheden er, når man skal drøfte en ny lov.

Her tager vi et af de vigtige problemer – efterløn eller pension – op til belysning. (Senere skal andre spørgsmål blive behandlet). Det gøres ud fra den betragtning, at det er karakteristisk for arbejdsforholdet mellem tjenestemændene og staten, at tjenestemændene er sikret et vist økonomisk grundlag for deres – og deres familiers – eksistens også efter ansættelsens ophør, enten ansættelsen ophører på grund af alder eller af andre årsager.

Derved er der i virkeligheden sket det, at pensionen – eller efterlønnen – der har tilknytning til ansættelsesvilkårene, hvis grundlæggende princip hidtil har været, og formentlig fortsat vil være, at tjenestemandsstillingen er varig og at betragte som livsgering – er blevet en betydelig del af de såkaldte tjenestemandsgoder. Man kan vel sige, at efterlønnen er en hovedbestanddel af hele tjenestemandssystemet.

Men det er klart, at efterlønnens værdi som tjenestemandsgode er forringet – relativt – efter at der er gennemført forbedret folkepension suppleret med tilægspension. Forholdet bliver mere greelt, efterhånden som tillægspensionen antagelig bliver til en virkelig overbygning af væsentlig værdi. Man kan diskutere rimeligheden i at have to offentlige ordninger uden om tjenestemændenes rækker – folkepension og tilægspension – men det er ikke formålet her.

Det afgørende er, at på nuværende tidspunkt er de offentlige sikringer for ikke-tjenestemænd af en sådan størrelse, at de ikke uden videre kan træde i stedet for den nuværende pensionslov. Man må derfor finde det ønskeligt, at også den fremtidige tjenestemandsløvgivning kommer til at indeholde bestemmelser om efterløn, men man kan ikke indvende noget sagligt imod, at den fremtidige ordning tilpasses den samfundsmæssige udvikling.

Det er i en tidligere redegørelse pointeret, at tjenestemændenes anciennitet i forhold til efterlønnen først begynder 5 år efter det fyldte 30. år, og der er peget på, at man i det private erhvervslivs pensionsordninger opnår en vis efterløns-sikring allerede fra den dag, man indtræder i en pensionskasse. Det er et spørgsmål, om man ikke skulle tilstræbe en lignende ordning for tjenestemænd. Da der samtidig tales om, at tjenestemænd skal kunne flyttes fra et område til et andet, vil det give dem, som på grund af sygdom ikke kan passe det hidtidige arbejde, en god mulighed for at få anden fuld beskæftigelse hos staten.

Derfor må der være grund til at formode, at »for tidlig« pensionering af helbredsmæssige årsager vil kunne begrænses sammenlignet med de nuværende forhold, og af samme grund synes det også rimeligt at overveje et system, der indebærer, at pensionsancienniteten begynder samtidig med ansættelsen i en tjenestemandsstilling, så efterlønnens størrelse i hvert enkelt tilfælde opgøres på grundlag af ansættelsens varighed og den pågældende tjenestemand's løn – bortset naturligvis fra tilfælde, hvor ulykker el. lign. betinger en for »for tidlig« afgang fra tjenesten.

Hvorfor skal man opretholde et system, som i virkeligheden bygger på, at tjenestemanden afskæres fra indtjening af efterløns-alder i en mere eller mindre vilkårligt bestemt del af ansættelsestiden? Det er der ingen fornuftig begrundelse for, især ikke, hvis omflyttelighed gøres til almindelig praksis. Man kan naturligvis rejse spørgsmålet om aspiranttidens medregning. Den er jo egentlig en slags prøvetid. Man kan, hvis det er afgørende, f. eks. se bort fra den for de personer, der ikke ansættes, og alligevel medregne den for aspiranter, som efter prøvetidens udløb ansættes i tjenestemandsstilling.

Muligvis kan man føre denne tanke videre, og for at sikre tjenestemænd, der virkelig har været ansat i statens tjeneste i en længere årrække en ordentlig pension, gennemføre en eller anden ordning, som siger noget i retning af, at man skal have været ansat som tjenestemand i en vis kortere årrække, før efterlønsret kan opnås. Det kommer an på, hvordan sådan noget gøres, og det behøver ikke at anfægte ancienniteten hos den »langtidsansatte«, sådan som bemærket ovenfor i forbindelse med aspiranterne. Laver man en sådan ordning på rimelig måde, kan den måske endda inspirere unge til at blive i statstjenesten, indtil de er rigtig inde i arbejdet og sagligt kan vurdere betydningen af ansættelsen i tjenestemandsstilling. Men den nuværende ordning, hvorefter man kan have op til 14 års ansættelse, før efterlønsret opnås, er urimelig.

På den anden side er det vel ikke urimeligt at mene, at fuld efterløn skal kunne opnås, når man har været ansat i statens tjeneste i en væsentlig del af det, man kan kalde den arbejdsdygtige alder – dvs. fra ungdommen og op til det fyldte 67. år – stadig med særligt hensyn taget til tjenestemænd, som må fratræde på grund af f. eks. invaliditet og lignende dem utilregnelige årsager. Her må et andet forhold dog lige nævnes. Tænker man sig, at der skal kunne ansættes tjenestemænd i en mere moden alder, må

man sikre, at disse kan opnå fuld efterløn eller næsten fuld efterløn, når de bliver 67 år. Det kan altså ikke nytte, at man søger at fastholde det nuværende stive system – man må i givet fald kunne kombinere statens forpligtelser med tidligere i private erhverv opnåede rettigheder.

De laverelønnede tjenestemænd opnår en forholdsvis højere efterløn set i forhold til deres slutløn end de højere lønnede. Om det system kan opretholdes, må overvejes.

