

A blue-toned photograph of railway tracks receding into the distance. The tracks are the central focus, with a large number '5' in the upper right corner. The image has a halftone or dithered texture.

5

DANSK
LOKOMOTIV
TIDENDE



DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

10. MAJ 1983 - 83. ÅRGANG

5

Indhold:

skiftende arbejdstid	2
Generaldirektøren om Danmarksvejen .	3
Fotokonkurrence	5
Kapacitet og driftsplan	6
Vejlekassen	11
Et livsforløb	12
Forsikringsagenturforeningen	18
Fra medlemskredsen	22
Personalialia	23

Redaktører:

K. B. Knudsen
(ansvarshavende)
K. H. Christiansen

Redaktion og ekspedition:
Hellerupvej 44, 2900 Hellerup.
Telefon (01) 62 72 69.

Kontortid 9-16.
Lørdag lukket.

Frederiksberg Bogtrykkeri
Howitzvej 49.

Miljøgruppen om lokomotivpersonalets arbejdsforhold beskæftiger sig p.t. med virkningerne af skiftende arbejdstid og hvilke foranstaltninger, der i givet fald må gennemføres for at afbøde ulemper. Der er ingen tvivl om, at skiftende arbejdstid, og i denne forbindelse natarbejde, er belastende og kan have skadelige virkninger for helbredstilstanden. Søvn- og mavebesvær samt stress er hyppigst forekommende.

Der er problemer med stabiliteten i kroppens døgnrytme, fordi kroppen vanskeligt indstiller til f.eks. natarbejdet, hvor den faktisk er indstillet på hvile. Det sidste er den henvist til på en tid af døgnnet, hvor den er indstillet på aktivitet og udførelse.

Med alderen får vi sværere ved omstillingen og sværere ved at sove om dagen. Oveni er der måske personlige og sociale problemer.

Hvordan kan vi ændre på forholdene, så ulemperne minimeres? Omkring natarbejdet er vi opmærksomme på dets ensformighed og den manglende kontakt til andre mennesker. Her må man tilrettelægge arbejdet med relativ kort tjenestegøring. Altså ingen lange uafbrudte kørsler. Og i denne sammenhæng tilrettelægning af pauser, som tager hensyn til at måltider kan indtages regelmæssigt bestemt af kroppens dagrytme. D.v.s. at pauser med mulighed for et måltid skal lægges omkring kl. 6, kl. 12, kl. 18 og kl. 24.

Der er heller ikke i miljøundersøgelser fra andre lande lagt skjul på, at sådanne forhold er vigtige at tage i betragtning ved tilrettelæggelse af arbejdet. Vi har mulighed for i vore kørselsfordelingsudvalg at bruge disse principper. Det er nødvendigt at understrege hensynet til kroppens indstilling til døgnrytmen. Søvn og hvile må placeres i forhold hertil. Der er imidlertid en række forhold, som gør det svært i denne forbindelse at opnå den ønskelige regelmæssighed. De hjemlige, specielt bolig og børn kan være en alvorlig forhindring for at kunne få søvn hjemme i dagtimerne. Man skal derfor ikke afvise de muligheder der ligger i en god seks timers søvn under ophold på fremmed sted; men generelt er en nedsættelse af den gennemsnitlige ugentlige arbejdstid til 30 timer et ønske, som har førsteprioritet. Først da opnår vi mulighed for også at tilgodese familie- og fritidsinteresser i rimeligt omfang.

Generaldirektøren om Danmarksvejen

I den aktuelle debat om faste forbindelser – broer eller tunneler – er det ikke alene Storebæltsoverfarten, der er i centrum af diskussionen. Debatten drejer sig også om faste forbindelser, dels over Øresund dels over Østersøen fra Rødby til Puttgarden. Men nu er forholdet jo det, at etableringen af faste forbindelser ligger et ganske langt stykke frem i tiden. Det er derfor vigtigt, at der i perioden indtil faste forbindelser er gennemført, udbygges på færgeområdet. Men her kniber det at få svenskerne med i konstruktive planer om udbygning på Øresund.

Generaldirektørens synspunkt er, at forudsætningen for overhovedet at diskutere faste forbindelser, er, at man nu indgår i konstruktive planer om på kortere sigt at løse udbygningen af færgefarten, således at trafikken kan betjenes tilfredsstillende i de år, der må forventes at gå, inden de faste forbindelser er etableret.

Danmarksvejen

Vi spørger generaldirektøren:

Vil du sige lidt om problemerne fremover for Danmarksvejen, altså for ruten Hålsingborg–Helsingør–Rødby–Puttgarden?

Der er netop udgivet en betænkning fra svensk side omhandlende de svenske forbindelser til Kontinentet.

Hvilke alternativer indeholdes i betænkningen?

Den har tre alternativer: 1) En fast jernbaneforbindelse Helsingør–Hålsingborg. 2) En udbygning af færgeoverfarten på Øresund fra Hålsingborg til København. 3) Direkte sejlads fra Sverige udenom Danmark fra Trälleborg til Travemünde.

Hvordan prioriterer svenskerne så disse alternativer?



Det viser sig, at når man ser betænkningen efter i sømmene, kan man konstatere, at de faktisk prioriterer ruten Trälleborg–Travemünde højst.

Og d.v.s., at det svenske gods i så tilfælde går uden om Danmarksvejen?

Ja. Det er netop situationen. Vi diskuterede i DSB problemet om Danmarksvejen på vort sidste møde i Hovedsamarbejdsudvalget. Det skete på foranledning af K. B. Knudsen.

Hvad er det, der bekymrer DSB i de svenske intentioner?

Vi er nervøse for, at svenskerne i virkeligheden søger at sejle uden om Danmark ved at etablere en di-

rekte jernbanefærgerute fra Trälleborg til Travemünde i Vesttyskland. Og det bliver en direkte konkurrence til Danmarksvejen. Det er vi kede af! Det er vi betænkelig ved! For det er jo en god kunde, der i givet fald sejler udenom Danmark.

Kan der være en god økonomi i en så lang færgerute: Trälleborg–Travemünde?

Vi kan i modsætning til svenskerne ikke forstå, at man kan finde økonomi i en så lang færgerute. Vi synes, at der måtte ligge væsentlig mere økonomi for svenskerne i at udbygge Danmarksvejen, selv om der så eventuelt skulle ske udbygning med to færgeoverfarter både på Øresund og Østersøen.

Hvordan ser Vesttyskland på tingene?

Min vesttyske kollega er ikke særlig interesseret i at få to færgehavne mod Skandinavien, altså både Puttgarden og Travemünde. Man vil gerne have jernbanegodset ind via én havn, nemlig Puttgarden.

Op på ministerplan.

DSB er altså bekymret for Danmarksvejen?

Vi er meget betænkelige – og har bedt trafikministeren tage problemet op med sin svenske kollega.

En godsfærge

DSB er stadig stærkt interesseret i en jernbanefærge Hålsingborg–Københavns Frihavn?

Ja. Og som nævnt indgår den som alternativ i den svenske betænkning. Der er tale om en ren godsfærgeryte. Lastbiler og personbiler og personførende jernbanevogne forudsættes stadig at gå over Hålsingborg–Helsingør. Svenskerne har imidlertid været tilbageholdende med hensyn til den nævnte godsfærgerute. Man stiller så mange forbehold op for det, at min opfattelse er den, at man er yderst tilbageholdende både med hensyn til den pågældende rute og en fast forbindelse, fordi man ønsker en direkte forbindelse med jernbanegods fra Sverige til Kontinentet. Det spiller nok en rolle i de svenske overvejelser, at en direkte sejlads vil blive en ren svensk rute. Og dermed spiller også nogle beskæftigelsesmæssige hensyn ind.

Dansk-svensk samarbejde på Øresund

Er tiden inde til at se lidt nærmere på samarbejdsproblemer vedrørende den økonomiske side af færgedriften på Øresund?

Vi er i den besynderlige situation

på Øresund, at der jo er tre permanente ruter, nemlig: 1) Dragør–Lindhamn, 2) flyvebådsruten og 3) den kombinerede jernbane og biloverfart Helsingør–Hålsingborg. Disse tre ruter er alle drevet på svensk-dansk basis, på fifty-fifty basis, med 50% til DSB og 50% til svensk side.

Men på det sidste har de svenske baner erhvervet aktiemajoriteten i den fjerde store rute SFL, der sejler mellem Helsingør og Hålsingborg.

Hvilke konsekvenser har det?

Det er jo en lidt besynderlig arbejdsform, vi har i øjeblikket, idet vi på tre af ruterne går ind på ligestillingsbasis, men på den fjerde er alene de svenske statsbaners rute. Og det mener vi er en uholdbar situation, fordi den fjerde rute i virkeligheden konkurrerer med de tre andre ruter, hvor man deler trafikunderlag, indtægter og omkostninger. Så jeg mener, at tiden nu er inde til at se på samarbejdet i Øresund »under de briller«, at det skal deles ligeligt mellem de svenske og danske baner.

Kapacitetsudnyttelsen på Danmarksvejen

Er der i øjeblikket en rimelig kapacitetsudnyttelse på Danmarksvejen?

Ja, jeg synes, at den er rimelig god. Den er oven i købet så god, at vi har planer om – også på kort sigt – at indsætte ekstra færger enten på København–Malmø – eller lade nogle af de gamle Storebæltsfærger sejle fra København til Hålsingborg – som en midlertidig løsning, og for ligesom at få lukket op for en kapacitetsudvidelse, som skulle muliggøre nyinvesteringer i Danmarksvejen både på Øresund – og senere også på Østersøen.

Har man også diskuteret med de tyske baner om dette?

Ja, det har vi. Vi har drøftet muligheden for i givet fald at sætte en ekstra bilfærge ind mellem Rødby og Puttgarden, for at vise vor vilje til både på Østersø og Øresund at forøge kapaciteten, således at svenskerne ikke skulle kunne kritisere os for, at der var kapacitetsmangel – og at det var derfor, at de ville sejle direkte til Kontinentet.

Indsættelsen af en ny lastbilfærge Rødby–Puttgarden er vel kun en løsning på kort sigt?

Ja. Men på noget længere sigt bliver det tyskernes tur til at indsætte en ny færge mellem Rødby og Puttgarden. Og den har de ude i tilbudsgivning i øjeblikket. Men det er klart, at denne udbygning på Østersøen er i højeste grad afhængig af den svenske beslutning om, hvorvidt de vil gå med til at udbygge på Øresund.

Men denne tilkendegivelse ventes der stadig på?

Som allerede sagt er svenskerne meget tilbageholdende med at give dette nik.

Vil den direkte sejlads Sverige–Tyskland få ødelæggende betydning for Danmarksvejen?

Den vil fjerne en masse gods fra Danmarksvejen.

Østtysk takstpolitik

Har den svenske brug af Trälleborg–Sassnitz været begunstiget af østtysk takstpolitik?

Den østtyske pris- og takstpolitik har været af en sådan karakter, at man har givet meget lave takster til trafik ned igennem Østtyskland. *Hvordan er procenten af svensk gods på Danmarksvejen blevet påvirket af dette?*

Hvis vi går to år tilbage var fordelingen: 60% af det svenske gods gik over Danmarksvejen og 40% via Trälleborg–Sassnitz. I dag er det

Fotokonkurrence afgjort

således, at 70% går via Trälleborg-Sassnitz, og kun 30% via Danmarksvejen.

Kan de lave østtyske takster holde fremover?

Vi har formodninger om, at østtyskerne i deres takstforhandlinger med svenskerne nu er blevet så store, at de kan begynde at diktere andre priser. Der er jo både i Sassnitz og i Trälleborg foretaget meget store udbygninger af kapaciteten. Og det kan måske være en grund til, at svenskerne nu vælger en tredje vej til Vesttyskland, nemlig til Travemünde, således at de nu får tre strenge at spille på.

En sammenkædning

Hvad siger du til, at svenskerne sammenkæder deres alternativer med udskydelsen af Storebæltsbroen?

Jeg kan ikke lide denne sammenkædning. For det er ikke rigtigt, når svenskerne siger, at når Øst-Vestbroforbindelserne er udsat, så må man sejle direkte på Kontinentet. Vi har jo – som nævnt – fra dansk side peget på så mange kortsigtede og mellemsigtede udbygninger af færgetrafikken, at man ikke behøver at stille den faste forbindelse op som noget, der skal komme her og nu. Der er mange både økonomiske og kortsigtede løsninger for at forbedre Danmarksvejen.

Og jeg kan da også tilføje, at jernbaneskiner og andet jernbanemateriel på Danmarksvejen er i stand til at klare tingene: Vi har dobbeltspor ned til Vordingborg, og vi har netop fået vedtaget et lovforslag om dobbeltspor fra Orehoved og sydpå. Vi er klædt på til at tage trafikken de første mange år. Og vi har også udbygningsplaner klar både med hensyn til spor og færger m.m., slutter generaldirektøren.



Bo Andersen.

Som et led i en medlemshvervekampagne har DJIF Foto- og Filmgruppen afviklet en fotokonkurrence. Resultatet blev:

1 sort/hvid deltog 20 personer med ialt 55 billeder.

- 1 Peter Brigsted, Mona Lisa
- 2 Peter Brigsted, Pylle gok gok
- 3 John Chr. Andersen, Flot fyr
- 4 Bo Andersen, Ugle
- 5 Peter G. Sørensen, Staldør

1 farvepapir deltog 33 personer med ialt 102 billeder.

- 1 Rene Jensen, Chimpanse
- 2 Britt Mortensen, Maj måned i Sverige
- 3 Jørn Blenstruo, Solhverv
- 4 Alex Trelldal, Pige
- 5 Alex Trelldal, Kvinde portræt

1 farvedias deltog 16 personer med ialt 60 billeder.

- 1 Nørgaard, Skærm
- 2 R. T. Andersen, Portræt
- 3 Bo Andersen, Sommerfugl
- 4 Bo Andersen, Bi i blomst
- 5 Bo Andersen, Vandstær

Ialt blev det således til 217 billeder fra 46 personer. Dette tal er større end selv de mest optimistiske forventninger, og vi har derfor fundet det rimeligt at give præmier for ca. 300 kr.

Om selve medlemshvervekampagnen kan det oplyses, at klubbens medlemstal ved starten var 74 og at vi pr. 22. marts er nået op på 115. Stigningen udgør således ca. 55%, og selv om tilstrømningen er taget af, har vi ikke lukket for tilgang.

Klubben vil bruge de kommende par år til at »finde fast grund under fødderne« og så er det ikke utænkeligt, at vi lader høre fra os igen.

Vi vil gerne herigennem sige tak til alle, der hjalp os med at informere alle jernbanefolk om DJIF Foto- og Filmgruppen.

Kurt Jeppesen

Kapacitet og driftsplan

6

Et normalbiltog har plads til 30–35 personbiler og 12–15 lastbiler. Alternativt kan det befordre et større antal personbiler, men i så fald ikke så mange lastbiler. Hvis det slet ikke skal have lastbiler med, kan det tage 65–70 personbiler. Et dobbelttog kan derfor medtage 130–140 personbiler.

Storebælstbilfærgerne, nu tre to-dækkere og to tredækkere, kan gennemsnitlig befordre 260–280 personbiler. Det er akkurat dobbelt så mange, som et langt biltog har plads til. Færgerne sejler med 35–40 minutters tidsintervaller. Følgelig er forbindelsens timekapacitet 400–450 personbiler.

