



8

DANSK
LOKOMOTIV
TIDENDE



DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

8

Indhold:

Privatisering	3
Behov for solid offentlig sektor	5
Privatisering hos DSB	6
Svigerfar Rødspætten og alle de andre .	7
Nye tilbud til cyklister	9
Fjernbiltog over Storebælt	10
Slut i Tønder	14
Rusten af E 978	16
Fuppere i S-tog	17
Forringet DSB-service	18
Fokus på farlige opløsningsmidler	18
Personalia	19

Redaktorer:

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.

Denne lov er en af de mest omdiskuterede, og som har gjort diskussionsgrundlag så bredt i befolkningen som næppe før.

Sigtet med loven er klart, men det er mindre klart, om virkningen også står mål med forventningerne hos dem, der er fødselshjælpere til en lov, som lønmodtagerne betragter med stor uvilje.

En af de former for sygdom, der kan begrunde fritagelse for betaling af karensdagen er den, som kan henføres til arbejdsskader. Det er i den forbindelse fra mange organisationer tilkendegivet overfor medlemskredsen, at den enkelte i videst muligt omfang skal finde begrundelse for at få sygdommen karakteriseret som en arbejdsskade.

Det kan vi også anbefale vore medlemmer ud fra den enkle kendsgerning, at der i vort arbejdsområde, især præget af trækraftkøretøjernes tilstand, er så mange dårlige forhold, der helt enkelt er baggrund for sygdomsforekomst og derfor bør henføres som arbejdsskade. Det er én side af sagen. Og den er reel efter vor bedste overbevisning.

Der er imidlertid et meget vigtigt forhold i virksomhedens krav til en lokomotivmands fysiske tilstand, når han tiltræder tjenesten. Det er fastlagt, at en lokomotivmand skal være frisk og veloplagt før han påbegynder sit arbejde, der indebærer et stort ansvar for de rejsendes liv og helbred eller det gods, DSB er betroet at distribuere landet rundt. Det er et helt selvfølgeligt krav, der må stilles den mand, der farer henad sporet med sin dyrebare last efter sig – men! For der er et men. Hvor lokomotivmanden tidligere har følt en sløvhed og har haft få sygedages fravær, fristes han nu til på trods af sin utilpashed at møde til sit arbejde, fordi det jo er et betragteligt beløb, der skal betales for en karensdag. Og den åreladning tillader hans indkomst ikke. Imidlertid må der ses med stor alvor på det sikkerhedsmæssige i dette her. Det må foranledige til en nærmere behandling af spørgsmålet igennem centralorganisationen. Når dette ikke er sket forlængst hænger det sammen med, at denne straks med lovens fremkomst fik en række indsigelser mod den. Og det førte til en beslutning om, at lade nogle juridiske eksperter fremkomme med en redegørelse for om loven stred mod ferielovgivningen og om centralorganisationernes forhandlingsret var tilsidesat. Resultatet forventer vi snart noget oplyst om.

Privatisering

Skarp kritik af privatiseringsbestræbelserne

Af det interwiev, som vi bringer med socialdemokratiets politiske ordfører, *Mogens Camre*, fremgår det, hvor alvorligt han ser på den borgerlige regerings privatiseringsbestræbelser. Tilsyneladende ser det ud, som om det drejer sig om, hvorvidt rengøringsarbejdet i offentlige institutioner skal foretages af private firmaer eller af det offentlige selv. Men i virkeligheden er der på længere sigt lagt op til at gennemføre den liberalistiske filosofi om, at enhver er sin egen lykkes smed. Det vil sige, at det er de stærkes og de velbærgede i samfundet, hvis interesser især skal tilgodeses. Enhver skal klare sig selv! Derfor går regeringens privatiseringspolitik og nedskæringspolitikken hånd i hånd. Det er de svage grupper i samfundet, der rammes af den nye politik. *Mogens Camre* mener, at der på længere sigt vil blive tale om en underminering af det velfærdssamfund, som socialdemokratiet har bygget op. Han ser også med bekymring på, hvad privatiseringsbestræbelserne kan føre til på et så vigtigt område som energisektoren, og på trafikområdet. Han håber på, at det politiske billede vil vende, når det går op for befolkningen, hvad privatiseringspolitikken og besparelspolitikken fører til.

I. Definition

Vi indleder med at spørge *Mogens Camre*:

Den borgerlige regering taler meget om privatisering. Men man har ikke fra regeringens side fået en klar definition på, hvad den forstår ved dette begreb.

Nej, det synes meget svært at få ud af den. Vi har fra socialdemokratisk side prøvet det under debatter i Folketinget. Men der synes at være lige så mange definitioner,

som der er partier repræsenteret i regeringen.

Hvordan vil socialdemokratiet definere privatiseringsbestræbelserne?

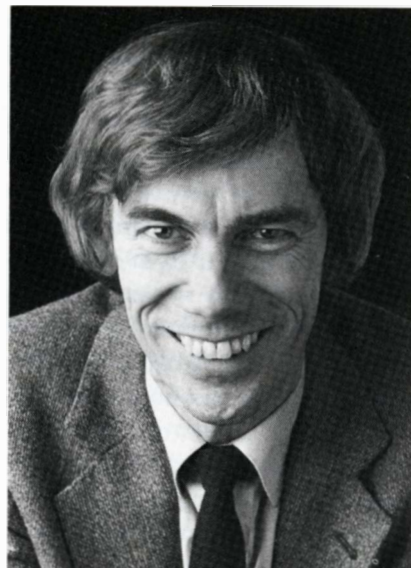
Vi ser sådan på de ting, som regeringen under navn af privatisering ønsker fremmet, at hovedformålet med dem vil være at skabe ulighed. Sagen er jo den, at regeringen vil overføre nogle funktioner fra velfærdssamfundets institutioner til private. Og dette forbinder regeringen med en betaling. Og det vil føre med sig, at der kommer forskellige kvaliteter og forskellige klasser! Man får netop dermed skabt ulighed. Og derfor er vi i socialdemokratiet gået så stærkt imod disse bestræbelser fra regeringens side.

Er det ideologiske motiver, der bevæger regeringen? Eller er det sparehensyn?

Både og! Et hovedmotiv er vel nok sparehensyn. Men så snart man begynder at spare i en velfærdsstat, går det naturligvis ud over de svage grupper i samfundet. Og dermed mener jeg at kunne konstatere, at der også i høj grad er ideologi med i privatiseringsbestræbelserne.

Vil du konkretisere dette lidt nærmere?

Ja, jeg mener, at regeringen er af den opfattelse, at ethvert menneske er sin egen lykkes smed. Det er jo liberalismens princip. Kan et menneske ikke klare sig i samfundet, må det selv om det. Og det skal skam ikke være risikofrit ikke at være flittig, rask og energisk. Det er som sagt den liberalistiske samfundsfilosofi. Og sagt mere lige ud. Alle de byrder og vanskeligheder, der måtte ramme et menneske i livet, og de kan jo ramme i flæng, helt tilfældigt, må den enkelte selv klare økonomisk i en grad, som vi i socialdemokratiet finder uforvarsligt.



Ingen af os ved jo, hvem der vil blive ramt af det ene eller andet gennem livet.

II. Beskeden start

Privatiseringen synes at begynde småt? Man taler om rengøringsarbejde i offentlige institutioner?

Ja. Det lyder så uskyldigt. Og det er da også åbenbart, at der kan være funktioner – f.eks. rengøring, der udføres lige så godt, enten det foretages af et privat firma, eller af en offentlig institution. Men det må selvfølgelig forudsætte, at det private firma overholder alle overenskomstmæssige forpligtelser vedrørende løn, miljøforhold m.v. Men det er jo ikke det, som sagen egentlig drejer sig om, når der virkelig skal tales om privatisering. Problemet størstedele melder sig først, når vi kommer ind på selve social-, forsørgs- og sundhedssektorenes funktioner og opgaver.

III. Angreb på velfærdsinstitutionerne

Mener du, at regeringen på længere sigt har i sinde at underminere velfærdssamfundet?

For os at se er det, som om man fra de borgerlige partiers side, vil skabe ulighed og, – som jeg sagde før, – angribe den lige adgang til ensartede ydelser. Og det har jo netop været et særkende for velfærdssamfundet, at en sådan lighed fandtes. Men jeg tror, at det vil blive svært – for ikke at sige umuligt – helt at komme igennem med denne politik. Men foreløbig lever regeringen højt på den borgerlige rus, der går over landet, og som går ud på, at al ting går så vældig godt. Men når det en dag går op for befolkningen, at det slet ikke går vel, vil der rejse sig en skepsis og uvilje overfor den borgerlige, liberalistiske politik. Ikke mindst vil utilfredsheden koncentrere sig omkring den asociale linie i regeringens foranstaltninger.

IV. Et fattigmandsproblem

Får vi et fattigmandsproblem?

Vi har et fattigmandsproblem. Hvis vi i dag kikker ud over det danske samfund, vil vi se, at 30–40.000 mennesker er fattige, og at de lever i en nødstilstand, som vi ikke har kendt til i Danmark de sidste 50 år. Og det måske mest deprimerende herved er, at virkningen heraf breder sig som ringe i vandet. Thi fra dette triste miljø vokser der børn og unge op, der bliver tabere livet igennem.

Taber i uddannelsessystemet, tabere på arbejdsmarkedet.

Det bliver mennesker, der giver op overfor livet.

V. Privatisering af energisektoren

Hvordan vurderer du regeringens bestræbelser på at privatisere energisektoren?

Hvis vi betragter olieforsyningsproblemet for Danmark, så er kendsgerningen den, at vi er et så lille land i forhold til giganterne på oliemarkedet – de multinationale

selskaber – at vor eneste chance for at opnå en selvstændighed på området er, at staten går ind økonomisk således at det offentlige får mulighed for at styre olie og gasudvindingen. Det er den eneste mulighed, vi har, for at byde giganterne trods.

Mener du, at den borgerlige regering går de multinationale selskabers ærinde?

Ja, det er ganske åbenbart! Den giver – for at sige det rent ud – pokker i Danmark og danske samfundsinteresser. Den ønsker at gavne de nævnte giganter, som formentlig bidrager klækkeligt til de borgerlige partiers valgkampagne.

Det er vel også vigtigt, at olieklub fra udlandet ikke privatiseres?

Ja, det er meget afgørende, hvem der køber ind. Om det er et nationalt dansk selskab, eller en række multinationale firmaer, som for det første tager en stor profit, – og for det andet er det sådan, at de fleste af dem ikke betaler skat i Danmark. De fører profitterne ud af landet.

Under en forsyningskrise er det vel vigtigt at samfundsinteresser prioriteres højest?

Ja, under en forsyningskrise vil det være meget uheldigt, hvis det er op til private selskaber at bestemme, hvor megen olie Danmark skal have.

VI. DSB

Vil du kommentere ønskerne om privatisering af dele af DSB's profit?

Jeg synes, at der i disse bestræbelser på ny er tale om at skabe ulighed. Jeg skal kort skitsere, hvad jeg tænker på:

Det er jo klart, at der er dele af DSB's virksomhed, som giver et pænt overskud. Der er f.eks. ikke tvivl om, at Storebæltsoverfarten giver overskud.

Men det, som mange ofte glemmer, er, at der er svage befolkningsområder, hvor der også skal opretholdes trafik, og hvor belægnen er meget ringe. Her kan der ikke tjenes de penge hjem, som skal til for at dække omkostningerne. Hvis disse områder økonomisk skulle hvile i sig selv, ville det blive vældigt meget dyrere for de mennesker, der bor i disse yderområder. DSB foretager altså en udligning. Man holder rimeligt lave billetpriser, også for de tyndt befolkede ruter. Til gengæld holder man så omvendt en relativ høj betaling for f.eks. at få en bil over Storebælt. Det skal jo til for at holde hele økonomien sammen. Jeg mener, at sammenligning mellem DSB og et privat firma er uholdbar.

Hvorfor?

Fordi et privat firma har som mål at tjene penge, og det betyder, at hvis firmaet har tabsgivende aktiviteter, kan det skære dem bort. Det kan DSB ikke. For som statsforetagende optræder DSB – som staten iøvrigt – på alle borgeres vegne. Derfor sørger DSB for at levere nogle ydelser, der er ens for alle borgere, og ens i alle egne af landet.

VII. El-sektoren

Mogens Camre kommer også ind på privatiseringsproblemer i El-sektoren. Han siger herom: Jeg er af den opfattelse, at El-sektoren ligger i en ret fast struktur. Men der er dog her stadig tale om et ret så betydeligt privat element. Der har jo været visse problemer med elværkerne i forbindelse med styring af, hvorfra de skulle foretage deres kulindkøb – om det skulle være i Sydafrika – eller ikke. En effektiv offentlig styring er her ikke til stede, slutter Mogens Camre.

Behov for solid offentlig sektor

siger formanden for Statstjenestemændenes Centralorganisation I, Aage Andersen

– For den borgerlige regering er det blevet et mål i sig selv at afvikle offentlig virksomhed i størst mulig udstrækning. Hvad betyder det for de ansatte?

Aage Andersen: – De største skillelinier i den aktuelle politik drejer sig netop om hvilke samfundsopgaver vi skal løse i fællesskab, og hvad der bør overlades til det private initiativ. På den måde bliver lønmodtagerne i den offentlige sektor direkte involveret i den politiske udvikling. Derfor er det også næsten fuldstændig umuligt at holde sig udenfor.

