



2

DANSK  
LOKOMOTIV  
TIDENDE





## DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

10. FEBRUAR 1978 – 78. ÅRGANG

### 2

#### Indhold:

Strukturændring .....	2
Styrkelse af den kollektive trafik .....	4
Oscar – Canadas elektroniske lokomotivlærere .....	8
Udlandet i glimt .....	9
DSB skolen fylder 75 år .....	10
DSB-nyt .....	11
Kollektiv nærtrafik i alle landets regioner .....	11
Hendes største dag .....	12
Jernbanenyt fra Sovjetunionen .....	15
Magnetisk løftet svævetog afprøves i Japan .....	16
Fra medlemskredsen .....	17
Fotokonkurrence 1978 .....	18
Med landsoplysningsudvalget til München .....	18
Personalialia .....	19

#### Redaktører:

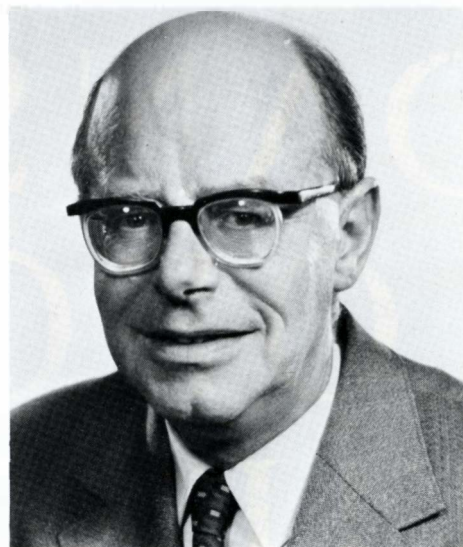
K. B. Knudsen  
(ansvarshavende)  
G. A. Rasmussen

Redaktion og ekspedition:  
Hellerupvej 44, Hellerup.  
Telefon Hell, (01 43) 7269.  
Kontortid 9-16.  
Lørdag lukket.

Frederiksberg Bogtrykkeri  
Howitzvej 49.

Med loko- og S-togsdriftstjenestens overflytning til afsætnings- og produktionsafdelingen 1.1.1978 fik lokomotivmændene nye ledere i driftsfunktionerne. LKD benævnes for fremtiden maskintjenesten. Der ligger noget gammelkendt i dette fra tiden før strukturændringerne i 1970, men til forskel fra den »gamle« maskintjeneste er vi nu integreret med trafikens personale. Det, der ikke kunne gennemføres i 1970, er blevet en kendsgerning i 1978. Det kan man synes om eller ikke ud fra en følelsesbetonet faglig indstilling. Afgørende er det imidlertid, at der skabes forudsætning for en effektiv driftstjeneste samlende alle de funktioner, der direkte omfatter køre- og sikkerhedstjeneste. Det skal i største mål skabe sikker og rettidig toggang.

Strukturændringen falder sammen med at direktøren for maskinafdelingen, E. Risbjerg Thomsen, har søgt sin afsked af DSB's tjeneste. Maskinchefen – som vi altid kaldte ham – havde en positiv indstilling til lokomotivmanden og hans specielle problemer. Vi befandt os godt sammen med ham, enten det var ved forhandlingsbordet eller under uformelle former. Risbjerg Thomsen er praktisk taget identisk med de store diesellokomotivers epoke ved DSB. De er en del af den driftsform, som så fuldstændigt ændrede lokomotivmandens vilkår efter »damptiden«. Vi benytter lejligheden til på lokomotivmændenes vegne at sige tak for samarbejdet gennem mange år – du var en forstående chef, som vi havde tillid til.



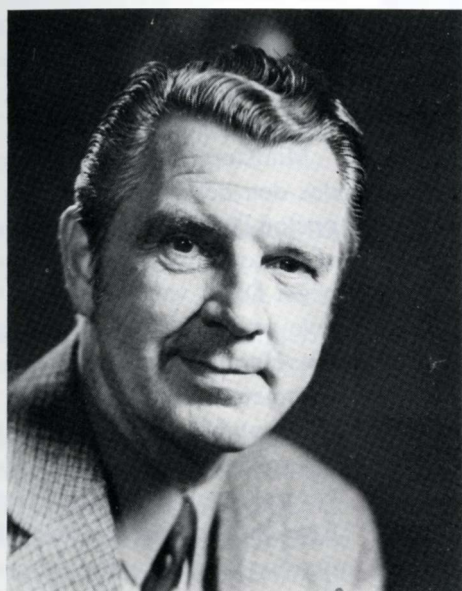
Direktør E. Risbjerg Thomsen.



*Direktør E. Rolsted Jensen.*



*Afdelingsingeniør K. Ravn Jensen.*



*Overtrafikinspektør E. Svendsen.*



*Overingeniør V. Adelkvist.*

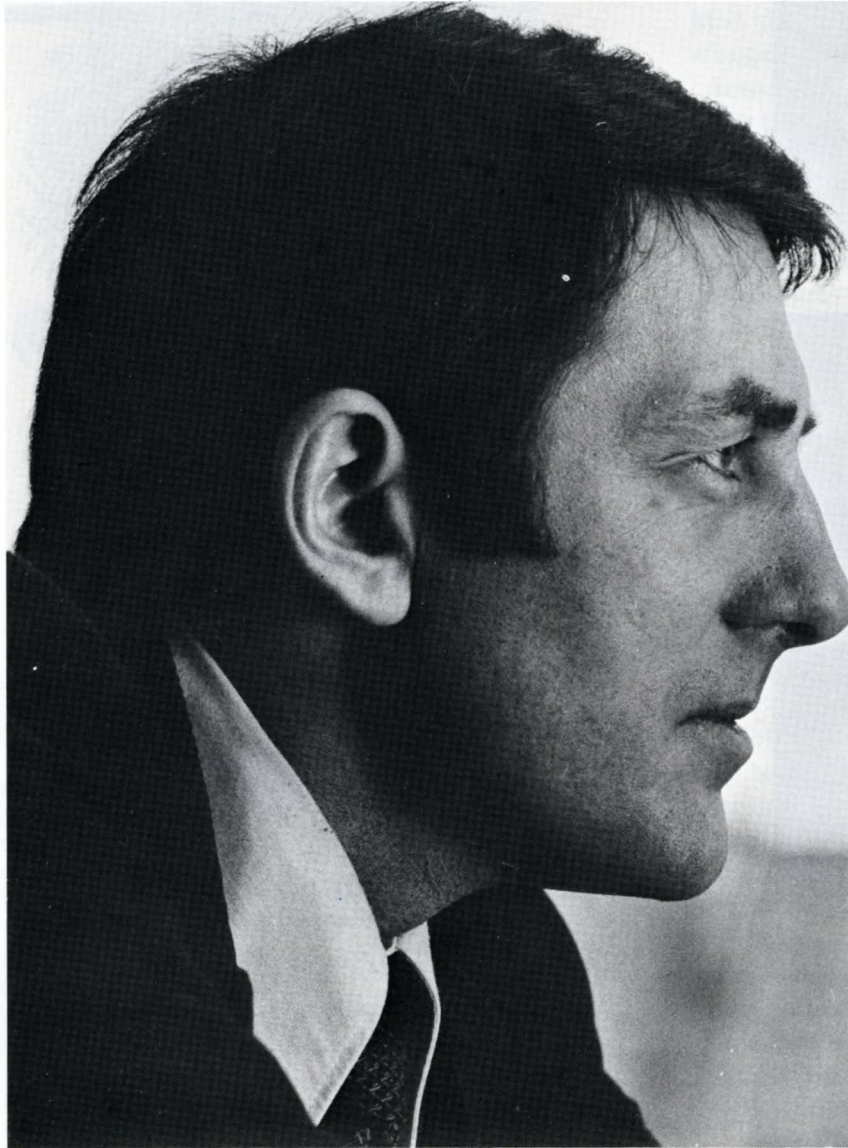
Vi håber, at der må opstå lige så gode relationer til AP-afdelingens chef, direktør E. Rolsted Jensen. Vi tror på, det bliver tilfældet. DLF's ledelse har kendskab til ham fra drøftelser og forhandlinger på anden led end i det hidtidige, umiddelbare arbejdsområde under maskinafdelingen. Lokomotivmændene er indstillet på et realistisk og virkningsfuldt samarbejde til gavn for virksomheden, og dermed til gavn for vore egne økonomiske og faglige interesser. Afdelingsingeniør K. Ravn-Jensen skal fungere som chef for maskintjenesten. Han er ikke så kendt i lokomotivmandskredsen. Indtil denne ændring har han været chef for maskinafdelingens sekretariat. Imidlertid er det med overbevisning, at vi tror på et godt samarbejde med ham, og at han er helt indstillet på saglig behandling af vore problemer. Til gengæld vil lokomotivmanden gøre sit til, at arbejdet i driften afvikles på en god måde, selv om han ikke tilskyndes dertil af de løn- og arbejdsmæssige forhold, som øger utilfredsheden i store dele af medlemskredsen.

Driftstjenesten – det vi kalder trafikens folk – ledes af overtrafikinspektør Erik Svendsen. Med ham bliver der også en række kontakter af betydning for vort daglige arbejde, men han har en vigtig baggrund for forståelse af organisationsmæssige problemer, idet han tidligere har stået for ledelsen af Jernbaneforeningen. Der er ingen tvivl om, at han vil indtage fornuftsbetonede standpunkter i holdningen til vore problemer, og vi er helt indstillet på et virke for godt samarbejde. Overingeniør V. Adelkvist er overflyttet til posten som fungerende direktør for maskinafdelingen. Vi må ønske held til at videreføre arbejdet i denne afdeling, og vi kan kun beklage, at vi ikke fortsat har ham som vor leder, et job han som chef for LKD røgtede på en ualmindelig god og saglig måde. Vore mange spørgsmål har til enhver tid fået en grundig og realistisk behandling. Der var et fast samarbejde mellem ham og DLF, som vi satte megen pris på.



# Styrkelse af den kollektive trafik

4



**Trafikminister  
Kjeld Olesen siger:  
Fast forbindelse  
over Storebælt  
vil styrke  
den kollektive trafik**

Ministeren fortæller om det »koncessionerede« selskab, DSBs serviceniveau, dobbeltmoral og arbejdet i EF.

– Det er alt for firkantet opfattet, når nogle tror, at jeg ønsker DSB lavet om til et koncessioneret selskab på linie med telefonselskaberne. Men jeg ser meget gerne, at DSB får større bevægelsesfrihed end i dag, siger trafikminister Kjeld Olesen til Dansk Lokomotiv Tidende.