Det forudgående har i særdeleshed taget sigte på tjenestemænd, der afgår, når aldersgrænsen er nået, men vi har jo også noget, der kaldes førtids-pensionering. Ganske vist ændres der måske på forholdene, hvis man lettere kan overføre tjenestemænd fra en tjeneste til andet og lettere arbejde, hvis svagelighed indtræffer. For dem, der bliver tilbage, som altså ikke kan overflyttes, men må fratræde af helbredsmæssige årsager er der grund til at overveje et lempeligere beregningssystem. Man kunne tænke sig en ordning, så efterlønnen beregnes på grundlag af lønindtægten kombineret med den pensionalder, tjenestemanden ville have opnået ved at forblive i tjenesten indtil normal afgangsalder. Det vil være naturligt, om staten påtager sig en sådan forpligtelse, for den vil – med overflytningsmulighederne i erindring – ikke animere til ansøgning om afsked af helbredsmæssige grunde i unødigt omfang. Det er dog bedre at have et arbejde til fuld løn end en nedskåret efterløn. Derfor må der også åbnes adgang for en tjenestemand, der afskediges af helbredsmæssige grunde, til at genindtræde i tjenesten, hvis han på ny bliver arbejdsdygtig.

Er der tale om, at en tjenestemand overgår til ansættelse inden for et andet offentligt pensionsområde, f. eks. til anden statstjeneste eller til beskæftigelse i et koncessioneret selskab, kan man klare sagerne forholdsvis let, hvis man lader de forskellige institutioner udrede pension med en forholdsmæssig andel efter den tid, den pågældende har været ansat hvert sted.

Men en tjenestemand kan også gå til beskæftigelse uden for det offentlige. Hvis det sker i dag, tilbagebetales det indbetalte pensionsbidrag med tillæg af renter, eller beløbet kan – suppleret med styrelsens andel til pensioneringen – overføres til en privat pensionsforsikring, hvis beløb tidligst kan komme til udbetaling fra det fyldte 67. år.

Selv om den fremtidige efterlønsordning, der i henhold til pensionsudvalgets betænkning tænkes gen-

nemført uden egetbidrag fra tjenestemanden og for alderspensionens vedkommende påregnes gennemført som en slags overbygning eller tillægspension til den alderssikring, der udgår fra det offentlige, så vil det ikke være rimeligt, at en tjenestemand, der søger anden beskæftigelse, skal miste den erhvervede pensionsanciennitet. I sådanne tilfælde vil det være rimeligt, at en opsat ydelse, der størrelsesmæssigt er afstemt i forhold til den anciennitet på fratrædelsestidspunktet, tillægges den pågældende på en sådan måde, at efterlønnen fra denne ydelse kommer til udbetaling fra den dag, den pågældende ville have været berettiget til at fratræde på grund af alder.

Enker og børn

Enkepensionen skal bevares – det er klart, men man kunne nok med fordel forenkle systemet, så enkepensionen ydes med en bestemt brøkdel af den alderspension, som manden havde opnået, eller i forhold til sin ansættelsestid ville have været berettiget til. Man kunne f. eks. tænke sig, at enkens efterløn skulle være på to trediedele af det, manden ville have haft ret til, men man bør nok overveje også at lade et forsørgerhensyn komme i betragtning. Man bør tænke på, om enken er ung og arbejdsdygtig, eller om hun er ældre og gennem længere tid har baseret sin tilværelse på mandens løn eller efterløn. Måske vil en art gruppelevsfor sikring komme med i overvejelserne i den forbindelse. Det er jo ved at blive en realitet i flere og flere områder i det private erhvervsliv.

Børnene skal også være sikret i tilfælde af forsørgerens død. Gruppelivsfor sikringen kan måske gøre noget, hvis en sådan ordning gennemføres, men det ville dog alligevel være rimeligt med en ordning, hvorefter børnepension kan gøres uafhængig af den afdødes forsørgeranciennitet.

Der er mange andre pensions- eller efterløns spørgsmål, som skal tages op til drøftelse i kommissionen. Her er kun peget på nogle af de vigtigste. Det er klart, at skal man bevare tjenestemandsbegrebet, og det mener vist i virkeligheden så at sige alle, man skal, så må man også modernisere bestemmelserne om efterlønnen.

På den anden side må reglerne også være rimelige – og de bør under ingen omstændigheder være sådan, at den tjenestemand, der bliver i statens tjeneste i en lang årrække, bliver ringere stillet end den tjenestemand, der i en periode – lang eller kort – tager anden beskæftigelse.

Meddelelse til medlemmer af Den gensidige Uheldsforsikringsforening for de Danske Statsbaners Personale

Efter beslutning på repræsentantskabsmødet den 25. april d.å. og efter indhentet godkendelse i Forsikringsrådet kan foreningen fra og med 1. januar 1967 tegne forsikringer til følgende maksimum beløb:

- Kr. 20.000 i dødsersatning
- » 40.000 i invaliditetserstatning
- » 10.00 i dagpengeerstatning

Med denne fordobling af forsikringssummerne imødekommes de mange fremsatte ønsker fra vore medlemmer om en yderligere udbygning af foreningens virksomhed.

Også for pensionisternes vedkommende besluttede repræsentantskabet at åbne adgang for forhøjelse af forsikringssummerne. Denne gruppe af vore medlemmer kan – ligeledes fra 1. januar 1967 – opnå forsikringssummer på indtil kr. 6.000 i dødsersatning og indtil kr. 12.000 i invaliditetserstatning.

Repræsentantskabsmødet besluttede tillige nedestående fremtidige fareklasseinddeling med tilhørende overgangsbestemmelse, der er gældende for nytegning og omtegning.

Fareklasser.

De medlemmer af foreningen, der er optaget i en af de tidligere fareklasser I, II eller III, bevarer deres stilling i disse klasser, så længe deres forsikring løber uændret, men hvis en løbende forsikring i een af disse tre fareklasser ændres, overføres forsikringen i sin helhed til de nye fareklasser IV og V.

Nye medlemmer kan kun optages i fareklasserne IV eller V.

Fareklasse IV.