Dette svarer til ca. 3 biltog pr. time, vel at mærke lange biltog, dobbelttog. Bruges der udelukkende korte tog, skal der altså køres godt 6 ture pr. time, for at togene kan afvikle samme trafik, som færgerne kan afvikle.

Færgerne overfører gennemsnitlig omkring 90 biler pr. tur. En del af dem er lastbiler, gennemsnitlig mellem 15 og 20. De optager mere plads end personbiler.

Færgernes belægningsprocent må da være mellem 30 og 40%. For biltogene kan der nok regnes med noget større belægningsprocent end for færgerne, fordi deres antal pr. time, og fordi deres gennemsnitslængde kan varieres. Måske kan det være passende at regne med 50%.

Spørgsmålet er da allerførst: Hvor megen biltrafik skal biltogene afvikle eller kunne afvikle? Eller retteres sagt: Hvor megen kapacitet skal de have ved den nævnte udnyttelsesgrad?

Biltransport-behovet

Øst-vest-trafikken er de senere år gået en del tilbage. Men øjeblikkets situation kan næppe vare ved i de

kommende tider. Foreløbig må man vel nok imødesee nogenlunde konstant trafik. Men senere vil der komme langt større trafik, specielt trafik der fremkaldes af det skitserede transportsystem og af andre forbedringer.

Biltrafikken over Storebælt udgør nu den langt største del af den samlede øst-vest-trafik. Kun en mindre del af trafikken klares af færgerne direkte mellem Sjælland og Jylland og en endnu mindre del af færgerne mellem Sjælland og Langeland samt Lolland og Langeland.

Lad os for den overskuelige fremtid regne med, at biltogene mellem Sjælland og Fyn og mellem Sjælland og Jylland tilsammen skal befordre dobbelt så mange person- og lastbiler, som Storebæltsfærgen befører nu. Lad os endvidere regne med, at de to eventuelle biltogsforbindelser deler denne trafik ligeligt.

Det betyder, at de hver skal eller skal kunne afvikle så megen trafik, som Storebæltsfærgerne klarer nu.

Hvor mange tog skal der da afsendes pr. time og døgn?

Terminalanlæggenes kapacitet

Men allerførst, hvor mange terminalspor skal der være til rådighed? Det er tidligere omtalt, at terminalanlæggene passende kan udføres med tre spor, som alle er så lange, ca. 900 m, at de kan tage et eller to normaltog eller et dobbelttog, dvs. 800 m toglængde. Jvfr. omtalen af togene andetsteds.

Måske bør der reserveres plads til et senere fjerde spor. Egentlig kunne man godt nøjes med 2 spor indtil videre. Men sporenes antal er ret underordnet, fordi terminalanlæggene ikke koster særlig meget. Iøvrigt kan der også blive behov for opstillingsspor.

Et biltog kan tømmes og fyldes samtidig, idet bilerne kan køre ud ad den ene ende samtidig med, at de kører ind i den anden ende af toget eller togsektionerne. Derfor behøves ikke ret lang ekspeditionstid. På biltogsforbindelsen gennem Tauern-tunnelen bruges der tog, som er ca. 350 m lange, og som kun har en enkelt indkørsel og en enkelt udkørsel, så bilerne skal køre ca. 300 m gennem toget. Ekspeditionen foregår så hurtigt, at togene trods omrangering af lokomotivet til den modsatte togende kan afsendes med 8–10 minutters mellemrum ved kontinuert togdrift. Men skal der køres efter helt faste afgangstider, altså en stiv køreplan, må bruttotiden pr. togekspedition være større.

Hvis der regnes med 20 minutter pr. togekspedition, bl.a. af hensyn til en let huskelig køreplan, kan der ekspederes tre tog ankommet og afsendt pr. time pr. spor.

Følgelig kan det omtalte tresporede terminalanlæg helt regelmæssigt ekspedere 9 tog pr. time.

Dette er langt mere end nødvendigt for afvikling af den nævnte trafik. Det skitserede terminalanlæg har altså rigelig stor kapacitet.

Banestrækningernes kapacitet

Selve banen kan befares af et meget stort antal tog. For tunnelen under Kanalen regnes der med, at der kan køres med ned til 3 minutters interval mellem togene. I første omgang vil man dog køre med 5 minutters intervaller og med indsættelse af togene i grupper med indtil 10 tog i løbet af 45–50 minutter og med skiftende kørselsretninger, fordi tunnelen foreløbig kun får ét spor.

For den nye franske hurtigbane mellem Paris og Lyon bliver togintervallerne 4 minutter.

På Japans hurtigbane mellem Tokyo og Osaka kørtes der tidlige-

re med 5 og 10 minutters intervaller og med 3 eller 4 tog pr. 20 minutters periode. Nu kører der i myldretiden 10 tog i timen fra Tokyo, men med intervallerne skiftevis 8 og 4 minutter; det tyder på, at der godt kan køre 15 tog i timen.

På den baggrund må man slutte, at en biltogstunnel under Kattegat (og ligeledes en Storebæltstunnel), kunne afvikle indtil 15–20 tog pr. time i hver retning, hvis det nogen- sinde skulle blive påkrævet.

Men den forannævnte kalkule på basis af den trafik, Storebæltstærgeruten nu afvikler, vidner om, at det må være tilstrækkeligt at regne med 3 store tog pr. time, dvs. 20 minutter mellem togene.

Hvis man ønsker korte ventetider, kan der generelt bruges korte tog, f.eks. normaltog, der kører med 10 minutters tidsafstand.

Med 20 minutters drift med store tog behøves der ikke så meget togpersonale. Der behøves ikke så mange lokomotiver. Til gengæld må lokomotiverne være kraftigere.

Nogle af togene kan køre hele vejen mellem Århus og København

Hvis et bestemt af timetogene altid er et dobbelttog, kan dets ene halvdel køre ikke blot mellem Århus og Kalundborg, men også mellem Kalundborg og Københavns-området, f.eks. det kommende fjern- og lokaltrafikknudepunkt ved Høje Tåstrup og motorvejene i nærheden. Det forudsætter, at nogle broer hæves. Desuden må der foretages sporændringer og laves helt nye baneanlæg, hvis der skal køres lige så hurtigt mellem Kalundborg og Roskilde som mellem Kalundborg og Århus.

Desuden kan der hver time køre to rene persontog, som kun standser i Roskilde, Holbæk og (alterne-

rende) ved nogle af de mindre stationer.

Disse tog kan i Kalundborg få omstigningstilslutning til og fra Kalundborg–Århus biltogene.

Resultatet bliver da 20 minutters passagertogdrift hele vejen mellem København og Århus og timedrift for biltog hele vejen.

Togenes køretid og omløbstid og det fornødne antal tog

Biltogenes køretid mellem Kalundborg og Tranbjerg, ca. 90 km, dvs. 1½ gange Kanaltunnelens længde, vil blive ca. 35–40 minutter for luksustogene og ca. 55 minutter for økonomitogene, jvfr. 35 minutter for Kanaltunnelturen. Regnes der med 25 minutters ophold i terminalerne, bliver omløbstiderne 2 timer for luksustogene og 2 timer og 40 minutter for økonomitogene.

Det indebærer, at der til stadighed skal være henholdsvis 6 og 8 tog i drift.

Med reservetog m.m. må der vel blive behov for 11–14 tog ved den skitserede normaldrift.

Til stigende trafik kræves der dog flere tog.

Et stort biltog vil ved masseproduktion koste omkring 75 mill. kr. for vognene og 25 mill. kr. for lokomotivet, dvs. ca. 100 mill. kr. pr. tog.

Der skal altså anskaffes togmateriel for mellem 1 og 1½ mia. kr. – Dette gælder ved nutidsprisniveauet.

Til gengæld kan der spares togmateriel til omvejsruten København–Vejle–Århus. Det er vanskeligt at beregne, hvad det kan betyde. Måske kan der derved spares lige så meget nyt eller erstattende materiel til banesystemet København – Korsør – Nyborg – Fredericia – Vejle – Århus.

I så fald kan man ved overslaget

over totaludgifterne for den direkte Kalundborg–Århus forbindelse se bort fra udgifterne til biltogene.

Energiudgifterne til togdriften

Blandt driftsudgifterne for biltogene er fremfor alt udgifterne til energi, dvs. elektrisk strøm, af interesse, bl.a. af hensyn til sammenligning med driftsudgifterne for personbilerne og deraf specielt til benzin til personbilerne og dieselolie til lastbilerne.

Energiudgifterne er særlig vigtige, fordi de for størstedelen skal betales til udlandet og følgelig i fremmed valuta.

Uvilkårligt vil de fleste bilister nok vente, at den individuelle biltrafik på vejene er langt billigere, end den kollektive biltrafik med togene kan blive.

Bilerne optager jo megen plads i togene; og bilerne, ja selv personbilerne, er ganske tunge. Biltogene kører endda langt hurtigere end bilerne.

Man kan få et groft skøn over togenes energiforbrug ud fra togenes eller lokomotivernes kraftinstallations og udnyttelsesgrad.

Man kan nemlig regne med, at togene som regel kører med omtrent fuld kraft, såfremt man da stræber efter at udnytte togmateriellet til de størst mulige hastigheder. Ved mindre hastigheder kræves væsentlig mindre kraft.

Der bruges ikke strøm, når togene kører på faldstrækninger, og når de bremses. – Tværtimod, DSB's kommende elektriske lokomotiver konstrueres således, at de kan generere strøm under sådanne omstændigheder.

TGV-togenes banemotorer kan tilsammen yde 6000 kW. Men den her foreslåede variant af sådanne tog til luksusbiltogene skal ikke ha-

ve 12 banemotorer, men kun 8, tilsammen med 4000 kW.

Et 400 m langt normaltog, som består af to vognformationer, den ene for transport af personbiler og passagerer, den anden for lastbiler, får da installeret 8000 kW.

Regnes der med gennemsnitlig 50% ydelse igennem de 35–40 minutter, turen mellem Kalundborg og Århus varer, bliver strømforbruget omkring 2500 kWh.

Dette gælder som sagt for luksuprojektet.

For et tilsvarende tog af økonomitypen, bestående af to 200 m lange vognformationer og et fireakslet elektrisk lokomotiv med 4000 kW maksimalydelse, bliver strømforbruget væsentlig mindre. Men køretiden bliver noget længere, 50–55 minutter. Hvis ydelsen gennemsnitlig er 50% af den maksimale, bliver strømforbruget ca. 1800 kWh.

Prisen pr. kWh er noget problematisk. »Valutaprisen« er endnu mere problematisk. Det gælder især, så længe man ikke ved, om energistoffet skal være olie eller kul eller uran. Størrelsen af elektricitetsværkernes maskiner spiller ligeledes en rolle.

Men tænker man sig, at strømmen leveres fra Asnæsværket direkte til den elektrificerede bane som enfaset vekselstrøm med 25.000 V spænding, kan det vel ikke være meget forkert at regne med 50 øre pr. kWh.

I så fald vil strømforbruget for et luksusnormaltog pr. tur mellem Kalundborg og Århus andrage ca. 1200 kr.

For et tilsvarende økonomi-bil-tog vil det beløbe sig til ca. 900 kr.

Energiregningen pr. bil og passager

Et normaltog kan, når $\frac{2}{3}$ af den nyttebare toglængde optages af

personbiler og den sidste trediedel aftages af lastbiler, rumme 40–45 personbiler og 8–10 lastbiler.

Desuden kan det befordre omkring 300 rejsende.

Storebælstruternes bilfærger og togfærger overfører omtrent lige mange biltrafikanter og togtrafikanter. Derfor kan man rent statistisk regne med, at de 300 biltogsrejsende fordeler sig ligeligt på de to trafikantgrupper. – Egentlig skulle man vel også medregne en del af de trafikanter, der nu bruger flyvemaskiner, fordi størstedelen af dem nok vil ty til biltogene, hvis det bliver muligt.

Hvis strømudgifterne for biltogene pålignes med 60% for de rejsende, deraf 30% på de egentlige togrejsende og 30% på de bilrejsende, samt 25% på personbilerne og 15% på lastbilerne, så bliver det for luksustogene ca. 360, 360, 300 og 180 kr.

For økonomitogene bliver det til ca. 270, 270, 225 og 135 kr.

Fordeles de sidste beløb på de nævnte antal passagerer og personbiler og lastbiler, bliver det til 1,80 kr. pr. passager, knap 6 kr. pr. personbil og 15 kr. pr. lastbil.

Men dette gælder kun, når togene er fuldt belagt. Hvis de gennemsnitlig er halvt belagt, bliver det til $3\frac{1}{2}$ kr. pr. passager, knap 12 kr. pr. personbil og 30 kr. pr. lastbil (excl. chaufføren).

For en personbil med chauffør og to ekstra passagerer bliver det til 22 kr. For en lastbil med en chauffør og $\frac{1}{2}$ hjælper bliver det til 35 kr.

En sådan kalkule er naturligvis meget løselig. Men den kan vise størrelsesordenen. Den må i hvert fald vise, at transporten af biler mellem Sjælland og Jylland ikke vil koste utopisk meget til elektricitet – ej heller m.h.t. valutaforbrug.

Når energiforbruget pr. bil med

passagerer bliver ca. 22 kr. for de ca. 90 km mellem Kalundborg og Århus (Tranbjerg), svarer det til omkring 25 øre pr. km.

Såfremt bilen skulle køre en lignende strækning på vejene, vil den bruge 8–10 liter benzin. Det koster 50–60 kr.

Det er 2–3 gange så meget som udgifterne til elektricitet for befordring af bilen med biltogene.

Dersom bilen skal køre fra Århus til Nyborg, knap 200 km, vil det koste henved 120 kr. i benzinudgift. Det er henved 6 gange så meget som strømudgifterne for den hurtige biltogstur direkte mellem Århus og Kalundborg.

Af benzinudgiften går endda mere end halvdelen ud af landet.

FDM har for nylig beregnet, at kørsel med en typisk bil koster omkring 2 kr. pr. km. Deraf går ca. fjerdedelen til benzin, altså ca. 50 øre pr. km.

Den tilsvarende tyske bilejerorganisation ADAG, regner med godt 0,50 mark pr. km som totaludgift, altså ligeledes godt 2 kr. pr. km.

På det grundlag vil det ialt koste henimod 400 kr. at køre fra Århus til Nyborg, altså 800 kr. for en dobbelttur.

Af en rejse fra Århus til København via Kalundborg og Korsør kan strækningerne Århus–Kalundborg og Århus–Nyborg sidestilles.

Men bilen skal desuden nå frem fra Nyborg til Korsør. – Hvad koster så det?

De ekstra udgifter til turen via Storebælt

Den kan transporteres over Storebælt med færgerne. Det koster for tiden 120 kr. for bilen incl. chaufføren og derudover 24 kr. pr. passager, ialt ca. 170 kr., når der er 2 passagerer.

DSB tjener så godt på det, at

DSB til gengæld kan befordre de egentlige togrejsende for nogenlunde tilfredsstillende takster.

Men betragter man sagen ud fra samfundssynspunkt, bør man snarere se på, hvad færgeturen koster for DSB pr. overført bil. Det er langt mindre. – Denne sag er omtalt allerede i første afsnit af denne artikelserie.