Et aktuelt eksempel er statsbanerne, hvor regeringen nu vil spare så meget, at det vil koste 1400–1500 jobs eller ca. 6 pct. af de ansatte. Det er i sig selv en horribel tankegang i en tid, hvor vi er nødt til at satse på den kollektive trafik, bl.a. for at fastholde de besparelser, som vi har opnået på energiområdet.

Sådanne nedskæringer er til ubødelig skade for de offentlige ansatte, og derfor tror jeg heller ikke på, at regeringen vil kunne skaffe flertal for dem i Folketinget. Sagen er jo, at når mange mennesker kastes ud i arbejdsløshed, forsvinder de opnåede besparelser ud i den blå luft. Og det er efter min opfattelse et bevis for, at regeringens politik ikke er sagligt begrundet, men alene hviler på en politisk filosofi.

Øget mulighed

I virkeligheden er regeringen ude på at undsige fællesskabet, men det passer jo også fint ind i dens privatiserings tanker. Det, der er fælles, er for regeringen tilsyneladende noget andenrangs.

Det mest forkastelige ved privatiseringstanken er dog, at den uundgåeligt skaber øget ulighed i samfundet. Et eksempel er privathospitalerne, hvor kun de velaf-



lagte er sikre på at få den nødvendige behandling. Alle andre må vente, til der bliver plads på de offentlige hospitaler, der hele tiden må tåle nedskæringer.

De skandinaviske lighedssamfund er blevet berømte over hele verden. Min opfattelse er, at det netop er lighedsprincippet, der har skabt den velstand, vi hidtil har oplevet i Danmark. Modsat vil et samfund baseret på ulighed nødvendigvis skabe dårligere materielle vilkår for befolkningen som helhed – det beviser udviklingen alle andre steder i verden.

Desværre har store grupper i befolkningen tilsyneladende ladet sig overbevise om, at vi er gået for vidt med udviklingen af den offentlige sektor. De kan have ret i den udstrækning, at der altid vil være ting, der skal rettes, og at man er nødt til at være kritisk også over for den offentlige sektor. Hvis der er tendenser til bureaukrati og ineffektivitet, må der naturligvis ryddes op. Men det er intet bevis for, at det skulle være forkert at forsøge at løse samfundsmæssige opgaver i fællesskab.

Profit

– Hvad tror du, regeringen vil bruge sin privatiseringspolitik til?

– I modsætning til det offentlige har profitinteressen altid været drivkraften bag det private initiativ. Derfor kan man forudse, at det kun bliver de lukrative foretagender, som vil blive overtaget af private firmaer. Eksempelvis vil DSB og Post- & Telegrafvæsenet uden besvær kunne få afsat henholdsvis Storebæltsoverfarten og Televæsenet, hvis det er det, man ønsker. Men hvem vil overtage de to etaters underskudsgivende aktiviteter? De vil i hvert fald ikke have erhvervslivets interesse. Men derfor kan samfundet heller ikke være tjent med at afgive de områder, som der er forretning i. Så længe samfundet varetager en opgave, er der mulighed for at stille borgerne mere lige i forhold til hinanden. Man kan sikre den udligning af goderne, der er særlig nødvendig i en krisetid.

Forskellig

Men regeringen vil altså det modsatte. Den ønsker bl.a. at hindre omfordeling via skatterne ved at indføre ens skatteprocenter for alle. På det sociale område vil den udbrede forsikringsprincippet, så alle selv kommer til at betale, hvad det koster. Men så vil vi også få forskellig behandling alt efter, hvor meget vi kan betale.

Kort sagt: Ifølge regeringen skal de, der har meget, betale mindre, mens de, der har lidt, skal give mere til samfundet.

Den politik tror jeg bare ikke vil bære igennem. Et moderne samfund kan ikke undvære en velfungerende offentlig sektor. Hvad skulle vi f.eks. gøre uden DSB til at garantere transporten af såvel varer som mennesker til og fra arbejde? Heller ikke det private erhvervsliv kan fungere uden den offentlige sektor, slutter Aage Andersen.

Privatisering hos DSB vil betyde klare forringelser

– Vi vil miste muligheden for at sikre et stabilt transportnet, siger forbundsmand Erik Nygaard Jespersen, Dansk Jernbaneforbund.

6

– Det vil ikke være muligt at sikre betryggende forhold for hverken person- eller godstransporten, hvis der sker en privatisering på DSB-området.

Dette siger forbundsformand Erik Nygaard Jespersen, Dansk Jernbaneforbund, til LO-Bladet.

– Set fra vor synsvinkel vil privatiseringen betyde, at man vil fjerne de mere givtige dele fra det offentlige område. For det er det, de private virksomheder vil være interesseret i. DSB kan så få lov til at beholde det, der ikke tjener så meget ind, eller som direkte giver underskud, hvis man vil sikre et system, hvor helheden fungerer.

Det ser man også i private virksomheder. Nogle dele er ikke givtige, men de er en forudsætning for den samlede produktion. Fjerner man de givtige områder fra den offentlige sektor, vil den i høj grad være sårbar og åben for angreb. Samtidig risikerer vi en skævdeling af samfundet.

Tag f.eks. busruterne. I kraft af sin størrelse kan DSB sikre et rimeligt materiel landet over. Men hvis nogle ruter overgår til private, vil disse have et bagland, som er tilstrækkeligt stort til at kunne garantere for driftssikkerheden.

Lukning

I nogle områder af landet kan vi derfor risikere, at det er en dårlig standard, der køres med, og man kan endda komme ud for, at folk nogle steder ikke har nogen transport. For hvis et privat vognmandsfirma pludselig finder det bedst at lukke, kan det ikke forhindres.

Til gengæld kan DSB ikke uden videre lukke noget. Statsbanerne er forpligtet til at sikre ordentlige transportforhold.

– Men kan DSB være konkurrencedygtig, hvad vognmandskørsel angår?

– Vi har fra lønmodtagerside tvunget DSB til at opsiges kontrakter om vognmandskørsel, fordi vi selv vil byde på arbejdet. Vi kan gøre det billigere.

Men lad mig i øvrigt påpege: Vi har jo områder inden for DSB, som er privatiseret. Det gælder catering og restauranter. Det er noget, som kører rimeligt godt, og det er der ingen grund til at ændre på. Togservicen er også på private hænder. Det er udbudt i licitation. Man har her ikke fået den omsætning, man skulle. DSB har derfor været forpligtet til at dække underskuddet ind.

– Er der noget af det, DSB har i dag, som kunne privatiseres?

– Nej, det mener jeg ikke. Der har været talt om, at nogen vedligeholdelse kan lægges hos Scandia i Randers, men generelt set finder jeg ikke noget af det bestående hos statsbanerne, som kan privatiseres.

– Men hvorfor kan de borgerlige så være interesseret i denne privatisering?

– Det er min opfattelse, at det ikke udspringer af en saglig tankegang, men af noget rent ideologisk. Den profit, som skal tilgå staten, vil man dele ud på private hænder. Der er masser af transportere, som er overskudsgivende, og det bør ikke tilkomme det offentlige, mener de borgerlige.

Sammenhæng

– Er der ikke underskudsgivende dele, man kunne pille ud af DSB og lade overgå til private, som kunne vende situationen til overskud?

– Der er underskudsgivende dele, man kunne pille ud. F.eks. på godsområdet. Men vi knokler på for at få det til at hænge sammen og

få det til at give overskud. Med det, vi har sat i gang, er jeg også overbevist om, at vi nok skal få tingene her til at fungere på en fornuftig måde.

Og sagen er jo, at hvis vi piller disse dele ud, så har vi ikke et sammenhængende servicenet.

I dag ved de private virksomheder, at skal de have noget transporteret, kan de gå et centralt sted hen: DSB. Ved en privatisering vil der opstå en forvirring, som kan virke forsinkende og dermed forstyrrende.

Ved privatisering af godstransporten ville der i øvrigt komme mere landevejskørsel og dermed større vedligeholdelsesomkostninger for det offentlige af vejnettet. Og da togene under alle omstændigheder skal køre, vil der ikke være særlige besparelser at opnå her. Tværtimod vil staten bare sidde tilbage med de rene underskudsforretninger.

Det er min opfattelse, at det samme ville gøre sig gældende inden for Post- og Telegrafvæsenet, og at der heller ikke dér er nogen basis for privatisering.

– Hvad vil I stille op i forhold til regeringens fortsatte pres for privatisering?

– Vi må åbent og ærligt tage diskussionen herom med politikerne. Vi må ikke stikke hovedet i busken, men fremkomme med dokumentation for, at vore synspunkter er rigtige. For hvis det er sådan, at privatiseringen går i gang – så vil de skader, der straks forvoldes, være meget vanskelige at udbedre igen. Det vil nemlig være sådan, at politikerne ikke vil have tilstrækkelig mulighed for at sikre det bedst mulige transportnet, fordi man – som nævnt – bl.a. aldrig kan vide, hvornår de private virksomheder kan finde på at foretage nedlæggelser, siger Erik Nygaard Jespersen.

Svigerfar, Rødspætten, Chaplin – og alle de andre

Af sprogforskeren Kristian Kristiansen, Odense Universitet

Skægt er det jo – det dér med øge- og tilnavnene. Om ikke andet antydes det kraftigt af den række svar, der er indkommet på baggrund af en efterlysning her i bladet på eksempler på den slags navne fra arbejdspladserne rundt omkring. – Men derfor er det alligevel en sag, der som alle andre har mere end én side. Det kommer vi ind på senere.

Til en begyndelse må man beklage, at det er et område, som sprogforskerne har gjort så lidt ud af, som tilfældet er. Det er måske, fordi disse navne hører hjemme i det mere kuriøse hjørne af vort sprog, og så mener man ligesom ikke, at man kan tage det helt så højtideligt som verber og navneord. Det er med urette, og det er også en skam.

Lige så vel som det for vore fornavne gælder, at vi omgiver dem med både kærlighed og finfølelse, på samme måde er folks øge- eller tilnavne (de to ord betyder egentlig det samme, men det sidste bruges normalt kun om de neutrale, mindre grovkornede navne) skam også en meget alvorlig sag.

Jeg har gennem de sidste to år haft den fornøjelse at arbejde på en landsomfattende undersøgelse af den uofficielle – men af den grund ikke kedelige – navneskik, der her er tale om. Selv om disse navne stadig trives i bedste velgående, er der på den anden side desværre heller ikke nogen tvivl om, at deres brug er i dalen de fleste steder: de havde – generelt sagt – deres storhedstid efter krigen og op gennem 50'erne. Tilbagegangen hænger naturligvis sammen med den kraftige udskiftning i mandskabsstyrken mange steder og udviklingen hen mod større enheder. Den stigende urbanisering, der i forvejen har gjort sit til at trænge hovedparten af vore dialekter op i en krog, spiller også en rolle. – Man giver nu en-

gang normalt kun de folk tilnavne, som man har et minimum af personligt kendskab til.

I det følgende tager vi altså på en forhåbentlig fornøjelig rundgang i det indkomne materiale, der direkte relaterer sig til lokopersonalet. Det dækker i hovedsagen perioden 1945–70 (med enkelte ældre og enkelte helt dugfriske eksempler). Det ser ud til, at det er netop indenfor denne personalegren af DSB, at øgenavnene har fundet den bedste grobund. En forklaring herpå må foreløbig stå hen i det uvisse.

Det kan for overskuelighedens skyld være praktisk at søge de forskellige navne inddelt i grupper efter deres emnemæssige indhold.

Gør man det, fremtræder mindst 5 klart definerede grupper, og derudover bliver naturligvis en lang række eksempler tilbage, hvis placering enten er tvivlsom eller umulig indenfor disse rammer. Det kan skyldes, at navnene er dobbelttydige, eller at deres nærmere baggrund ikke længere kendes.

Forrest i skudlinien står tit personens *udseende og eventuelle kendetegn ved påklædningen*, således som det ses af disse navne:

– *Skævben* (også kendt som *Den skæve*. Navnets baggrund var helt klar, når man så ham),

– *Store Ras* og *Bitte Ras* (udgør et typisk tilfælde af »omvendt« øgenavns-tildeling. Det var nemlig vigtigt at huske, at den ældste af disse to brødre var den bitte og den yngste (logisk nok) den store. Der er dog naturligvis intet til hinder for, at navnene skulle have været taget for pålydende),

– *Den hvide Neger* (et meget almindeligt øgenavn i det hele taget. Oftest anvendes det om meget lyshårede og tætkrølede personer. I det aktuelle tilfælde drejer det sig

dog om en medarbejder, hvis ansigtstræk man med lidt god vilje mente at kunne karakterisere som »negroide«. Ud fra tesen om, at det bedste forsvar ligger i et angreb, havde han for vane at omtale sig selv som *Negeren* for således at tage den værste bråd af navnet. Men man skulle være varsom i sin omgang med ham; kom man f.eks. til at sige noget med »hvidt«, stod man i alvorlig fare for at få et hårdt slag over skulderen. Ja, selv om man blot sagde »for så vidt«, mente han, at man var gået for vidt – og han så rødt),

– *Ballonen* (en temmelig dækkende betegnelse for en mand med format – fysisk i al fald! En variant af navnet har vi i *Ballonas*, hvor der er en yderligere ironisk snært),

– *Pigeonen* (hans kinder ledte tanken hen på en kendt æblesort),

– *Chaplin* (navnet kan dels bruges under henvisning til den pågældendes overskæg, dels til hans karakteristiske gangart: udad på fødderne),

– *Søren Spidsrøv* (navnet forsvandt, da han blev ældre og bredere),

– *Balletten* (en mand, der var kendt for sine meget graciøse armbevægelser og en let gang hen over jorden),

– *Hans Ruhår* (her er der dels tale om en forvanskning af slægtsnavnet Rugård, men der hentydes også til, at hans hår så godt som altid strittede til alle sider),

– *Finn Barnakke* (havde som ung været bokser og var da meget kortklippet i nakken),

– *Ponyen* (lille af størrelse, men dog højere end:),

– *Minipygmænen* (en ikke særlig stor størrelse),

– *Den lille Maler* (om hvem man sagde, at han var blevet antaget, fordi han som den eneste var i stand

til at male den øverste kant af et fodpanel uden at skulle bruge stige.