Afdelingsarkitekter – Afdelingschefer – Afdelingsingeniører – Auditør.
Banearkitekter – Baneingeniører – Billetkasserere – Billettrykkere – Brobetjente – Brofogeder – Bureauforstandere – Bygningsforvalter.
Depotledere i elektrokontrollen – Distriktschefer.
Elektroførere.
Forstander for billet- og blanketforvaltningen – Forstinspektører – Fuldmægtige.
Generaldirektøren – Godsekspeditorer.
Ingeniør – Inspektionsledere.
Kemikere – Kontorassistenter – Kontorbetjente – Kontorchef – Konstruktører.
Laboratorieforsøger – Lokomotivassistenter – Lokomotivførere – Lokomotivinstruktør – Lokomotivmedhjælpere – Lokomotivmestre – Lystrykkere.
Maskiningeniører – Maskinmestre – Materialforvaltere – Motormænd.
Overarkitekt – Overbaneingeniører – Overbanemestre – Overfartsledere – Overkonstruktører – Overkontorassistenter – Overkontorbetjente – Overmaskiningeniører – Oversignalingeniører – Oversignalmestre – Overskibsfyrbødere – Oversignalmestre – Overtrafikassistenter – Overtrafikinspektører – Overtrafikkontrollører.

Pakhusmestre – Portnere.
Radiotelegrafister – Rangermestre – Regnskabschefer – Regnskabsførere – Rutebilchefer.
Sekretærer – Sektionsingeniører – Signalingeniører – Skibsfyrbødere – Skibsførere – Skibsinspektører – Skibsmaskininspektører – Skibsmaskinmestre – Stationsforstandere – Stationsmestre – Styrmand – Søfartschef.
Tavlemestre – Tegnere – Trafikassistenter – Trafikelever – Trafikinspektører – Trafikkontrollører – Trafikmedhjælpere.
Værkmestre – Værkstedschefer.
Samt aspiranter til forannævnte stillinger.
Endvidere alle pensionerede tjenestemænd.

Fareklasse V.

Arbejdsmand.
Banearbejdere – Baneformænd – Banehåndværkere – Banehåndværkerformænd – Banenæstformand – Banevogtere – Broformænd – Bådsmænd.
Håndværkere.
Jernbanepakmestre.
Ledvogtere.
Magasinarbejdere – Matroser – Mekanikere.
Overbaneformænd – Overchauffører – Overmatroser – Overmekanikere – Overportører – Oversignalfarmænd – Oversignalmontører.
Pakhusformænd – Plantører – Portører.
Rangerformænd – Remisearbejdere – Remiseformænd – Rutebilchauffører.
Signalarbejdere – Signalformænd – Signalmontører – Signalnæstformænd.
Togbetjente – Togførere – Trafikekspedienter.
Vognmestre – Vognopsynsmænd.
Samt aspiranter til forannævnte stillinger.

Præmietarif.

Månedlige præmier, der indeholdes i lønninglisten.

For hvert 1000 kr. ved død	0.05	0.10
For hvert 1000 kr. ved invaliditet	0.10	0.15
For hvert 1,00 kr. i dagpenge		
fra 22. dag	0.10	0.15
fra 4. dag	0.35	0.40

Ved tegning af forsikring fastsættes en minimumspræmie på kr. 9,00 årlig.

Vore forsikringer dækker alle tilskadecomster, der sker i og uden for tjenesten. Altså både de ulykkestilfælde, der forekommer på vej til og fra tjenesten og de tilfælde, der indtræffer i tjenesten. Men også i fritiden er forsikringen gældende, hvad enten fritiden tilbringes i indlandet eller i udlandet.

Som medlemmer optager foreningen enhver jernbanemand – tjenestemænd eller aspiranter – andre månedslønnede, samt beskæftigede på værkstederne.

Der sker hver time i døgnet ulykker på gader og veje og på tjenestesteder. Ulykker kan man ikke sikre sig imod, men man kan sikre sig imod de økonomiske følger heraf i *Jernbaneorganisationernes eget Forsikringselskab*.

FORSIKRINGSAGENTURFORENINGEN FOR TJENESTEMÆND VED DE DANSKE STATS BANER

Fortsættelse af repræsentantskabsmødets beretning fra forrige nummer af DLT.

Langt større interesse knytter sig formentlig til de egentlige autoskader. Det fremgår af det omdelte driftsregnskab – at der for 1964 (som kun var på 10 måneder) var et underskud på kr. 20.557,43 svarende til ca. 12–13 pct. af præmieindtægten. Dette er naturligvis især begrundet i de store start-omkostninger (tryksager, møder, provisioner m. m.), som virkede stærkt på dette første regnskab. Også 1965 – det første fulde regnskabsår – viser et underskud på næsten 20.000 kr. (19.734,53), men i pct. af præmieindtægten, er der kun tale om ca. 3–4 pct. Der er altså en mærkbar bedring at spore, selv om tegningsintensiteten og dermed provisionsudbetalingen m. m. var stor også i 1965, og sådanne éngangsomkostninger derfor endnu var stærkt tyngende.

1966 er som bekendt endnu ikke til ende, og der kan derfor ikke siges noget sikkert om, hvorledes dette år vil ende rent regnskabsmæssigt, men en regnskabsoversigt for 1. halvår viser dog, at underskuddet er vendt til et beskedent overskud – og såfremt vi ikke »render ind i« en af de helt store personskader inden nytår – er der begrundet håb om, at vi kan slutte med et pænt årsregnskab for auto-afdelingen.

Der er dog anledning til at gøre opmærksom på, at vor bestand endnu er så lille, at vi – selv med en præmieindtægt på efterhånden i nærheden af 1 million – er for følsomme over for en virkelig alvorlig personskade, og at der derfor – nødvendigvis – må gå en rum tid med konsolidering og opbygning af reservekapital – forinden vi kan tænke på en *egentlig* præmienedsættelse.