Alternativt kan bilen tænkes befordret mellem Nyborg og Korsør med biltog i en tunnel under Østre Rende og over Sprogø i terrainniveau og i en tunnel under Vestre Rende (eller alternativt; ad en bro over Vestre Rende, såfremt en ren jernbanebro her måske kan bygges billigere end en tunnel).

En sådan tur mellem Korsør og Nyborg bliver da ca. en fjerdedel så lang som en tur mellem Kalundborg og Århus. Følgelig må den blive tilsvarende billigere m.h.t. strømforbrug til biltogene.

Et tredje alternativ er, at bilen kan køre ved egen kraft ad en bro over Storebælt. Distancen herover bliver ca. 20 km, dvs. ca. 10% i forhold til distancen Århus–Nyborg.

Det kræver ca. 2 l benzin udover de førnævnte 18–20 liter, altså ca. 12 kr. mere i energjudgift.

De totale driftsudgifter for Storebæltsturen, 2 kr. pr. km ifølge FDM-beregningerne, beløber sig til ca. 40 kr., som må lægges til de knap 400 kr. Dermed koster hele turen mere end 400 kr.

Det er altså dyrere at rejse fra Århus til Korsør, ja langt dyrere, end det bliver at rejse med biltog fra Århus til Kalundborg, hvis der etableres en fast forbindelse her.

Kapitaludgifterne til afskrivning og forrentning af de faste anlæg

Herved er der ikke taget hensyn til udgifterne pr. overført bil til beta-

ling af Storebæltbroen, eller anlæggene til Storebæltstunnelen.

Men rigtignok heller ikke til kapitaludgifterne for Kattegatstunnelen, som ikke må glemmes.

Der skal her mindes om, hvad der er omtalt tidligere, at de to Storebæltstunneler under Østre og Vestre Rende udført som stålkonstruktioner med indvendig betonstøbning tilsammen vil koste ca. 1500 mill. kr. *), og at de tilsvarende Kattegatstunneler øst og vest for Samsø tilsammen vil koste ca. 1900 mill. kr., og at de tilsluttende jernbaneanlæg koster ca. 600 mill. kr., hvorved de totale udgifter til Kattegatforbindelsens anlæg bliver ca. 2600 mill. kr.

Broen over Storebælt Østre Rende ville koste ca. 2000 mill. kr. Den tilsvarende bro over Vestre Rende koster godt 1600 mill. kr. som højbro og ca. 1000 mill. kr. som lavbro.

Højbroen over Østre Rende + lavbroen over Vestre Rende vil altså tilsammen koste ca. 3000 mill. kr. Det er dobbelt så meget, som tunnelerne under Østre og Vestre Rende koster.

Imidlertid gælder dette for de broprojekter, der blev udarbejdet for ca. 12 år siden. Nogle år senere besluttede man, at broen over Østre Rende skal have 1416 m gennemsejlingsfag mod tidligere 400–600 m. Desuden besluttedes, at broen over Vestre Rende skal have en anden linieføring og større distance og gennemgående over dybere vand samt konstrueres anderledes. Derfor må der regnes med væsentlig højere priser for begge de nye broprojekter, hvis der skal foretages prissammenligninger af broprojekterne og tunnelprojekterne.

Følgelig bliver prisforholdet mellem Storebæltbroerne og Sto-

rebæltstunnelerne ændret fra 2:1 til mindst 2½:1, ja måske 3:1 eller mere.

Overensstemmende dermed bliver kapitaludgifterne for broerne, regnet pr. overkørt bil, tilsvarende mange gange så store som for tunnelerne. Den sag skal omtales udførligt i det følgende afsnit.

Såfremt der skal regnes med længere afskrivningsperiode, fordi beløbene til broerne er kolossale i forhold til de moderate beløb for tunnelerne, bliver forholdet endnu større.

Kort sagt, ikke blot driftsudgifterne, men også kapitaludgifterne for broprojekterne må blive langt større, ja meget langt større end for tunnelprojekterne.

Alle disse betragtninger gælder for samme trafikomfang som nu med Storebæltfærgerne. Men tunnelplanerne vil medføre vældig trafikforøgelse for den samlede øst-vest-trafik, mest vel for Kattegatsruten, men også for Storebælttrafikken, bl.a. på grund af, at den relativt billige tunnel muliggør lave takster.

Derfor bliver kapitaludgifterne til en tunnelforbindelse, regnet pr. overført bil, små, hvorimod den for en broforbindelse bliver kolossal.

*) Alle tallene refererer til det prisniveau, der var herskende, da omkostningerne beregnedes, dvs. i Storebæltskommissionens første tid, 1970, og de gælder uden renter i byggeperioden. Da kommissionsbetænkningen gjordes færdig til trykning, blev alle tal ajourført ved generelle procentforøgelser under hensyn til det nu noget højere prisniveau. Senere er de atter forøget, måske et par gange. Derfor ser man nu forskellige prisangivelser. De her nævnte priser er de første, og de refererer alle til samme tid.

De fornødne biltakster

De fornødne biltakster til forrentning og afbetaling af broerne og

tunnelerne mellem Korsør og Nyborg samt tunnelerne og baneanlæggene mellem Kalundborg og Århus.

Hvis man regner med, at den reviderede Storebæltsplan med kæmpebroen koster en trediedel mere end den gamle plan, så stiger prisen efter samme prisniveau fra 3 til 4 mia. kr.

Tænker man sig, at det siden 1970 forhøjede prisniveau og renterne i byggeperioden forøger prisen med 140%, så bliver broernes pris på fuldførelsestidspunktet 9,6 mia. kr.

Tilsvarende må prisen for Storebæltstunnelplanen ved 140% tillæg stige fra 1,5 til 3,6 mia. kr.

Kattegatstunnelplanen, der efter det gamle prisniveau ville koste 2,6 mia., må også stige i pris, dog ikke helt så meget, fordi byggetiden for dens landtrafikanlæg ikke vil blive så lang. Regnes der med 120% stigning, bliver det til 5,7 mia. kr.

Hvis disse beløb skal afskrives på 30 år, og restbeløbene skal forrentes med 15% p.a., tilsammen med konstante beløb, altså annuiteter, så bliver de årlige beløb, der skal udredes, 1462 mill. kr. for Storebæltsbroplanen og 548 mill. kr. for Storebæltstunnelplanen samt 872 mill. kr. for Kattegatstunnelplanen.

Tænker man sig, at halvdelen af disse beløb skal udredes af DSB p.g.a. den klassiske jernbanetrafik, navnlig passagertrafikken uden biler, og at den anden halvdel skal betales af 2 mill. biler overført pr. år, så skal der for disse betales 365 kr. for Storebæltsbroturen, 137 kr. for Storebæltstunnelturen og 218 kr. for turen via Kattegat og de tilsluttede baner – alene for at dække kapitaludgifterne for anlæggene.

Nogle af bilerne er lastbiler; for dem skal der betales mere end for

personbilerne. Til gengæld kan udgifterne da reduceres lidt for personbilerne.

Sådanne anselige beløb må influere på trafikens omfang. Skønt udgiften til langtursbilkørsel på motorvejs-landevejs-systemet er store, vil udgifterne til kørslen på Storebæltsbrostrækningen og Storebæltstunnelstrækningen indvirke klækkeligt forskelligt på biltrafikens omfang. Tænker man sig, at broudgifterne reducerer biltrafikens omfang med 25%, og at tunneludgifterne fremmer trafikken med 25% – ja, det er jo kun regneksempler – så må antallet af overførte biler pr. år ændres fra de 2 mill. til hhv. 1,5 og 2,5 millioer biler.

Dersom disse antal biler skal udrede de fornødne afskrivningsudgifter for anlæggene, må afgiften blive 487 kr. pr. bil for kørsel over broen. For kørsel med biltogene gennem Storebæltstunnelen mellem Korsør og Nyborg må der regnes med 109 kr.

For kørsel med biltogene under Kattegat og ad landstrækningerne mellem Kalundborg og Århus skal der udredes 168 kr., hvis de mode-

rate takster fremkalder en trafik stigende til 2½ mill. biler pr. år.

Alle disse beløb er anselige. Men de er ulige store; de er langt mindre for tunnelprojekterne end for broprojekterne.

Tallene for Kattegatsruten er særlig interessante.

Den rute kan potentielt tjene en meget stor del af Danmarks befolkning.

Den kan bringe meget store tidsgevinster i forhold til rejsetiden nu via Storebælt, ja selv ad en Storebæltsbro med biler på egne hjul, ja endog i forhold til tiderne for biltog, der kører over broen og eventuelt de tilgrænsende landstrækninger på Sjælland og Fy. Også det kan bidrage til, at Kattegatsruten får meget stor (endda helt overvejende nyskabt) trafik. Dette kan i sin tur bewirke, at kapitaludgifterne for ruten regnet pr. bil bliver meget små.

Hvis man tilmed regner med, at tidsgevinsten for de rejsende og bilerne, både person- og lastbilerne, bør vurderes i penge, og hvis disse penge modregnes de forannævnte kapitaludgifter pr. biltur, så bliver Kattegatsruten ikke længere utopisk dyr – tværtimod!



»*Vejlekassen*« afholdt ordinært repræsentantskabsmøde den 23. november 1982 i Lyngby, med følgende dagsorden:

1. Valg af ordstyrer
2. Valg af protokolfører
3. Beretning om årene 1980–1981
4. Regnskaber for årene 1980–1981
5. Indkomne forslag
6. Valg
 - a) Formand
 - b) Næstformand
 - c) 3 medlemmer af styrelsen
 - d) 2 revisorer og 2 revisorsuppleanter
 - e) Statsautoriseret revision.

Formanden, Erik Nygaard Jespersen, bød velkommen til repræsentanterne og de indbudte gæster.

Ad punkt 1

Til ordstyrer valgtes énstemmigt og uden modkandidat formand Leif Lantow, der konstaterede mødets lovlige indkaldelse jfr. vedtægternes § 13, stk. 1. Ordstyreren foretog navneopråb af repræsentanterne og fastslog, at mødet var beslutningsdygtigt.

Ad punkt 2

Til protokolfører valgtes lokomotivfører E. Greve Petersen.

Ad punkt 3

Formanden aflagde følgende beretning:

Vejlekassen har i årene 1980/81 fået anmeldt i alt 763 dødsfald, hvilket kan sammenholdes med den forrige 2-års-periodes tal (776 dødsfald). Samtidig er der i årene 1980/81 udmeldt i alt 139 medlemmer på grund af afsked uden pension fra DSB, skilsmisser o.lign., således at der har været en samlet

nedgang i medlemstallet på i alt 902 i de 2 år. Så mange nye medlemmer har det ikke været muligt at få, men det er dog lykkedes os at få indmeldt 678 nye medlemmer i perioden, og det er faktisk det højeste tilgangstal, vi har haft i mange år, næsten dobbelt så mange som i den forrige 2-års-periode. (Det hænger naturligvis sammen med, at DSB har haft en øget tilgang af ansatte i perioden).

Vi kan således konstatere, at *Vejlekassen's* medlemstal pr. 1. januar 1982 udgør 26.194, eller en nedgang på 224 medlemmer netto. Af medlemskredsen er ca. 3.000 fyldt 70 år, og dermed kontingentfri. Selv om disse kendsgerninger bevirker, at kontingentindbetalingerne har en nedadgående tendens, så er det alligevel nogle særdeles pæne regnskaber, der i dag kan forelægges repræsentantskabet. Dette skyldes naturligvis det meget høje renteniveau, der giver *Vejlekassen* gode renteindtægter, takket være fornuftige formueplaceringer i højtforrentede obligationer. Disse renteindtægter giver på ny styrelsen mulighed for og anledning til at foreslå en forhøjelse af begravelseshjælpen ved yderligere bonus-tillæg.

Det fremgår af det omdelte materiale, hvor meget dette bonustillæg betyder i penge for de forskellige indmeldelsesaldre. Det er nu femte repræsentantskabsmøde i træk, hvor begravelseshjælpen har kunnet sættes i vejret, og alligevel er kontingentet stadig kun 2 kr. pr. måned – som det har været siden 1960.

Vi ved endnu ikke med sikkerhed, om – og i givet fald hvorledes lovgivningen kommer til at virke på *Vejlekassen's* renteindtægter, men der skulle i alle tilfælde ikke blive tale om påvirkning af de nu foreslå-

ede udbetalingsbeløb – og altså kun på den stigning der – forhåbentlig – kan gennemføres ved næste repræsentantskabsmøde.

For en ordens skyld skal det bemærkes, at den forøgelse af bonusbeløbene, som styrelsen i dag anbefaler, ikke behøver nogen vedtægtsændring. *Vejlekassen's* aktuar har foretaget de fornødne tekniske beregninger, og forslaget har været sendt – som det skal – til godkendelse i Forsikringstilsynet (Statens tilsyn med forsikringsvirksomhed) – og vi har allerede modtaget accept herfra. Hvis repræsentantskabet også kan godkende forslaget, vil de nye satser være gældende for dødsfald, der indtræffer efter 31. december 1982.

Beretningen og dermed forhøjelsen af begravelseshjælpen blev énstemmigt godkendt.

Ad punkt 4

Afdelingschef, Thyge Meldgaard, forelagde regnskaberne for 1980 og 1981, der blev énstemmigt godkendt.

Ad punkt 5

Under forudsætning af *Forsikringstilsynets* godkendelse blev det énstemmigt besluttet at overføre kr. 10.000,00 til *Jernbanemændenes kooperative Forsikringsforeningers Fond*.

Ad punkt 6

- a) Erik Nygaard, genvalg
- b) K. K. Jensen, genvalg
- c) E. Greve Petersen, S. H. Majlund og Leif Lantow, genvalg
- d) Genvalgt blev Holger Hjort og P. M. Olsen. Til revisorsuppleant nyvalgtes S. A. Nielsen og Kai Jensen
- e) Revisions- og Forvaltnings-Instituttet genvalgtes.

E. Greve Petersen

Et livsforløb

Erindringer fra min barndom til pensionsalderen.

Fortalt af lkinst. M. Christensen, Fredericia.

12

Fortsættelse

Den 9. april 1940 som lods på tysk pansertog Padborg – Fredericia. Det er måske skrevet lidt mere udførligt end andet, fordi jeg tror, der er mange som ikke har set et sådant indvendigt.

Den 9. april mødte jeg som jeg efter turen skulle, kl. 5³⁰, for at køre et Mo-tog afg. 6¹⁰ Fa–Pa. Da jeg var færdig med klargøring til udkørsel fra remisen, kom der bud fra lokmesteren om, ikke at køre ud før efter nærmere ordre, da grænsen var overskredet og besat af militær, samt at kørsel på strækningen Fa–Pa var indstillet p.gr. af forventede tyske militærtransporter. Kl. ca. 6²⁰ kom der tilladelse til udkørsel, afg. 6⁴⁰, og forspændt 2 personvogne gik det alt, hvad det lille køretøj kunne yde, sydpå med ank. Pa kl. 8⁴⁰.

Ved ank. i det sædvanlige spor vest for stationen, stod fung. lokomester i Pa. Han henvendte sig til mig og sagde: »Vil du som lods på tysk pansertog, der holder på den anden side af stationen, påtage dig fremførelsen med hensyn til signaler og andre sikkerhedsmæssige krav? Det er *ingen ordre*, men en forespørgsel. Jeg kan ikke se nogen anden mulighed for dig at komme til dit hjem og familie foreløbig, da al toggang er aflyst med undtagelse af tyske militærtransporter«.