Det var nu nok en overdrivelse),

– *Bredfod* (også benævnt *Den lille store*),

– *Tykke Niels*,

– *Det store Landbrød* (meget høj og kraftig statur),

– *Fløjmøtrikken* (havde ligesom *Holger Flap* store ører, »flapører«),

– *Beton Erling* (havde på intet tidspunkt haft noget med byggeri at gøre. Navnet hentydede derimod til hans rigelige forsyning fra naturens side af muskler og fedt),

– *Prins Philip* (lignede denne som ung) og sidst, men ikke mindst,

– *Walther Ulbricht* (hvis eneste lighed med den østtyske statschef bestod i et markant, mørkt overskæg).

Flere eksempler indenfor denne gruppe kunne naturligvis nævnes med lethed. Men disse får være nok. Dog må man lige være opmærksom på hele paraden af personnavne (for- såvel som efternavne) med foranstillet tillægsord, især *høje, lange, tynde, smalle* osv. (Flere af de andre har allerede været nævnt i det foregående). Måske i sig selv uinteressante, men de er talstærkt repræsenterede her.

Dernæst må vedkommendes *personlige egenskaber* lægge for:

– *Billet Jørgen* (kendt for sin nidkærhed i tjenesten),

– *Bintje* (alias *Kartoffel Morten*). Baggrunden er ikke umiddelbart forståelig, især ikke, når man ved, at manden aldrig har eller kunne drømme om at sælge så meget som en eneste kartoffel. Han kunne blive ustyrligt rasende, hvis én, der var ny i tjenesten, blev lokket hen til ham for at spørge til priserne. Nej, baggrunden er såmænd den helt enkle, at man mistænkte ham

for at tale med en kartoffel i munden),

– *Peter Bras* (det var ikke fordi, der var noget at udsætte på hans arbejde. Derimod var han en stor beundrer af de 3 store B'er i musikken og spillede desuden selv bratsch i et kammerorkester),

– *Fandenrasme* (efter hans yndlingsed),

– *Bror* (fik ligeledes sit navn efter et udtryk, han med forkærlighed anvendte. De fleste af hans bemærkninger blev nemlig altid afsluttet med et lille »Bror«: »Nej, den går ikke, bror«, »Nu skal du bare se, bror«, osv.),

– *Lars go' Tid* (det har han),

– *Hunden og Katten* (de to skændtes fra morgen til aften),

– *Fedtklovnen* (fik navnet på grund af sin noget malabariske anvendelse af gamle vendinger med tilsat slutning, f.eks.: »Du skal nok få din mølle malet, din fedtklovn«),

– *Columbus* (havde en dag et æg med til frokost, og da et sådant som bekendt kan trille, var spørgsmålet, hvad han skulle gøre af det, medens han hentede mælk. Han gjorde, som den rigtige Columbus efter sigende gjorde det: stillede det med et slag på højkant på bordet, og vor tids »Columbus« var kommet til verden),

– *Koncertmesteren* (var én af dem, der »strøg« lidt ofte) og

– *Den tavse* (selvindlysende. *Den tavse Dansker* er en variant af navnet).

Erhvervsbetegnelser kan dels være udtryk for vedkommendes tidligere beskæftigelse (evt. hans fædrene ophavs), dels en ihærdig ønskedrøm, der må vedblive at være netop det: en ihærdig ønskedrøm. Endelig findes der under denne gruppe en række erhvervs-lignende tilnavne, der

imidlertid alle er konstruerede, og bag hvilke skjuler sig en eller anden pudsig historie fra arbejdspladsen.

De fleste af disse navne kan dog uden videre tages for pålydende. – Fra tiden før CPR-numrene kunne der være en del problemer for administrationen (godt nok havde lokopersonalet jo tjenestenumre), da mange jo havde slægtsnavne, som næsten mere var massebetegnelser: Hansen, Jensen, Sørensen, Petersen osv. Man havde den regel, at hvis der i etaten var ansat en person med samme forbogstaver, blev vedkommende anmodet om at antage et kaldenavn, der skulle anføres i alle henvendelser (i parentes) – efter det borgerlige navn og med samtlige forbogstaver. Ordningen fungerede vel i og for sig godt nok, selv om den naturligvis resulterede i en del ekstraarbejde for visse med mange navne. Disse selvvalgte »kaldenavne« blev dog kun sjældent de pågældendes *virkelige* kaldenavne. Selvfølgelig optræder både *Guldsmeden, Maleren, Gartneren* og *Husmanden* her.

Derimod var deres *hjemstavns* som regel en del af øgenavnet, anbragt foran det officielle navn: *Sorø-Jensen* og *Gedser-Larsen* for blot at nævne to eksempler. Ofte blev det kun hjemstavnsnavnet, der med tiden fandt anvendelse: *Agersø, Fyn, Havnhjerg* og *Havrehjerg* for at nævne nogle enkelte.

Hermed er vi fremme ved den sidste større gruppe, der udgøres af *direkte forvanskninger af eller spøgefuldheder omkring personens navn*. Flere af disse navne kan være opstået i skolegården, eller de har måske en kærlig mor som ophavsmand. Når man så vokser op, skifter de straks karakter og bliver normalt mindre og mindre morsomme at være i besiddelse af.

Der er nemlig ingen tvivl om, at

netop *denne* specielle afart af øgenavnene er den mest ømtålelige. Ens eget navn er noget meget personligt. Ville De måske ikke lægge mærke til det, hvis Deres navn var Søndersø, og brevet fra USA tværede det ud til et S-o-e-n-d-e-r-s-o-e? Eller De *hedder* Dorrit, men folk kalder Dem Do-it Dorit? Svaret er vel givet på forhånd. Men det har nu engang altid været skik at drive gæk med hæderlige folks navne, så lad os lige vove armen med håndplukkede eksempler som *Fitte* (af Corfitz), *Penissen* (af P. E. Nissen), *Iler* (af Ilgaard), *Competersen* (af C. O. M. Petersen) og *Hep Madsen* (også kendt som *Heppen*, egl. en sammentrækning af H. E. P. Madsen).

Undertiden kan det naturligvis være en ret så penibel sag at løbe rundt med et sådant øgenavn. De fleste har imidlertid et helt afslappet forhold til det – man er klar over, at man har sine særheder og derfor formentlig også allerede *er* blevet tildelt et ekstra navn på arbejdspladsen. Men der er naturligvis nogle grænser for, hvor langt man kan gå. Som *Gravrøveren* (der havde et meget sørgmodigt ansigtsudtryk) sagde til kollegerne, da hans øgenavn kom ham for øre:

»I må kalde mig, hvad I vil, bare I ikke vender det om!«

Den gyldne regel plejer at være, at disse navne normalt kun anvendes i omtale af personen: »Der kommer *Barylleren* jo«. Men man ville aldrig – eller kun i yderst sjældne tilfælde – drømme om at bruge denne betegnelse på ham i tiltale. Da ville man blot anvende hans borgerlige navn.

Der er naturligvis flere årsager til, at øgenavne finder anvendelse. Ud over de to mest nærliggende: at hitte rede på flere personer med

enslydende for- eller efternavne og at forsøge at anlægge en så vidt mulig humoristisk synsvinkel på hindens små finurligheder (hvem af os er vel helt appelsinfrii, hvis vi endelig skal frem med sandheden?), er der grund til yderligere at pege på en mulig bevæggrund:

En medarbejder ved Københavns Postterminal skrev engang til mig, at mange øgenavne var opfundet i terapeutisk øjemed – »simpelt hen for at få en ulidelig hverdag til at fungere. Og prøv ikke at tegne det anderledes!«

Selv om de fleste af dette blads læsere formentlig – og forhåbentlig – kun vil have godt at sige om deres respektive arbejdspladser, findes der vel ingen, der ikke har *sine* fortrædeligheder.

– Så mon ikke også visse tilnavne i det foregående skulle være opfundet »i terapeutisk øjemed«?



– Ved du hvad, Olsen? –
– Der forsvandt s'gu min hikke!

Forbedringer i befordringen af cykler med tog og i udlejningen af cykler blev indført, da DSB søndag den 29. maj gik over til sommerkøreplanen. Desuden gøres der forsøg med en nyordning for overvåget cykelparkering.

Ved transporten af cykler garanterer DSB nu en fast leveringstid. Hvis en cykel er indleveret en hverdag inden kl. 12, vil den være fremme i løbet af senest to hverdage – visse stationer dog undtaget. Samtidig indføres en cykelemballege, der beskytter cyklen under transporten. Prisen for at sende cykler stiger, så det for 1–12 DSB zoner nu koster 20 kr. mod før 12,50 kr. og for over 12 zoner 40 kr. mod før 25 kr.

Cykeludlejningen forbedres under mottoet »Tag toget – lej en cykel«. Der udsendes en brochure med angivelse af de steder, hvor der kan lejes cykler. Det er dels på DSB stationer, dels via turistbureauer og hos private. Hillerød er nu med blandt de stationer, hvor der kan lejes cykler, og her gøres samtidig et forsøg med overvåget cykelparkering. Dette trådte i kraft mandag den 30. maj. For 4 kr. pr. gang eller 50 kr. pr. måned kan passagererne efterlade deres cykler på et overdækket, indhegnet område under opsyn. Såvel udlejningen som overvågningen forestås fra den nyindrettede DSB butik på Hillerød station. Hvis forsøget i Hillerød falder heldigt ud, er det tanken at indføre ordninger af lignende karakter andre steder i landet.

Nærmere oplysninger fås ved henvendelse til overtrafikkontrolør K. E. Simonsen, passagersalgs-kontoret, tlf. (01) 14 04 00, lokal 2565.

Med venlig hilsen
DSB

Fjernbiltog over Storebælt

Af det foregående fremgår, at det er billigere m.h.t. energiudgifterne at befordre biler med elektriske tog end at køre med dem på deres egne hjul og ved egen kraft, genereret af dyrt, importeret drivstof, mest benzin.

De lave energiomkostninger er i sig selv betydningsfulde og interessante.

Endnu vigtigere er, at de implicerer, at man ikke, som det er almindeligt antaget, bør stræbe efter at køre med bilerne så kort som muligt, såsom mellem Korsør og Nyborg. Man skal tværtimod benytte biltog så langt som muligt.

Dette gælder i hvert fald, hvis bilerne skal beføres med biltogene alligevel. I så fald bliver der ikke ekstra besvær med at køre ind i og ud af togene.

Dermed melder der sig det perspektiv, at det måske kan blive fordelagtigt at lade Storebælts-biltogene eller nogle af dem fortsætte ud over Nyborg eller Korsør eller både Korsør og Nyborg.

De behøver endda ikke at standse ved disse byer. De kan køre igennem stations- og terminalanlæggene med fuld fart og videre til steder langt borte fra Storebælt.

Man kan ønske sig, at der laves ekstra terminalanlæg i Fredericia-egnen og Københavnseggen, begge med to terminalspor. De kan efterhånden (straks eller senere) godt udbygges med stor længde, selv om terminalerne i Korsør og Nyborg kun har sporelængder for korte biltog.

Det førstnævnte terminalanlæg kan placeres lidt nord for den gamle Lillebæltsbro, hvor Middelfart-Fredericia banen krydser vejen fra den nye bro for lidt vestligere at gaffe sig i en vej mod Vejle og en anden mod Kolding.

Det andet terminalanlæg kan pla-

ceres nær det sted, hvor banen mellem Roskilde og København krydser motorvejssystemet øst for Tåstrup eller et andet sted, der er nærmere København, f.eks. sydøst for Vigerslev mellem Vigerslev Allé og Gammel Køge Landevej.

Såfremt biltogene skal medtage mange rejsende uden bil, må i det mindste dele af togene køre videre til stationen i Fredericia og til Københavns Hovedbanegård.

Driftsplanen kan f.eks. planlægges således, at nogle af togene kører fra Korsør til Fredericia, ca. 100 km, medens andre kører fra Nyborg til Københavnseggen, ligeledes ca. 100 km, og atter andre kører mellem København og Fredericia, ca. 200 km.

Det indebærer, at disse biltogsforbindelser via Storebælt bliver sidestykker til forbindelserne mellem Kalundborg og Århus, ca. 100 km, og mellem København og Århus, ca. 200 km.

Til så lange ture er de omtalte lokalbiltog til den korte strækning mellem Korsør og Nyborg ikke tilfredsstillende. Derimod vil de togtyper, der er foreslået til Kattøgatsforbindelsen, være velegnede.