Ministeren afdramatiserer således den debat, der omkring nytår opstod i pressen, efter at han til en af de store morgenaviser havde påpeget DSBs vanskeligheder ved at leve med den statslige budgetteknik. Udtalelserne blev i nogle avis-kommentarer udlagt på en sådan måde, at man foran sig så DSB som et jernbaneselskab uden for politisk kontrol og uden befordringsforpligtelser af nogen art. Samtidig var der dog i mange aviser en vis enighed om, at Kjeld Olesen havde rørt ved et problem, der burde kikkedes nærmere på.

Ministeren: – Det er sådan i dag, at DSB skal overholde nogle i forvejen fastlagte udgiftsrammer, uanset hvordan virkeligheden udvikler sig.

På grund af denne udgiftsblokering kan jeg ikke uden først at have fået finansministerens godkendelse udvide rammerne, selv om en sådan udvidelse ville give tilsvarende eller måske endda større indtægter. Tag f.eks. sømandskonflikten på Kattegat, som gav ekstra pres på Storebælt – hvordan skulle man kunne forudse den ved budgetlægningen? Eller tag regionaltrafikken, hvor der har været en ret betydelig stigning i trafikken, således at folk måtte stå op på gangene. Skal DSB indsætte flere vogne i sådanne tilfælde, vil man overskride udgifts-

rammerne, selv om passagererne naturligvis betaler deres billetter og kort. Nu lykkedes det at løse problemet, men det er et eksempel på, at budgetteknikken er forældet.

Jeg tror i øvrigt også, at denne teknik på sin vis skader den kollektive trafiks omdømme både blandt kunderne og medarbejderne. Det må være svært både for passageren i regionaltoget, som er nødt til at stå op, og medarbejderen som må tage skraldet for det, at acceptere en sådan baggrund.

### Sagen snart op til debat i regeringen

– *Må jeg forstå Deres udtalelser sådan, at De ønsker at gøre DSB til en bedre forretning?*

– Jeg kan ikke se noget odiøst i, at DSB bliver en »bedre forretning«, hvis man blot husker på, at DSB har behov for tilskud for at kunne leve op til sit ansvar og levere service til alle borgere også de steder, hvor underlaget er småt. Men her er vi ved et punkt, hvor dobbeltmoralen slår kraftigt igennem i nogle politiske partier.

– *Hvordan forestiller De Dem, at DSB rent praktisk kan få større bevægelsesfrihed?*

– Jeg har ikke nogen færdig model i hovedet, men jeg skal inden for den nærmeste fremtid drøfte spørgsmålet med finansministeren og regeringens økonomiudvalg. Jeg skal dog gerne sige, at jeg *ikke* har i tankerne at lave en ordning, der fjerner DSBs befordringsforpligtelser eller rækker ved den politiske styring af DSB, herunder takstpolitikken.

– *Hvordan med medarbejdernes status?*

– Jeg har ingen tanker om at foreslå nogen ændring af medarbejdernes status.

Alle fagforbund bør behandles ens

– *Må jeg stille Dem det flabede spørgsmål, om der er nogle socialdemokrater, der er bedre end andre?*

– Det er De velkommen til, hvis De venligst vil forklare Dem lidt nærmere!

– *Jeg mener bare, om det ikke kan være svært at skulle dele sol og vind lige mellem de forskellige medarbejdergrupper, når der nu engang er påbudt rammednedskæringer inden for DSB?*

– Det har jeg ikke følt som noget problem, og jeg mener principielt, at de forskellige medarbejdergrupper – eller formændene for forbundene, hvis det er det, De mener! – skal behandles ens. Hvis nogen fø-

ler, at dette ikke sker, skal man erindre sig, at DSB er en yderst kompliceret virksomhed, hvor der er mange forhold som skal gå op. Det overordnede formål må være at søge at undgå afskedigelser og så i øvrigt at tage så mange individuelle hensyn som muligt.

### Forskel på penge og verbal sympati

– *Mener De, at serviceniveauet i DSB er tilfredsstillende?*

– I almindelighed synes jeg, det er ganske udmærket, men det kunne blive bedre på nogle områder. Selv er jeg i øvrigt ligesom DSB noget betænkelig ved f.eks. at skulle have énmandsbetjening i de nye MR-tog.





Men vi står jo i en selvransagelssituation, for det er vanskeligt både at få offentlige besparelser og samtidig forbedre den kollektive trafik. Der er ganske vist nogle, der kræver begge dele på én gang, men sådan er der jo så meget!

Vi har også gennem de seneste mange år set en udvikling med en stadig stigning i den individuelle trafik, og det har ikke gjort det lettere at skaffe de kontante midler til den kollektive trafik. Verbal støtte savner man derimod ikke, hverken hos politikerne eller blandt befolkningen i øvrigt.

Det er i den forbindelse interessant, at der trods uændrede takster i DSB fra foråret 1975 til november i fjor ikke kom den stigning i passa-

gertallet, som man egentlig kunne have forventet i konsekvens af den brede sympati. Men når det kommer til stykket, kniber det altså. Og mens vi er ved det: Gad vide hvor mange af de mennesker, som sender mig protester mod nedlæggelse af et trinbræt, der egentlig bruger den kollektive trafik?

Når man læser den nye rapport om udviklingen i de kommende år, der er udsendt af en gruppe under Akademiet for de tekniske Videnskaber, bliver man heller ikke videre opmuntret på kollektivtrafikkens vegne. Ifølge den vil den individuelle trafik fortsat stige, omend mindre stærkt, og den kollektive trafik vil ikke få noget gennembrud.



## Restriktioner vil blive nødvendige

– *Hvad kan man gøre for at ændre denne udvikling?*

– Man kan ikke gøre noget fra den ene dag til den anden. Men når energikrisen for alvor begynder at stramme til, er jeg sikker på, at vi bliver tvunget til at tage skridt i retning af restriktioner, som vil medføre en langsom overgang. Det bliver sikkert ikke populært, men nødvendigt.

Det er i denne forbindelse, at jeg har udkastet strøtanken om en forhøjelse af benzinprisen og nedtrapning af de faste udgifter på biler. En sådan omlægning skulle ikke betyde noget for gennemsnitsbilisten, men ville nok få folk til en ekstra gang at overveje den enkelte køretur. I dag er de faste udgifter så forholdsvis høje, at folk siger »når vi nu har bilen, kan vi lige så godt bruge den«. Strøtanken medførte en meget hed offentlig debat, som understregede hvor vanskeligt det er at diskutere ting fordomsfrit.

## Storebæltsbro en fordel for kollektiv trafik

Den kollektive trafiks muligheder i fremtiden påvirkes naturligvis også af mange andre begivenheder og beslutninger. Jeg tror bl.a., at det vil være en stor fordel for DSB med en fast forbindelse over Storebælt.

For den kollektive trafik som helhed ligger der også en lovende udvikling i den nyeste lovgivning på området. Jeg tænker her på den nye ordning i hovedstadsområdet og på den udvikling med langt større koordination mellem den kollektive trafik indbyrdes og med den øvrige planlægning, der er på vej i landet i øvrigt.

Jeg ved, at ikke alle i DSB er helt tilfreds med denne udvikling – man føler måske, at der går noget fra

DSB – men for mig at se bevarer DSB en meget central placering i trafikbillædet, og det er kun godt. Der har i øvrigt under alle forhandlinger omkring lovgivningen været lagt megen vægt på, at medarbejdernes tilknytning til DSB ikke forandres.

### Arbejdet i EF

– Fra 1. januar har Danmark overtaget formandsskabet i EF. Hvordan ser De på jernbanens muligheder indenfor EF?

– Det er min opfattelse, at EF-kommissionen meget ønsker at beskæftige sig med banernes underskud og samarbejdet mellem banerne.

Som man måske ved, skal banerne efter de gældende forordninger have kompensation for de forpligtelser, der påhviler dem som offentlige servicevirksomheder. Det er drifts-, befordrings- og tarifpligten.

For DSBs vedkommende har regeringen med folketingets tilslutning, dengang disse bestemmelser trådte i kraft, besluttet at al DSBs trafik nationalt som internationalt, skal anses som en offentlig tjenesteydelse, public service som det hedder.

Det kan konstateres, at en så entydig beslutning ikke er truffet i de fleste andre lande. Men da banerne i disse lande imidlertid også har underskud, bliver resultatet blot, at man der foruden kompensationsbeløbene for public service-forpligtelserne på anden måde må yde økonomisk støtte til banerne.

Nu har banerne gennem årtier haft et intimt samarbejde, men vi er fra dansk side meget interesseret i at fremme dette samarbejde, når det gælder den internationale trafik. Jeg vil i den forbindelse gøre, hvad jeg kan, både i det næste halve år og senere.

### Konkrete forslag udbedes af Danmark

Det, vi fra dansk side har efterlyst over for Kommissionen, er konkrete foranstaltninger til forbedring af banernes udbud, først og fremmest i den internationale godstransport. Det kunne f.eks. være samarbejde om marketing og eventuel etablering af bloktog i faste løb.

Desværre må det konstateres, at kommissionen endnu ikke har fremsat konkrete forslag. Men der arbejdes med spørgsmålet, og jeg håber på, at vi inden for det kommende år bliver præsenteret for nogle forslag i den retning, vi ønsker.

Derimod mener jeg, at den nationale banetrafik først og fremmest er et anliggende for det enkelte medlemsland, slutter trafikminister Kjeld Olesen.

## Præmieforhøjelser på forsikringer pr. 1.1.1978

*Som bekendt kan man i vor forening tegne en billig og god indboforsikring*

Da vi imidlertid må yde stadig større beløb i erstatninger, har det været nødvendigt at foretage en justering af præmierne for samtlige vore kombinerede indboforsikringer, med virkning fra 1. januar 1978. Stigningen udgør 25% af grundpræmierne.

Da den almindelige indeksregulering af vore præmiesatser i øvrigt, udgør ca. 10%, vil det medføre, at den almindelige »standard«-forsikring, der som det sikkert vides i 1977 har udgjort en maksimal er-

statningssum på 175.000 kr., og som hidtil ha kostet kr. 10,50 pr. måned, vil komme til at stige til kr. 14,26 pr. måned, svarende til en stigning på kr. 3,76 pr. måned (det svarer til prisen for 5–6 cigaretter). Samtidig forhøjes »standard«-forsikringssummen til kr. 190.000.