Jeg var ikke særlig godt tilpas, men efter nogen diskussion – for og mod – sagde jeg ja og vi gik til pansertoget. Jeg gjorde opmærksom på, at jeg ikke kunne tale eller forstå tysk. Han sagde at bare jeg kunne sige »Halt« – Vorwärts – Rückwärts« skal det nok gå.

Og så begyndte den ringeste tjeneste og gerning – med uudslettelige minder – jeg har udført for DSB

og mit land, dog under nogen tvang, senere med maskinpistol i ryggen. Ved konfrontation med toget brugte jeg øjnene, men kunne ikke se noget lokomotiv. Jeg tænkte, det må være motordrevet. Jeg kunne se 7 enheder, pansrede, men ingen skorsten eller røg. Der var en del tyske officerer og danske tjenestemænd. Lokmesteren underrettede en officer om, at jeg skulle være »lods«. Jeg kunne ikke se vinduer eller døre, der kunne give adgang til de pansrede vogne, men blev anvist adgang dertil af en menig soldat, forsynet med maskinpistol, og det var ned mellem skinnerne, ind under vognen, hvor der var en kort jernstige, der førte til et hul i gulvet, 60 × 60 cm stort, op gennem dette hul, hvorefter dette lukkedes med en 13 mm tyk jernplade og ovenover denne en 10 cm tyk træplade, så var gulvet plant. Kom ind i et rum, hvor der var 2 officerer, et tårn med drejelig overdel og luftværns – eller maskinkanon med tilhørende ammunition, derfra til et rum, vognens bredde og 4 m langt, hvor der langs siderne, fra gulv til loft, var opstillet kasser med håndgranater og maskingeværpatroner. Min plads i den pansrede vogn blev mig anvist i den forreste del, beklædt med 13 mm tykke plader, hvori der med skærebrænder i begge sider var lavet en udkigsåbning, 10 × 100 mm. Den kunne kun benyttes med et øje til observation af signaler m.m. Meget bekvemt og »komfortabelt« stående hele turen, afg. Pa kl. 9⁰⁰, ank. Fa kl. 17⁰⁰.

Turen startede. Vi kørte højst 15 km/t. Hvorfor fik jeg senere at vide. I Tinglev var et længere ophold, hvorunder jeg ved meget kraftig henstilling forlangte at forlade vognen for at tale med fung. stationsbestyrer. Efter nogen parlamentering blev tilladelsen givet, hullet



åbnet så jeg kunne forlade vognen og tale med den fung., som jeg forklarede min situation, og forlangte på det bestemteste, at han ringede hele strækningen igennem og underrettede om, at jeg ikke kunne komme i personlig kontakt eller modtage skriftlige meddelelser fra stationerne under hele kørslen Te – Fa. Signal: udkørsel tilladt måtte betragtes som afgangstilladelse.

Under opholdet og udgangstilladelsen – stadig under ledsagelse af maskinpistolbevæbnet soldat – så jeg mig godt omkring, og blev der ved klar over togets sammensætning, som var følgende: Forrest en fladvogn, læsset med donkrafte, wirer og stropper. Opklodningsmateriel, alt sammen til brug for sporsætning af evt. afsporet materiel. Derefter den vogn, som jeg opholdt mig i. Alle følgende var pansrede på samme måde. Vogn nr. 3 var opholdsvogn for officerer. 4. køretøj viste sig at være et damploko. af type som danske S-lok., fuldt pansret, selv ned over hjul og gangtøj. Ved bagerste løber var lokopersonalet i fuld gang med smøreoliedunke og sprøjte. Jeg forstod så meget, at bagerste løber var afbrændt. Derfor max. 15 km/t. De havde kørt direkte fra Berlin til Padborg. Vogn nr. 5 var køkkenvogn. Vogn nr. 6 var som den, jeg havde plads i, med tårn og kanon. Den 7. og sidste vogn var som den forreste og læsset på samme måde.

Nå, jeg kom på plads igen, og kørslen fortsatte med max. 15 km/t. Hver gang vi standsede, gik lokopersonalet ud med smøreolien. Det gik meget godt. De 4 soldater ville gerne være venlige og snakke, men da jeg hverken ville eller kunne forstå dem, hørte det snart op.

Turen gik godt op gennem Sønderjylland til Sommersted. Der var signalet på stop. Jeg så det i god tid,

Udvikling

COI stiftedes i 1909 som en fælles forhandlingsorganisation for de tjenstemandsorganisationer, som repræsenterede de lavere og lavestlønnede tjenstemænd, d.v.s. tjenstemænd, hvis virke i staten tog udgangspunkt i de faglærte og ufaglærte områder.

Dette har i den forløbne tid principielt ikke ændret sig, og bortset fra at antallet af tilsluttede organisationer er steget (til nu 33), er der kun sket en enkelt udvidelse af COIs virkeområde, nemlig muligheden for optagelse af tjenstemandslignende ansatte efter gennemførelsen af 1969-loven.

COI har således altid stået for at være en »ren« tjenstemandsorganisation, og havde nogen for blot få år siden antydnet, at COI i foråret 1983 alvorligt ville overveje at udvide sit virkeområde til også at omfatte grupper, som – omend de har en række forhold til fælles med tjenstemænd – er ansat på en egentlig overenskomst, så ville vedkommende være blevet mødt med en undrende hovedrysten.

Men som tidligere antydnet på denne plads »gærer det« på organisationssiden i den offentlige sektor, og et af udslagene heraf har været henvendelser til COI om optagelse fra organisationer, hvis medlemmer ikke kan henføres under den mellem finansministeriet og statstjenstemændenes centralorganisationer indgåede hovedaftale og dermed COIs formelle forhandlingsret, og en forudsætning for at en organisation kan optages i COI er i henhold til COIs vedtægter, at COI har forhandlingsret for organisationens medlemmer.

I nogen tid har COI haft kontakt med konstablernes og sergenternes organisationer i flyvevåbnet, og efter årsskiftet 1982/83 har COIs formand, Aage Andersen, tillige haft kontakt med andre af stamersonaleorganisationerne i forsvaret, hvilket resulterede i, at COI i marts måned 1983 havde modtaget optagelsesbegæring fra konstablernes og sergenternes organisationer i alle tre værn med tilsammen godt 16000 medlemmer, hvoraf kun en mindre del vil kunne påregnes ansat på vilkår, så de kan henføres under hovedaftalen.

Tillige forelå der en fornyet optagelsesbegæring fra Hoffunktionærforeningen, som COI tidligere to gange har afvist som medlemsorganisation af førnævnte grund.

Med baggrund i disse henvendelser behandlede COIs hovedbestyrelse ved et ekstraordinært møde den 28. marts et forslag fra forretningsudvalget om snarest mulig at indkalde til et ekstraordinært repræsentantskabsmøde med henblik på at ændre COIs vedtægter, så der gives hovedbestyrelsen mulighed for at beslutte at optage organisationer, hvis medlemmer ikke kan henføres under hovedaftalen.

Dette forslag blev – sammen med et forslag om samtidig at udvide forretningsudvalget med een plads – tiltrådt enstemmigt af hovedbestyrelsen, og der er derfor indkaldt til ekstraordinært repræsentantskabsmøde den 27. april 1983.

COIs formand, Aage Andersen, understregede ved hovedbestyrelsesmødet, at beslutningen intet ændrer i COIs forhold til de andre centralorganisationer i TFU, idet det blot vil medføre en situation i COI, som også kendes i Lærernes Centralorganisation og navnlig i Akademikernes Centralorganisation, der begge organiserer grupper, som er ansat på overenskomstvilkår.

Aage Andersen betegnede tillige beslutningen om at indkalde repræsentantskabet med det omtalte formål som et meget positivt skridt, »da det er vigtigt at samle en betragtelig flok i fællesskabet omkring COI«.

Vedtægtsudvalget

Ved vedtægtsudvalgets 3. møde den 18. marts 1983 drøftede man en række emner af mere principiel karakter ved en eventuel omdannelse af COI til et egentligt forbund.

Således tog man stilling til en »arbejdstitel« for det mulige nye forbund, som man mener f.eks. kunne hedde Statsansattes Forbund, idet man dog er klar over, at betegnelsen måske kan vise sig at være for snæver, bl.a. grundet det forhold, at organiseringen i tilskudsområderne (d.v.s. ved visse selv-ejende institutioner såsom tekniske skoler og handelsskoler m.v.) fortsat

pågår, ligesom der p.t. føres forhandling mellem personaleorganisationerne ved privatbanerne og Dansk Jernbaneforbund om privatbaneområdets optagelse i jernbaneforbundet.

Endvidere tog man stilling til kongresperiodens længde m.v. – man mener, at der skal fastsættes en kongresperiode på 4 år. Da der således vil blive tale om en ret lang periode, vil man samtidig foreslå, at der indføres et begreb, som indtil videre betegnes som Forbundsrådet, hvorved tænkes på en ikke-besluttende, men i øvrigt repræsentativ sammensat forsamling af en

vis størrelse, der f.eks. kan være sammenlignelig med de formands- og hovedbestyrelseskonferencer, der har etableret sig som et fast indslag i den nuværende struktur.

Endelig drøftede man forhold omkring en fremtidig hovedbestyrelse og et fremtidigt forretningsudvalg, men drøftelserne vil skulle fortsætte ved de næste møder i vedtægtsudvalget, da der er tale om komplicerede spørgsmål, og f.s.v. angår hovedbestyrelsen vil det naturligvis være meget betydningsfuldt, at den får en sammensætning, så hensynet til en rimelig repræsentation for alle grupper kan tilgodeses samtidig med, at den ikke bliver så stor, at den bliver uarbejdsdygtig. Det sidste hensyn betyder, at hovedbestyrelsen ikke gerne må komme op over 30 personer.

Underudvalgene

Informationsarbejdsgruppen

Arbejdet i gruppen skrider planmæssigt frem, og man har tilendebragt overvejelserne om et eventuelt nyt fagblad.

Der er opstillet fire forskellige forslag, hvoraf de tre er baseret på en udformning som de nuværende fagblade.

Forskellen på disse tre forslag er alene antallet af sider med farvetryk, og dermed en prisforskel på op til 20.000 kr. pr. nummer.

Det sidste forslag er utraditionelt, forstået på den måde at man foreslår at bladet udgives i avisformat. Forslaget udmærker sig også ved at være det billigste.

Før en endelig rapport fra arbejdsgruppen kan afleveres skal der også udarbejdes et forslag til et informationssystem. Dette skal sikre at såvel tillidsmænd som medlemmer får den fornødne information på hurtigste og bedste måde.

Oplysningsarbejdsgruppen

I forbindelse med arbejdet vedrørende opbygningen af en forbundsuddannelse for tillidsmænd er gruppen nået frem til en struktur og en kursusaktivitet, der vil kunne tilgodeses et forbunds nødvendige behov for uddannelsesaktiviteter.

Det vil ikke være muligt for nuvæ-

rende at gå i detaljer med opbygningen af de foreslåede aktiviteter, men gruppens arbejde er klart målrettet mod en tillidsmandsuddannelse, der tager højde for tilpasning til den øvrige struktur i fagbevægelsen omkring uddannelse af tillidsrepræsentanter.

Gruppens videre arbejde baserer sig på opstilling af en oplysningsfond, herunder en vurdering af de økonomiske aspekter og endelig med tilpasningsmoduler vedrørende en overgangsordning.

Ud af FTF

Der er i denne tid klare tegn på opbrud i de hidtil kendte organisationsmønstre i den offentlige sektor.

COIs strukturovervejelser er kun et af eksemplerne på dette.

Andre tegn herpå kan være nogle af COIs tilsluttede organisationers overvejelser om deres fortsatte medlemskab af FTF, og der foreligger således oplysning om, at fire COI-organisationer i deres kompetente forsamlinger har truffet beslutning om udmeldelse af FTF fra den 1. januar 1984.

De fire organisationer er: Dansk Toldtjenestemandes Forbund Tjenestemandforeningen for søværnets mekanikerkorps, Luftfartsvæsenets Personaleforbund og Ministerialbetjentforeningen.



Informationsarbejdsgruppen: Lars Nicolai Jensen, Tommy Agerskov Thomsen, S. H. Majlund, Niels Bach Nielsen, Arne Sørensen og Tage Støvring.

Omklassificeringer

COI indgik den 21. marts 1983 aftale om gruppevis omklassificeringer uden stillingsvurdering med virkning fra den 1. april 1983.

I det efterfølgende skal aftalens enkelte punkter kort gennemgås.

For den ufaglærte gruppe indeholder aftalen en bestemmelse om, at tjenestemænd, som inden udgangen af marts måned 1985 har været på slutløn i lønramme 4 oprykkes til lønramme 5, hvortil bemærkes, at der ikke herved er etableret en egentlig, varig automatisk oprykningsordning, idet aftalen som nævnt udløber med udgangen af marts 1985, og det vil derfor i 1985 skulle overvejes, om det er nødvendigt til den tid yderligere at forlænge ordningen for at sikre en kontinuerlig oprykning til lønramme 5.

For håndværkergruppen indeholder aftalen en generel oprykning med en lønramme af alle håndværkerstillinger klassificeret i lønrammerne 11 - 17 incl. - samt af stillinger, som forud for den 1. april 1979 var klassificeret i lønramme 10. Undtaget er stillinger i fol-

kekirken, hvor der pågår separate forhandlinger efter stillingsvurdering.

Det bemærkes, at baggrunden for den generelle oprykningsordning er, at medens der siden 1969 er sket en gradvis niveaustigning for den ordinære håndværkerstilling (fra lønramme 7 i 1969 til nu lønramme 9/10 plus tillæg), er der ikke tilsvarende på en systematisk måde sket oprykning af de håndværkerstillinger, som i 1969 var avancementsstillinger for folk i de ordinære håndværkerstillinger.

Den lidt underlige konstruktion omkring lønramme 10 har således til hensigt at oprykke de lønramme 10-stillinger, som oprindeligt var avancementsstillinger.

Lokomotivførerstillingerne i lønramme 13 er undtaget fra det generelle håndværkerafsnit, men i en særlig bestemmelse oprykkes også de med en lønramme.

Samtidig sker der en forbedring af den eksisterende automatiske oprykningsordning, således at oprykningen nu sker fra lønramme 9/10 til lønramme 14 efter 5 års ansættelse mod tidligere 11 års ansættelse før oprykningen til lønramme 13. En forudsætning for at kunne blive oprykket til lønramme 14 vil dog være, at den pågældende lokomotivassistent opfylder betingelserne for ansættelse som lokomotivfører.

For søfartsområdet (her overmatroser/overmotormænd/søfartsuddannede brobetjente) indeholder aftalen en forlængelse til udgangen af marts måned 1985 af den oprykningsordning, som aftales i 1981 og som indebærer, at der sker oprykning fra lønramme 5 og 6 efter 2 år på slutløn til henholdsvis lønramme 6 og 7. Det skønnes, at dette punkt i aftalen vil medføre i alt ca. 540 oprykninger, heraf ca. 470 i DSBs, ca. 40 i farvandsvæsenets og ca. 30 i fiskeriministeriets skibe.

Endelig indeholder aftalen oprykninger af et antal stillinger i lønrammeniveauet 4 - 9 i post- og telegrafvæsenet, toldvæsenet og kriminalforsorgen, hvorved aftalen vil få betydning for i alt ca. 4200 tjenestemænd i de ufaglærte/tillærte/faglærte områder i COI.