Omtalen af dem skal ikke gentages her.

Toghastighederne over Sjælland og Fyn kan aldrig blive ret meget større end nu

Der er visse principielle forskelle mellem København-Århusruten og København-Fredericia ruten.

Den første kan blive en hurtigrute, hvor det kan blive muligt at køre 250-300 km/t over en stor del af strækningen, fordi den kan og skal udføres som et nyanlæg, tilmed som en næsten lige bane.

Derimod kan banen mellem København og Fredericia aldrig ombygges til at blive en hurtigbane,

fordi den er anlagt efter gamle standarder, endda med mange, ret snævre kurver.

Ganske vist kan og skal selve strækningen over Storebælt udføres for store hastigheder, fordi den bygges som et nyanlæg. – Men som led i den store helhed betyder det ikke ret meget, at en kort del af ruten kan befares med toghastigheder op til 220 km/t, dvs. den hastighed, der lægges til grund for kurveradierne af brostrækningen over Vestre Rende. – Selv for broen over Østre Rende agtes hastigheden begrænset til 150 km/t. Det er kun nogenlunde som den maksimumshastighed, som strækningerne over Sjælland og Fyn ny ombygges til, efterhånden som nye signalanlæg bliver færdige.

Kort sagt: Den gamle banelinie mellem København og Jylland kan m.h.t. toghastighederne ikke blive et sidestykke til den nye hurtigbane mellem København og Jylland.

Togenes højde og banernes profilhøjde

Dette udelukker dog ikke, at man kan bruge samme art tog. De kan køre langsommere over Storebæltsruten. Dekommende elektriske lokomotiver får induktionsbanemotorer og egner sig derfor godt til varierende hastigheder og varierende togvægte.

Da Kattøgatsbanen bliver nyanlæg, kan den uden synderlige ekstraomkostninger udføres med væsentlig større frirumsprofiler end de hidtidige DSB-baner, så der kan bruges højere vogne end nu.

Også Storebæltsforbindelsen kan uden videre udføres for højere tog. Broerne må hæves, eller sporene under dem må sænkes. – Noget sådant bliver nødvendigt alligevel, omend i mindre grad, af hensyn til bane-elektrificeringerne.

COI informerer:

Arbejdsløshed og arbejdstid

Den gennemsnitlige arbejdsløshed i 1983 forventes at blive på ca. 280.000 personer omregnet til fuldtid. Heraf er ca. 73.000 mellem 15 og 24 år i henhold til oplysninger indeholdt i en netop udsendt rapport fra Regeringens Ungdomsudvalg.

Det økonomiske Råd forudsiger, at arbejdsløsheden vil nå op på gennemsnitligt 322.000 i 1984. Regeringens økonomer skønner, at tallet bliver noget lavere, men det har som forudsætning, at Danmark i 1984 har en vækstrate, der ligger over gennemsnittet i OECD-landene.

OECDs seneste konjunkturanalyse i de 24 medlemslande spår imidlertid, at Danmarks vækstrate vil blive lavere end gennemsnittet både i 1983 og i 1984.

Der synes således at være mest grund til at fæste lid til skønnet fra Det økonomiske Råd – og vi kan for vort vedkommende måske ovenikøbet frygte, at det går endnu værre, idet regeringens hårdhændede nedskæringspolitik vil skabe en masse arbejdsløse. Det kan læses i aviserne dag efter dag, hvad nedskæringerne betyder for institutionerne i den offentlige sektor, som regeringen tilsyneladende mener ikke skal spille nogen rolle i arbejdsløshedsbekæmpelsen.

Vi er meget vel klar over, at regeringen fra samme OECD-rapport kan rose sig af en lavere inflations-takt end gennemsnittet – det synes også vi er positivt. Vi synes også at det er positivt, at der er en gunstig udvikling i betalingsbalancen over for udlandet og at renten er blevet noget lavere.

Men lidet hjælper det, hvis arbejdsløshedstallene fortsat stiger. Eftertiden vil kunne sige om regeringens politik, at behandlingen hjalp, men desværre døde patienten!

Der må derfor appelleres til alle gode kræfter om at søge at hindre, at regeringen får held til at gennemføre sit andet »store hug« med nye voldsomme nedskæringer.

Og der må appelleres til regeringen og alle andre om at udtænke en mere konstruktiv politik, således at der kan tages et »stort hug« til fordel for bekæmpelsen af arbejdsløsheden.

Det er så måske ikke særligt originalt at pege på en nedsættelse af arbejdstiden – men det *må* til. En fordeling af det eksisterende arbejde må være et solidarisk krav fra de arbejdsløse og en moralsk forpligtelse for både fagbevægelsen og de politiske partier.

En arbejdstidsforkortelse med en virkelig beskæftigelsesmæssig effekt bør forberedes i god tid, men det afgørende er naturligvis de politiske signaler. Det er ikke for tidligt at de kommer nu, hvis spørgsmålet skal have en chance for en rimelig behandling ved aftaleforhandlingerne i 1985.

Vi skylder vore arbejdsløse medborgere – og vore børn og børnebørn, som skal arve Danmark efter os, at arbejdsløshedssagen bliver løst hurtigst muligt.

Den må have allerøverste prioritet.

Skal Statsanstalten privatiseres?

Statsanstalten for Livsforsikring har udsendt sin årsberetning for 1982.

Den viser, at 1982 var et godt år for Statsanstalten. Indtægterne for præmier og kapitalindskud udgjorde godt 1,6 mia. kr. – en stigning på ca. 19%.

Statsanstaltens kunder er hermed forsikrede for en samlet sum på 32 mia. kr. De årlige pensionsudbetalinger udgør nu 387 mio. kr.

Statsanstalten forvalter nu en formue på over 20 mia. kr. Formuen er væsentligst investeret i realkreditobligationer og statspapirer.

1982 var bonusudlodningsår. Overskuddet for 1976–80 inklusive – i alt omkring 3 mia. kr. – blev udbetalt kontant eller anvendt til forsikringsforhøjelser.

Ikke desto mindre er der allerede nu henlagt over 3 mia. kr. til næste bonusudlodningsår – næsten 3 gange så meget som for 5 år siden.

Det kan således konstateres, at Statsanstalten for Livsforsikring er et særdeles sundt og levedygtigt foretagende, der i øvrigt tegner sig for ca.

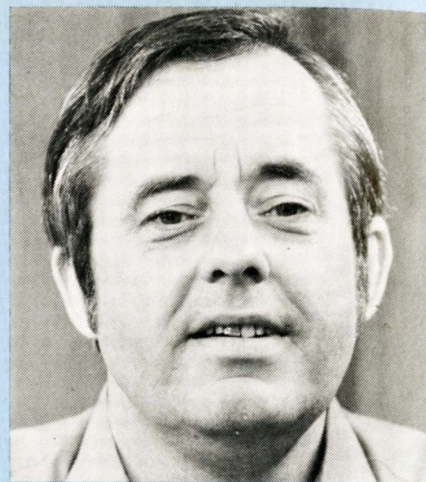
20% af den samlede livsforsikringsbestand her i landet.

Den sunde økonomi og de gode fremtidsudsigter for Statsanstalten må vel derfor være begrundelsen for, at regeringen planlægger at omdanne Statsanstalten for Livsforsikring til et privat selskab – enten et privat aktieselskab eller et privat gensidigt selskab.

Direktionen i Statsanstalten arbejder for tiden med et lovudkast, der skal omdanne Statsanstalten til en privat forretning, og det forventes, at finansminister Henning Christophersen vil fremlægge lovforslaget i folketinget kort tid efter folketingets åbning i oktober måned.

Statsanstaltens ønske om at ændre selskabets status er ikke ganske nyt, idet man allerede i 1980 overfor finansministeriet udtrykte ønske om at få en såkaldt friere status, idet der dog ikke var tale om, at man ønskede selskabet omdannet til et privat foretagende.

Den daværende regering afviste Statsanstaltens ønske om at blive frigjort fra staten i det omfang, man



Tillidsmanden for COI personalet Svend Eigil Hansen.

ønskede det, men efter regeringsskiftet er spørgsmålet blevet aktualiseret påny og nu ikke længere som et ønske om at få en såkaldt friere status, men derimod at blive til et egentligt privat selskab.

Statsanstaltens oprindelige ønske om en friere stilling var blandt andet begrundet i, at man ønskede sig frigjort fra de statslige personaleregler, idet man – i hvert fald i perioder – har haft problemer med at rekruttere og fastholde for eksempel EDB-personale og beregnere.

Efterfølgende har man begrundet ønsket om en egentlig privatisering af

Strukturkonference

Onsdag den 10. august 1983 afholdt COIs vedtægtsudvalg strukturkonference for de mindre organisationer i COI.

Formålet med konferencen var at orientere om det hidtidige arbejde i vedtægtsudvalget samt drøfte opbygningen af sektion 5.

Konferencen indledtes med en velkomst af valggruppens repræsentant i vedtægtsudvalget, forbundsformand P. H. Nielsen, der bl.a. takkede for den mulighed, der var opstået for, at man i de små organisationer kunne mødes og drøfte problemerne.

P. H. Nielsen mente også, at det kunne være af interesse for vedtægtsudvalget at høre de kommentarer, repræsentanterne for de små organisationer havde.

Som første punkt gennemgik sekretariatsleder Niels Juul det hidtidige arbejde i vedtægtsudvalget.

Udvalget havde bl.a. hos jurister fået

bekræftet, at det er muligt at omdanne COI til et forbund ved ændring af de bestående vedtægter, hvorved man undgår en formel ophævelse af COI.

Udvalget havde overvejet, hvilket ambitionsniveau der skulle tages udgangspunkt i, og der var i udvalget enighed om, at det mest fornødne er, at der skabes et grundlag for, at der kan træffes en politisk beslutning i repræsentantskabet, selv om det betyder, at forbundet måske ikke kan være så fuldt udbygget ved starten, som man ellers kunne have tænkt sig det.

Niels Juul sagde endvidere, at man i udvalget mente, at organisationerne fremover skulle hedde afdelinger. Afdelingerne skulle så samarbejde i sektioner.

Det var endvidere udvalgets opfattelse, at man skal uddelegere mest muligt kompetance til sektioner og afdelinger, men det er vanskeligt at vedtægtsfæste dette.

Under det næste punkt opridsede COIs formand, Aage Andersen, baggrunden for, at man havde givet sig ind i arbejdet med en ny struktur.

Det første sigte havde været at søge at effektivisere COIs forretningsgang. Man havde så undervejs opdaget, at udviklingen omkring os gjorde det nødvendigt at overveje mere gennemgribende ændringer af COIs struktur. Overvejelserne herom resulterede i den foreliggende situation, hvor der arbejdes for dannelse af et egentligt forbund.

Aage Andersen mente endvidere, at man ikke kunne blive ved med at stikke hovedet i busken i hovedorganisationsspørgsmålet, navnlig da en af de største organisationer i COI temmelig bombastisk har tilkendegivet sit synspunkt.

Det havde jo altid været sådan, at COIs formand samtidigt har været medlem af LO forretningsudvalg, og der havde aldrig været tvivl om, at det havde styrket COIs position.

Aage Andersen pegede også på, at man i LO vedstod at have et politisk



Formanden for Statsanstaltens Tjenestemandsforening Lizzie Nielsen.

Statsanstalten med, at det er nødvendigt af hensyn til visse EF-regler, lige som man mener, at Statsanstalten bør såkaldt demokratiseres.

Det er COIs opfattelse, at det burde være muligt at løse spørgsmålet om fastholdelsen af de før nævnte personalegrupper uden at lave en så voldsom omlægning af Statsanstalten, blandt andet fordi det meget vel kan vise sig, at vanskelighederne er af midlertidig karakter.

Vi kan i øvrigt meget vel se, at særligt den allerøverste ledelse i statsanstalten kan være interesseret i, at man går over til et system, hvorefter der

skal betales såkaldte markedslønnings, idet direktionens medlemmer i så fald vil skulle aflønnes på lige fod med direktører i andre private forsikrings-selskaber, og det kan statens cheflønninger bestemt ikke leve op til.

Det øvrige personale i Statsanstalten, og det vil sige det helt store flertal af kontorpersonele m.v., vil ikke have udsigt til nogen som helst lønforbedring i anledning af en eventuel omlægning af Statsanstaltens struktur.

Derimod kan – for tjenestemænds vedkommende – konstateres, at de vil få forringede pensionsvilkår.

Spørgsmålet om den såkaldte demokratisering af Statsanstalten vil utvivlsomt også kunne løses uden at lave Statsanstalten om til et privat selskab, og endelig er der så tilbage spørgsmålet om eventuelle EF-kr.

Statsanstalten blev stiftet i 1842, og det vil sige, at Statsanstalten er på vej til at have eksisteret i 150 år.

Ingen skal få os til at tro på, at EF kan opstille krav om, at institutioner af en sådan alder skal omdannes til private selskaber. Påstanden synes søgt, men den vil naturligvis af regeringen kunne bruges i det ideologiske felttog til fordel for privatisering af den offentlige sektor.

Den 3. august 1983 afholdtes der et personalemøde med deltagelse af ca.

60 tjenestemænd i Statsanstalten og med deltagelse af repræsentanter fra COI og COII.