Som alle andre selskaber må vi også foretage omlægning af tarifområder, procentvis præmieforhøjelse for helt nye bilister i det første år samt løntalsregulering af præmien fra næste år (1.-1.-1968), men altsammen på grundlag af vore lavere præmier, hvorved der i kroner og øre vil blive stadig større forskel mellem vore præmier og de, som er gældende i andre selskaber.

Der synes på nuværende tidspunkt ikke at være nogen som helst tvivl om, at de administrative besparelser vi kan byde i form af en ensartet bestand – uden fordyrende bonusordning osv. – i sig selv er begrundelse nok for den præ-

miereduktion på 12½ pct. – der som nævnt er vort udgangspunkt. Herudover havde vi – åbenbart lidt for idealistiske tanker – om jernbanefolkets bedre køreegenskaber, som kunne have begrundet en yderligere præmierabat. Det har desværre – indtil nu – vist sig ikke at holde stik. Også blandt jernbanemænd findes desværre spritbilister, fartglad ungdom, som kører galt med farmands bil, og særlige »ulykkesfugle« med allerede adskillige sager bag sig.

Det er ikke desto mindre min opfattelse, at vort præmiegrundlag er sundt og godt, og det er mit håb og min overbevisning, at vi også på længere sigt – trods spritbilister og fartglad ungdom – kan holde præmierne nede på et absolut forsvarligt minimum. Men det bør bemærkes, at jo mere en solidaritetsfølelse på dette område breder sig blandt jernbanebilisterne om at køre hensynsfuldt, uden spiritus osv., i jo højere grad vil præmien kunne holdes nede.

Nu skal det, at jeg har talt så længe om autoafdelingen, ikke forstås derhen, at den »såkaldte gamle afdeling« – indbo m. v. – har ligget stille i tiden siden sidste repræsentantskabsmøde – snarere tværtimod. Også her er der sket nyskabelser. Fra den 1. marts 1966 er vi begyndt tegning af

1. husbukke- og svampeskadeforsikringer,
2. sommerhusforsikring samt
3. stormskade- og ansvarsforsikring for parcelhusbyggeri under opførelsen.

Vor i forvejen omfattende privatforsikringspolice er herved blevet så stor, at vi har fundet det mest formålstjenligt at have forsikringsbetingelserne i et særskilt teksthæfte, som medfølger policen første gang. Vi har forsøgt at live lidt op på den tørre tekst med et par små vignetter i det forfængelige håb, at flere skulle føle sig fristet til at læse forsikringsbetingelserne igennem, *inden* skaden sker. – Det er ligesom de forståes bedre, end når man først har sat sig i hovedet, at man bør have erstatning efter et uheld.

Jeg skal ikke komme nærmere ind på disse nyskabelser – enhver interesseret kan jo læse herom i hæftet – men blot lade dette være et udtryk for, at vi stedse vil have vor opmærksomhed henvendt på at dække ethvert rimeligt for-

sikringsbehov blandt danske jernbanemænd.

Af erfaring ved vi, at det ikke nytter synderligt alene at berette skriftligt i fagpressen om sådanne nye ting, selv om jeg dog nok mener, at vi burde bruge dette medium noget mere. Men der skal mere direkte påvirkning og orientering til.

Her er vi jo i den lykkelige situation, at vi har en stab af unge (og ungdommelige) tillidsmænd ud over det ganske land, som alle viser en levende og stærk interesse for arbejdet med at orientere medlemmerne korrekt og loyalt om det efterhånden meget store felt, som moderne forsikringsdækning er. Det kræver naturligvis også, at vi fra hovedkontoret i stigende grad sørger for dels at orientere om det nye og dels hele tiden holde kundskaberne vedlige. Der har derfor – foruden den skriftlige orientering af tillidsmændene – været afholdt et stigende antal møder og kurser rundt omkring i landet.

Jeg skal ikke trætte med for mange tal, men vil dog gerne bemærke, at vi i den 2-års periode, der er gået – 1964–65 – har haft en tilgang af nye medlemmer på 1.166 og en naturlig afgang (hovedsagelig ved død og afsked fra DSB) på 880 eller en nettofremgang i medlemstallet på 286, således at vi pr. 1. januar 1966 havde 18.138 medlemmer. Alle de mange nyskabelser i perioden har været hæmmende for en systematisk akquisition blandt ikke-medlemmer, men det er mit håb, at vi i den kommende tid må kunne intensivere denne side af vor virksomhed, og repræsentantskabets medlemmer skal ikke høre ét ondt ord for en aktiv indsats i den retning ved at give lidt orientering om vor forening på lokale afdelings- og kategorimøder og kurser, og hvor der ellers er lejlighed dertil.

Jeg har tidligere været lidt inde på skade-spørgsmål i auto-afdelingen, men vil gerne herudover sige lidt om skadebehandlingen, der dog er en ikke helt uvæsentlig side af vor virksomhed.

Mindre end 14 dage efter sidste repræsentantskabsmøde nemlig den 26. september 1964 indtraf den meget voldsomme eksplosion på Valby gasværk. Som det måske er bekendt, er netop dette kvarter af byen beboet af forholdsvist mange jernbanemænd, og ikke mindre end 23 af vore medlemmer fik større eller mindre skader ved denne ulykke. Al-

ligevel må vi sige, at udgifterne for foreringen blev forholdsvis beskedne, idet det samlede beløb – dvs. erstatninger og omkostninger – kun blev på ca. 25.000 kr. Heraf var endog ca. halvdelen på en enkelt forsikringstager.

Hvad brandskader i øvrigt angår, bør det nævnes, at den totale brandskade, som indtraf i december 1963 i Nykøbing Falster, hvor en gnist fra en skorsten antændte stråtaget, blev endelig afsluttet i 1964 med en samlet udbetaling på kr. 31.033,85.