Trods denne stigning – som omsat til procent ser kraftig ud – er vore præmier dog stadig særdeles billige, og vi er derfor glade for at kunne sige:

*at man stadig i vor forening kan tegne en billig og god indboforsikring.*

(Som nævnt stiger vore øvrige forsikringer – f.eks. grundejer, bygningsbrand, hundeanvar, ulykke og motorforsikring – med ca. 10% fra 1. januar 1978, som det også er tilfældet i andre forsikrings-selskaber).

Med venlig hilsen

Den gensidige Forsikringsforening for

TJENESTEMÆND



O

scar er firkantet, men alligevel verdens mest moderne lokolærer.

»Han« er *Canadian National's* nye loko- og togsimulator i lokoførernes træningscenter i lilleputbyen, Gimli, Manitoba-provinsen, 96 km nord for Winnipeg.

En kr. 18 millioner investering i fremtidig lokopersonnel, for CN har brug for flere hundrede nye førere hvert år.

»Oscar får uddannelsen til at køre hurtigere og nemmere«, erklærer CN, der råder over fire simulatorer, alle kaldes Oscar (efter en populær tegneseriefigur) med tilføjelserne I, II, III, IV.

I og II var ret enkle anlæg. III er vist i princippet på billedet (øverst t.h.). IV, »søn« af III, som vi også har billeder af her, var »på trapperne«, medens dette blev skrevet. »På sporet« kan man netop ikke sige:

Simulatoren består af en rigtig standard førerkabine, fuld størrelse, med alle normale håndtag – men unde kabinen mangler både hjul og skinner.

Forrest har Oscar til gengæld et filmprojekteringsapparat, der kaster farvebilleder af spor og omgivelser hen på en krum skærm – resultatet bliver 3-dimensional panoramavirkning.

Filmen er synkroniseret med kabinens fartmåler, så panoramaet »nærmer sig« på skærmen foran kabinen i den »fart«, eleven »kører« med.

Filmoptagelserne var en teknisk udfordring for sig.

CN fandt frem til at optage på afstandsbasis med elektronisk hastighedskontrol i stedet for på tid. Tilsynekomsten på skærmen af de forskellige billedsekvenser repræ-

senterer altså en bestemt distance, som toget med optagerkameraet har kørt ad sporet.

Principtegningen (øverst t.h.) viser billedskærmens fulde 180° krumning. Seneste beregninger viste dog, at 63° er størst mulige krumning, før billedforvrængning indtræffer, så Oscar IV har fået mindre skærm end vist her.

Instruktørens plads lige bag – lidt højere end – elevens er praktisk og komfortabelt indrettet (billedet på denne side).

Han sidder adskilt fra eleven bag en glasrude af dem, der kun kan ses igennem den ene vej. På et kontrolpanel, der skråner op til vinduet, med monitoranlæg både i og over panelet, kan han ved at dreje sig lidt i stolen følge alle elevens præstationer under »turen« – og afbryde det hele, hvis han ønsker »omkørsel«.

Ruteprogrammer med forskellige særpræg vælger indtruktøren ved tryk på knapper. Det lille tv-apparat, der skimtes til højre for eleven (billedet neders t.h.) gengiver sporprofilen, så eleven er før-orienteret om den valgte stræknings kørekrav.

Kabinen er forbundet med et data- og analyserum, hvor også elevens præstationer indgår og opbevares. Så kan instruktøren bagefter gennemgå træningsforløb og fejl.

CN vil desuden indføre 5-årige genopfriskningskurser for aktive lokoførere.

Under kabinen findes den elektroniske bevægelsesinstallation, som CN har patenteret rettigheder til.

Installationen kan efterligne enhver påvirkning/belastning på loko og tog – navnlig den karakteristiske »harmonika«-virkning under start, kørsel, opbremsning (vognkoblingernes »elasticitet«), som får et tog

i bevægelse til konstant at blive længere eller kortere. Men også kurve- og stigningspåvirkninger – samt lyde! – i et tog med f.eks. 80 enheder kan Oscar efterligne, så eleven/føreren næsten ikke kan mærke forskel på en »tur« i Oscar og rigtig kørsel ude på linien.

Eleverne bor i elevværelser – 126 rum har man – hvor møbleringen præges af seng og skrivebord. De første 4 uger i centret bruger eleven i klasseværelset, så begge møbler værdsættes efter skoletid.

Derefter hjemsendes eleverne nogle få dage, men vender tilbage til endnu 4 ugers dyst med teori og Oscar.

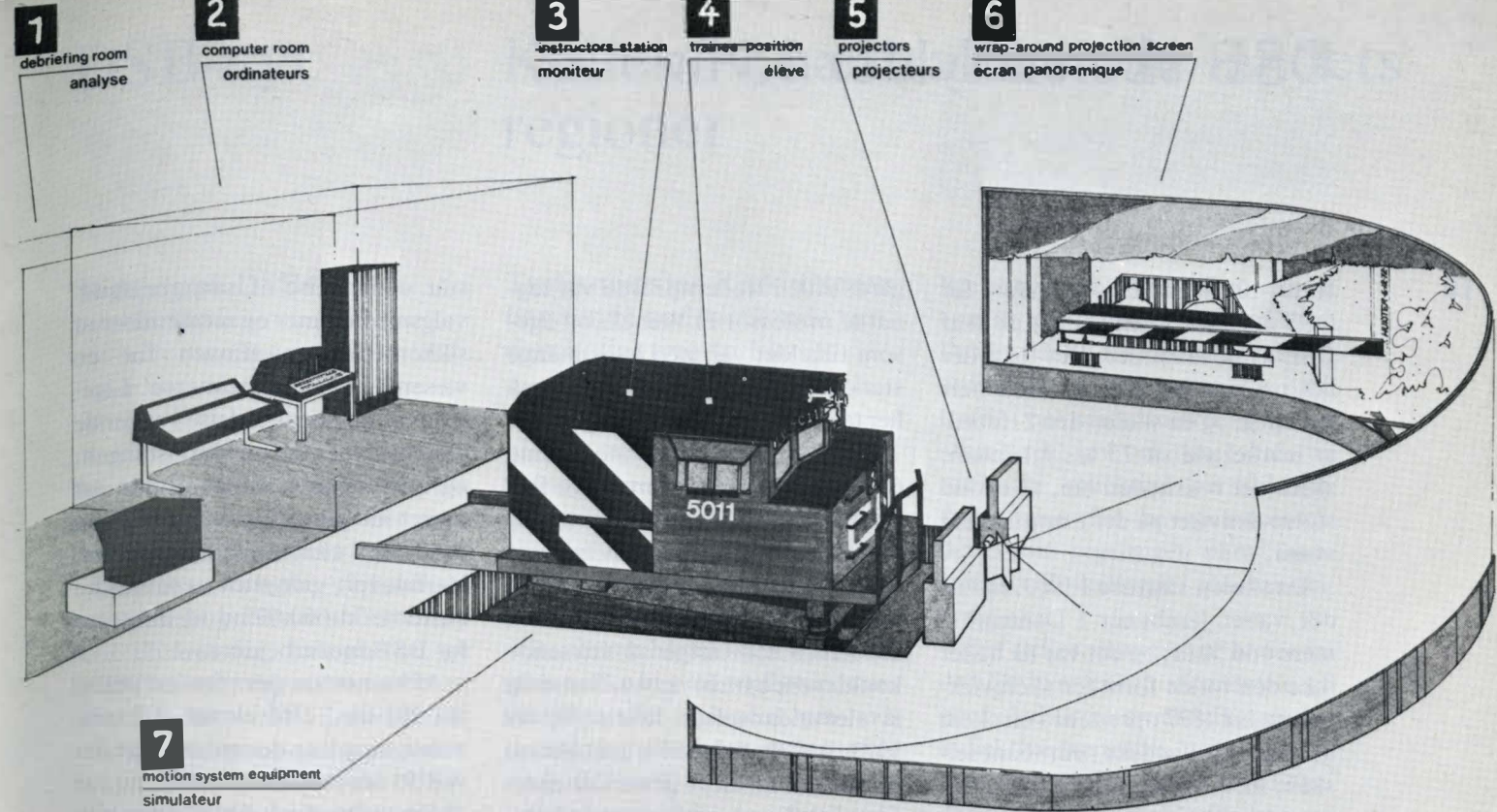
Under Gimli-opholdet bruger eleverne centrets cafeteria, swimming pool, sauna og golfbane.

Efter basistræning i driftsregler, luft- og dynamiske bremsesystemer, trækraft og praktik med Oscar suppleret af træning med rullende materiel på CN's *Symington* rangerplads i Winnipeg, vender eleverne tilbage til deres rette ar-



Oscar IV's instruktørplads lige bag eleven, adskilt fra denne af en glasrude, som kun indtruktøren kan se igennem. Instruktøren vælger ruteprogrammer på trykknapper. Med kontrolinstrumenter kan han følge elevens præstationer – eller som i dette billede: lokoføreren på genopfriskningskursus.





Principtegning af Oscar, loko- og togsimulatoren: 1 og 2, analyse- og datarum, hvor elevens/førerens præstationer indgår og opbevares. 3, instruktørens plads i kabinen. 4, elevens/førerens plads. 5, filmprojektor. 6, 3-D billedskærm. 7, elektronisk bevægelsesinstallation. Canadian National bruger Oscar til uddannelse af nye lokoførere og - planlægger - 5-årige genopfriskningskuser for aktive førere.

bejdspladser, hvor de praktiserer side om side med erfarne lokoførere og jævnligt kontrolleres af inspektører.

Der er ingen tidsfrist for uddannelsen. Det tager en elev fra 5 til 8 måneder efter det indledende 8-ugers Gimli-kursus at blive kvalificeret lokofører.

Oscar gør det også muligt nøje at studere lokoførerens handlinger/rekationer. Derved erfares mere om menneskelige faktorer, der kan spille ind på de bogstaveligt talt enestående lokoførere under arbejdet - erfaringer, der omsættes i bl.a. designforbedringer af materiellet.

## UDLANDET I —GLIMT

Oscar IV - verdens mest moderne simulator - er en rigtig, fuldt monteret kabine, her med en elev ved håndtagene. Udenfor vinduerne skimtes spor og omgivelser . . . på (farve)filmskærmen.



● JAPANS »shinkansen«-planlæggere har vendt blikket fra regeringens krav om anlægsbegrænsning (på grund af omkostningsstigninger og pengemangel) og de andre problemer (revner i banernes betonfundamenter, ineffektive værksteder, astronomiske tab) og har skuet ud i fremtiden: en prognose viser, at af det totale planlagte højhastighedsnet på 7.000 km vil i løbet af planperiodens kommende 10 år kun en trediedel nå at komme i drift. Jo, men i mangel af andre lyspunkter.