Ved mødet gav COI og COII udtryk for, at der her tilsyneladende var tale om en udvikling, som falder helt i tråd med regeringens almindelige privatiseringspolitik, og at man indledningsvis bør tage stilling til spørgsmålet for eller imod privatisering af Statsanstalten, inden man i øvrigt drøfter konkrete forhold omkring løn- og ansættelsesvilkårene, der i øvrigt kun vanskeligt kan drøftes, før et konkret lovforslag foreligger.

Der var ved mødet tilslutning til dette principielle synspunkt, og man var ligeledes enig i, at eventuelle problemer vedrørende Statsanstaltens ledelse og forretningsdrift må kunne løses på andre måder end ved en omdannelse af Statsanstalten til privat selskab.

Mødet resulterede i, at Tjenestemandsforeningen for Statsanstalten nu vil indkalde til ekstraordinær generalforsamling med henblik på at få taget endelig stilling til, hvordan man mener, sagen bør håndteres.

Repræsentanterne fra COI og COII gav udtryk for, at de helhjertede og 100% vil støtte tjenestemandsforeningen ved Statsanstalten i dens videre arbejde med sagen.

standpunkt, hvilket ikke udelukkede, at andre politiske standpunkter kunne udfolde sig. Det var imidlertid en misforståelse at tro, at der i organisationer, hvor man ellers hævder at være partipolitisk neutrale, ikke drives politik. Det gør der i høj grad, men den partineutrale holdning giver dække for et helt urimeligt frit spillerum for venstrefløjskræfter.

Sluttelig sagde Aage Andersen, at det for de små organisationer måtte betyde en væsentlig styrkelse at ændre strukturen, da der bl.a. bliver mulighed for, at de kan få deres eget sektionssekretariat, og han opfordrede derfor til, at man gik ind i en saglig debat, selv om han vidste, at det var svært at skulle ændre på noget bestående.

Efter et gruppearbejde viste debatten i plenum, at der var en meget positiv holdning til strukturændringen. Der besvaredes i øvrigt spørgsmål om sektionernes/afdelingernes forhandlingsret, økonomi, tilslutning til hovedorganisation og indretning af sektionerne m.v.

Nyt fra A-kassen

Ændret udbetalingsform pr. 1. oktober 1983

Som vore medlemmer er gjort bekendt med gennem dagspressen, er der rejst kritik mod den udbetalingsform, der hidtil har været benyttet af a-kasserne. Dette har medført, at gældende regler ændres pr. 1. oktober 1983. Reglerne omfatter udbetaling af henholdsvis dagpenge, feriedagpenge og efterløn.

Fra nævnte dato skal de nødvendige midler til dækning af ovennævnte udbetalinger hævnes direkte i nationalbanken af kassens normale bankforbindelse. Den til udbetalingerne forbundne kildeskat skal udbetales direkte fra arbejdsdirektoratet til statskattedirektoratet.

Ovenstående ændringer medfører, at den nuværende udbetaling via check direkte til medlemmets adresse ændres til den såkaldte udbetaling via PBC, Pengeinstitutternes Betalings Center. Det vil sige, at ydelserne fremtidigt vil blive udbetalt via et lønover-

førselssystem til medlemmets konto i et pengeinstitut (bank, sparekasse eller postgiro).

I ovenstående anledning vil kassens arbejdsledige medlemmer og efterlønsmodtagere blive tilskrevet i den nærmeste fremtid. Sammen med skrivelser følger et skema, som vi venligst henstiller, at de berørte medlemmer får påtegnet i det pengeinstitut, man valgfrit ønsker at gøre brug af.

Såfremt valget falder på udbetaling via postgiro, skal henvendelse ske til det lokale postkontor. Medlemmet skal udfylde et åbningskort. Når åbningskortet er accepteret af postgirokontoret i København, modtager medlemmet besked herom fra det lokale postkontor.

For postgiroens vedkommende er registreringsnummeret altid 1199. Kontonummeret er individuelt for den enkelte kontotager. Det er dette syvcifrede nummer, der skal anføres på den formular, vi tilsender medlemmet. For-

mularen returneres hurtigst muligt til a-kassen.

Rent øjeblikkeligt berører ændringen primært de ledige og efterlønsmodtagerne. På længere sigt skal alle vore medlemmer registreres i vort EDB-system med omtalte kontonummer.

For at sikre en hurtig ekspedition af alle fremtidige henvendelser til a-kassen, beder vi vore medlemmer om at afgive de for udbetalingen nødvendige oplysninger sammen med det øvrige materiale, der skal indsendes til a-kassen. Tag derfor stilling til, hvilken af de foreslåede udbetalingsformer, der skal benyttes, og lad os få det at vide. De særlige blanketter til dette brug udleveres i a-kassen.

Automatisk kontingenttræk

Kassens bestyrelse har truffet beslutning om at ændre kontingentopkrævningsformen for 15 COI-organisationer. Ændringen skal ses i lyset af et ønske om at effektivisere og billiggøre denne del af kassens aktiviteter.

Den nu benyttede giroordning udgår og afløses af kontingentopkrævning via løntræk. Der har i en periode været forhandlinger med Statens Regnskabsdirektorat om ændringen, og der er nu givet grønt lys for løntræk.

Det fremtidige bevis for kontingentbetalingen fremgår af lønkvitteringen. Ifølge de ny regler om kontingentbetaling, skal der altid betales forud – ingen restancefrist. Dette indebærer, at bagudlønnede medlemmer også skal betale forud, for eks. trækkes kontingent for september måned i løn for august måned.

Automatisk løntræk iværksættes for nedennævnte COI-organisationer pr. 1. september 1983:

- 0153 Dansk Fængselsforbund
- 0154 Foreningen af vagtmestre under Domstolene
- 0163 Civilforsvarskorpsets Mesterforening
- 0171 Foreningen af Tjenestemænd u/Undervisningsministeriet
- 0174 Foreningen af Statspedeller
- 0181 Dansk Toldtjenestemand Forbund
- 0182 Luftfartsvæsenets Personaleforbund
- 0183 Ministerialbetjentforeningen
- 0184 Fiskerikontrollen
- 0185 Foreningen af tjenestemænd v/Slotte og ministerialbyggn.
- 0186 Foreningen af tjenestemænd v/Statens Samlinger

0187 Tjenestemandforeningen v/Seruminstituttet

0189 Statshavnens & Kystvæsenets Fællesforening

0190 Statsanstalten for livsforsikring

0191 Funktionærforeningen for Den Kgl. Mønt

Automatisk løntræk foretages første gang pr. 1. september 1983. Trækket vedrører kontingent for september måned. Såfremt det mod forventning viser sig, at der ikke er trukket i lønnen, og der i stedet modtages en giroopkrævning, beder vi de pågældende medlemmer sætte sig i forbindelse med os på telefon (01) 14 33 00, lokal 10, mandag – fredag mellem kl. 10.00 og 14.00.

Hvis et medlem i automatisk løntræk af en eller anden grund ophører med sit arbejde og dermed går ud af lønningslisten, vil herværende a-kasse, når medlemmet anmelder ledighed, ændre kontingenttrækket tilbage til giroopkrævning.

Vi håber naturligvis på vore medlemmers forståelse for de fordele, den nye kontingentopkrævningsform indebærer for a-kassen. Vi forventer en problemfri overgang til løntræk uden alt for mange gener for vore medlemmer. Til orientering kan vi meddele, at hvert enkelt af de berørte medlemmer vil blive tilskrevet om ændringen.

Arbejdsløshedslovens § 63, stk. 1, nr. 2.

Ifølge arbejdsløshedslovens § 63, stk. 1, nr. 2 må dagpenge ikke udbetales til et medlem, som uden fyldestgørende grund forlader sit arbejde, eller hvis ledighed skyldes utilbørlig adfærd på arbejdspladsen. Karantæneperiodens længde udgør 5 uger, eller i kontanter et beløb, der svarer til kr. 10.050,- på maksimumsats.

Hvis et af vore medlemmer ikke kan bestå de obligatoriske prøver eller ikke kan imødekomme de særlige psykiske eller fysiske krav, prøvetiden medfører, kan det pågældende tjenestested henstille til vedkommende, at han/hun søger sin afsked. I modsat fald vil afskedigelse finde sted på etatens foranledning.

Da der i det konkrete tilfælde er tale om, at medlemmets egen opsigelse er af formel karakter, har arbejdsdirektoratet i nogle tilfælde skønnet, at karantæne reglerne *ikke* skal bringes i anvendelse.

I den anledning er der formuleret nogle generelle krav, som i påkommende tilfælde skal *dokumenteres* af tjenestestedet.

1. Der skal være tale om tjenestemand på prøve.
2. Det skal være sikkert, at afskedigelse vil finde sted, hvis medlemmet ikke selv siger op.
3. Der må ikke være tale om overtrædelse af straffelovens eller tjenestemandslovens regler. (Alkoholproblemer eller spirituskørsel).
4. Der skal tages hensyn til rådighedskravet, hvis årsag til afskedigelse skyldes sygdom eller alkoholmisbrug.

Da der med henvisning til ovenstående ikke kan fastlægges klare og enkle retningslinier for bedømmelse af disse sager, skal hver enkelt gøres til genstand for individuel behandling i a-kassen.

Hvis man som dagpengeberettiget medlem af Statstjenestemændenes (COI) og Telefonstandens Arbejdsløshedskasse bringes i en situation som ovenfor beskrevet, bedes man venligst rette henvendelse til os.

Regler for udbetaling af godtgørelse til kursister, der er omfattet af jobtilbudsordningen

Ifølge gældende lov om jobtilbud til ledige, kan arbejdsgiveren lade undervisning, herunder specialarbejderkurser, indgå i op til 2 måneder af genoptræningsperioden. Under undervisningen udbetales løn som i den øvrige del af genoptræningsperioden.

Udbetaling af den almindeligt kendte kursusgodtgørelse må ikke finde sted i disse tilfælde – hverken til arbejdsgiver eller kursist.

Arbejdsgiveren skal i forbindelse med kursustilmeldingen give kursusstedet besked om, at den uddannelsessøgende er omfattet af jobtilbudsordningen og derfor ikke skal have udbetalt kursusgodtgørelse.

Bierhverv, selvstændig virksomhed, jordbrug, anpart- og aktieselskab m.m.

I de kommende numre af »COI informerer« vil vi bringe nogle retningslinier om a-kassemedlemskab i forbindelse med ovenstående aktiviteter.

Det er meget indviklede regler, der ligger til grund for udbetaling af dagpenge, hvis der udøves en af de nævnte former for bierhverv. I visse situationer kan der slet ikke udbetales dagpenge til de pågældende medlemmer. Vi har derfor fundet det rigtigt at informere om forholdene.

Udsendt den 1. september 1983

Baneanlæggene kan da ombygges til endnu større højder, så de kan befares af de tog med to etager som foreslået til Kattegatsruten.

Specialtog

Iøvrigt er der den mulighed, at der til København–Storebælt–Fredericiabanen kan laves tog, som har særlig lave gulvhøjder. – Det forudsætter brug af mindre hjul og derfor flere hjulsæt i hver boggie.

Små hjul bliver nemlig ophedet særlig meget ved langvarig bremsning og egner sig derfor ikke til udpræget hurtigkørsel.

Den art vogne er konstrueret og gennemprøvet både i Østrig og Tyskland, omend endnu kun til befording af lastbiler. For de lave vogne til lastbiltogene, der nu seriebygges i Tyskland, er den tilfaldte hastighed 120 km/t.

Sådanne vogne bruges f.eks. til lokale lastbiltog gennem Arlberg-tunnelen i Østrig, desuden til fjerntog i Schweiz gennem Lötschberg-tunnelen og Simplon-tunnelen, endvidere gennem Skt. Gotthard-tunnelen, og helt gennem Schweiz og Tyskland, ja nogle af dem udover Tysklands grænser, f.eks. mellem Milano og Rotterdam. Der kører også sådanne lastbiltog med små hjul helt indenfor Tysklands grænser, f.eks. mellem Hamburg og Köln.

Man kan meget vel foreslå sig, at nogle af disse tog en gang kan komme til at køre videre til og gennem Danmark, ja evt. via Øresund helt til/fra Sverige.

I den sammenhæng kan det også nævnes, at Japans statsbaner nu udvikler vogne med meget lav gulvhøjde til transport af lastbiler. De skal bruges til tog, der skal køre fra Tokyo til Kitakyushu, industriområdet på nordsiden af den store ø Kyushu. Det er ca. 1000 km

strækning, heraf en anseelig del tunneler, bl.a. under Moji-strædet. – Disse tog kører på den gamle smalsporede bane, fordi den nye fuldsporede bane er belastet til kapacitetsgrænsen af superlyntogene.

Man kan evt. anskaffe tog med lave gulvhøjder til kørsel gennem hele Danmark og videre til Tyskland og til Sverige.

Brugen af vogne med lave gulvhøjder kan naturligvis kun blive en nødløsning af hensyn til, at de europæiske baner er bygget med profilhøjder, der ikke svarer til, hvad man nu kunne ønske sig. Målet må være ca. 5 m, når vognene er åbne og 5,5 m når de er lukkede, hvis de skal kunne befordre svære lastbiler med containere.

Hvor der anlægges nye baner, kan man uden ret store ekstra omkostninger udføre dem med væsentlig større frirumsprofiler. Dermed kan banerne få langt større betydning.

I Nordamerika har banerne sædvanligvis omkring 1 m højere frirumsprofil end i Centraleuropa.