Afslutningsvis bemærkes, at der fortsat udestår indgåelse af aftaler om gruppevis omklassificeringer pr. 1. april 1983 efter stillingsvurdering, nemlig færdiggørelsen af politiundersøgelsen, en undersøgelse af visse kirkegårdslederstillinger samt endelig ca. 300 stillinger af forskellige kategorier i DSB. De tre sager hænger puljemæssigt indbyrdes sammen, men da den sidste stillingsvurderingsrapport skulle være »på trapperne«, skulle der være rimelige udsigter til, at sagerne kan slutes inden udgangen af maj måned 1983.

Ind i LO?

Efter at COII ved sit repræsentantskabsmøde i efteråret 1982 besluttede at udmelde centralorganisationen som kollektivt tilsluttet organisation af FTF med virkning fra den 1. januar 1984, vil der i den kommende tid skulle tages stilling til hovedorganisationsspørgsmålet i COIIs tilsluttede organisationer.

Den største tilsluttede organisation i COII er Dansk Post- og telegrafforening, hvis formand er Hans Strunge, der som bekendt også er formand for COII, og det er netop denne organisation, som først vil skulle træffe afgørelse i sagen, og ved foreningens ordinære delegeretmøde i dagene 10. - 12. april 1983 blev der truffet beslutning om, at foreningen skal indmeldes i LO. Ved afstemningen ved delegeretmødet stemte 68 for (75 pct.) og 16 imod (17 pct.) tilslutningen til LO, medens 7 undlod at stemme.

Beslutningen vil skulle bekræftes ved en urafstemning, der afsluttes den 20. maj 1983.

Noter

- Knappt var karensdagsloven trådt i kraft, før COI havde de første telefoniske henvendelser om lovens administration - og beklageligvis angik den allerførste en styrelse, som var så forhippet på at administrere »lovligt«, at man ovenikøbet mente, at folk, der var sygemeldte før den 1. april skulle trækkes for en dag, når den 1. april blev passeret.

Og det var ikke engang en aprilsnar!

- Der er rettet adskillige henvendelser til COIs sekretariat om *dyrtidsregu-*

leringen af natpenge, hvortil bemærkes, at man ved den lov, hvormed man stillede dyrtidsreguleringen i bero indtil 1985 undtog udgiftsdækkende ydelser. Dette betyder, at der skal ske halvregulering af natpengesatserne, idet natpengene anses for at være udgiftsdækkende f.s.v. angår halvdelen af det udbetalte beløb. Den lave sats er derfor blevet dyrtidsreguleret med 6 øre, og den høje sats er blevet reguleret med 11 øre pr. 1. april 1983. Hvis der udløses en portion pr. 1.10.83, vil den lave sats blive reguleret med 5 øre (og den høje igen med 11 øre).

Feriedagpenge

Det nye ferieår begynder den 2. maj. Mange tjenestemænd, der er ansat i løbet af 1982, har mulighed for at få feriedagpenge.

Alle dagpengeberettigede medlemmer af en arbejdsløshedskasse har ret til feriedagpenge for det antal dage, der ikke er arbejdsgiveroptjent ferie til, uanset årsagen til, at der ikke er optjent feriegodtgørelse.

Hvem er berettiget?

Det er alle medlemmer, der i 1982 ikke har optjent fuld ret til feriegodtgørelse eller løn, hvis de enten er i et arbejdsforhold som *lønmodtagere* eller er *ledige*.

Betingelsen er dog, at man er *dagpengeberettiget* på det tidspunkt, hvor ferien holdes. Der kan således ikke udbetales feriedagpenge, hvis man er faldet for 26-ugers bestemmelsen, *ikke* er til rådighed for arbejdsmarkedet, er i en karantænesituation eller er syg på det tidspunkt, hvor ferien holdes.

Hvis dagpengeretten først indtræder efter 30. september, vil der højst kunne udbetales feriedagpenge for 12 dage i indeværende ferieår.

Hvor mange dage?

Det er *beskæftigelsen* i optjeningsåret 1982, der lægges til grund for beregning af det antal dage, der kan ydes *feriedagpenge* for.

Overarbejdstimer skal ikke medregnes.

Ligeledes skal sygdomsperioder i 1982 medtages i de tilfælde, hvor arbejdsgiveren, jfr. ferielovens § 13, skal yde feriegodtgørelse.

Udgangspunktet er 30 mulige feriedage. Herfra trækkes *optjente* feriedage, beregnet på grundlag af opgivne arbejdsperioder. Forskellen = dage med ret til feriedagpenge.

Hovedreglen er, at feriedagpengene udbetales med den sats, der er gældende pr. 1. april 1983.

Særregler: For at undgå unødige administration med udfyldelse af ledighedserklæring m.v. for medlemmer, der ikke har modtaget dagpenge inden for de sidste 2 år, er det vedtaget, at dagpengene i disse tilfælde udbetales med den særlige sats, der er gældende for ny-uddannede – pr. 1/4 1983 = kr. 266,-.

Reglerne for beskæftigede

Er du i arbejde – helt eller delvis – fastlægges ferien efter aftale med din arbejdsgiver, men efter ferielovens bestemmelser.

Arbejdsgiveroptjent ferie skal *som hovedregel!* afholdes før der kan udbetales *feriedagpenge*.

De 18 dage skal gives i sammenhæng i tiden 2. maj – 30. september. Hvis der ikke er optjent til 18 dage, kan der suppleres med *feriedagpenge*.

Hvis der er arbejdsgiveroptjent til mere end 18 dage, skal der gemmes optjente feriedage til evt. kollektiv ferie mellem jul og nytår (ferielovens bestemmelser).

Herefter kan der suppleres med *feriedagpenge*. Disse kan som *hovedregel* kun udbetales for *6 dage ad gangen*, bortset fra samlet virksomhedslukning i forbindelse med »indeklemte«^o fredage i forårsmånederne samt *restferiedage*.

Reglerne for arbejdsløse

Er du ledig kan du selv fastlægge din ferie, hvis du *senest* den 1. maj får AF's påtegning af feriedagpengeberegningen.

Der skal dog holdes samlet ferie i mindst 18 dage i tiden: 2. maj – 30. september og *højst* 4 uger før den 24. december 1983.

Det er kun *ledige* medlemmer, der har *optjent fuld ferieret* med løn eller feriegodtgørelse, der har ret til at placere deres ferie på et hvilket som helst tidspunkt i ferieåret (2. maj – 1. maj).

Alle andre ledige medlemmer skal have AF's godkendelse af feriens placering.

For medlemmer, der bliver ledige efter 1. maj, skal ferieplanen afgives senest 14 dage efter ledighedens indtræden.

Udgives af statstjenestemændenes Centralorganisation I, Bredgade 21, 1260 København K.

Ansvarshavende redaktør:
Aage Andersen.

Oplag: 58.200.

Tryk: Skou & Madsens Eftf. ApS.

Henvend dig til A-kassen

Hvis du mener at have krav på feriedagpenge, skal du henvende sig til A-kassen eller på AF, hvor du får udleveret en *erklæring vedrørende feriedagpengeberegning*.

Udover arbejdsperioder (løntimer) i 1982 skal der også påføres sygeperioder, for hvilke arbejdsgiveren skal yde feriegodtgørelse.

Skemaet dateres, underskrives og afleveres i A-kassen senest den 1. maj 1983.

Ledige medlemmer skal før afleveringen have skemaet påtegnet af AF.

Ca. 5 uger før feriens afholdelse skal *begæring om udbetaling af feriedagpenge* udfyldes og afleveres i A-kassen. (Denne blanket fås i A-kassen eller på AF).

Hvis ovennævnte frister overholdes, vil feriedagpengene være til udbetaling *før* ferien.

Nyt fra A-kassen

Overflytningen fra FTF-A

Overflytningen af COI-organisationernes medlemmer fra FTF-A den 1. april 1983 er forløbet planmæssigt og Statstjenestemændenes (COI) og Telefonstandens Arbejdsløshedskasse har nu 13.500 medlemmer.

Efter overflytningen er der fremsendt et medlemsbevis og en giroopkrævning til hvert enkelt medlem.

Nye medarbejdere

I forbindelse med den forøgelse af arbejdsmængden, der er sket med overflytningen af de 4.250 medlemmer fra FTF-A, har arbejdsløshedskassen ansat yderligere 2 medarbejdere fra den 1. april, Solveig Ottesen som sagsbehandler og Ellis Dræby som bogholder.

Nye lokaler

Der er også nu fundet en løsning på arbejdsløshedskassens lokaleforhold, således at kassen fra 1. maj får lokaler i naboejendommen, Bredgade 23. Det betyder, at personlige henvendelser fremover skal ske til denne adresse.

Arbejdsløshedskassen vil dog stadig have forbindelse til COIs sekretariat ligesom telefonnummeret stadig vil være 01-14 33 00. Henvendelse **skal** ske mellem kl. 10 og 14.

og råbte »Halt« til officeren i kanontårnet, som stod i gennemgående forbindelse med alle vogne i toget, også lokomotivet. Alle i hele toget kunne lytte med. Officeren råbte og skreg: Achtung, Achtung lok. Halt. Men der skete intet, jeg antager lokopersonalet var faldet i søvn. Vi nærmede os hovedsignalet på stop. Jeg havde ved indstigningen bemærket en nødbremseklap i tårnet, og til forbløffelse for officeren meget hurtigt ind i tårnet og åbnede klappen. Det var temmelig sent. Toget standsede langt forbi hovedsignalet – ca. 10–12 m før et modgående sporskifte, som var retstillet mod et holdende tog. Jeg kunne ikke se bagud, om signalet blev stillet og blev derfor holdende til sporskiftet drejede til overhalingsspor. Da der var stillet udkørsel, fortsatte vi ud af stationen til den såkaldte Sommersted Bakke, en mindre stigning med dæmning, hvorunder der løber en lille å. Efter hvad jeg havde hørt, skulle der i denne dæmning findes betonkamre til anbringelse af sprængstof, til brug i tilfælde som dette. Jeg indrømmer, at jeg begyndte at svede kraftigt, da vi nærmede os stedet, og jeg har nok også skiftet ansigtsskylør. Soldaterne spurgte, om jeg var »krank« (altså syg). Nå, vi kom over og der skete ikke noget. Svedturen var ovre.

Det var nu blevet eftermiddag, og jeg var meget sulten. Jeg var ikke meget for at pakke min mad op i soldaternes påsyn, men jeg måtte jo til det. Aldrig har jeg set så lange øjne som deres, de »omringede« mig og spurgte, om det var fra restauration. Nej, fra Mutti, sagde jeg. Trods min sult gav jeg dem hver 1 stk. Rest 2 stk. til mig selv. Det hjalp ikke meget på sulten.

Det kosteligste syn var dog, da jeg pakkede op for 4 halve hjemme-

bagte boller med smør. De fik hver en halv og farede hen i en krog af rummet og hentede deres tørre rugbrød. De filede en mere end tometyk skive af, tog bollen og ligefrem gned den ud over brødet. De skreg: Butter, Butter, schmeckt gut. Det var, som havde man kastet et kødben blandt en flok vilde hunde. De var ikke så forvænte som vi.

Nå, vi kørte, omend langsomt, over Lunderskov til Kolding og ind i spor 2. Jeg syntes, der blev en sær uro omkring toget, da vi holdt i Kd. Jeg kunne godt tænke mig snart at nå til Fredericia. Jeg gik tilbage til kanontårnet – ikke et menneske at se – lemme i gulvet stod åben. Jeg var ikke længe om at benytte den. Ud på perronen, masser af travle folk, fik fat i den fungerende, en rangermaskine forspændt toget, tyskere ifærd med at afkoble 3 forreste vogne. Jeg råbte højt, hvad foregår her. Fung. sagde, at tyskerne havde forlangt forreste vogne afkoblede og trukket væk. Maskinen skulle på værksted (Trolldhedebanen). Det viste sig, at tyskerne havde en komplet fortegnelse over alle kuloplager, vandforsyninger, remisser og værksteder, overalt i Danmark. De var på vej bort med de 3 vogne. Med den fung. som tolk fik jeg dem standset og forklaret, at det var et mindre værksted, som ikke kunne løfte et lok. der vejede 98 t, for at tage den afbrændte løber fra, men at der i Fa, fandtes en sænkegrav, hvor det kunne gøres. Der var åbenbart flere teknikere blandt officererne. De vidste hvad det drejede sig om, og strålede over hele »femøren«. Hurtig, toget samlet og så kørte de. Jeg var på plads og så udkørselssignalet stod på STOP. Atter måtte jeg have fat i nødbremseventilen. Lidt efter blev udkørselssignalet stillet, og vi kørte til Fa, ind til perron 1, hvor en del

mennesker var samlede, bl.a. daværende stationsforstander, som gav alle officerer hånden og bød dem velkommen til Danmark. Jeg hørte det, da jeg stod ved siden af ham, uden at han så noget, så ringe som en lokofører.

Rangerpersonalet fik fjernet de 3 forreste vogne, jeg ledsagede lokomotivet til remisen, og jeg kunne gå hjem kl. ca. 17¹⁵. Lokomesteren havde været så betænksom at sende bud til min kone, da vi havde passeret Sommersted, at jeg var på vej mod Fa, og at alt var vel.

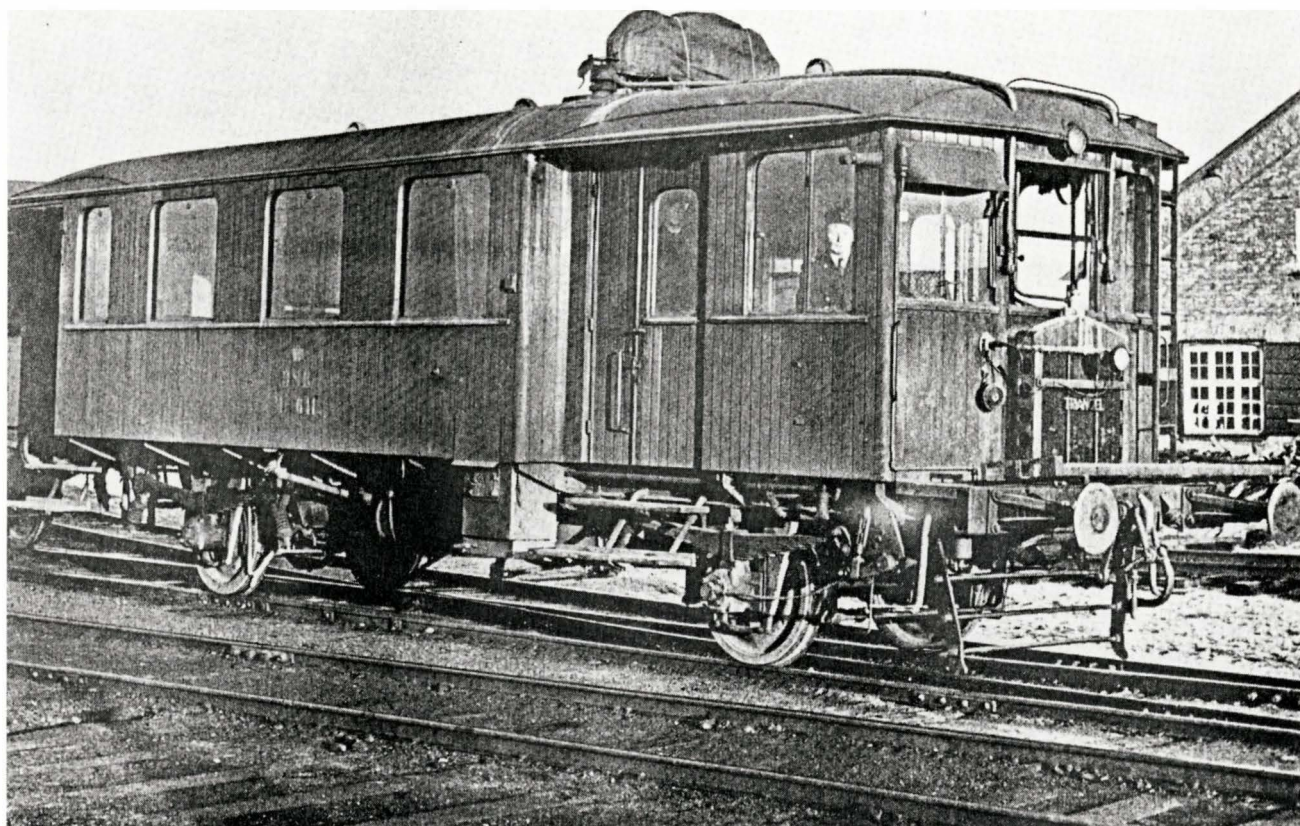
Lokomotivet fik fjernet den afbrændte løber, som kom på vogn til Berlin, retur 4 uger senere.