Hver 10. medarbejder inden for DSB deltager i løbet af et år på et af DSB skolens kurser. Det fortæller lidt om den betydning, uddannelsen har i dag, og da skolen den 2. februar markerede sit 75 års jubilæum, skete det i visheden om, at endnu større aktivitet på dette område er i vente.

Da skolen startede i 1903, havde der været jernbaner i Danmark i mere end 50 år, og det var da heller ikke den første form for skolevirksomhed. I 1877 oprettedes en skole af Det sjællandske Jernbaneselskab, men den ophørte i 1885 efter sammenslutningen med de jyske baner.

Tilsyneladende var der ikke fra administrationens side nogen større interesse for skolevirksomhed, men efter gentagne krav fra Jernbaneforeningen om en mere ensartet uddannelse af personalet blev der truffet beslutning om oprettelse af en jernbaneskole. Den 2. februar 1903 startedes det første kursus på skolen, og den første bestyrer blev J.C. Skovsted.

Skolen havde til huse i fragtgods-ekspeditionsbygningen ved Københavns anden banegård, men da den skulle nedlægges, besluttede man i 1911 at flytte til Roskilde, hvor en villa i Klostervang blev lejet. Det var nu en kostskole, som åbnede den 8. januar 1912.

Allerede i 1916 måtte der udvides med lokaler i Klosterhus i Klosterstræde. Men i længden blev forholdene i Roskilde for små. Det skyldtes, at stadig flere grupper af personale kom på skole. I starten havde det drejet sig om trafikalever, men ret hurtigt fulgte stationsmestre efter, og det var også meningen at bane- og maskinafdelingens personale skulle have undervisning. Resultatet blev, at der opførtes en skolebygning på Ry-

gårds Allé i Hellerup. Den var tegnet af professor H. Wenck, og ligesom tilfældet var med hans mange stationsbygninger, blev der også her tale om et smukt bygningsværk.

Skolen i Hellerup kunne rumme 60 elever og bød på fortrinlige forhold. Derfor kan det undre en eftertid, at bygningen blev solgt i 1932. Baggrunden var, at DSBs økonomi forværredes i løbet af 1920'erne som følge af voksende konkurrence fra bilismen. Samtidig lå elevuddannelsen helt stille fra 1923 til 1930. Følgen blev, at skolen flyttede til lokaler i generaldirektoratet i Sølvgade, og hermed sluttede kostskoleformen, hvilket mange siden har beklaget.

Sølvgade-tiden varede 38 år, og i en del af disse oplevede skolen på ny lokalemangel. Muligheden for en virkelig forbedring viste sig først med opførelsen af Københavns Godsbanegårds bygning ved Kalvebod Brygge, hvor skolen flyttede ind i 1970. Her er der skabt fortrinlige forhold for skolen, både når det drejer sig om almindelige undervisningslokaler og de specielle faciliteter, der er indført. Således har skolen et TV-studie, idet internt TV i dag spiller en væsentlig rolle i undervisningen, ligesom dette hjælpemiddel bruges i forbindelse med forskellig form for instruktion og ved kommunikationsopgaver. Endvidere råder skolen over et sproglaboratorium.

## Udviklingen de seneste år

Flytningen betød ikke kun tidsvarende lokaleforhold. I løbet af få år er hele uddannelsesapparatet ajourført. Herunder er der sket en udbygning og revision af de faglige grunduddannelser. Men udviklingen har ikke mindst været præget af en kraftig udvidelse af speciel- og efteruddannelsen. På kursusplanen

står uddannelse af samarbejdsudvalgsmedlemmer og medlemmer af sikkerhedsorganisationen for en væsentlig del af elevtimerne. Ligeledes er personaleledelse i stigende grad blevet et led i undervisningen, og i de seneste år har skolen sat meget ind på opbygningen af et leder- og chefudviklingsprogram. Herudover udnyttes en række eksterne kursustilbud af interesse for DSB medarbejdere.

Af kurser var der i forrige sæson ialt 201 med 2766 elever. Til sammenligning kan der nævnes, at der ved 50 års jubilæet på årsbasis var 28 kurser med ialt 521 elever. Ved en sammenligning mellem tallene skal det endda tages i betragtning, at antallet af DSB medarbejdere dengang var betydelig større end i dag.

Den forøgede kursusaktivitet har givet sig udslag i brugen af feriehusene Knudshoved til kursusformål. En modernisering og udvidelse, så skolen i endnu højere grad kan få nytte af stedet, har længe været på tale, og det er et jubilæumsønske, at der kan skaffes penge til en projektering af udvidelsen.

75 års jubilæet blev markeret med en reception på skolen, fredag d. 3. februar.

*Ole Hansen*



## Stigning på DSBs overfarter

Der blev overført 21 millioner passagerer og 3,6 millioner biler med DSB færger i finansåret 1976-77.

Det var en fremgang på 1 million passagerer og 220.000 biler i forhold til året før, fremgår det af DSBs årsberetning, som netop er offentliggjort.

Årsberetningen dækker perioden 1. april 1976 til 31. marts 1977 – altså før sommerens konflikt på de private færgeruter.

Mere end halvdelen af bilerne – 2 millioner – blev ført over Halskov-Knudshoved, og det var knap 3 procent flere end året før. De største fremgange i biloverførsler havde Rødby-Puttgarden med 14,1 procent (i alt 690.000) og Helsingør-Helsingborg med 13,2 procent (i alt 560.000).

Flest passagerer overførtes på Helsingør-Helsingborg (6,7 millioner), mens Halskov-Knudshoved var næststørst foran Rødby-Puttgarden og Korsør-Nyborg.

På Århus-Kalundborg overførtes 235.000 biler, hvilket var en fremgang på 3,3 procent. Antallet af passagerer var 1 million eller nøjagtig det samme som året før.

I forordet til årsberetningen skriver generaldirektør Povl Hjelt, at »DSBs rolle som transportvirksomheden, der forbinder landsdelene, blev understreget i årets løb, bl.a. gennem Intercity togenes ubestridte popularitet«.

Generaldirektøren glæder sig over en fortsat fremgang på godsområdet og over, at det foregående års tilbagegang på passagerområdet blev vendt til en fremgang.

## Trafikminister Kjeld Olesen har sendt nedenstående om den kollektive trafik

Siden midten af 50'erne har forholdene omkring den kollektive trafik udviklet sig i en utilfredsstillende retning. Det gælder især den kollektive nærtrafik.

Resultatet har været nedlæggelse af en række bus- og togforbindelser mange steder i landet om indskrænkning af kørslen på flere af de ruter, der har fået lov at fortsætte.

Årsagerne er flere. – Særlig må fremhæves den stadige stigning i privatbilismen og affolkningen af landdistrikterne. Samtidig er passagergrundlaget blevet drænet bort fra den almindelige rutetrafik ved etablering af skolebuskørsel og andre særlige kørselsarrangementer, som kun en begrænset kreds har fornøjelse af.

Taberne har i første række været den store del af befolkningen, der på grund af alder, indkomstforhold eller andet ikke har en bil til rådighed. – Af hensyn til dem, men også for at give bilisterne et konkurrencedygtigt alternativ, må det være en samfundsopgave at styrke den kollektive trafik. I samme retning trækker hensynet til færdselssikkerheden, miljøet, energisituationen og samfundsøkonomien i det hele taget.

Spørgsmålet bliver herefter, hvordan vi kan styrke den kollektive trafik – specielt når vi må gøre det helt klart for os selv, at der vil være tale om en stram økonomi både for kommuner, amter og staten.

Regeringen og Folketinget må først og fremmest skabe det fornødne lovgrundlag for, at de myndigheder, der har ansvaret for trafikken, kan sikre sig den bedst mu-

lige udnyttelse af de midler, som nu engang kan afsættes til formålet. – Det er i dette lys, man skal se nyordningen af den kollektive nærtrafik i hovedstadsområdet og det »forslag til lov om den lokale og regionale kollektive personbefordring uden for hovedstadsområdet«, som regeringen på ny fremsatte for Folketinget i oktober måned.

Det fælles mønster er, at der inden for hver enkelt af landets regioner skal laves en ordening på den kollektive nærtrafik.

Overalt skal de lokale myndigheder udarbejde en plan for bus- og togtrafikken. – På den ene side skal planlægningen resultere i et bedre og mere effektivt rutenet for bustrafikken og fremme samordningen af trafikken – ikke alene mellem de enkelte busruter, men også mellem disse og banerne. På den anden side skal der skabes sikkerhed for, at planlægningen og udviklingen af boligområder, placeringen af centre og institutioner m.v. går hånd i hånd med en plan for den kollektive trafikbetjening.

Hvorledes trafikbetjeningen nærmere skal tilrettelægges – om der skal indføres fælles takstsystemer som i hovedstadsområdet, og om kørslen skal udføres af private vognmænd eller offentlige selskaber – det må de lokale myndigheder selv afgøre. – Forholdene varierer jo meget fra område til område.

Den kollektive fjerntrafik må staten fortsat tage ansvaret for. Også her er der imidlertid behov for en tværgående planlægning. Denne opgave er en ny planlægningsafdeling i ministeriet netop gået igang med, og jeg har fuld tillid til, at virkningerne – når afdelingen har fået en rimelig tid til at arbejde sig ind på problemerne – hurtigt vil vise sig.



## Ole Hyltoft

Ole Hyltoft er nem at bestemme partipolitisk. Hans indsats i Socialdemokratiet er omtrent et offentligt anliggende. Og ud fra en socialdemokratisk kultur-opfattelse har han skrevet to højt berømmede debatbøger »Tør du være fri?« og »Tør du være med?«

Som forfatter er han straks vanskeligere at placere. Hans talent, hans usædvanlige stilfornemmelse, hans næsten arkitektoniske sans for at tilrettelægge et handlingsforløb er ganske vist umiddelbart indlysende, ligesom evnen til at tegne interessante psykologiske portrætter. Men han holder sig ikke til en bestemt genre. Tværtimod søger han udfordringer i hele tiden at skifte til nye genrer, for på den måde at få forskellige perspektiver på sit emne, mennesker i en social sammenhæng. Hyltoft debuterede 1970 med en kriminalroman »Hvis lille pige er du?« der vittigt udleverede rotteræset i den højere statsadministration.

Den følgende, »Hjertet sidder til venstre«, er i det ydre en spændingsroman. Men den er samtidig en præcis analyse af romantiske samfundstormere.