Derfor har det været muligt at udvikle banerne til yderst effektive godstransportsystemer. Det er nu blevet den almindelige praksis, at gods beføres på lastbiler fra dør til dør og undervejs på banerne. Men da transportafstandene i Nordamerika gerne er langt større end i Europa, kører chaufførerne ikke med, og kun lastbilformationernes sættevogne beføres. Jvfr. den europæiske praksis at bruge containere. Det foretrækkes her, fordi banernes højde er for ringe til at bruge sættevogne. Det er betegnende, at amerikanerne ofte benævner containere som wheelless boxes «.

Lokalbiltog og fjernbiltog

Hovedparten af biltogene via Sto-

rebælt må dog blive lokaltog mellem Korsør og Nyborg og fjernbiltog mellem Korsør og Fredericia, mellem Nyborg og København samt København og Fredericia.

Man kan f.eks. tænke sig, at der hver time kører tre lokalbiltog i hver retning mellem Korsør og Nyborg og et fjernbiltog mellem Korsør og Fredericia, og et andet mellem Nyborg og København samt et tredje helt mellem København og Fredericia.

Når bilisterne har mulighed for at komme med halvlokale eller lokale biltog, behøves der ikke rigelig fjerntogskapacitet til de bilister, der helst vil køre med biltog hele vejen mellem København og Fredericia. Fjernbiltogene kan da benyttes godt belagt, i modsætning til bilfærgerne.

Teoretisk set kan 800 m lange timebiltog mellem København og Fredericia befordre et anseeligt antal biler pr. år, teoretisk set i døgnets 16 travle timer godt 2200 personbiler pr. dag og retning, dvs. 800.000 pr. år. Selv ved 75% belægning pr. år bliver det ca. 600.000.

Da det samlede antal overførte biler nu er knap 2 millioner pr. år, deraf 1.500.000 personbiler, må et 400 m langt fjernbiltog pr. time antagelig blive fyldestgørende.

Hvordan bliver så økonomien ved bilbefordring med biltogene og specielt energiøkonomien i sammenligning med økonomien ved bilkørsel på vejene?

Til de ca. 100 km lange ture mellem Korsør–Fredericia og Nyborg–København, der vil vare ca. 1 time, vil strømforbruget blive omkring 3000 kWh. Prisen herfor må blive omkring 1500 kr.

Regnes der med, at det 400 m lange tog gennemsnitlig beforder 50 personbiler, bliver det ca. 30 kr. pr. bil.

Til den 200 m lange non-stop tur mellem København og Fredericia, der varer 1¼ time eller måske endda lidt mindre tid, bliver strømforbruget ca. 5000 kWh som koster 2500 kr. Strømprisen bliver da for hver af de 50 biler, ca. 50 kr. pr. bil (incl. deres passagerer).

For en stor lastbil, der optager 2–3 gange så megen plads i toget som en personbil, bliver energiforbruget ved samme belægningsgrad svarende til 20 lastbiler, omkring 150 kr.

Til sammenligning: Hvad vil person- og lastbilernes energiugifter være for kørsel ved egen kraft f.eks. via en Storebæltsbro og helt mellem København og Fredericia?

En personbil bruger til en sådan tur omkring 20 liter benzin, som koster 120 kr. Deraf går størstedelen ud af landet og skal betales i fremmed valuta.

Store lastbiler, der kan veje indtil 38 t brutto, men gennemsnitlig vel ca. 20 t, bruger ca. 1 liter dieselolie pr. km. Til hele turen skal der altså bruges ca. 200 l, som koster ca. 700 kr.

FDM regner personbiludgifterne pr. km til 2 kr., hvoraf fjerdedelen er benzinafgift; resten er især reparationsudgifter og afskrivning af bilen. Den samlede personbiludgift for den 200 km lange tur bliver altså omkring 400 kr.

De kan spares ved befording med biltogene.

For lastbilerne gælder der tilsvarende, langt større tal.

Men befordingen af bilerne med togene ad en fast forbindelse koster også anseligt, selv om energiudgifterne hertil er små.

Kapitaludgifterne

Vigtigst er kapitaludgifterne for togene og navnlig for tunnelerne eller broerne.

De direkte biltog mellem København og Fredericia kan som sagt gøre turen på 1¼ time.

Deres omløbstid må da blive 5 timer. Der kræves altså 5 tog i stadig drift. Regnes der med 2 i reserve, kræves ialt 7 tog. Hvis togene er 200 m lange, vil de nok koste omkring 30 mill. kr. pr. stk. og tilsammen godt 200 mill. kr. Skal de afskrives over 30 år ved 15% rente, må det koste godt 30 mill. kr. pr. år. Regnes de at befordre 60.000 biler, må hver af dem betale ca. 50 kr. til dækning af denne udgiftspost.

Dertil kommer kapitaludgifterne for de faste anlæg, tunnelerne eller broerne.

De er berørt i den foregående artikel, hvori de var skønnet at blive henved 150 kr. pr. bil for en tur gennem tunnelen og knap 400 kr. pr. biltur via broen. – Dette er den langt største udgiftspost.

Den er forøvrigt ulige stor for tunnelen og broen.

Rejsetidsøkonomi

Man bør dog ikke nøjes med at se på udgifterne ved biltogsbefordringen. Der er visse direkte gevinster ved brugen af dem (endda uanset om de kører gennem tunnelen eller over broen).

De rejsende sparer jo tid. De togrejsende kan spare omkring en time og de bilrejsende vel omkring 1½ time, fordi bilerne kører langsommere end togene, og fordi de rejsende får et hvil og kan spise i togene, hvorimod de ved selvkørsel er forhindret heri under hele rejsen.

Regnes der med 25 kr. pr. bil pr. passager pr. time og ligeledes med 25 kr. pr. time pr. bil, bliver det for en bil med 3 personer ca. 100 kr. Trækkes de 100 kr. pr. bil fra de førnævnte udgifter pr. biltur til af-

skrivningen af tunnelen hhv. broen, så bliver det for tunnelen til mindre end 50 kr. pr. bil med passagerer og henimod 300 kr. pr. biltur via broen.

Så kan det måske blive realistisk at basere bilrejser på bilture med tog i tunnelen. Men det vil stadig være urealistisk at benytte broen.

I alt fald vil der næppe blive ret mange bilister, der vil køre over broen og videre til Fredericia eller København med 110–120 km fart, når de kan gøre turen med biltog med 130–150 km/t for langt lavere udgifter.

Fjernbiltog ud over Fredericia og København

De lokale eller halvlokale biltog mellem Korsør og Nyborg og mellem København og Fredericia må næsten alle blive dagtog p.g.a. den korte strækning.

Også længere strækninger kan man tænke sig biltog. Men de må da navnlig blive nattoget med sovefaciliteter.

De omtalte fjernbiltogs passager-etage er rigelig stor i forhold til det antal bilister, de kan befordre. De kan derfor indrettes med en del kupeer, som kan konverteres til snart at være både siddekupeer og snart liggekupeer. Eller der kan være egentlige sovekabiner.

Togene kan da udnyttes til indenlandsk trafik i dagtimerne og til udlandstrafik i natterne.

Nattogene kan næppe tiltrække sig ret mange kunder, hvis de indsættes mellem København og Hamborg, fordi strækningen og turtiden er for kort til en natrejse. Men det er tænkeligt, at nattoget kan tiltrække sig flere kunder, hvis de indsættes på længere ture, f.eks.

mellem København og München-Salzburg eller mellem København og Basel, evt. Milano.

Der må da bruges skiftevis dansk og tysk togmateriel, og togene må køre helt igennem begge lande.

Der kører nu mange personbiltog gennem Tyskland og landene syd og vest for Tyskland. De er næsten alle nattog. Bilerne transporteres i lange åbne to-etages vogne, der er konstrueret for meget store toghastigheder.

De her skitserede danske biltog kan byde på en langt bedre service derved, at de, der rejser med dem, kan bevæge sig frit mellem deres biler og sidde/ligge/sovekupeerne under hele turen.

Den foreslåede togtype vil sikkert blive billigere i drift, dels fordi togene har to etager, dels fordi de kan udnyttes næsten i døgndrift.

Men det udelukker ikke, at nogle af togløbene udføres af sådanne etagetog, medens andre togløb ligesom nu bestrides af standardmateriel.

Uvilkarligt vil man måske mene, at den form for transport vil blive uhørt luksus og urimelig kostbar. Men når det hele sættes i system og antager stort omfang, kan det klares med rimelige, ja moderate takster.

Som eksempel på de nugældende takster kan det anføres, at taksten for et meget benyttet nattog mellem Hamburg(Altona) og München (Østbanegården) nu er 314 mark for en personbil med chauffør og 128 mark ekstra for passager nr. 2. Distancen er knap 800 km. For en bil med 2 personer skal der altså betales knap 0,50 mark pr. km. – Til sammenligning koster kørslen med en middelklassebil pr. km 0,54 mark (1981) ifølge den tyske bilist-organisation ADAC.

Forenede Danske Motorejere

angiver beregnede tal, nemlig ca. 2 kr. pr. km, lidt varierende med bilernes størrelse.

Den danske stat betaler 1,82 kr. pr. km. til dem, der rejser i statsærinde under benyttelse af deres egen bil, ganske uanset bilens størrelse.

Der kører nu ifølge den tyske køreplan biltog omkring på Europas fastland mellem ca. 50 byer i Tyskland og ud over Tysklands grænser. Der kører også andre biltog, især i Frankrig og desuden nogle i Storbritannien, Spanien og Finland.

Det mest bemærkelsesværdige af biltogene uden for Europa er nok et, der kører mellem Washington og Florida. Distancen er ca. 1400 km. Turen varer ca. 14 timer. Toget standser kun én gang undervejs, midtvejs ved en landstation. Officielt sker det, for at de rejsende kan luften deres hunde midt om natten, men formodentlig mere af hensyn til personaleskifte og olietankning.

Forf. har beset terminalaktiviteterne, bl.a. togets fyldning, i Washington-terminalen, der er anlagt ca. 30 km fra bycentret ved et motorvejkryds. Toget bestod da af to meget svære diesellokomotiver og desuden 12 passagervogne og 13 biltransportvogne.

Passagervognene var mest sovevogne, men også spisevogne, barvogn, natklubvogn, udsigtsvogn, alt fantastisk luksuriøst. Man køber billet til en kupé med god plads til 2 passagerer, evt. 2 til, særlig for børn. Det er tilladt uden ekstra betaling at medtage hunde og andre dyr i kupeen. Taksten var i 1972, da forf. så toget, godt 200 \$ en bil med 2 passagerer og derudover et ganske lille beløb for ekstra passagerer.

Det svarer til godt 1 kr. pr. km. Befordringen af biler og deres passagerer med tog kan altså selv

under disse forhold klares for beløb, som er mindre end biludgifterne ved selvkørsel.

Det omtalte togs bilvogne var meget høje, lukkede, og de havde 2 etager, hver med plads til 4 meget store eller 5 middelstore biler, altså 100 store biler ved den lejlighed.

Toget har senere kørt med mange flere vogne, helt op til ca. 40. Så blev det doubleret, dog med de to afdelinger kørende med et par timers mellemrum.

Internationale fjernbiltog via Storebælt, nævnes her som en kuriositet, men tillige for at illustrere den rimelige økonomi ved at befordre biler med fjerntog.

Sådanne tog kan naturligvis ikke blive talrige.

Men indsættelse af nogle natbiltog mellem København og enkelte byer syd for Danmark er næppe urealistisk.

Man kan endda forestilles sig, at enkelte af disse tog føres helt til Øresund, ja helt til Malmö eller Hälsingborg. Men der kan næppe ventes megen trafik med sådanne tog videre igennem Sverige, undtagen måske til og fra Stockholm.

For at lade fantasien løbe helt ud, kan det påpeges, at man i Sverige og Finland nu overvejer alvorligt at lave en jernbaneforbindelse mellem Umeå og Vasa, baseret på bl.a. en 24 km lang jernbaneforbindelse under Kvarken, dvs. den smalleste del af den Botniske Bugt. Hvis den tunnelforbindelse en skønne dag realiseres, kan man tænke sig, at (normalsporede) biltog for både personbiler, lastbiler og sættevogne (mest de sidste) kører helt mellem Finlands grænse (bredspor) og Spaniens grænse (bredspor).

Men i dette århundrede kan det naturligvis kun blive aktuelt at tænke alvorligt på biltog mellem Korsør og Nyborg.

Slut i Tønder

14

Den 30. juli 1983 sluttede endnu et kapitel i DLF's historie, idet den sidste LKF i Tønder gik hjem.

Tønder maskindepot!

Hvis man spurgte de unge i dag, hvordan er der i Tønder, vil mange ikke kunne fortælle noget, det er der ikke noget at sige til, de har aldrig været der, men spørger vi de ældre lkf, er der mange, der vil begynde at fortælle om dengang, de blev udnævnt til lokomotivførere i Tønder eller de er måske startet der som fyrbøder i sin tid.

Tønder var i sin tid et jernbane-knudepunkt for vestegnen, med forbindelser mod Tinglev, Esbjerg, Højer og Tyskland.

Jernbanen Tinglev-Tønder åbnede 1867, vestbanen Itzehoe-Husum-Tønder-Ribe 1886, Tønder-Højer 1892.

Den sidste strækning, som gik gennem landlige idyller som Møgeltønder og Daler, blev nedlagt 1952, men en del af strækningen tages nu i anvendelse igen – omfartsvejen nord om Møgeltønder følger nemlig jernbanelinien.