Endvidere har vi haft en næsten totalbrandskade i Virum i 1964. Skaden blev opgjort til ca. 24.000 kr. Her var vi imidlertid så heldige, at forsikringsselskabet SKJOLD havde de ¾ af den samlede forsikringssum, hvorved vore udgifter blev begrænset til ca. 6.000 kr.

Endelig har vi haft en større brandskade i Århus, som i alt blev på godt 9.000 kr.

Inden for tyveriskader har den største været på ca. 17–1800 kr. I denne branche er det som sædvanligt cykeltyverierne, der er mest dominerende.

Vandskaderne på indbo kan blive meget omfattende; vort smertensbarn i den forbindelse er gulvtæpperne. Især volder de man kalder fra-væg-til-væg-tæpperne en hel del ubehageligheder, idet de i mange tilfælde ikke tåler rensning uden samtidig at krybe ret kraftigt, hvorved et sådant tæppe jo er helt ødelagt. Skulle man udlede noget heraf, måtte det være en advarsel til medlemmerne om at være meget opmærksomme på dette forhold ved valg af gulvtæppe (det kan jo også blive snavset og trænge til rensning, uden at det er en forsikring der skal betale).

Privat-ansvars-skaderne kan som bekendt komme op på meget store erstatningsbeløb. Den største erstatning i perioden blev på næsten 40.000 kr. (En pige går fra fortovet ud på kørebanen, bliver forskrækket for en bilist og løber, hvorved en motorcyklist må bremse op og vælter og kommer alvorligt til skade). Uheldet skete i Århus i slutningen af 1962, men trak længe ud dels med tilskadekomnes helbredelse og dels, fordi vi mente, at noget af skylden burde pålægges bilisten. Landsretten mente imidlertid noget andet, og vi måtte betale fuld erstatning i 1965 – som sagt næsten 40.000 kr.

En dame faldt på et fortov i Hillerød og brækkede benet. Det kostede 6.672

kr., og en mand i Silkeborg gravede i sin have på en sådan måde, at naboens garagemur væltede. Udgift godt 4.000 kr.

Grundejerskaderne har været forholdsvis beskedne, og skadesårsagerne har i langt de fleste tilfælde været storm og sprængte vandrør.

Af motorskaderne er langt de fleste sket ved sammenstød, enten – og hovedsagelig – med andre trafikanter eller med vejtræer og garageporte. Den største enkelt-udbetaling i 2-års perioden var i 1965, hvor vi udbetalte kr. 10.600.

I 1965 skete et alvorligt færdselsuheld, som dog først er reguleret i 1966. En spritbilist ødelagde sin vogn totalt uden selv – heldigvis – at få andet end nogle skrammer. Når der er tale om spiritus, er forsikringen ikke forpligtet til at yde erstatning. Men takket være de panthaverdeklarationer, som en kredit-sælger altid betinger sig underskrevet ved salg af bil, kan forsikringen alligevel blive erstatningspligtig, når sælgeren kan dokumentere, at han ikke har mulighed for at få sit tilgodehavende hjem hos køberen. I det foreliggende tilfælde kostede det således kr. 13.500, at vor forsikringstager ikke kunne opfylde sine forpligtelser. Ikke mindst af hensyn til vore øvrige medlemmer har vi truffet aftale med den pågældende om tilbagebetaling af beløbet, men det vil vare længe, inden vi får alle pengene hjem.

Det kan endvidere oplyses, at vi har en sag løbende, hvor vor forsikringstager i bil – uden at se sig tilstrækkeligt for – påkører en bagersvend på knallert. Uheldet indtraf i september i fjor, og bagersvenden – som næppe bliver i stand til at passe sit erhverv – er endnu under lægebehandling og genoptræning. Vi har afsat en skadesreserve på kr. 25.000 ud over de allerede udbetalte a'conto-beløb på ca. 18.000 kr.

Forinden jeg afslutter min beretning, kan jeg sige, at vi har haft et behageligt samarbejde med Uheldsforsikringsforeningen, idet vi som bekendt indledte et akkvisitions-mæssigt samarbejde i 1959. Siden da har vi nu tilført denne vor søsterforening mere end 3000 begæringer, hvoraf 2/3 har været nye medlemmer.

Ligeledes har vort samarbejde med »Danmark« og »Liv Danmark« været godt.

Det er i år 30 år siden, Forsikringsagenturföreningen blev stiftet. Præmieindtægten i 1936 androg kr. 5.739,38, og i år passerer vi 1,6 mill. kr. i årspræmie.

I hele 1936 blev der i alt udbetalt 1.761,54 kr. i erstatning, det er *mindre*, end vi i dag gennemsnitligt betaler i erstatning *om dagen* nu (incl. søn- og hel-lig dage).

Disse tal siger mere end mange ord om den kolossale udvikling, der er sket i løbet af blot 1 menneskealder, en udvikling, som stifterne ikke kan have drømt om, og som selv vi, der oplever det, må forbavses over. Jeg er overbevist om, at udviklingen fremover stadig vil være stor, uden at jeg dog skal driste mig til at optræde som spåmand, men det er en kendsgerning, at vi lever i en spændende tid, også rent forsikringsmæssigt.

Lad mig slutte denne beretning med at sige tak.

Tak til tillidsmændene ude omkring i landet, tak til kolleger og medarbejdere på kontoret, tak til bestyrelse og tak til »Danmark«s ledelse for godt samarbejde i den forløbne periode.

I denne samarbejdsånd ser jeg med fortrøstning fremtiden i møde.

Ad punkt 5a. Foreningens kasserer E. Greve Petersen forelagde regnskaberne for årene 1964 og 1965.

Ad punkt 5b. Direktør O. H. Dall forelagde forsikringsregnskaberne for årene 1964 og 1965.

Såvel foreningsregnskaberne som forsikringsregnskaberne blev enstemmigt godkendt.