I novellesamlingen »Revolutionens fortrøp« satiriserer han morsomt og skånselsløst over den akademiske venstrefløj. Han afslører dens dobbeltmoral og dens overklassementalitet. Bogen indeholder dog også nogle bevægende historier om folk, der føler sig hjemløse i deres egen klasse.

Sidste år udgav Hyltoft romanen »Hvem er angst for den stygge ulv?« en fremragende psykologisk gyser om et etableret menneske, der nedbrydes åndeligt af det samfund, han støtter. Bogen skal filmatiseres.

Hyltofts romaner og noveller har som forudsætning en bevidsthed om samfundets indretning, om det, classesystem og kønsroller gør ved folk. De fortæller om mennesker i hjemmet, på arbejdspladsen, mennesker med fejl og dyder, i lyst og nød.

Ole Hyltoft vil hellere end gerne gøre virkeligheden bedre, men han skildrer den, som den er.

Claus Rude.



# Hendes største dag

Af Ole Hyltoft

Tegning af Birthe Kronkvist

Hun gned sig hen over maven med hånden, og vidste med det samme hun skulle lade være. Hendes rød- og hvidstribede T-shirt fik sorte steger af det. Det var ikke til at undgå når hun skiftevis havde penge og alle de farvede bånd i hænderne. De sagde ganske vist at hverken fløjsbånd eller silkebånd smittede af. Og det sagde hun også selv til kunderne. Men noget måtte der nu være når hendes rene T-shirt bare behøvede en enkelt dag som i dag at se ud som om hun aldrig vaskede den – eller sig.

Nu var det også fordi Kilberg stod og grinede til hende. Sku' hun smile tilbage? Hun kunne ikke bestemme sig til det og så var det hun kørte hånden hen over skjorten. Kilberg kaldte sig chefdekoratør skønt han ikke havde andre end sig selv at være chef for. Det kunne man godt grine ad. Og det havde hun også gjort, rent ud sagt fniset de første måneder efter hun havde opdaget det. Men det var seks år siden. Nu tænkte hun ikke på at han var chefdekoratør. Han var bare flinke Kilberg. Sådan var der så meget man vænnede sig til. For eksempel »taleren«. Den første tid hun havde været ansat her i »det store varehus med de små priser« havde hun måttet vende ryggen til disken når hun havde set over på ham. For ikke at kunderne skulle tro det var dem hun grinte ad. Som en bjørn stod han ludende og vogtede overhylderne med de gammel-dags kaffe- og tekander. Hans kæmpemæssige overkrop og store kuplede hoved blev båret oppe af armene, som han plantede skråt udad på glasdisken som om han skulle til at holde tale.

Eller fru Therkildsen henne i de broderede puder og lømmetørklæder. Blåt hår og jadeørenringe så store som ørebeskyttere. Fortids-

øgle, tænkte hun dengang. Nu havde hun arrangeret julefest i tre år sammen med fru Therkildsen og var imponeret. At hun kunne! Stå op 7½ time hver dag. På vej til de 70 var hun. Kis var tit øm i fødderne når hun en kvart i seks hev sig op i bussen på Nørrevold. Hvordan måtte fru Therkildsens ben så ikke have det!

Chefdekoratør Kilberg var ikke meget yngre end fru Therkildsen, selv om han hverken havde blåt hår eller blød hat. Kis smilede til ham. Det manglede bare. Det var jo hende han stod og arbejdede for. Men idet hun smilede, vendte Kilberg sig om til snedkeren, og samtidig stod der en dame foran Kis og skulle have 80 centimeter lilla kantebånd.

Det var en afveklslende afdeling at være i.

Bændler og bånd. Hun havde kun været tre måneder i haveredskaberne da hun fik tilbuddet om at komme til bændlerne. Lidt betænkelig havde hun været ved det. Atten år var hun og stolt over at hun lige havde lagt den tøsede nipssmag bag sig. Desuden var det alt andet end kniplinger og agramaner der var *In*. Det hårde, ensfarvede cowboytøj var kommet på mode. Hun havde ikke prøvet bændlerne ret mange dage før hun alligevel var klar over at det var skønt. Være herskerinde over dusinvis af silke- og fløjsbånd i alle mulige lækre farver og kvaliteter.

Men seks år siden var det jo nu efterhånden. Og meget fornyelse i sortimentet var der ikke tale om. Det var det samme folk spurgte efter. Og kunderne var så godt som udelukkende kvinder.

Det ville de ikke være i smykkeboutiquen. – Har frøken Kis sommerfugle i maven? Kilbergs slanke, rynkede ansigt ragede ind over elastikbælterne. Nu kunne hun give



ham det smil hun skyldte ham.

– Nej, men det ligner en værre rodebutik. Det gjorde det, det cirkelbord med hullet i midten hvor hun skulle stå inde og sælge smykker. Lige foran hovedindgangen. Fra i morgen.

– Snedkeren påstår han er færdig så vi kan dekorere fra klokken fire.

Det var mest halskæder i natursten og armbånd i tin de ville prøve at fange sensommerens turister ind med.

– Står dekoratøren og flirter med husets pin up?

Jørgensen, med guldskiltet *inspektør* i sin blazer evers, gjorde et lille holdt ud for kassen med Kis' guldagramaner.

Kis vidste godt hun ikke var nogen pin up. Det var hun for buttet til, især i ansigtet. Alligevel var det rart at Jørgensen sagde det. Fra hendes frste dag i haveredskaberne havde Jørgensen givet hende samme følelse som den høje, hvidhårede skuespiller i striben af hendes barndoms film. Følelsen af at herfra kom ingen farer, kun hjælp.

– *A day to remember* kommer der til at stå over hovedet på dig. Du får dit kasseapparat ligesom under en kirkehvælvning. Kilberg stod og pilkede ved de kulørt mønstrede borter til at sætte fornedden på cowboybukser.

Det var ikke helt sandt at hun ikke var bange for i morgen. Og hun fortrød at hun havde sagt det til kammeraterne på engelskholdet i aftenskolen. Tænk hvis nogen af dem allerede arriverede imorgen når hun ikke rigtigt kendte det hele endnu. Men hun glædede sig nu mere end hun ængstede sig. Meget mere. Poul – afdelingsleder Jonassen – havde sagt at de ville køre smykkeboutiquen to uger. Mindst. En måned hvis det gik godt. Det sidste afhang jo af hende. Hun ville ikke få



mere i løn. Men udelukkes kunne det ikke at der bagefter kom en lille kontant hilsen fra direktionen.

I går aftes havde Kis vasket busseronnen med latinersejlene på. Den hun havde købt i Palma. Det var den der klædte hende bedst, syntes hun. Med den på og mascara og øjenskygge – bare en lille smule – skulle hun i morgen stå midt inde i smykkeboutiquen. Dette var ikke bare et nyt arbejde, det var – ja,

inderst inde vidste hun hvad det var, det var hendes største dag.

Klokken var en kvart i tolv nu. Kis tog sin lille taske fra hylden under elastikbælterne og gik hen til elevatoren. Kantinen lå på sjette sal med udsigt over byen.

– Gud hvor jeg trænger til at sidde ned! Yvonne, på prøve i lamperne, stod ved siden af Kis foran elevatordøren. Kan man overhovedet sidde ned i sådan nogen bukser?



tænkte Kis. Det var ikke bare enhver forhøjning og fordybning i Yvones blødere dele fra hofterne til midt på lårene som meddelte sig til omverdenen gennem hendes lysbeige bukser. Også mønstret i hendes trusser aftegnede sig i buksernes tynde stof. Men bortset fra det ville Kis gerne indrømme at de sad godt på hende, de bukser. Hun kunne ikke selv have bukserne så stramt. Det ville se ud ad hækkenfelt til.

Kis kunne se over til lampeafdelingen når der ikke var al for meget folkevandring foran bændlerne. Yvonne havde sådan nogle nervøse kast med overkroppen når hun bøjede sig ned efter lampeskærme til kunderne. Hendes store, lyse hår, der faldt i terasser ned på hver side af en midterskildning, svingede og svajede som et uvejr om hendes hoved. Hvor længe mon Jonassen ville udsætte kunderne for det? Kis havde for flere år siden fundet ud af at det var bedst med et par kugler til at holde hestehalen sammen og en lille kam pandehår ned foran. Fordi klimaet i det folkekære varehus var som det var, lummert om sommeren, beklumret om vinteren.

På vej ud fra elevatoren og ind i kantinen lagde Kis mærke til at Yvones jumper stumpedede så meget, at et stykke af hendes bare ryg kom til syne over bukselinningen. Den brune jumper stod ellers godt til buksernes beige. Kamelfarve kaldte folk det som regel nede i bændlerne.

Yvonne lo for højt, syntes Kis, da de havde sat sig sammen ved et af de små sorte borde i kantinen. Det var nok derfor Poul fortrød på halvvejen da han var på vej hen til deres bord. Han vendte om netop da Yvonne havde lillefingeren inde mellem sine fortænder og lod de andre lange fingre stritte påfalden-

de. Kis så efter Pouls lange, lysegrå habitben, da han gik væk. Han havde ikke engang hilst.

Kis var ikke bange for afdelingslederen. Det var der flere af de andre ekspeditricer der var. Så meget havde hun da fået ud af ... den aften. Aftenen de gjorde status. Poul var lige begyndt i huset. Afdelingsleder under 30. Nogle begyndte i toppen. Om hun ikke ville med hen på la Guitarra bagefter. Om hun ville ...! Et af de spanske steder med pudsede kobberpander og hvidløg i ranker. Folk sang ved træbordene, og hun og Poul fik rosévin. Han ikke så meget som spurgte om de skulle tage hjem til hende. Ville nok ikke løbe risikoen for at hun havde en fyr boende. Så det blev hjemme hos ham. Næste morgen lånte hun en tandbørste af ham.

Der kom nogle dage hvor det var helt anderledes at gå på arbejde. Det næsten kildrede. I hvert fald når hun fik øje på ham. Hun vidste såmænd godt allerede dengang, at det ikke ville gentage sig. Men så havde hun da prøvet noget, de andre piger ikke havde. Stået i bar figur ved siden af afdelingslederen i underbukser og børstet tænder. Det var tre år siden.

Kis så ud af vinduet ned på universitetet. Det var i næste uge der kom nye studenter. Så var det ved at være sket med sommeren. Poul, havde han ikke gået på universitetet dernede? Nej, det var vist handelshøjskolen. Men det var vel noget af det samme. Sjovt så unge mænd der blev handelspring'er lignede hinanden. Det var ikke bare de tykke briller. De blev også lidt tykke i hovedet. Og tykt hår – og mørkt havde de.