Jeg så ikke pansertoget senere.

Efter denne dag var jeg en del beskæftiget som lods på værnemagtstog.

Jeg vil ikke påstå at have været særlig »hjælpssom« overfor det tyske lokopersonale. De måtte passe deres arbejde, og jeg passede mit, som bestod i overholdelse af sikkerhedsbestemmelser og iagttagelse af signaler, samt sørge for, at disse respekteredes. Personalet kom ofte fra Berlin, og de var helt udmattede på grund af mangel på søvn. Begge sov trygt under kørslen, navnlig de sidste år af krigen blev personalet ligegyldige og lod det hele gå som det bedst kunne. Ofte mens de sov, var dampen opbrugt og fyret mere eller mindre udgået, en gang var det helt væk. Toget standsede og spærrede strækningen. Personalet vågnede og var vilde. Så gik der en halv time eller mere med at få fyr – ofte ved brug af smørolie – og damptryk, så vi kunne køre videre. Det ragede lods »en fjer«. Det sorterede ikke under ham.

Var en tid udstationeret i Assens, fin tur. Afg. Assens kl. 9, ank.



MF 1928-29.

Odense kl. 11. Der var 6 timers ophold i Odense, hvorfra der var afgang kl. 17 med ankomst til Assens kl. 19. Det var med Mf, der var omdannet til gasgenerator. Gassen havde kun 50% trækraft i forhold til benzin, men køreplanen var derfor. Den var iøvrigt uden betydning, kun skulle vi sørge for at nå forbindelsestogene i Odense. Det var ligegyldigt, om vi kom til Assens kl. 19 eller kl. 20. Beboerne var glade for os, for vi standsede gerne ved hver overkørsel eller markvej, hvis der var rejsende at sætte af.

Vi havde fridag hver søndag. Da kørte toget ikke. Når vi så lørdag aften skulle til Fredericia, måtte vi – uden at have lov dertil – have remisearbejderen til at overtage vognen, sætte den i hus, slukke fyret i generatoren o.s.v. Når vi kom fra Odense til Assens holdt der nemlig et godstog til Tommerup, hvorfra der var forbindelse til Fredericia, med ank. kl. ca. 21³⁰, men så var der kun fri til søndag kl. 17, så gik der tog mod Odense, og godstog fra Tommerup til Assens, med ank. kl. ca. 21.

Men ellers gode og glade dage i Assens, somme tider for glade, men det holder jeg for mig selv.

Ellers var det, når jeg var hjemme ved depotet i Fa. mest lodstjeneste. Da der var gået 6-8 mdr. forlangte lokofører-afdelingen, at vi 2 motorførere ikke måtte gøre lodstjeneste, da det gav fulde kørepenge, og det tilkom dem. Altså måtte vi gøre rangertjeneste. Det var på rangerbanegården, kaldet »bjerget«. Det var en tid, rig på oplevelser. Der var et fantastisk godt sammenhold på gården. Der var kun en rangerformand, samt en anden, som vi vidste var tyskervenlige og fortalte dem alt. Men vi kendte dem, og blev altid varskoet, når de var i nærheden.

Vi stjal alt fra tyskerne. Nogle overdrev og tog mere end til »eget forbrug«, solgte deraf, men det gik ikke galt for nogen.

Der var mange, morsomme episoder, men det fører for vidt at komme ind på dem alle, men en enkelt skal der være plads til. Som f.eks. da tyskerne stjal al dansk militærudrustning fra alle depoter i

hele landet. Der kom en mængde vognladninger med geværer, tøj, støvler, dels helt nye, dels nyforsålede. Nyt sengelinned, såsom nye ublegede tvistlagener, kulørte, ternede pudebetræk, alt mellem himmel og jord. Nogle havde en fin næse derfor, når der var noget, der kunne bruges. De havde syl eller kniv i lommen og kunne åbne blyplomben uden at beskadige den, tømme vognen fuldstændig, sætte plomben på og omadressere vognen til Berlin eller et andet sted.

Af en vognladning støvler, lange snørestøvler tog jeg 4 par. De fandtes fra nr. 40 til 48. Selv disse store forsvandt. Marinebukser, som Holmens, fik jeg 4 par af. Lagner svøbte vi om den bare krop, så man var tyk som en tromle. Pudevår, blåternede, fine til køkkengardiner, kom i tasken. Havde man fået mere end der var plads til – ind i fyret med det. Intet måtte ligge, så det kunne ses.

En gang var jeg med til at dele en Drittel smør, skåret ud med en renvasket fyrskovl. Smørret blev pakket ind i gamle aviser og hvad vi kunne finde.

Engang, jeg var på »nedløb«, så jeg bag nogle vognrækker 2 tyske soldater med en smørdrittel på ryggen. Jeg, bremsen på og i løb efter dem. De smed drittelen og løb, jeg gik til telefonen og ringede til post 4 om at sende 2 mand op til mig for at hente drittelen. De kom og bar den ned til postens kontor, hvor den blev åbnet i overværelse af en overassistent m.fl. Nu skulle vi have »hævn« for mange beskyldninger.

Hvad var der så i bøtten???

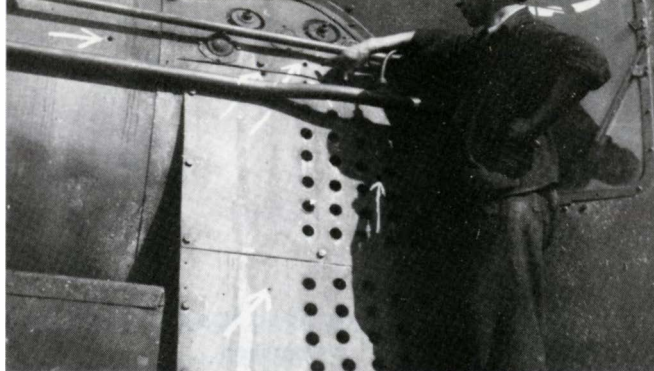
Lammetarme. Sikke grimme ord der blev sagt. Soldaterne skulle have haft lov til at gå med smørdrittelen og navnlig åbne den.

Det kneb voldsomt blandt andet med cykeldæk. Sådant en vognladning var tømt på 10–15 min.

Engang kom en vognladning helt nye cykler, hvoraf 4 blev henlagt i grøften bag post 3. Tyskerne fandt dem og satte 2 soldater på vagt et stykke derfra. Der var ikke een, der så meget som skævede efter cyklerne. Efter et par dage forsvandt både cykler og vagt.

Der var utallige oplevelser af denne slags.

Tiden gik, englændernes flyvere beskød værnemagtstogene ret ofte, også sabotagen tiltog med sporsprængninger o.l., navnlig fra 1943. Der var altid dansk lods med. Fra sidst i 1943 var lokomotivet ofte bemanded med 2 danske lokofolk – det var ikke mere ufarligt. Det var blevet for »varmt« på strækningen, og nu forlangte de samme lokoførere, som tidligere havde forlangt, at motorførerne *ikke* måtte køre på strækningen, at disse nu ikke måtte sidde og »loppe« sig på rangermaskinen, men skulle på strækningen, og der blev vi, med undtagelse af lidt motorkørsel med en gammel vogn, der erstattede en rutebil på strækningen Middelfart-Strib-Middelfart. Endvidere kørte vi somme



tider et enkelt Mo-orlovstog, som tyskerne leverede olie til.

Jeg har adskillige avisudklip, der hedder bomber under »hjulene« af forfatteren Erling Kristensen. Han skriver: En E-maskine trækker den vældige krigsslæber, 140 aksler, belastning 900 t. Ved flyverangreb bliver den gennemhullet af mere end 30 kugler, der gennemhullede damprør, så dampen strømmede ud, og tenderen, så vandet strålede ud som et springvand. Personalet slap som ved et mirakel uskadt. Det gik ikke altid så heldigt. Ved et flyangreb ved omladehallen i Fa. blev min svogers søn dræbt, lokoføreren slap med en kugle gennem huen. Jeg har flere sådanne beretninger.

Den 4. maj 1945 fik denne elendige krig ende, og i løbet af forholdsvis kort tid, fik DSB igen solarolie, og toggangen nærmede sig det normale. Jeg var stadig, til min fulde tilfredshed, motorfører indtil 1. april 1946 og var i motortur, hvor jeg kørte med Mp, hvoraf DSB havde 10 stk., eller med Mo, Mp anvendtes Fa-Sdb og udelukkende Sdb-Mommark, hvor der dengang var 22 kg skinner. Mp trak ikke så godt. Det kneb meget over Alsund-broen og op gennem Sønderborg byens gader, hvor man kørte

max. 15 km/t. Mp brugtes også en tid som forspand i »Nordpilen« Fa-Hamburg på grund af deres evne som hurtigløber. Den skulle dog betjenes af sin egen motorfører.

Jeg er ofte blevet spurgt, om det ikke var kedeligt at være alene i førerrummet. Aldrig. Jeg har ofte frydet mig derover. Om vinteren kunne førerrummene dog være kolde, men tænk en sommermorgen at køre tog 308 Fa-Es-Str. Afg. Fa. 2¹⁰, ank. Str. kl. 6⁰⁰. Når dagen og solen kom frem, og dermed dyrene på markerne langs banen. Agerhøns, Fasaner, Harer, enkelte rådyr kom til syne op langs vestkysten. Særlig uforglemmelig var en lille høj i nærheden af Ulfborg, bevokset med forkrøblede fyrretræer og med en rævegrav, hvor mutter ræv tumlede med 4 unger i solskinnet, uanfægtet af togets forbiørsel. *Fattig* er den, som ikke kan se det skønne i naturen.

Kun een dag har jeg ikke kunnet glæde mig. Det var på Sønderborg-banen, hvor jeg påkørte og dræbte en dreng på 1½ år. Det er vel nådigt sluppet ved 44 års kørsel, men det var en slem dag.

Nå, årene gik og i 1953 skete en revolution indenfor DSBs trækraft.

Den første My 1101 var bestilt hos NOHAB i Trollhättan. Køretøjet er velkendt, så præsentation er unødvendig. Vi fik 4 stk. 1500 HK, senere fik vi nok een, nr. 1105, da DSB havde bestilt en reserve-motor, som der ikke blev brug for, den blev så indbygget i 1105. Senere leveredes MY på 1900 HK og 1750 HK, max. 133 km/t.

Jeg blev indkaldt til kursus hos NOHAB fra 30/11 til 12/12 1953 begge dage incl., sammen med 42 andre deltagere, deraf 10 nordmænd, 10 svenskere og 22 fra Danmark, Hovedsageligt ingeniører, konstruktører, værk mestre, elektrikere, håndværkere og kun 2 lokoførere fra Danmark, Sv. Knudsen fra Århus og jeg. Vi havde heldigvis en dansktalende lærer. En mand, der som 20-årig kom til USA hos General Motors. Han har familie i Danmark og har besøgt mig 2-3 gange årligt. Vort venskab har nu

bestået i 30 år, han er pensionist og bor i Antwerpen.

Det var et vanskeligt kursus, idet alt undervisningsmateriale var på engelsk, men takket være Erik Niensens danske sprog, gik det ganske godt. Med svenskere og nordmænd var sproget interskandinaviske. Erik Nielsen har rejst over den halve verden for igangsættelse af GM lok. blandt andre Finland, Ægypten og Israel. Vi kom hjem d. 13.-14. dec. og kunne så tygge på sagerne. Den 8/2 rejste jeg til Helsingør for at overtage 1101 ved fær-gen d. 9/2, og straks køre til Nyborg, hvorfra vi skulle starte d. 10/2 – forøvrigt min 35-års jubilæumsdag ved DSB. Med My – 300 t – i lyntogskøreplan Ng – Frh – Ng Afg. Ng 6⁵⁰ ank. Frh kl. 13⁰⁰. Retur afg. Frh. 14³⁷, ang. Ng kl. 21²⁵.

Sådan gik det hver dag i ca. 14 dage, undtagen 1 dag, der var godstog, My – 1000 t – max. 60 km/t. Afg. Ng kl. 8²⁵, ank. Frh 21³¹.

Afg. næste dag Frh. kl. 7⁴², ank. Ng kl. 19¹⁴. Jeg har køreplan endnu over alle prøvetog.

Efter ca. 3 ugers prøvekørsel i 2. distrikt, var jeg ca. 14 dage i 1. distrikt. Dels var der prøvekørsel, dels udstilling på Østerport st., hvor My blev besat af flere hundrede mennesker. Det var en drøj dag for »mundtøjet«.

Så hjem til Fa., hvor den praktiske uddannelse af lokoførere begyndte. Jeg måtte selv udvælge de første lokoførere, 2 ad gangen. Da de havde kørt i 6 dage og sammen med andre havde fået nogen teori (strømskema), kunne de begynde at undervise andre. Vi havde jo kun My 1101, derfor var der tid til teori, når den benyttedes i Ar.

1102 blev leveret, og uddannelsen fortsatte i stigende tempo. Vi kunne derved bestride betjeningen af de leverede My og det gik tilfredsstillende.

1. april 1954 blev jeg udnævnt til



Pens. Iki M. Christensen, Fa.

lokoinstruktør i 7. lønklasse. Det var en ændring for mig. Det betød flytning fra maskindepotet til Ming 2, hvor den gamle maskiningeniør Sand var endnu. Nå, af visse grunde blandede han sig ikke i mit arbejde. Men det var en stilling, hvor man skulle holde tungen lige i munden. Det man fik kendskab til i Ming skulle ikke altid fortælles til lokoførerne og omvendt. Det lo-

koførerne betroede, skulle ikke videregives. Jeg synes selv, jeg klarede balancegangen og havde et tilidsfuldt samarbejde, en god tid. Jeg var glad og tilfreds med mit arbejde.