Ad punkt 6a. P. Madsen genvalgte.

b. E. Svendsen genvalgte.

c. E. Greve Petersen genvalgte.

d. Helge Hansen og Hans Jensen genvalgte.

e. Egon Rasmussen genvalgte.

f. O. H. Jensen og Sv. Suneson genvalgte til revisorer og Børge Aanæs genvalgte til revisorsuppleant.

Ad punkt 7. Et redaktionelt ændringsforslag til vedtægternes § 1 om angivelse af de nye forsikringsformer blev enstemmigt godkendt.

Ad punkt 8. Næstformanden anbefalede på bestyrelsens vegne forslag om bevilling af kr. 10.000 til »Jernbanemændenes kooperative Forsikringsforeningers Fond«. Forslaget blev enstemmigt vedtaget uden debat.

Ad punkt 9. Honorarerne fastsattes uforandret.

PERSONALIA

Forfremmelse til lokomotivmester i 15. lkl. efter ansøgning pr. 1/11-1966

Lokomotivfører (12. lkl.)
B. K. Christensen, Fa, Str.mdt.

Forfremmelse til lokomotivfører i 15. lkl. efter ansøgning pr. 1/11-1966

Lokomotivfører (12. lkl.)
Poul Hansen, Helgoland mdt, stt.

Afskediget efter ansøgning

Lokomotivmedhjælperaspiranterne
B. Petersen (14-10-66)
F. H. Hansen, (24-10-66) begge Gb.mdt.

Dødsfald

Pens. lkf. Poul Larsen, Hgl. (12. lkl.)
1/11-1966.
Pens. lkf. Bjarne Fischer, Kb. (12. lkl.)
7/11-1966.

»Lanternen«

Til medlemmer af »LANTERNEN« kan det oplyses, at foreningen afholder sin vinterfest den 30.-1.-1967 i Vanløse Kulturgård, så husk at reservere denne aften til »LANTERNEN«. Yderligere oplysninger angående festen vil komme i bladet, der udkommer i januar, samt ved opslag på depoterne. Er du ikke medlem, kan du blive det ved at henvende dig til et af bestyrelsesmedlemmerne eller til et andet medlem.

Bestyrelsen består af følgende:

Formand: E. J. Svensson, Gb., kasserer: S. O. Sten, Hgl., O. Hansen, Av., N. B. Kristensen, Av., E. Nielsen (Skov), Av.

Venlig hilsen
Bestyrelsen.

Statsbanepersonalets Sygekasse

Der udskrives herved valg til Statsbanepersonalets Sygekasse af 12 bestyrelsesmedlemmer (og suppleanter for disse).

Der skal af de interessenter, hvis indtægt er over den i sygeforsikringslovens § 9, stk. 2, omhandlede grænse (»bemidlede«), vælges 2 bestyrelsesmedlemmer, og af de interessenter, hvis indtægt er under nævnte grænse (»ubemidlede«), vælges 10 bestyrelsesmedlemmer.

Valget, der gælder for 4 år fra 1. april 1967 at regne, skal finde sted i februar 1967.

Samtlige interessenter er valgbare inden for begge grupper af bestyrelsesmedlemmer, men har kun valgret inden for den gruppe, de for tiden tilhører.

Det fremgår af medlemskortet, til hvilken gruppe De er henført.

Kandidater, der ønskes opstillet ved valg til bestyrelsen, skal anmeldes for sygekassens kontor senest 15. december d. å. Anmeldelsen skal være underskrevet af mindst 50, højst 75 interessenter og indeholde oplysning om, i hvilken gruppe den eller de pågældende ønskes opstillet til valg.

Opstillingen kan omfatte en eller flere kandidater og er kun gyldig, når de opstillede skriftligt har indvilget i opstillingen. Samtlige under ét anmeldte kandidater betragtes som hørende til én liste og opføres på denne i alfabetisk rækkefølge. Ingen kandidat kan opstilles på mere end én liste.

Det er tilladt at opføre kandidater til suppleanthverv særskilt på listerne.

De nærmere regler for valget findes på siderne 42-44 i sygekassens vedtægt.

På bestyrelsens vegne
E. Rolsted Jensen.

Der er indgået aftale mellem de fire jernbaneorganisationer om at afholde fredsvalg. Fra vor forening er E. Greve Petersen foreslået til bestyrelsesmedlem for de ubemidlede, medens G. A. Rasmussen er 1. suppleant og N. K. Jensen, Ar., er 2. suppleant. Som suppleant til bestyrelsesmedlem for de bemidlede foreslås K. B. Knudsen. Da der er indgået aftale om fredsvalg, er de foreslåede valgt.

Ekstraordinære medlemmer

I henhold til vedtagelse på foreningens kongres i maj 1966 vil kontingentet for ekstraordinære medlemmer udgøre 2,00 kr. pr. måned fra 1. januar 1967 at regne.

Feriehjemmet

Der er til samtlige medlemmer gennem afdelingerne udsendt en brochure om feriehomeet efter dets ændring, så det også kan benyttes som kursusjendom.

I brochuren opfordres til tegning af andele på 600,- kr., som indbetales med 10,- kr. pr. måned over en 5-årig periode. Når beløbet er fuldt indbetalt forventes det med 5 pct. Brochuren indeholder en tegningsblanket, der kan udfyldes og sendes til foreningens kontor.

Indbinding af DLT

De, der ønsker årgang 1966 af Dansk Lokomotiv Tidende indbundet, bedes fremsende bestilling senest den 15. januar 1967 til foreningens kontor, Hellerupvej 44, Hellerup. Prisen er kr. 22,-.

Lommebog 1967

Alle, som pr. 1. december 1966 er aktivt medlem af DLF, får lommebogen gratis udleveret gennem de respektive afdelinger.

Af restoplaget er der mulighed for andre at købe lommebøger ved henvendelse til foreningens kontor, Hellerupvej 44, Hellerup. Prisen for lommebogen er kr. 11,-.