Forretningsmænd var glade for piger som hende. Piger der kunne deres arbejde og blev på deres plads. En pige som Yvonne ville

ikke blive mange måneder her i huset. Yvonne kunne slippe godt fra at gå ned ad Strøget i sorte haremshbukser og med sandalremme rundt om sine bare lægge. Men hun kunne ikke sælge silkebånd seks år i træk.

Kis kom tilbage til sin disk. Kilberg var i gang med at få de store, tinfarvede bogstaver til at slynge sig over smykkeboutiquen. *A day to remember*, sagde bogstaverne. Ja, det ville det blive. Også for hende.

Chefdekoratøren smilede, og denne gang var hun hurtig nok til straks at smile tilbage.

Så snart hun kom hjem i aften ville hun vaske hår. Så det var pænt til i morgen. Hendes far og mor og lillesøster havde sagt de ville tage ind til byen allerede i morgen formiddag og se hende stå i smykkeboutiquen.

Hun var ved at måle en meter gulddagramaner ud med målestokken da hun så et glimt af Poul ovre i lamperne. Han var gået om bag disken. Om bag Yvonne. Ligesom tilfældigt kørte han et par fingre hen over hendes ryg på det bare stykke hvor jumperen stumpedede.

Jaså.

Men man kunne vel også unde andre lidt fornøjelse. I morgen var det hendes tur til at møde mænd. Turistmænd. Og i næste uge studenter, måske. Man kom tit i snak med kunderne. Hun skulle nok tage sig helt pæn ud. Bare hun ikke blev for svendt op ad dagen. Hun måtte høre godt efter vejrmeldingen i TV-avisen i aften. Fordybningerne i hendes kinder inde ved næsefløjene kunne hun ikke gøre noget ved. Hun havde prøvet at fylde dem ud med pudder. Men det kom til at se klovneagtigt ud. Der var også det med hendes underansigt. Mund og kæbe, for at sige det ligeud. De lige-



som skød sig ud foran den øverste del af ansigtet. Men på det punkt havde hun en trøst. Den samme skavank led Liza Minelli af. Og så var det vist et spørgsmål om man kunne kalde det en skavank.

Kilberg smilede ikke mere til hende. Men han havde også travlt med at få halskæderne til at hænge pænt fra det nederste af bogstaverne i *A day to remember*. Flere af kæderne var med kvindesymbolet, det hængende kors i en ring. Klokken var fire, og endnu var hun ikke blevet bedt om at komme over i sit nye domæne for at få de sidste instrukser. Så hun fortsatte bare med at sælge sine grønne kantebånd og røde skråbånd. Men forventningen om det nye kildede i hendes krop. Det var ligesom den sidste skoledag. Tænk hvis hendes forældre og nogle af kursuskammeraterne kom i morgen lige idet hun stod og ekspederede en herre fra New York på engelsk! Hun gøs lidt. Men det var et behageligt gys.

Lidt over halv fem kom inspektør Jørgensen hen til hendes disk. Det var mærkeligt med hans grå bukser. De var nok grå, men i en underlig meleret udgave, så de slet ikke passede til hans blå blazer.

– Afdelingslederen bad mig give dig besked. Jørgensens knoer stak kantede frem på hans store hænder. – De sætter Yvonne Holst hen i smykkebutikken i morgen. I stedet for. Jeg sagde til Jonassen han selv skulle sige det. Men . . . nogen sku' jo.

Kis sagde ikke en lyd. Jørgensen blev stående lidt, uden at kunne finde på noget.

Da en kunde noget efter bad om 60 centimeter lyserødt silkebånd, opdagede Kis at hun stod og kørte sin hånd hen over maven.

Men nu gjorde det jo ikke så meget.

Medens mange af verdens industrilande, for eksempel Sverige, langsomt indskrænker sit jernbanenet, går Sovjetunionen en anden vej.

Sovjetunionen har i dag en tiendedel af verdens jernbaner. Takket være, at man udnytter systemet meget intens, tegner landet sig for halvdelen af verdens jernbanetransport regnet i godsomsætning. Tekniske midler som rullende materiel, selve skinnenettet, rangérbanegårde etc. udnyttes 5–10 gange mere intens i Sovjetunionen, rapporterer det sovjetiske nyhedsbureau APN.

Omkring 100.000 km skinner indgår i det net til international gods- og passagertrafik, som forbinder Sovjetunionen med 24 stater i Europa og Asien. De nye tekniske løsninger i Sovjet er altså også af interesse for jernbanesystemerne i mange andre lande.

## Automatisk kobling

På de sovjetiske jernbaner har man længe tilpasset sig automatisk sammenkobling af rullende materiel. Spørgsmålet om ensartethed er i de senere år også blevet aktuelt i andre lande. De socialistiske landes internationale jernbaneorganisation har indgående diskuteret Sovjetunionens og andre landes erfaringer på dette område og besluttet at indføre et nyt automatisk system for sammenkobling af rullende materiel baseret på det sovjetiske automatkoblingssystem.

Dette system automatiserer dog blot selve den mekaniske sammenkobling af vogne og lokomotiv. Næste skridt i udviklingen at finde frem til effektive anordninger til automatisk kobling af bremse- og elsystem i et tog-sæt. Sovjetiske specialister har i samarbejde med kolleger fra flere andre lande i Øst- og Vesteuropa i de seneste år kon-

strueret og afprøvet flere originalsystemer på dette område. Et specialtog med de nye konstruktioner er blevet afprøvet med succes i den strenge sibiriske vinter.

## Udenlandske leverandører

På det sovjetiske kommunikationsministeriums eksperimentelle forskningsbase vistes for nylig en international udstilling af moderne jernbanetrafik. Et stort antal firmaer fra Europa, USA og Japan deltog. Under udstillingen holdtes talrige foredrag af eksperter fra de forskellige lande. Der blev indgået nye forretningsmæssige kontrakter. Således købte Sovjetunionen et britisk lokomotiv, som derefter blev afprøvet på banen Leningrad-Moskva og videre købte Sovjetunionen sæt af lamelbremser og en automatlinie til reparation ad hjulsæt og der blev indgået kontrakt med franske, svenske og japanske firmaer om levering af diverse moderne instrumenter og andet udstyr.

Skiner af fransk fabrikat har i den seneste tid været under afprøvning i Sovjetunionen under franske eksperters medvirken.

I de sidste mange år har Sovjetunionen haft et nært samarbejde med de socialistiske lande i Comecon-blokken vedrørende alle jernbanens funktioner. Således har Tjekoslovakiet bidraget med elektriske lokomotiver og Polen og Østtyskland har leveret jernbanevogne til Sovjetunionen, der til gengæld forsyner Comeconlandene med lokomotiver til godstog. Også Finland har bestilt et antal elektriske lokomotiver i Sovjetunionen.

VIP.



## Magnetisk løftet svævetog afprøves i Japan. Marchhastighed formentlig 500 km/t

16

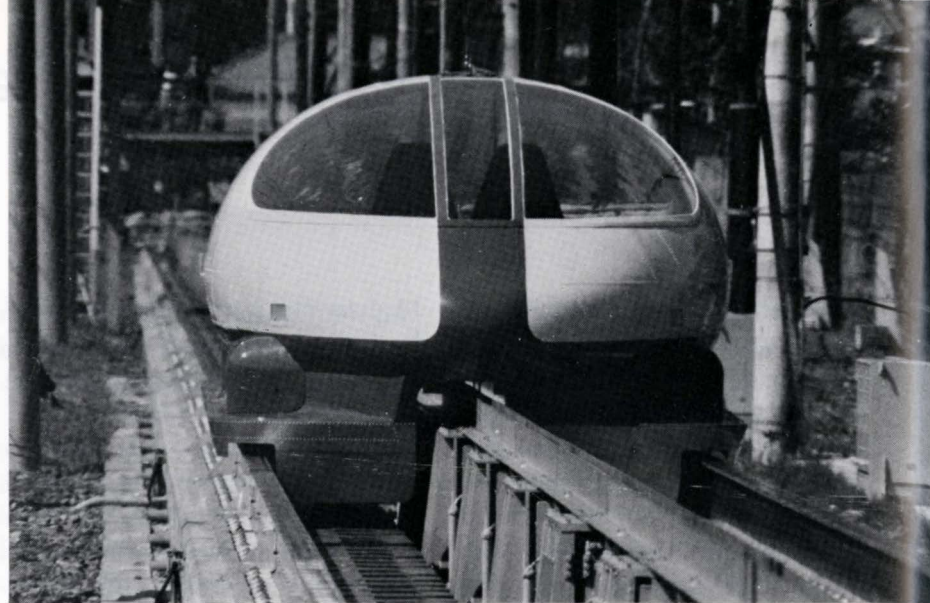
De Japanske Statsbaner (JNR) arbejder for tiden med at udvikle et superhurtigt tog, som skal kunne køre 450 km (længden på den nye ekspresbane mellem Tokio og Osaka) på mindre end en time. Toget skal efter planen tages i brug i 1980. I juli og i september i fjor blev der gennemført to prøveture ved JNR's tekniske forskningsinstitut i Kobunji i Tokio, hvilket betød et langt skridt henimod virkeliggørelsen af dette projekt. Det nye tog svæver i luften under fremdriften, mens et konventionelt tog drives ved at hjulene drejes rundt mod skinnerne.

Alle vore dages tog drives frem ved hjælp af den friktion, som opstår mellem hjul og skinnerne. Overstiger farten imidlertid 350 km/t, bliver friktionen så reduceret, at hjulene bare »spinder« uden at gribe. Dermed bliver det umuligt at accelerere og at få strømtilførsel fra strømledningen via pantografen.

Skal man komme forbi denne fartgrænse og op i 400 a 500 km/t, må man derfor udvikle et helt nyt system. Løsningen er her et fremtidssystem, som ikke bygger på friktionsprincippet men tværtimod på den måde, at toget løftes op.

Udviklingen af superhurtige tog, som kan afvikle den stadig voksende transportmængde, er af fælles interesse for alle lande i verden. Siden 1965 har man i USA og større europæiske lande arbejdet med både forskning og udvikling på dette område.

Man vurderer for tiden anvendelse af propeller, jetdrift, lineære elektromotorer, lineærturbiner og forskellige rørsystemer. Når det drejer sig om at løfte toget fra underlaget, vurderes luftpude- og magnethævning. Disse fremdrifts- og løftesystemer er på forskellig



måde kombineret i de forsknings- og udviklingsprojekter, der arbejdes med forskellige steder i verden.