Tønder H var efter krigen byens største arbejdsplads med 180 ansatte.

Jeg er sikker på, at mange kunne fortælle en historie herfra, men jeg valgte at rejse derned for at se på forholdene i dag, og for samtidig at få en sludder med »sidste mand på skansen«, nemlig lkf Eigil Jensen også kaldet »Vejle«.

Efter ankomst til Tønder H, hvor »Vejle« og jeg havde sat hinanden stævne, begav vi os ned mod remisen.

Der er nu noget bedrøveligt over bygninger, der forfalder. For at sige det mildt var depotet et sørgeligt syn. Det var helt klart, at den engang så levende bygning var død.

»Vejle« fortalte imedens vi gik rundt i depotet, om dengang der



Tønder station.

virkelig var gang i sagerne. Dengang da krigen sluttede, var der både lkm- lkf-fyrbødere, håndværkere, pudseformænd, remisearbejdere, lampist, ja alt, hvad der hørte sig til et depot. Der var i 1945 ved depotet 146 mand.

Det var lidt svært at sætte sig ind i, da vi gik rundt og så, hvordan det hele var i forfald.

Efter dette syn gik vi op på stationen, hvor vi blev inviteret på kaffe.

146 mand i 1945 ved depotet i Tønder, det ville jeg gerne høre lidt mere om, så jeg begyndte at stille »Vejle« nogle spørgsmål.



Hvornår startede du selv ved DSB?

Jeg startede den 9. november 1942 som ekstrahåndværker her i Tønder. Det var min far, der pressede på for at jeg skulle søge ind, for det var jo, som han sagde, det er fast arbejde, og det var jo også rigtigt. Min far var maskinarbejder, men ikke ved DSB.

Jeg husker endnu første dag, det var en søndag. Da jeg kom med toget fra Tinglev til Tønder H, havde jeg nær aldrig fundet vej. Husk at vi havde 2 stationer i Tønder dengang både Tønder H og Øst.

Ved at spørge fandt jeg alligevel vej, men sikke et sprog, de havde her i Sønderjylland.

Hvornår begyndte du så at arbejde?

Det gjorde jeg dagen efter. Jeg skulle køre sammen med en lkf Eriksen. Jeg kan godt sige dig, at det er ham, der har lært mig de største fiduser, når det drejer sig om at køre med kul. Han kunne nemlig fyre. Godt nok var han noget af en aristokrat, men han kunne det hele.

Så var I vel ikke dus?

Jo, det var vi, men det er rigtigt, at det ikke var alle, vi måtte sige du til.



»Vejle« Jensen.

Et øgenavn som »Vejle«, hvordan kom du til at hedde det?

Jo, ser du. Da jeg var kommet herved, begyndte jeg at spille fodbold. Nu havde jeg på min fodbold skrevet »Vejle Jensen«, jeg kom jo fra Vejle, og da de andre så det, og da avisen henede også skrev Vejle Jensen, har det været hæftet på mig lige siden.

Tilbage til arbejdet. Hvordan var det at køre under krigen?

Det er en tid, jeg ikke har lyst til at tale meget om.

Det var en meget svær tid. Alting var trukket meget kraftigt op. Vi havde f.eks. både tyske og danske vejskilte.

Det var hleler ikke nemt at holde på folk her i Tønder dengang. Der gik ikke en måned uden at vi fik nye folk.

Var det farligt at køre?

Det var det. Jeg kan huske engang imellem Tjæreborg og Esbjerg, da vi kom kørende, lød der et mægtigt brag under vores maskine. Hvis du kan tænke dig en stor sten blive slået op under en bil, var det sådan det lød. Det gav nogle bump i maskinen, men vi fortsatte. Da vi nåede Tjæreborg, bad vi dem undersøge sagen.

Det viste sig, at det var en sprængning, idet der manglede 52 cm af skinnen. Dette hul var vi alligevel kommet hen over med toget. Jo det var en svær tid at komme igennem.

Hvilke ture havde I dengang?

Vi havde 2 ture. En 20 mands og en 18 mands dampetur. Fra Tønder kørte vi så til Esbjerg, Sønderborg, Højer og Tyskland. Det var også dengang, jeg var kasserer for fyrbøderne. Senere da nedtrapningen af personalet var igang, blev jeg både formand og kasserer.

Jeg kan da fortælle dig, at jeg har deltaget i kongresserne i 1976 og 1978, som eneste mand i Tønder.

Når man nu har hørt at mange har været henede for at blive udnævnt, hvornår var det så?

Det var både under krigen og lige efter. Vi fik nye folk hver eneste måned en overgang. De fleste kom fra København, men også mange fra resten af Sjælland. Jo, jeg har virkelig kendt mange mennesker.

Efter 1945 gik det så tilbage for depotet?

Ja, når vi var 146 mand ved depotet i 1945 og så kun 5–6 mand tilbage i 1956, kan du jo nok forstå, at det er

gået hurtigt. 140 mand på 10–11 år er mange.

Hvad kørte I med, da I kun var 5–6 mand?

Vi kørte med Mo–Ml. Den sidste Ml i landet kørte jeg til Tinglev. Den skulle videre til Århus.

Vi havde en del persontransport at køre med til Niebull, desuden kørte vi også en overgang ferietog lø.–sø. ma til Hamburg.

Vi kørte også til Højer med en F-maskine. Det var med gods. Senere kørte vi derud med Adel-traktor med 10 km/t. Det var en dejlig tur derud.

Senere var der kun rangering tilbage i Tønder.

Når du nævner Højer, hvordan med stormflodsvarsel?

Der var det sådan før, at vi, når der indløb alarm, måtte holde med en maskine og stamme på Tønder Ø, for at evt. kunne evakuere folk.

Hvornår blev du Lkf?

Jeg blev udnævnt til lkf i Padborg. Det var i 1952.

I 1956 kom jeg tilbage til Tønder som sidste mand. Der kom ingen siden.

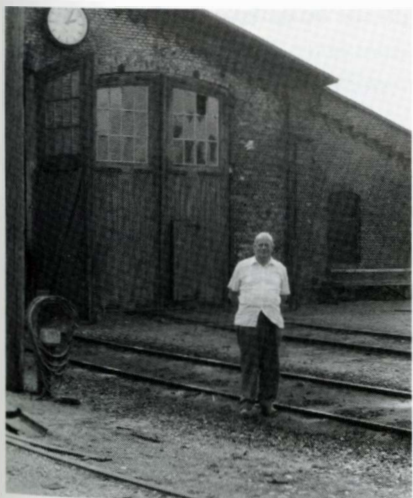
40 år ved DSB. Næsten alle i Tønder. Hvorfor ikke andre steder?

Da jeg først var kommet hened, må jeg sige, at jeg blev glad for at være her. Senere blev jeg jo også gift henede, så jeg havde ikke lyst til at komme andre steder hen. Forholdene henede har altid været gode, og menneskene har jeg kommet godt ud af det med.

Tønder har altid været et godt depot, slutter lkf Eigil Jensen »Vejle«.

Han var den sidste mand, af de 146 fra 1945.

K. H. C.



Fire langtidsledige fik banket rusten af E 978

Af Axel Jeppesen

16

En jernbaneby uden et damplokomotiv er som et træ uden rod.

Den filosofi hos Fredericias borgmester gennem 12 år fra 1970, Rich. Pedersen, er baggrund for, at trafikanterne i en af byens travleste gader nær banegården – landets vigtigste jernbaneknudepunkt – kan glæde sig over synet af et prægtigt eksemplar af dansk damphestefuld blod: Eksprestogslokomotivet E 978.

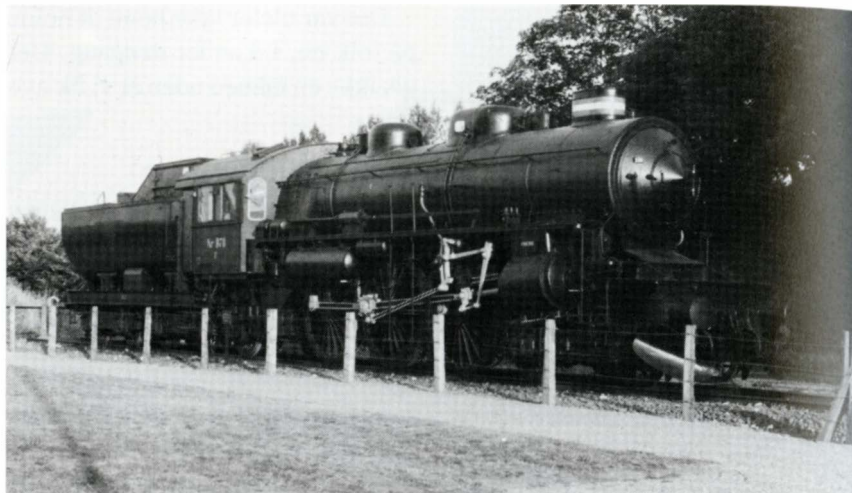
Det har netop fået sin forårs-overhaling, der i øvrigt har kostet et af lokomotivets tidligere førere, den 68-årige pensionerede lokomotivfører Werner A. S. Andersen, Fredericia, et langtidsophold på byens sygehus. Han faldt for nogle dage siden ned fra balustraden ved E 978's vandpumpe og fik tre brud på det ene ben.

Fire langtidsledige bankede rust

Men blandt andre takket være Werner Andersens indsats går lokomotivet nu sommeren i møde så funklende flot, som da det en dag i 1943 rullede ud som nybygning fra Frichs Fabrikker i Århus.

Tuborg-fondet hørte om borgmester Rich. Pedersens tanker om et minde fra en glørværdig damp-æra i de danske jernbaners historie, og en dag kom direktør Svanholm fra De Forenede Bryggerier (nu selv en af de store virksomheder i den gamle fæstningsby) med en check på 30.000 kroner. Det var skrotprisen for E 978, der da stod som 135 tons rustent jern på jernbaneterrænet i Gedser.

DSB sørgede for blokvognstransport til Fredericia, og efter en uge i remisen, hvor fire langtidsledige piger på Rich. Pedersens foranledning fik en uges beskæftigelse med at fjerne de øverste lag rust på lokomotivet, dannedes (også borgmesterens initiativ) klub E 978 til



istandsættelse og vedligeholdelse af lokomotivet. Den har nu 40 medlemmer med halvdelen som aktive folk på maskinen.

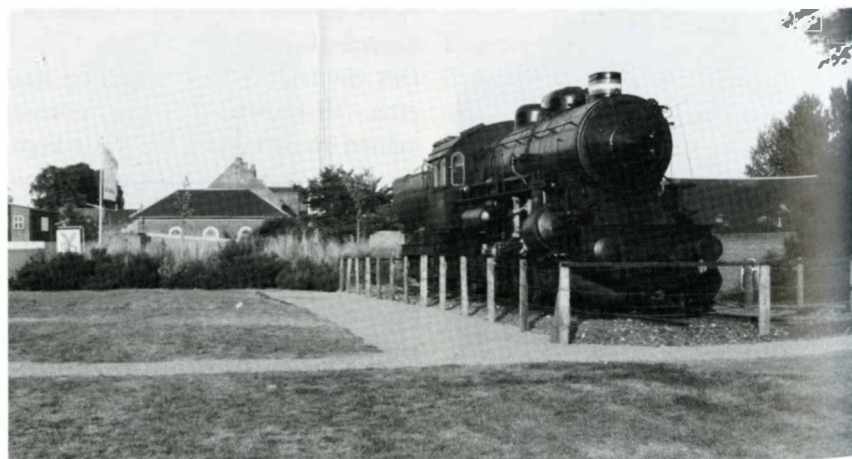
Til glæde for de tidligere jernbanefolk, der af faglig veneration for damphesten var de første, der meldte sig, er der fredericianere af vidt forskellige professioner blandt de aktive. Formanden er magister i matematik. Næstformanden er vognmand med kærlighed fra barneårene til lokomotiver: Hans bror var mester på en lille station på Fyn, hvor damphestene bruste forbi både nat og dag.

Kullet mangler

Her i foråret er det foruden den forhenværende borgmester to tidligere

lokomotivførere, den uheldige Werner Andersen og hans kollega, den 64-årige Aage Wilhelmsen, der har været »sorte mænd« på lokomotivet. De har opfrisket den blanke sorte maling med den originale kvalitet, der aldrig bliver helt tør og derfor bevarer smidigheden, og alle de bevægelige dele er rustbeskyttet med olie.

E 978 står køreklar: Der mangler kun 6,5 tons kul og 25 kubikmeter vand, dog – maskinen kan kun rulle tre meter, så holder dens korte skinnelegeme op neden for den kønne park i voldområdet nær Fredericia banegård, hvor DSB-organisationerne holder mindet levende om alle de danske jernbanefolk, der



Fuppere i S-tog

DSB's togkontrollører snuppede det sidste år 80.000 fuppere i S-togene. De 54 kontrollører – eller revisorer, som etaten foretrækker at kalde dem – tjente dermed rigeligt hyren hjem.

er dræbt i tjenesten siden år 1900, der er indtil i dag hugget 811 navne i mindelundens mange sten, og i samme lund er der sat navneminde over de 23 DSB-folk, der henrettedes af tyskerne i løbet af besættelsesårene.