PÅ SPORET

I år har Danske vaskeriers fællestilsyn 10 års jubilæum, og ca. halvandet hundrede vaskerier spredt om i landet er tilsluttet fællestilsynet og anvender derfor f-mærket, som er en garanti. Sker der uheld med vasketøj på et f-vaskeri, har dette forpligtet sig til, at den pågældende kunde kan indbringe sagen for ankenævnet for vaskerisager. Vaskeriet er endvidere forpligtet til at rette sig efter dette nævns afgørelse.

Jernbanelinien Peking-Lanchow-Sin-kiang, der går gennem den sidstnævnte provins til Urumchi og har stor betydning for transporten, vil blive udbygget og forlænget til Sovjets grænse.

Sidste nye jagtspøg for millionærer og andet godtfolk med for mange penge er alligatorjagt i Amazonfloden i Sydamerika. Når man har fanget og nedlagt en alligator, bliver halen af den kogt eller stegt. Det siges, at den smager noget i retning af høne.

Danske Jernbanemænds Turistorganisation

Danske Jernbanemænds Turistorganisation kan atter i 1967 i samarbejde med vore broderorganisationer i Norge og Sverige tilbyde vinterophold i det fineste højfjeldsterræn til meget fordelagtige priser. Da deltagerantallet af hensyn til vore værtsfolk er begrænset til nedenstående højeste antal deltagere på hvert hold, tilrådes det at indsende anmeldelse i god tid før anmeldelsesfristens udløb. *Det bedes samtidig anført, om sovevognspladser ønskes, da disse må bestilles lang tid forud før afrejsedagen.*

Skiture i Norge

Bergensbanen

Vi har i den kommende vintersæson fået lov til at disponere over en del pladser på NJS's feriehjem i *Holu ved Ål station på Bergensbanen*. Feriehjemmet ligger i udpræget højfjeldsterræn, dog beskyttet af granskove i de omkringliggende dalstrøg, så det selv under blæsende vejrforhold er muligt at være ude.

Under opholdet vil De få lejlighed til at være sammen med kolleger fra Norge og Sverige, og disse mere skivante kolleger vil være behjælpelige med råd og dåd.

Undervejs er deltagerne på egen kost.

Udrejse:

Lørdage fra København H kl. 21.25, hjemkomst mandage kl. 8.55.

Rejse 101 ugen 19/2–26/2, antal pladser: 10.

Rejse 102 ugen 26/2– 5/3, antal pladser: 10.

Rejse 103 ugen 5/3–12/3, antal pladser: 10.

For en uges ophold, heri inkluderet busbefordring til og fra Ål station: **Pris 200 kr.** (Børn indtil 12 år halv pris).

Billetpris tur og retur for pårørende med rabatkort ca. 145 kr. (+ evt. sovevognsbilletter 25 kr. pr. køje).

Anmeldelse udbedes senest 5 uger før de pågældende afrejse dage.

Dovrebanen

Rejse nr. 104. Høvringen pr. Otta station – Gudbrandsdalen. Ugen 5/3–12/3 1967. Udrejse fra København H den 4/3 kl. 21.25, hjemkomst den 13/3 kl. 8.55.

Da vi sidste vinter havde nogle vellykkede skisportsrejser til Høvringen, hvor vi har et af Norges bedste skisportsterræner, vil vi atter i 1967 kunne tilbyde vore deltagere en uges ophold i den bedste tid af vinteren med fint føre og som regel begunstiget af strålende sol. Vi har sikret os plads på Laurgårdsetter, som har fået ny tilbygning og i øvrigt er moderniseret med stor smuk pejseal og dansesal.

Pris 265 kr. for en uges ophold inklusive busbefordring til og fra Otta station. Børn under 10 år halv pris.

Billetpris for pårørende med rabatkort ca. 155 kr. tur og retur (+ evt. sovevognsbillet 25 kr. pr. køje).

Anmeldelse udbedes senest den 1. februar 1967.

Rejse nr. 106, Høvringen pr. Otta station, hvor vi har fået tilsagn fra Høvringen Høyfjellshotel om plads for 20 personer i anneks i ugen 12/2–19/2 1967.

Prisen bliver ca. 300 kr. for voksne og ca. halvdelen for børn indtil 10 år, og 2/3 indtil 12 år, *for en uges ophold med fuld pension og busbefordring til og fra hotellet. Hotellet er i første klasse med udmærket forplejning og med pejseal og hyggelige opholdsværelser.*

For at kunne sikre os disse pladser bedes De indsende Deres anmeldelse snarest, idet værelserne kun haves på hånden i begrænset tid.

Anmeldelse udbedes senest den 10. januar 1967.

Skiture i Sverige

Vi kan ligeledes tilbyde danske kolleger ophold på SJT's feriehjem i Björkliden (ved Narvik). Feriehjemmet er meget moderne indrettet med varmt og koldt vand og duche. Der kan endvidere blive lejlighed til at foretage en udflugt ad den berømte malm-bane til havnebyen Narvik (Norge).

Udrejse:

Fredag fra København H kl. 21.07 (sovevogn), lørdag i Stockholm an kl. 9.25, Stockholm af. kl. 17.00 (sovevogn), søndag i Björkliden kl. 15.30.

Hjemrejse:

Søndag fra Björkliden kl. 7.47 via Krylbo-Mjölby (sovevogn), mandag i København H kl. 17.50. Evt. sovevognsbilletter bedes bestilt straks ved anmeldelsen.

Rejse 105 ugen 5/3–12/3. Pris ca. 265 kr.

Billetpris for pårørende med rabatkort ca. 165 kr. (+ evt. sovevognsbillet 25 kr. pr. køje).

I prisen er beregnet fuld pension fra *ankomst til og afrejse fra feriehjemmet.*

Anmeldelse udbedes senest 1. februar 1967.

Anmeldelser bedes indsendt til **Danske Jernbanemænds Turistorganisation, Bernstorffsgade 18, København V**, hvorefter nærmere om afrejse m. m. vil blive tilsendt.