De Japanske Statsbaner begyndte i 1963 at studere problemerne omkring et superhurtigt tog. Det var året før den nye Tokaido ekspresbane blev åbnet. Først arbejdede man med planer om luftpude-drift, men da man omkring 1969 kunne tage en yderst kraftig og ydedygtig magnet i brug, begyndte man i stedet at koncentrere sig om et magnetisk løfte- og fremdriftssystem, hvilket ikke blot egner sig til jernbaner med mange tunneller, men som også er fordelagtigt, fordi det giver færre miljøforstyrrelser i form af støj, vibrationer og luftforurening. Projektet er så jævnt hen ad vejen blevet videreudviklet og i fjor kunne man altså gennemføre to prøvekørsler.

Hvis man udstyrer en motorvogn med en superstærk magnet, opstår der en frastødningskraft mellem magneten i vognen og strømkredsen i skinnegangen, hvorved vognen løftes op i luften. Dette system kaldes magnetisk løfte- og fremdriftssystem.

En lineær elektromotor fremstilles ved at en konventionel motor splittes aksialt, hvorefter bestanddelene bygges sammen på linie.

En lineær induktionsmotor får alene strømtilførsel til primærdelen, mens en enkelt metalplade anvendes på sekundærsiden, ligesom det også er tilfældet med en kon-

ventionel induktionsmotor. Hvis altså sekundærdelen bygges ind i køretøjet, kan motoren sættes i gang ved at man tilsætter strøm til primærdelen, som er monteret i skinnegangen. Dermed behøver selve køretøjet ikke nogen strømforsyning.

Den kraftige magnet, som monteres i køretøjet for at få det til at løfte sig over bakke-niveauet, kan også i kombination med en strømkreds på siden af skinnegangen til at fremskaffe fremdriftskraft. Dette er princippet for den lineære synkronmotor.

29. juli i fjor prøvekørte man modellen, som blev drevet af en lineær synkronmotor. Prøvemodellen (4 m lang, 1,5 m bred, 0,8 m høj vejede omkring to tons) havde indmonteret en stærk magnet på undersiden og ved fjernkontrol blev modellen kørt på en 220 m lang prøvebane.

Modellen blev sat i gang med et hjælpe-apparatur forsynet med hjælpehjul, som berører ledeskinner af beton. Da modellen nåede den sektion, hvor der var monteret strømkredse til løftning og fremdrift, blev den løftet op og gled hundrede meter uden kontakt med bakken. Princippet er altså, at mens prøvemodellen bliver drevet frem af lineærmotoren, som består af en stærk magnet i modellen og sidestrømkredsen i skinnegangen, bliver den løftet af bortstødningskraften mellem magneten og kredsen, som er monteret i skinnegan-



gen under modellen. Efter at modellen var gledet gennem luften, sænkede den sig igen, hvorved hjælpehjulene fik kontakt med ledeskinnen. Derefter blev modellen standset ved hjælp af mekaniske bremses.

Prøvekørslen blev gentaget ti gange, og modellen blev hver gang løftet 5–6 cm fra underlaget og kørt med en fart af 50 km/t. Resultatet overgik De Japanske Statsbaners største forventninger.

19. september blev der foretaget en ny prøvekörsel, denne gang med en lineær induktionsmotor. Prøve-modellen (7 m lang, 2,5 m bred, vægt 3,5 tons) havde ydestærke magneter monteret på højre og venstre side af køremotorens sekundærdel i midten. Modellen blev afprøvet på en 480 m lang bane.

Denne model blev startet ved hjælp af sin egen motor, som består af modellens sekundærdel og primærspolen i ledeskinnen. Under fart-undersøgelsen kørte modellen en tid med glidesko slæbende mod højre og venstre styreskinne. Da modellen kom til begyndelsen af en 200 meter lang midtersektion med monteret strømkreds på bakken under magneterne, løftedes den af den stærke frastødningskraft, som opstod mellem magneten og strømkredsen. Da denne sektion var gennemkørt, blev glideskoene påny koblet ind, og modellen blev standset ved hjælp af motorkoblingen.

På de tre prøveture blev modellen løftet 5–6 cm og kørt med en fart af 60 km/t.

Der vil senere blive bygget en syv km lang prøvebane, hvor japanerne vil køre med modeller i halv naturlig størrelse med en hastighed af 500 km/t, så at man kan afgøre hvilken løfte- og fremdriftstype, som endelig skal vælges til fremtidens superhurtige tog. VIP.

Uden at ville skabe en privat vendetta, synes jeg ikke at Juul Madsens indlæg skal stå ukommenteret.

Tænk engang, J.M. kan ved hjælp af et kort indlæg, fra for ham en ganske ukendt person, give et karakteristisk af indsenderens alder, livserfaring, intelligens, politiske trosretning, stillingtagen til samfundet som helhed.

Fantastisk, J.M. burde have tjent DLF og sine kolleger på en anden og måske bedre måde, som omrejsende sandsigerske i et omrejsende cirkus. Hvis en lille fordummende kvaksalver må give J.M. et kollegialt råd, så »puds glaskuglen« den trænger til det.

At J.M. så samtidig vil dyppe malurt i, er da kun forståeligt, det har jo en almen kendt lægelig virkning for fordøjelsesbesvær. Mon også J.M. vidste, at samme plante var et gammelt kendt middel mod gulsot?

J.M. skulle hellere koncentrere sig om hans job, som en af organisationens valgte tillidsmænd, at medvirke til løsning af medlemmernes fælles problemer og undlade at kommentere sager, der ligger udenfor den eksakte videns grænser.

*Lkass. J.A. Olesen, ddt Kh.*

## Forslag – Fodslag

Jeg har haft mange diskussioner med »overkommandoen« om vi skal købe et farve-TV.

Når jeg sætter mig lidt imod det, er det nok fordi hendes behov for et sådant er større end mit. Hun har jo mange aftner i ensomhed, selv om ungerne er flinke til at hente hende til aftenkaffe, når jeg er på farten.

Men jeg er begyndt at vakle for alvor. Det er blandt andet disse meget interessante dyrefilm, eller naturfilm om man vil, der rokker ved min stædighed. Når jeg sidder her

og kigger ud på »Morten hare« og fasanerne, forekommer Danmark også i dette sammenhæng som et lille land.

Filmen, som jeg så en aften på »fremmed depot«, gav sandelig et indtryk af hvor barske vilkårene er for levende væsener, når kampen for den daglige føde sætter ind.

Nå, det ligger jo langt væk fra vores stille og rolige sted.

Som mange andre medansatte sikkert gør det, tumler jeg med tanker om, hvordan man kan være med til at bedre på DSB's meget anstrengte økonomi. Det er som man trods alt føler et medansvar for, at også den side af virksomheden bliver plejet – også af mig.

Der er da hist og her ting, som jeg mener måske bør laves om.

Naboens kone truer med at give eftermiddagskaffe om en halv time – de er nu så hyggelige – men vi har jo også begge et godt fast job, så vi skal ikke slås om den daglige føde – den er ok med kaffemik. Efter afbrydelsen tumler jeg videre med DSB's økonomi i tankerne.

Men det er som jeg smider ideerne væk og samler dem op igen.

Det er som jeg bliver ved med at kigge over hos naboen til den anden side – som om det er godt hos mig, og at der er noget hos ham, jeg også godt kan bruge. Jeg prøver at komme væk fra dette tankespind – men det er som det ikke vil slippe mig. Hvorfor?

Vi har glemt at »naboens« har bryllupsdag, men det klarer mutter elegant med en til lejligheden opfundet undskyldning, som ingen af os tror på. Men det kalder latteren frem – og kaffelækkerierne smager dobbelt godt.

Det er nu rart når menneskenes børn har det sammen på den måde.

Vi travler en aftentur – jeg skal nok komme frem med mine ideer til



## Fotokonkurrence 1978

## Med landsoplysningsudvalget til München

bedring af DSB's økonomi, men gi'r dem s'gu til vores formand – så kan han bringe dem videre, hvis der er kød på dem.

Det er nok bedst sådan – jeg har jo til den daglige føde – jeg skal ikke ta' den fra andre, selv om der nok er nogle, der lurder på at hugge min.

*Tjavs*

En gammel »dampelsker«, N. P. Nielsen, har sendt os dette gamle digt – ak – ja

»Spar dig ihjel«

Spar knægt og spar dame  
spar alt hvad du kan  
spar frokost og middag  
og sæbe og vand,  
og hvis du bli'r sulten  
og ta'r en tablet  
så sparer du bonden  
for svineopdræt.

Spar op og spar honning  
vis økonomi  
så sparer du biavl  
med samt hønseri  
spar mælk og spar fløde  
spar ost og spar smør  
så sparer Madsen Mygdal  
de skattefri køer.

Og hvis du blev hjemme  
og ingen sted drog  
så sparer du fodtøj  
og sporvogn og tog  
og klæderne du slider  
dem sparer du på  
når stille i sengen  
du stadigvæk lå

Og når du har sparet  
til banken bli'r fed  
så spar du blot banken  
for renterne med  
hvis tilmed du sparer  
aviser og sligt  
så havde jeg sparet  
for dette mit digt.

Under protektion af den internationale jernbaneunion (UIC) indbyder den internationale organisation for turisme for jernbanemænd (FIATC) til international fotokonkurrence i år – 1978.

Den danske afdeling af FIATC – Danske jernbanemænds turistorganisation (DJT) – opfordrer herved alle interesserede til at deltage i konkurrencen.

Hver konkurrencedeltager må fremstille og forevise en billedserie med en interessant fremstilling af sine oplevelser og indtryk fra en ferierejse til udlandet.

Ved udvælgelsen af de bedste billedserier vil de fotografisk-tekniske bedste billeder ikke blive foretrukket fremfor de billeder, der viser reportagens menneskelige, sociale og økonomiske aspekter.

Følgende konkurrenceregler er gældende:

Deltagere

Aktive og pensionerede jernbanefolk samt familiemedlemmer med rabatrejsemulighed. Tilladte fotos

Såvel sort/hvide som farve i et antal af mindst 4 og højst 12 fotos.

Billedstørrelse

Kun 13 cm × 18 cm er tilladt og *uden* kant.

Mærkning af billederne

På bagsiden anføres

– deltagerens efternavn og fornavn.

– DSB eller anden jernbaneforkortelse.

– tjenestested.

– sted og dato for optagelsen.

– billedrækkefølgen 1.