DSB købte i 1937 for skrotprisen 11 E-maskiner af de svenske jernbaner. Elektrificeringen gjorde dampen overflødig på SJs lange stambaner Stockholm–Malmö og Stockholm–Göteborg. Der blev bygget 25 tilsvarende E-lokomotiver i Danmark, og de var alle til deres sidste ture de danske lokomotivfolks stolthed.

Lidt forskel var der dog på de svenskbyggede og de danskbyggede E-maskiner: De svenske har rund skorsten, de danskbyggede har oval skorsten, og de danskbyggede havde svejsede pladesammenføjninger. De svenske var nittede.

E 978 kørte sin sidste ordinære tur på det danske skinnenet den 24. januar 1972, da var maskinen den forreste af de to E-lokomotiver, der trak toget med kong Frederiks bære fra København til Roskilde.

Det fyger med jernbanehistorier, når de »gamle« togførere og lokomotivfolk får besøg af konerne med madkurv og kaffe ved E 978. Aage Wilhelmsen gentager med synlig glæde beretningen om E-maskinen, der en dag måtte klare situationen for et af de dieseldrevne røde lynthog, der stærkt har bidraget til at slå damphestene af skinnerne.

Lyntoget var på vej fra Århus mod Nyborg, men fik maskinproblemer og kom stærkt forsinket til Fredericia. Her blev E-maskinen spændt for toget.

– Den fik pisen hele vejen over Fyn og satte fart-rekord. Da vi kom til Nyborg, var lyntoget rettidigt, forsikrer Wilhelmsen.

Vi har strammet revisionen kraftigt, siger funktionsleder Bent Bentsen, Københavns Hovedbanegård. Et par ungdomsblade havde fortalt, hvordan man snyder med sit CPR-nummer, og vi oplevede en markant stigning i falske numre. Derfor er kursen strammet, og kan en snyder ikke legitimere sig, bliver han eller hun sat af ved næste station.

Betaler med det samme

En snyder straffes med en regning på 100 kr. De fleste vælger at betale med det samme, andre sender pengene på giro og omkring 1500 personer må etaten hvert år opgive at få til at betale. Efter en tur i fogedretten bliver disse erklæret for insolvente, og end ikke DSB kan klippe håret af en skaldet.

DSB har i øjeblikket 54 togrevisorer, og når banen til Køge åbnes, forøges tallet med to. Jobbet kan til tider være barskt, og DSB forsøger da også at beskytte revisorerne ved

hverken at opgive deres navne eller adresser.

Voldsmænd

– Det sker ikke tit, men revisorerne har da af og til fået nogen på ørerne, siger Bent Bentsen. I de værste tilfælde har de været sengeliggende i et par måneder, og vi har ført retssag for at få erstatning fra voldsmændene.

Bent Bentsen oplyser, at ruterne sydpå er langt de mest belastede. Mellem 1,5 og 2 procent af døgnets 300.000 rejsende, altså 5–6000 om dagen, undlader at betale billetten.

Razzia

Er en strækning særlig hårdt belastet gennemfører DSB en egentlig razzia. 16 revisorer indtager et otte-vogns tog, mens to bliver på peronen for at snuppe de rejsende, der får kolde fødder og stikker af.

Vi bryder os egentlig ikke om ordet razzia, der lyder så politistatsagtigt, siger Bentsen. Opgaven er ikke at genere snyderne, men at beskytte de hæderlige rejsende.



Forringet DSB-service

– Vi skal spare 10 pct. i 1984, og på lang sigt kan det ikke undgå at give forringet service overfor kunderne, siger vicegeneraldirektør E. Rolsted Jensen.

18

400 mill. kroner skal DSB spare på budgettet for 1984. Det er 10 pct. af det samlede budget på 4 mia. kr. Fra DSB's side håber man på at undgå afskedigelser.

– 75 pct. af vores omkostninger hidrører fra lønninger – og besparelser vil betyde reduktion i arbejdsstyrken på 1500 – ud af vores 23.000 ansatte. Men da 2000 hvert år forlader os, vil vi kunne klare det, håber vi – for vi må nødvendigvis have nye folk til en del poster, siger E. Rolsted Jensen til Erhvervsbladet.

Ud over de 400 mill. kr. skal der reduceres på driftsomkostningerne med 150 mill. kr. Det vil betyde, at takten i anskaffelser af nyt rullende materiel må nedsættes i første omgang vil kunderne nok ikke mærke så meget – men på langt sigt kan det ikke undgå at give forringelser i service – bl.a. fordi materiellet bliver ringere.

– Allerede i køreplansskiftet 29.

juni i år har vi skåret en del. Men vi har forsøgt at gøre det, hvor der er mindst trafik – bl.a. lørdag og søndag formiddag. Vi håber for 1984 at kunne bibeholde samme service, siger E. Rolsted Jensen.

Administration

Netop for ikke at gøre serviceniveauet mærkbart mindre, forsøger DSB at skære i områder som administration, investeringer i byggeri, baneinvesteringer, rangeringer – og på langt sigt vil besparelserne også ramme elektrificeringen.

– Første etape af elektrificeringen på Kystbanen bliver dog ikke ramt. Dertil er projektet for langt fremme. Det samme gælder bygningen af de nye Århus-færger – som jo er et bredt ønske fra Folketingets side.

Gods

Også godssiden bliver ramt af regeringens sparekniv. 55 mill. kr. skal

der hentes her. Men Rolsted Jensen regner med, at disse penge alle kan hentes via rationaliseringer – gennem dels bedre styring gennem f.eks. edb-systemer og dels rationalisering af administration og distribution.

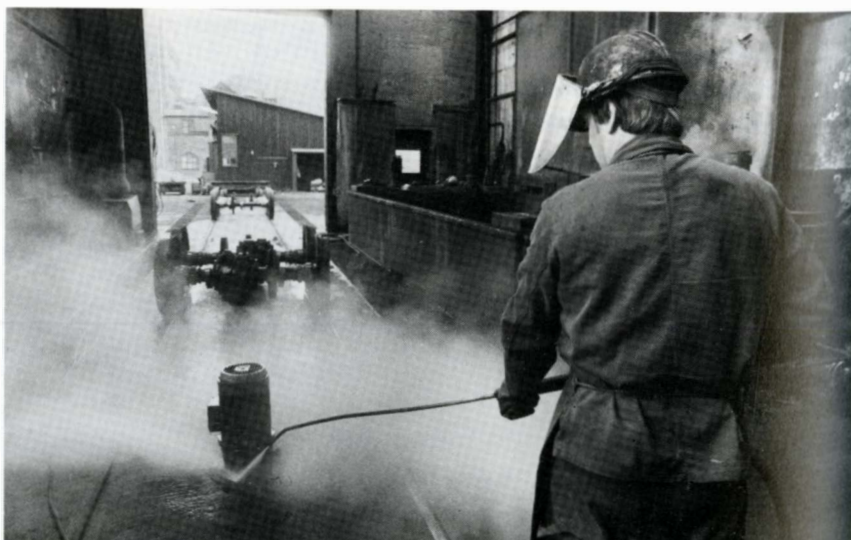
– Men vi regner med, at trods besparelserne, at kunne give vores gods-kunder endnu bedre service gennem omlægningen og rationaliseringen. Godssektoren i Danmark er præget af hård konkurrence – så her må vores service være konkurrencedygtig.

E. Rolsted Jensen understreger, at en så drastisk nedskæring som den bebudede ikke kan foretages ustraffet. Det er endda ikke første gang, man skærer i DSB. På ansættelsessiden især. Tidligere var der 30.000 ansatte i DSB – til at udføre et mindre arbejde end i dag. Så DSB har rationaliseret i mange år.

Fokus på farlige opløsningsmidler

»Jeg har konstant hovedpine, og må spise mellem seks og ti hovedpinetabletter om dagen bare for at holde det lidt nede. Hukommelsen er det også galt med – jeg kan se en tv-avis uden at huske så meget som ét indslag bagefter. Ikke engang vejrudsigten kan jeg huske«.

Sådan fortæller en 53-årig industriarbejder, som for et par år siden måtte forlade sit job efter at have arbejdet med organiske opløsningsmidler i en halv snes år. Hans beretninger med i en kampagneavis om organiske opløsningsmidler, som Arbejds miljøfondet udsender i slutningen af august. Kampagneavisen, der er den første af sin art i



I visse tilfælde kan organiske opløsningsmidler skiftes ud med varmt vand – f.eks. i forbindelse med metal-affedtning.

Arbejdsmiljøfondets lange række af udgivelser om bl.a. opløsningsmidler, henvender sig til såvel arbejdsgivere som de mindst 160.000 mennesker, som dagligt arbejder med opløsningsmidler.

I kampagneavisen fortælles bl.a. om de vigtigste forskningsresultater omkring opløsningsmidlernes helbreds-skadelige virkninger – f.eks. om faren for hjernesker, fosterskader og barnløshed.

Avisen handler også om muligheden for at skifte de farlige opløsningsmidler ud med mindre farlige stoffer – f.eks. varmt vand.

Kampagneavisen trykkes i 90.000 eksemplarer, og kommer i tre forskellige udgaver, som henvender sig til træbranchen, tekstil-, beklædnings- og skotøjsbrancherne samt ufaglært arbejde i f.eks. jern- og metalindustrien.

Avisen kan fås hos Arbejdsmiljøfondet, Vesterbrogade 69, 1620 København V. Telefon 01-22 52 52.

»Trækkrogen«

Efter sommerens pause begynder »Trækkrogen« igen på onsdagsmøderne til hyggeligt samvær og anden underholdning for sine medlemmer i kommende efterår 1983 på følgende dage (noter venligst) – onsdag den 21. september – onsdag den 19. oktober – onsdag den 16. november – onsdag den 14. december (julefrokost).

Alle pensionerede lokomotivmænd i Københavnsområdet tilsluttet Dansk Lokomotivmands Forening er hjertelig velkommen og møderne begynder kl. 10.30 i det store mødelokale 1. sal, DSB marketeri Bernstorffsgade 48 A (ved godsterminalen).

På gensyn og venlig hilsen

Bestyrelsen

Årsfesten 1983

Lokomotivmændenes Jubilæumsforening afholder årsfesten 1983 onsdag den 5. oktober 1983, kl. 13.00 på »Dan-Hotel« i Rødby.

Som traditionen byder hylder vi årets jubilarer ved »det store kolde bord«, og hvad dertil hører. Vi slutter med kaffe og cognac samt kammeratligt samvær.

Med de gode erfaringer vi har for årsfester i Rødby, forventer vi en stor tilslutning, så vore jubilarer kan blive fejret på værdig vis, og i foreningens ånd.

Prisen er i år kr. 250,-.

Indtegnning på depoterne eller til vor skattemester J. E. Profft, på telefon (02) 95 17 69. Senest den 28. september.

Deltagerne fra København og Helsingør tager med tog 132 kl. 10.10.

På bestyrelsens vegne
Jørn Thillemann

Overgået til anden stilling pr. 1.8.1983 efter ansøgning

Lkas (9. lrm.) til lkm p (17. lrm.)
S. Poulsen, mdt Ar i mdt Ar

Lkas (9. lrm.) til vm p (17. lrm.)
E. Poulsen, mdt Fa i vops Fa

Ansæt som lokomotivassistent p (9. lrm.) pr. 1.9.1983

H. J. Larsen, mdt Gb
A. M. Olesen, mdt Kh (genansat)
T. R. Nielsen, mdt Kh

Forflyttet 1.8.1983 efter ansøgning

Lokomotivfører (18. lrm.)
H. J. V. Nielsen, mdt Fa til mdt Rf

Lokomotivassistent p (9. lrm.)
F. Jochumsen, mdt Fa til mdt Es

Navneændring

Lokomotivassistent (9. lrm.)
F. Larsen, mdt Hg til F. Korsgaard

Afskedigelse pr. 31.10.1983 p.g.a. svagelighed

Lokomotivfører (18. lrm.)
K. K. Brandt, mdt Ab
J. I. G. Sørensen, mdt Ar
M. Gregersen, mdt Es
N. Juel, mdt Fa
A. S. Lund, mdt Str

Lokomotivfører (16. lrm.)
H. H. Johansen, mdt Gb

Afskediget pr. 31.7.1983

Lokomotivassistent p (9. lrm.)
H. C. Hansen, mdt Fa

Afskediget pr. 31.10.1983

Lokomotivassistent p (9. lrm.)
J. Paaskevig, mdt Kh

Overgået til anden stilling pr. 1.9.1983 efter ansøgning

Mat (3. lrm.) til lkas p (9. lrm.)
P. R. Nielsen, Rf-ovf i mdt Kh

Evt opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

Lkf H. V. Larsen, mdt Kø.

Evt. opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

Lkf L. Dagsberg, mdt Gb.

PERSONALIA

Forfremmet til lokomotivfører (18. lrm.) pr. 1.8.1983 efter ansøgning

Lokomotivfører (14. lrm.)
P. E. G. Jonassen, mdt Gb i mdt Fa
C. H. B. Clausen, mdt Gb i mdt Fa

Lokomotivassistent (9. lrm.)
F. Jensen, mdt Fa i mdt Str
C. C. Christoffersen, mdt Gb i mdt Ar

Forfremmet til lokomotivassistent (10. lrm.) pr. 1.8.1983

Lokomotivassistent (9. lrm.)
P. C. Jørgensen, mdt Rf i mdt Rf



Tønder station.