DAMERNES DAG

Med venlig hilsen

Et snevejr, der overraskede alle en sen novembesøndag og hen under aften endte i slud og regn, kom mangan en amatør fotograf tilpas. Her var chancen for naturtro baggrund til de hjemmefabrikerede julekort med børnene og lidt julestemning i forgrunden.

Hvis De vil flotte Dem og fremstille sådant et julekort i farver, eller rettere lade fremstille, for fremkaldelsesprocesserne må overlades til fagfolk, er det ved at være sidste frist, dersom julekortene skal af sted til denne jul. Altså frem med grankogler og nissehuer i aften.

Øjne i nakken

Et stormagasin i Stockholm har som ny service for kunderne installeret et minikamera med tilbehør i hvert prøveværelse.

Når kunden har iført sig en creation, spadserer hun (eller han) frem og tilbage, drejer rundt, sørger for at vise ryggen, bevæger armene lidt osv., alt imedens kameraet snurrer. Bagefter udsendes den nys optagne film, og man har lejlighed til at studere sig selv fra alle ender og kanter og finde ud af, hvorvidt man var et fremragende syn for sine omgivelser eller ej – også set bagfra. Det virker måske ikke direkte salgsfremmende, men i længden skal det nok kunne svare sig, medmindre sandheden er meget ildeset!

Tørt hår i ferien

Der bliver rejst en del både sommer og vinter, og idé-magerne udspekulerer ustandselig nyheder, der kan lette rejselivet for os. Sidst er set en ganske lille elektrisk hårtørner på størrelse med en

barbermaskine. Den tørrer en kort frisure på 10–12 minutter og en langhåret med curlers på en halv time. Man skal selv føre den frem og tilbage over hovedet (à la fønbølgeren, hvis De husker den) og det kan være nok så anstrengende for armene, som i forvejen kan begynde at snurre ved isætningen af »curlerne«. Har De en tredje hånd i nærheden, er dette dog intet problem. Til børn er den ideel. Det er Braun, der står bag ideen, og prisen er (desværre) kr. 128. Men så er det også tilladt at benytte den uden for ferisæsonen...

Mad med lomme i

Hakkebøffer, hurtige, nemme og vel-smagende, kan hæves op over hverdagsniveauet, hvis man former dem høje og buttede, med en skarp kniv skærer en lomme halvt igennem, lægger en stor te-skefuld kapers, finthakket agurk og persille indeni, lukker igen, hakker bøffen lige i kanten og lægger den på panden, trillet i mel.

Der skal ingen brunede løg ovenpå, til gengæld en tomatkive og som tilbehør franske kartofler, ærter og bønner. I kanden skal der skysauce.

De festlige sko

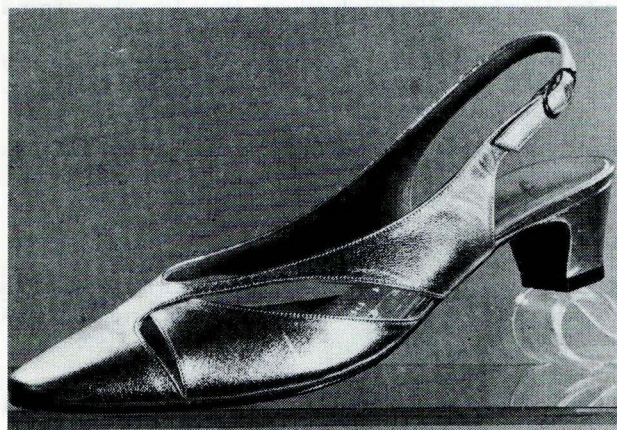
Det er i grunden slet ikke skoene, dette drejer sig om, men Deres gang. Måske går De lige smukt og spændstigt i høje som flade sko, men mange gør det ikke.

Den, der har vænnet sig til en høj eller halvhøj hæl, får let en karakteristisk »vadende gang« i de moderne flade sko, og så er det svært at se elegant ud, om skoene så er aldrig så chikke. Desværre er det svært at ændre sin gang, ligesom det er svært at ændre stemmeføring, latter eller holdning for længere tid. Det er nødvendigt så at sige at flytte alle sine tanker ned i benene, prøve at gå let og bevæge benet helt oppe fra hoften uden dog at vride sig af sted.

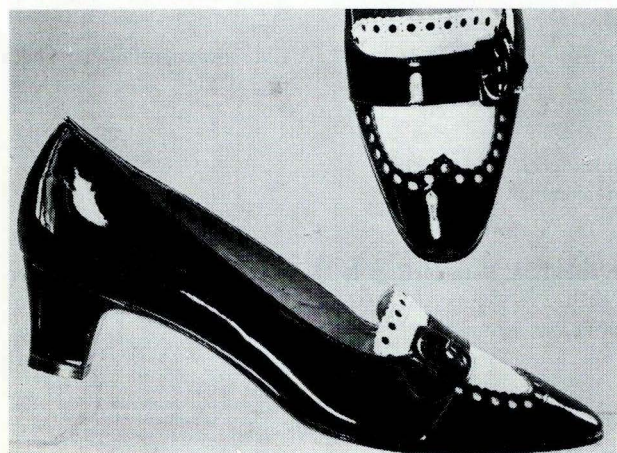
P.S. Kender De typen, der synker lidt ned i knæene for hvert skridt? Man kalder det at have skumgummi i knæene, og det ser godt nok lige så komisk ud, som det lyder.



Sort laksko med tanteremme over vristen og et bredt tåparti. Obligatorisk tilbehør er hvide »mel-strømper« i blonde eller glatstriking.



Der er hård valuta i skoene, i hvert fald efter skindbetegnelsen at dømme. Denne guldsko er i nuancen platin, altså meget lys, næsten hvidt skinnende.



Sort og hvidt er en klassisk kombination, der holder positionen fint. Det samme gør den slanke officershæl og golf-perforeringerne. Alle sko fra Dansk Skomoderåd.