Som bilag til billederne medsendes en kort beretning om billedernes fortællende indhold.

Indsendelse

Senest 31. december 1978 til

Danske jernbanemænds turistorganisation (DJT)

DSB passagersalgskontoret

Sølvgade 40

1349 København K.

Billedserier, der godkendes til konkurrencedeltagelse, vil ikke blive tilbagesendt og andre kun på anfordring.

Præmier

DJT udlodder præmie til de tre bedste billedserier, der udvælges til at deltage i konkurrencen.

1. præmie 200 kr.

2. præmie 100 kr.

3. præmie 50 kr.

FIATC belønner den af en international jury i Paris godkendte, bedste fotoreportage med en vandrepræmie bestående af et smukt kunstværk.

Kunstværket forsynes med vinderens navn.

Årets studierejse vil blive afviklet i dagene fra mandag den 24. til fredag den 28. april.

Rejsmålet bliver München, med besøg på Knorr-Bremse GmbH, hvor der bliver mulighed for at følge fremstillingen af vort daglige værktøj, bremsen. Udover fremstilling af ventiler, cylinder etc. har virksomheden en stor forskningsafdeling for nytænkning på det bremsetekniske område, vi vil få lejlighed til at følge forskellige demonstrationer.

Vi har tidligere arrangeret rejse til Knorr-Bremse, og at det er en oplevelse, kan mange tidligere deltagere bevidne, vi giver derfor nye deltagere fortrinsret til pladserne til 1. marts.

Lidt om programmet:

*Mandag den 24. april:* Afrejse fra København og Århus kl. 6.55 og 7.15. Middag i Hamburg, og ankomst til München kl. 22.07. Indkvartering på dobbeltværelser i Hotel Metropol nær Hauptbahnhof.

*Tirsdag den 25. april:* Besigtiger vi Knorr-Bremse om dagen, og mødes med vore værter i restaurant Platz'1, om aftenen.

*Onsdag den 26. april:* er afsat til udflugt i Münchens omegn, hvor vi pr. bus besøger Tegernsee.

*Torsdag den 27. april:* er til egen rådighed for deltagerne, men vi samles dog om aftenen til afskedssammenkomst i Mäthazer-Brau.

*Fredag den 28. april:* efter morgenmad kl. 7.55 tager vi nord på, og inden vi skilles serveres middag i Hamburg.

Ankomst København kl. 22.45 og Århus kl. 22.57.

Prisen, ja den er svær at fastsætte på grund af valutaslange o.l., vi har også denne gang udvidet fra 2 til 4 overnatninger, men som tidligere skal turen hvile i sig selv, og vi mener at ca. kr. 800 kan gøre det. Dette beløb dækker middag på ud og hjemrejse, fuld forplejning fra den 25. til 27. april, pladsbilletter samt 4 overnatninger på dobbeltværelse med morgenmad. Endelig forlanges der internationalt fripas.

Kunne du tænke dig at deltage, skal tilmelding ske skriftlig til undertegnede senest den 15. marts (førstegang deltagere senest 1. marts). Tilmeldingen skal indeholde navn, stilling, tjenestested og privatadresse. Lokomotivfører Jørn Thillemann, Avedøregårdsvej 71, 2650 Hvidovre.



# PERSONALIA

## Forfremmet til lokomotivfører (17. lrm.)

pr. 1.1.1978 efter ansøgning

Lokomotivfører (13. lrm.)

F. Brund, ddt Ar i ddt Fa

K. Meier Jensen, ddt Ar i ddt Fa

## Forfremmet til lokomotivfører (15. lrm.)

pr. 1.1.1978

Lokomotivfører (13. lrm.)

C. V. Rasmussen, ddt Ng i ddt Ng

G. V. Brüggge, ddt Od i ddt Od

J. C. R. Petersen, ddt Hg i ddt Hg

W. Gundestrup, ddt Es i ddt Es

C. R. Jørgensen, ddt Ng i ddt Ng

E. L. B. Wedebye, ddt Gb i ddt Gb

## Overgået til anden stilling

p.g.a. helbred 1.2.1978

Lokomotivfører (17. lrm) til lokomotivfører (15. lrm.)

K. O. T. Povlsen, ddt Gb i ddt Gb

B. H. Steffensen, ddt Ar i ddt Ar

E. A. Sterll, ddt Pa i ddt Pa

## Forflyttet 1.1.1978 efter ansøgning

Lokomotivassistenterne p. (8. lrm.)

T. I. Hansen, ddt Kh i ddt Rf

H-H. Husted, ddt Kh i ddt Rf

## Forflyttet 1.3.1978 efter ansøgning

Lokomotivassistenterne (8. lrm.)

E. B. Petersen, ddt Kh til ddt Rf

M. Kleis, ddt Kh til ddt Kø

S. E. Larsen, ddt Kh til ddt Kø

F. S. Petersen, ddt Gb til ddt Kø

## Forflyttet 1.1.1978 efter ansøgning

Lokomotivfører (17. lrm.)

K. E. Nielsen, ddt Ar til ddt Rf

Omstationeret 1.1.1978

Lokomotivfører (13. lrm.)

H. Fønnesbæk Hansen, Lkd (ddo Kh) til Mtj (ddo Kh)

Lokomotivfører (15. lrm)

H. S. Hansen, Lkd til Mtj

Elektrofører (10. lrm.)

B. V. Pedersen, Lkd (ddo Kh) til Mtj (ddo Kh)

Lokomotivinstruktør (21. lrm.)

N. K. Jensen, Lkd (ddo Ar) til Mtj (ddo Ar)

## Afskediget pr. 31.3.1978

p.g.a. svagelighed

Lokomotivfører (17. lrm.)

H. E. Bidstrup, ddt Hg

E. G. Villumsen, ddt Hgl

O. Larsen, ddt Ar

Lokomotivfører (13. lrm.)

F. H. R. Jensen, ddt Gb

Lokomotivfører (15. lrm.)

E. H. Jakobsen, ddt Fa

Lokomotivfører (18. lrm)

E. Hansen, ddt Gb

## Opmærksomhed frabedes

Evt. opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst. Er bortrejst.

Lkf. E. Marienhof, Gb.

Evt. opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

Lkf. S. P. Christiansen, Gb.

Evt. opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

Lkf. H. Harder, Ab.

Evt. opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

Lkf. S. A. Andersen (Helsing), Gb.

Evt. opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

Lkf. S.A. S. Martinussen, Gb.

Evt. opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

Lkf. N. J. Andersen, Gb.

Evt. opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

Lkf. M. W. Pedersen, Es.

Evt. opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

Lkf. S. Jensen, Ab.

## Ændring i adressefortegnelse:

Gb afdeling

Formandens adresse og telefonnr.

ændres til:

Vestervej 33,

Vejleby,

4050 Skibby.

Telf. (03) 32 94 40.

## Velkomst- og afskedsfest

Fredericia afd. indbyder sine medlemmer og pensionister med damer til vor årlige velkomst- og afskedsfest.

Den afholdes på hotel »Landsoldaten«, torsdag den 18.2.1978 kl. 18.00. Der serveres det store kolde + 1 snaps, 1 øl + suppe inden vi går hjem.

Pris pr. kuvert kun 41,50.

Efter spisningen bliver der dans.

Tilmelding sker på den fremlagte tegningsliste på opholdsstuen eller telf. 92 46 36 - 92 46 37.

P.a.v.

O. H. Hansen

## Dødsfald

Pens. lokomotivfører Svend H. B. Olsen, København, død den 27/12 1977.

## En gammel jernbanemands erindringer

»En gammel Jernbanemands Erindringer, 1854-1882« - H.H.A. Rambusch's erindringsbog - udsendtes første gang i 1916. Nu genudsendes denne perle inden for dansk jernbanehistorisk litteratur af Sporvejshistorisk Sekslab.

Bogen, der er særdeles levende skrevet, giver et godt indblik i vilkårene for jernbanefolk, dengang banerne blev anlagt.

Bag på bogen fortælles om den gamle, levende jernbanemand, H.H.A. Rambusch.

»En gammel Jernbanemands Erindringer, 1854-1882«

H.H.A. Rambusch

Sporvejshistorisk Selskab 1977

216 s., ill., vejl. pris i boghdl. kr. 44,-

ISBN 87-87589-08-7

Forlaget Hamlet A/S

Kærparken 6

2800 Lyngby, tlf. (02) 87 60 07.



STØTTEFORENINGEN DANSE DAMPVENNER udsender hermed platte nr. 2 i serien »Danske rangerlokomotiver«, og den kan tillige betragtes som platte nr. 1 i serien med lokomotiver fra De Jysk-Fynske Statsbaner.

Platten viser et af de meget særprægede og meget små rangerlokomotiver med lodretstående kedler, der anskaffedes 4 af til let rangering i 1868-72. »Kaffemøller« kaldtes de, og denne, litra L 2, der endnu eksisterer fik navnet »Gamle Ole«.

Platten hvoraf der er fremstillet 200 nummererede eksemplarer er som vanligt tegnet af kunstnerinden Bertina Kæragerl

På plattens bagside findes en fyldig beskrivelse af lokomotivets historie og dets tekniske data. Platten er udført i hvidt porcelæn med motivet i sort.

Platten, der utvivlsomt vil blive et eftertragtet samlerobjekt erhverves lettest og sikrest ved snarest at indbetale beløbet, ialt 95,- + 10,- kr. altså 105 kr. på vedlagte Giro-kort til:

Støtteforeningen Danske Dampvenner  
Blichersvej 3

3000 Helsingør

Giro 8 29 47 63.

På tlf. (03) 21 81 46 modtages også bestillinger.



DANSK VETERAN JERNBANE PLATTE er en serie om dansk jernbanehistorie og om de prægtige gamle lokomotiver.

En serie om en svunden tid, som endnu mindes med stolthed og ærbødighed, ikke mindst af mændene, som førte dem.

Platterne, som udsendes hvert år i november måned, tegnes af anerkendte kunstnere og fremstilles af »BING & GRØNDAHL« i den kendte smukke blå underglasur design.

DANSK VETERAN JERNBANE PLATTE udsendes kun i et meget begrænset antal og forbeholdes kredse med tilknytning til og interesse for dansk jernbanehistorie.

Platterne sælges til støtte for »Dansk Jernbaneklub«s arbejde med indkøb og bevarelse af det historiske materiel.

Leveres i smuk gavekarton. Pris kr. 108,00 pr. stk.

Dansk Veteran Jernbane Platte  
Kildebakkegårds Allé 59 A  
2860 Søborg.