Den 1. juli 1957 fulgte kgl. udnævnelse til 6. lønkl. og 16. oktober 1962 blev jeg Ridder af Dannebrog.

Alt ialt en tilfredsstillende karriere, når man læser de første blade

af dette, fra bondedreng til min afsked d. 30. juni 1963. Nu har jeg været pensionist i 20 år, og har det godt. Det eneste, jeg savner, er min kone, men det er jo livets gang.

PS: Læg mærke til, jeg har i intet tilfælde nævnt person- eller øgenavne, skønt der var nok af sidstnævnte. Men af hensyn til evt. efterlevende familie har jeg undladt dette.



Og til slut et lille hjertesuk

Trods 44 års aktiv og 20 års passiv medlemskab har jeg aldrig hørt og aldrig set, at DANSK LOKOMOTIVMANDS FORENING har været taget eller beskæftiget sig med dens pensionisters forhold. Pensionisterne føler, de har ingen interesse hos DLF, eller magt til selv at gøre os gældende andet sted.

Husk på, at I, hvis I eller jeres ægtefælle lever længe nok, selv engang bliver pensionist.

Jeg husker de mange, smukke

ord, da folkepensionen blev vedtaget.

Fuld folkepension til alle, uanset indtægt eller formue.

Da var der ikke tale om samordningsfradrag på 74%, der skulle fratrækkes en tjenestemand den ham retmæssig tilkommende pension. Han har dog betalt på lige fod med alle andre til folkepensionen. Rent horribelt synes det at være at fradrage, også fordi ægtefællen får folkepension.

Det synes, som om aktive tjene-

stemænd først bliver opmærksom derpå, når de selv bliver pensionister. Jeg klager ikke. Min økonomi er i orden, kun synes jeg, det er urimeligt.

Jeg giver i nogen grad ret til lkass. H. B. Kristensen, Es, i hans indlæg i DLT nr. 1-1983, side 21 spalte 1, i ordene: selv om det ikke just vedrører pensionisternes sag, så en fare for foreningens eksistens – og længere nede – efter sigende har de sidste 30 år været magre, ja, mon ikke.

Fredericia, januar 1983

Martinus Christensen

Forsikringsagenturforeningen for Tjenestemænd

18

afholdt ordinært repræsentantskabsmøde tirsdag den 23. november 1982 kl. 16.30 i Tryg Forsikrings bygning, Parallelvej, Lyngby, med følgende dagsorden:

1. Valg af ordstyrer
2. Valg af protokolfører
3. Protokollen fra sidste repræsentantskabsmøde
4. Beretning
 - a) Foreningsvirksomheden 1980–1981
 - b) Forsikringsvirksomheden 1980–1981
5. Regnskab
 - a) Foreningsregnskabet 1980–1981
 - b) Forsikringsregnskabet 1980–1981
6. Valg
 - a) Formand
 - b) Næstformand
 - c) Kasserer
 - d) 3 medlemmer af forretningsudvalget
 - e) 2 revisorer og 2 revisorsuppleanter
 - f) Statsautoriseret revisor (Foreningsregnskabet)
7. Indkomne forslag
Forretningsudvalget foreslår, at der gives bemyndigelse til at anvende indtil 4 mill. kr. af Forsikringsagenturforeningens midler (Fond A) til dækning af den del af udgifterne, forbundet med opførelsen af 10 beskyttede boliger for JERNBANEBO i Nyborg, der ikke kan dækkes af »Humanitær Fond«s egen kapital.
8. Fastsættelse af honorarer.

Formanden, Erik Nygaard Jespersen, bød de fremmødte velkommen og rettede en særlig velkomst til direktør L. D. Klüwer, Norges Jernbanefunksjonærs Brannkasse, direktionen for TRYG FORSIKRING, revisorerne, fag-

bladsredaktørerne og øvrige gæster.

Ad punkt 1

Til ordstyrer valgtes formand Leif Lantow, der konstaterede mødets lovlige indvarsel og at det var beslutningsdygtigt. Ordstyreren foretog derefter navneopråb af repræsentanterne.

Ad punkt 2

Til protokolfører valgtes lokomotivinstruktør E. Greve Petersen.

Ad punkt 3

Protokollen fra repræsentantskabsmødet i 1980, der var udsendt i personlige eksemplarer til medlemmer af daværende repræsentantskab og tillige optrykt i fagpressen, blev enstemmigt godkendt.

Ad punkt 4 a

Indledningsvis udtalte formanden: Før vi fortsætter mødets forhandlinger, vil vi i taknemmelighed minde vor mangeårige medarbejder, pens. togfører Peter M. V. Laurson, Hadsten, der afgik ved døden den 5. april 1981.

Laursen var vor forsikringstillidsmand i mere end 30 år. Han oparbejdede gennem årene en stor tillid blandt sine medansatte i Århus-området og blev ved sin altid gode vejledning af forsikringstage-re en af administrationen højt respekteret tillidsmænd, som kun vanskeligt kan erstattes.

Æret være hans minde.

Formanden aflagde følgende beretning: Ved repræsentantskabsmødet i dag, er vi nået frem til en ny milepæl i Forsikringsagenturforeningens historie. Det samlede antal af mandater ved dette møde er nemlig 65, hvilket efter vedtægternes bestemmelse medfører,

at forretningsudvalget udvides fra 5 til 6 personer.

Det fremgår også af vedtægterne, at den nye plads i forretningsudvalget skal tildeles »den etatsforening, som i størst omfang har medvirket til det forøgede antal repræsentantskabsmedlemmer« (§ 9-a, stk. 2).

I praksis betyder det, at Dansk Postforbund i dag kan indtage en plads i forretningsudvalget og dermed i selve forsikringsvirksomhedens bestyrelse.

Samtidig med at vi således kan ønske postfolkene tillykke med dette resultat, er det på sin plads at bemærke, at der allerede nu synes at være gode chancer for at repræsentantskabet ved næste ordinære møde om 2 år, når op på 70 mandater, der udløser endnu en plads i forretningsudvalget. Disse ord må derfor gerne opfattes som en opfordring til de implicerede organisationer om at gøre en indsats for at øge tilgangen af nye medlemmer.

I det omdelte materiale findes bl.a. en fortegnelse over de forsikringstillidsmænd, der – fordelt over det ganske land – er parat til at foretage det stykke praktiske arbejde, der er nødvendigt for optagelse af nye medlemmer. Der er også en lille folder: »Lidt historie og mange facts« om foreningen. Såvel tillidsmandsfortegnelsen som den nævnte folder er et par af de praktiske redskaber, der kan anvendes af jer som faglige tillidsmænd. Selv om vi bevidst ikke ofrer mange penge på reklamering, så har vi altså sådanne enkle oplysningsmidler, som man er meget velkommen til at rekvirere fra vor kontor her i huset. Benyt jer af det, når lejlighed gives, både i dagligdagen og ved møder og kurser.

En af de aktiviteter vi har sat i værk er – i snævert samarbejde med Jernbanemændenes kooperative Forsikringsforeningers Fond – at få bygget plejecentret Jernbanebo i Nyborg.

På sidste repræsentantskabsmøde blev det besluttet at anvende indtil 1 mill. til udbygning af centret med yderligere 10 beskyttede boliger. Planerne herom blev imidlertid udskudt, på grund af den – efterhånden permanente – økonomiske krise, og der er først i denne sommer kommet realiteter i sagen, i form af konkret formulerede ønsker fra Nyborg kommune, med hvem vi har ført en række forhandlinger.

Dette er baggrunden for, at forretningsudvalget har fremsat det fornyede forslag til bemyndigelse, som er udsendt til repræsentantskabets medlemmer, og som jeg skal vende tilbage til under dagsordenens punkt 7.

Arbejdet i bestyrelsen har lykkeligt været forskånet for de helt store problemer. De kvartalsvise bestyrelsesmøder er forløbet på vanlig vis, i et behageligt samarbejde med Tryg Forsikring. Kun få er de sager, der af medlemmerne ønskes forelagt til vurdering i bestyrelsen. Dette har vi forhåbentligt lov til at tage som udtryk for, at medlemskredsen føler sig korrekt behandlet. I den forbindelse skal det bemærkes, at vore medlemmer jo også – som alle andre – har mulighed for at indbringe tvivlsspørgsmål og eventuelle klager for Forsikringsoplysningen og for Ankenævnet for Forsikring, men vi kan fortsat konstatere, at der ikke er afsagt kendelser i Ankenævnet som går os imod.

Perioden fra 1980 og til i dag, har derimod været præget af en del ekstraordinære præmieforhøjelser.

Det er naturligvis ikke det mest fornukelige at skulle acceptere sådanne præmiestigninger, men vi må jo se i øjnene, at forsikringsvirksomhed ikke kan drives som et filantropisk foretagende. Men vi bestræber os på, at stigningerne ikke bliver større end det er nødvendigt, dels ved at være sparsommelige med omkostningssiden, og dels ved at acceptere at der ikke bliver større overskudsandel end rimeligt er. Vi har da også lov til, med en vis tilfredshed, at konstatere, at f.eks. vore familieforsikringer snart er de eneste i landet, der ikke har indført et selvriskobeløb ved tyveriskader, og at vore priser stadigvæk er absolut konkurrencedygtige.

Som det vil erindres, blev vore vedtægter ved sidste møde ændret, således at også medlemmer af Frederiksberg Kommunalforening kan optages, og siden da har vi fået henvendelse fra en række andre organisationer, og vi har eksempelvis begyndt at optage medlemmer fra »Foreningen af tekniske og administrative tjenestemænd« – »T.A.T.«, der er medlem af C.O.II, ligesom en række små og mellemstore organisationer, der har dannet valgforbund indenfor C.O.I, nu også kan blive medlemmer.

Andre organisationer indenfor C.O.I og C.O.II synes på vej ind i fællesskabet, og de skal være velkomne, blot de kan sikre sig, at præmiebetalingen kan ske ved lønafdækning og iøvrigt er parat til at acceptere vore vedtægter og arbejde med på målsætningen. Det sker imidlertid også, at organisationer udenfor den i vedtægterne afstukne ramme, henvender sig. Sidst har der været tale om en ret stor gruppe af HK-ansatte i Københavns Kommune. Det er imidlertid besty-

relsens opfattelse, at vi ikke skal udvide medlemskredsen til et for stort omfang, alene af den grund, at den solidaritetsfølelse, som også er et meget væsentligt element i vor forening, meget nemt forflygtiges hvis kredsen bliver for stor og dermed mindre homogen.

Om HK kan få etableret en lignende forening, eller om andre løsninger er muligt, kan kun fremtiden vise.

Efter disse bemærkninger, skal jeg tillade mig at slutte denne beretning, med at rette en tak for godt og loyalt samarbejde, ikke blot med mine kolleger i forretningsudvalget, men også med Tryg Forsikrings direktion og øvrige medarbejdere.

Ad punkt 4 b

Afdelingschef Thyge Meldgaard aflagde følgende beretning om forsikringsvirksomheden: Den 1. januar 1982 var foreningens medlemstal 29.239. I årene 1980 og 1981 har vi haft en medlemsforøgelse på 2.763 medlemmer. Til sammenligning tjener, at den forrige 2-års periode gav en medlemsforøgelse på »kun« 1.870. Vi har derfor lov til at glæde os over en pæn og stigende fremgang for foreningen.

Vort medlemstal er steget med ca. 11.000 eller 55% i de sidste 10 år, og stigningstakten er øget i den sidste 2-års periode, svarende til den medlemsforøgelse, jeg indledte med at nævne.

Men en ting er at glæde sig over en pæn medlemsfremgang. Noget helt andet er at se på, hvordan denne medlemskreds har opført sig – eller sagt på en lidt pænere måde: Hvorledes det rent forretningsmæssigt er gået.

Til den ende har jeg forsøgt i den omdelte grafiske form at vise hvorledes det vi kalder »skadepro-

centen« har udviklet sig i 10-års perioden.

Det vil være på sin plads, kort at sige, at skadesprocenten er et udtryk for, hvor stor en del af hver præmiekrone, der udbetales i erstatninger. I 1973 udbetalte vi – eksempelvis – 74,87 øre af hver præmiekrone, eller med andre ord, 74,87% af vor præmieindtægt vendte tilbage til medlemmerne i form af erstatninger.

Året efter faldt skadesprocenten til 65,62, og så vil nogle måske tænke: Aha, der skovlede de rigtigt penge hjem, men det gjorde vi såmænd ikke. Som de fleste sikkert husker, var årene 1973/74 netop den periode, hvor den første oliekrise satte ind. Der var billøse søndage og så videre, og selvfølgelig faldt skadeudgifterne også ganske mærkbart, men som de pæne mennesker vi nu en gang er, satte vi præmierne *ned* på bilforsikringerne. Det grafiske billede af udviklingen i skadesprocenten bliver således også – groft sagt – et spejl af den samfundsøkonomiske udvikling. Den næste nedadgående tendens ser vi i årene 1979/80, og det var her vi fandt anledning til at springe over en indeksregulering m.h.t. motorpræmierne, hvilket jo i virkeligheden svarer til en reel præmienedsættelse.

Nu skal man naturligvis være meget varsom med at lægge alt for mange vurderinger ind i en grafisk oversigt, også fordi vi jo tegner mange andre forsikringer end motorforsikringer, og oversigten udtrykke vor samlede forretning i de pågældende år. Det er således en kombination af mange forskellige faktorer, der giver sig udslag i en sådan visuel fremstilling.

Den egentlige mening med den grafiske belysning, går derfor også mere på, at vise en sammenhæng

mellem en præmiepolitik og virksomhedens økonomi.

Der er henover hele kurven en skraveret »bjælke«, mellem 75 og 80 i skadesprocent.

Det er dette område vi gerne vil have vor skadesprocent til at ligge i, fordi det giver os mulighed for både at opfylde vore forpligtelser – nemlig at betale de erstatninger vore medlemmer har krav på – og at konsolidere foreningen til imødegåelse af fremtidige uheldige udsving i skadesprocenten.

Det svære ligger blot i at *forud* beregne, hvorledes skadesprocenten bliver.

Hvem kan sige, hvornår den næste oliekrise kommer?

Hvem kan sige, hvornår den næste orkan farer over landet, som det var tilfældet i disse dage for 1 år siden? Den ene dag kostede vor forening ca. 2,5 mill i stormskadeerstatninger. Hvem siger os, hvor slem vinteren bliver i år? o.s.v.

Vi kan altså kun forsøge at bygge på de erfaringer, vi har gjort os gennem årene, og ud herfra bestræbe os på at lægge vort præmieniveau så rigtigt som muligt. En af de væsentligste erfaringer vi har gjort os, er at den almindelige årlige indeksregulering af præmierne *ikke* rækker til for at dække de stærkere voksende erstatningskrav.

Som det kan ses af den omdelte grafiske oversigt, er vor skadesprocent steget kraftigt fra 1980 til 1981, og den vil stige yderligere i 1982. Vi ved blot ikke endnu *hvor meget* den stiger.

Det kan derfor umiddelbart læses ud af kurven, at vi har været nødsaget til at gennemføre de ekstraordinære præmieforhøjelser, som vore medlemmer har modtaget breve om indenfor de seneste måneder.

Der har været tale om en bred vifte af præmieforhøjelser – i øvrigt

stort set på samme måde som det har været tilfældet i andre selskaber.

Vi begyndte med ejendomsforsikringerne, som fik stigningen at mærke umiddelbart efter ferien, og i denne måned (november 1982) er stigningen på familie- og motorforsikringerne slået igennem på lønsedlerne.

Det er vort håb – og kan desværre kun være et håb – at disse præmieforhøjelser vil få den ønskede effekt i 1983, nemlig at skadesprocenten igen kan presses ned på det ønskværdige niveau. Kun fremtiden kan vise, om vi har regnet rigtigt, eller om vi tvinges ud i yderligere præmiestigninger.

Det skal med i billedet, at medlemskredsen stort set har taget disse præmieforhøjelser med rolig fatning. Naturligvis har enkelte givet udtryk for utilfredshed, og det kan ikke komme som en overraskelse med en medlemskreds på ca. 31.000. Vi har gennemført en lille statistisk undersøgelse specielt med hensyn til familieforsikringen, som berørte så godt som alle vore medlemmer.

Vi har godt 7.000 medlemmer, der er gået på pension og var derfor meget interesseret i at vide, hvor mange af disse der ønskede at ændre deres familieforsikring til den nye særlige »pensionistforsikring« – som vi har kaldt »62-forsikring« – den har noget lavere præmie og et mindre dækningsomfang.

Man kunne blot ved at sætte et × på en kupon, og derpå sende den portofrit til os, få ændret sin forsikring f.eks. til den omtalte »62-forsikring«. Jeg kan oplyse, at vi ialt har modtaget lidt over 1.000 kuponer, og af dem har kun en lille trediedel (altså ca. 300) ønsket den særlige pensionistforsikring. En anden trediedel har til gengæld øn-

sket en højere forsikringssum end de havde i forvejen, for at gardere sig mod underforsikring, og den sidste trediedel har ønsket besøg af en af vore tillidsmænd, for at høre nærmere om helt andre forsikringsformer indenfor vort sortiment.

Vi har således alt i alt kunnet konstatere en glædelig positiv modtagelse af vore mange breve. Så kan man jo – alt efter gemyt – tage det som udtryk for, at forhøjelserne trods alt ikke var »så slemme endda«, eller som bevis på, at medlemmerne ved at de ikke kan få forsikringerne bedre eller billigere andre steder.

Som bekendt lever vi i en tid, hvor den teknologiske udvikling går hurtigt, og åbner for mange nye og spændende perspektiver.

I tjenestemandsaftdelingen bestræber vi os på at følge med i en sådan udvikling, og vi har derfor nedsat en projektgruppe, der har til opgave at foretage en modernisering af vort EDB-system, således at vi kan udnytte den nyeste teknologi, til at gøre administrationen hurtigere, mere korrekt og nøjagtig, kort sagt mere effektiv.

Det er imidlertid en meget stor og tidskrævende opgave, som vi tager os af, sideløbende med vort daglige arbejde. Projektet bygger i meget høj grad på personalets medindflydelse, og har – synes vi da selv – et højt ambitionsniveau – og vi må derfor forudse en ret langvarig proces, inden systemet er færdigudbygget. Det er for tidligt at udtale sig nærmere om systemets muligheder, men på det næste ordinære repræsentantskabsmøde i 1984 regner jeg med, at vi kan give en bredere orientering, og måske en demonstration af systemet.

Med disse bemærkninger håber jeg at have givet en fornemmelse af,

at Den gensidige Forsikringsforening for Tjenestemænd stadig er en levende forening i god udvikling, og jeg vil da gerne tilslutte mig formandens opfordring til, at repræsentantskabets medlemmer gør sit til at udbrede kendskabet til vor forening.

Lad da også mig slutte denne beretning med at sige tak for et godt og behageligt samarbejde med såvel bestyrelse som tillidsmænd og kolleger.

Punkt 4 a og 4 b blev énstemmigt godkendt uden debat.

Ad punkt 5 a

Foreningens kasserer, E. Greve Petersen, forelagde regnskaberne for 1980 og 1981, der blev énstemmigt godkendt.

Ad punkt 5 b

Afdelingschef, Preben Hecht, forelagde forsikringsregnskaberne for 1980 og 1981, der blev énstemmigt godkendt.

Ad punkt 6

- a) Til formand genvalgte Erik Nygaard Jespersen.
- b) Til næstformand genvalgte K. K. Jensen.
- c) Til kasserer genvalgte E. Greve Petersen.
- d) Til bestyrelsen genvalgte S. H. Majlund og Leif Lantow. Nyvalgt blev Aage Andersen.
- e) Holger Hjort og P. M. Olsen genvalgte som revisorer. Som revisorsuppleant nyvalgte S. A. Nielsen og Kai Jensen.
- f) Revisions- og Forvaltnings-Instituttet blev genvalgt.

Ad punkt 7

Formanden motiverede forretningsudvalgets forslag og henviste til de førte forhandlinger med Nyborg Kommune, der er positivt ind-

stillet over for en udbygning af JERNBANEBØ. Kommunen er i øvrigt interesseret i, at vi investerer mere end det af forretningsudvalget foreslåede beløb med henblik på en yderligere udnyttelse af byggegrunden.

Forretningsudvalget har imidlertid besluttet, at vi på nuværende tidspunkt ikke kan stille større beløb til rådighed.

Forslaget er i øvrigt identisk med det forslag, der blev fremlagt og vedtaget på repræsentantskabsmødet i 1980. Beløbet er forhøjet i overensstemmelse med den økonomiske udvikling.

Formanden anbefalede på forretningsudvalgets vegne forslaget til vedtagelse.

Forslaget blev af repræsentantskabet vedtaget med alle stemmer for og ingen imod.

Der forelå ikke andre indkomne forslag.

Ad punkt 8

Efter indstilling fra forretningsudvalget besluttede repræsentantskabet at fastsætte honorarerne uforandret for den kommende periode.

E. Greve Petersen

*Husk stof
til bladet
inden den
15. i måneden*

Oplysningsarbejdet på lokalt plan

En glædelig fremgang i det lokale oplysningsarbejde kan spores. Om det er landsoplysningsudvalgets kursus i Ellested på Fyn, hvor en repræsentant fra hver afdeling blev uddannet som studiekreds- og mødeleder, eller det skyldes almindelig forståelse for oplysningsarbejdets vigtighed, er ikke godt at vide. Men en kendsgerning er det at vi i foråret 1983 har en ikke tidligere set aktivitet på dette område.

Godsbanegården og Odense afdeling har haft besøg af K. A. Bager, der fortalte om løn og pensioner, i Odense blev arrangementet afviklet i samarbejde med andre organisationer – en god ide.

Ålborg afdeling har diskuteret problematikken omkring deres eget forslag på kongressen, 52 dobbelt fridage, her medvirkede lkf. Bent Christoffersen, Gb og Volmer Dørner, landsoplysningsudvalget. Kh afdeling har haft møde om resultaterne af overenskomstforhandlingerne med foreningens næstformand, Kurt Christiansen og Ulrik Salmonsen fra hovedbestyrelsen. Rødby Færge har indbudt politikommisær Poul Hermin Nielsen, der fortalte om problemerne ved påkørsler, et møde der blev afviklet på M/F Prins Henrik mellem Rødby og Puttgården.

Godsbanegårdens afdeling har besøgt firmaet Chr. Rovsing, og Århus afdeling har været på Jysk Telefon.

Endelig har man i Århus forsøgt sig med en studiekreds, men det er svært på grund af vore vekslende arbejdstider.

Vi må håbe at disse initiativer må fortsætte og måske kan andre afdelinger ved at høre herom få ideer,

så skal vi nok få gang i en så betydningsfuld del af foreningens virke, som et godt oplysningsarbejde er.

Pengeløse automater

Deltagerne i Landsoplysningsudvalget SI-SU-konference i marts var en af dagene på fabriksbesøg, hos firmaet Wittenborg i Odense. Efter en rundvisning i virksomheden, der fremstiller ca. 13000 automater om året, hvoraf ca. 90% går til eksport, fik deltagerne i kantinen over en automatbrygget kop bønnekaffe og et par basser en orientering om Wittenborgs organisation og forskellige aktiviteter verden over.

Derefter blev der vist et Video-show, som var yderst interessant, idet det handler om pengeløse automater, selvfølgelig ikke på den måde, at det nu skulle være gratis at aflægge marketenderiet et besøg, men en ny måde at komme udenom en evindelig vekslen af penge, og modgå hærværk, fordi der er penge i automaterne.

Efter loven må der ikke handles på kredit i virksomhedskantiner, det problem havde man løst på den måde, at medarbejderne kunne købe et kort med et personligt nummer, og hvor der så kunne indkodes et bestemt beløb, når kortet så blev anvendt ved køb i automaterne blev det beløb man købte for fratrukket kortets værdi. Når hele beløbet var brugt, eller tidligere, kunne man ved ny indbetaling få ladet kortet op. (Selvfølgelig viste de også at opladningen kunne ske i en slags vekselautomat).

Jeg tror der er perspektiver i denne form for automater, hvor mange gange kommer vi ikke til et depot, hvor der ingen mulighed er

for at få hverken vådt eller tørt, havde man nu et kort der var gældende alle steder, ville det være et stort gode.

Vi må opfordre marketenderiudvalget til at se seriøst på denne mulighed, og få en organisation op at stå, så vi kan få glæde af systemet. Besværlighederne ligger jo nok i at få nogle til at fylde og passe automaterne, men kan det løses, bliver mange glade for en læskedrik, når man har et kortere ophold på fremmed depot.

I øst kniber det gevaldigt både i Næstved, Rødby Færge, Gedser, Korsør, Kalundborg og Helsingør, på Kh. og Gb. er det aldrig til at træffe en som har vekselpenge.

Om radio

Jeg har erfaret, at foreningens næstformand har måttet tale med store bogstaver, for at få rangering med strækningslokomotiver på Københavns Hovedbanegård til at fungere. Jeg forstår ham godt, for han har jo selv prøvet at rangere 8-9 vogne fra halvtredserne op i »Hallen«, en rangering der altid er blevet udført efter princippet »de forhåndenværende søms princip«, med særaftaler og hvad ved jeg.

Det er ellers ved at lysne på radioområdet, efter at vi nu har fået udleveret et plastikkort med alle kanaler indtegnet, jeg kan imidlertid stadig ikke forstå, at man ikke kunne benytte side 2 i La. til dette kanalkort, den nuværende oplysning om tidtab på f.eks. 2,04 min. er jo helt intetsigende. Derimod er det fint, at man ligesom det er tilfælde på S-togstrækningerne, nu har opsat skilte der fortæller, hvor der skal ske kanalskift.

Jørgen Thillemann, Gb

I den senere tid er det ved at gå op for politikerne, at man kun kan afhjælpe den store arbejdsløshed ved at nedsætte arbejdstiden. Spørgsmålet er blot, hvem der skal betale for denne forkortelse.

Inden for industrien er man nu så langt fremme med udviklingen af moderne maskiner, som kræver minimal betjening af mennesker, de såkaldte CNC-maskiner.

Et eksempel fra Japan viser at een mand/kvinde kan betjene 10 af sådanne maskiner, som hver især kan lave 6 konventionelle drejebænkes arbejde. Dvs. een mand/kvinde erstatter 60 maskinarbejdere. Såfremt virksomheden har en uændret produktionsmængde vil det sige, at denne virksomhed har fyret eller undladt at antage 59 maskinarbejdere, som samfundet skal betale arbejdsløshedsunderstøttelse til, ligesom den manglende lønindtægt fra virksomheden ikke bidrager til samfundskassen med skatter. For at gøre eksemplet helt barokt kan virksomheden formentlig fratække investeringerne på driftsregnskabet, så et evt. overskud der skulle beskattes bliver reduceret.

Hvis arbejdstiden nedsættes vil flere komme i arbejde, og det må være et af målene, men sker det med lønkomensation, må vi se i øjnene, at de områder, hvor man ikke kan erstatte mennesker med maskiner bliver servicen og arbejdet dyrere. Det drejer sig f.eks. i øjeblikket om malere, murer, tømrere, områder med personlig service eks. plejehjem, sygehuse, restaurationer, transport, DSB, SAS, daginstitutioner m.m.

Alle sammen områder vi bruger og må betale til/for. En arbejdstidsnedsættelse med lønkomensation vil altså medføre en fordyrelse af visse ydelser og formentlig afsted-

komme et krav om større effektivitet, et krav der ofte kun kan honoreres ved at det berørte personale »løber« hurtigere.

Det må derfor være bedre at de virksomheder og industrier, der nyder godt af den teknologiske udvikling også betaler samfundet for de byrder dette pålægges, således at arbejdstiden kan nedsættes og arbejdernes realløn kan sikres ved at nedsætte den direkte personskat for de berørte grupper.

I et velfærdssamfund som vores, må der være råd til at nedsætte arbejdstiden fra 8 timer til 6 timer pr. dag, uden at det behøver at betyde et reallønsfald, når man tænker på at vi i dag betaler for at have 325.000 mennesker gående arbejdsledige.

P. H. Jensen
Mdt. Korsør

PERSONALIA

Opmærksomhed frabedes

Evt. opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

Lkf P. Egeskov Rasmussen, mdt Gb.

Evt. opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

Lkf H. P. Kirketerp, mdt Gb.

Evt. opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

Lkf M. Sørensen, mdt Fa.

Dødsfald

Pens. lkf Johan E. S. Røhde, København, død den 25.11.1982, 83 år.

Pens. lkf E. L. B. Wedebye, København, død den 2.3.1983, 61 år.

Pens. lkf H. E. Borges, Århus, død den 9.3.1983, 84 år.

Pens. lkf Poul B. Petersen, Frederikshavn, død den 4.4.1983, 81 år.

Forfremmet til lokomotivfører (17. lrm)

pr. 1.3.1983 efter ansøgning

Lokomotivassistent (09. lrm)

V. P. Madsen, mdt Ar, i mdt Ar

P. Schou, mdt Ar, i mdt Ar

Forfremmet til lokomotivfører (17. lrm)

pr. 1.4.1983 efter ansøgning

Lokomotivassistent (09. lrm)

P. S. Sparvath, mdt Gb, i mdt Fa

B. Oberschelp, mdt. Ng, i mdt Fa

B. Lindhardtzen, mdt Str, i mdt Str

Forflyttet 1.4.1983 efter ansøgning

Lokomotivfører (17. lrm)

J. Rosing, fra mdt Ar til mdt Gb

P. H. Frederiksen, fra mdt KØ til mdt Gb

Lokomotivassistent (09. lrm)

B. Larsen, fra mdt Kh til mdt Hg

D. B. Johansen, fra mdt Kh til mdt Hg

J. E. Mortensen, fra mdt Kh til mdt Hg

Afskediget pr. 10.6.1983 p.g.a. svagelighed

Lokomotivfører (15. lrm)

H. Klausen, mdt Fa

Afskediget pr. 31.5.1983 p.g.a. alder

Lokomotivfører (15. lrm)

J. K. G. Nielsen, mdt Hr

Adresseændring

Enghave: Lokomotivassistent Jens Bak,

Strandløbervej 14, 2650 Hvidovre

Tlf.: (01) 78 62 58

Kasserer: Lokomotivassistent Henning

Hansen, Litorinaparken 144, 2680 Solrød

Strand. Tlf.: (03) 14 41 21.

**Med Dansk
Lokomotivmandsforening
og DSB Nørre til
Moskva - Suzdal og
Leningrad**

24.9. - 2.10. 1983

