



3

DANSK  
LOKOMOTIV  
TIDENDE





# DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

10. MARTS 1982 – 82. ÅRGANG

## 3

### Indhold:

Teknologiens følgeproblemer .....	2
DSB – nyanlæg til 50 mio kr. ....	3
ATP-nyt .....	6
DSB-investering på 15 mill. i MR-drift i Struer .....	6
Vi er nødt til at gå utra- ditionelle veje .....	7
Sommerrejser med DJT 1982 .....	8
Ny Jesper Klein-film for DSB .....	10
Tag uniformskasketten på .....	11
Tungere skinner i (håbenes) Polen .....	12
Frankrigs hurtigbane .....	14
Fra medlemskredsen: Ny fri- dagsordning .....	17
Fra lokalredaktionen på Fyn .....	17
Ulovlige tjenester .....	18
Lanternen .....	19
Personalia .....	19
Fremtidens førerplads .....	20

### Redaktører:

K. B. Knudsen  
(ansvarshavende)

G. A. Rasmussen

Redaktion og ekspedition:  
Hellerupvej 44, 2900 Hellerup.

Telefon (01) 62 72 69.

Kontortid 9–16.

Lørdag lukket.

Frederiksberg Bogtrykkeri  
Howitzvej 49.

## Teknologiens følgeproblemer

Med finansministeriet er indgået en rammeaftale om samarbejde ved indførelse og brug af ny teknologi i statens virksomheder og institutioner. Dermed er givet et stykke værktøj, så medarbejderne kan gøre sin indflydelse gældende, når virksomheden har planer om indførelse af ny teknologi eller ændring i eksisterende. Heri ligger således medarbejdernes mulighed for gennem sine faglige organisationer at påvirke udviklingen, så den ikke forringer trygheden i beskæftigelsen eller sikkerhed, sundhed og miljø på arbejdspladsen. De faglige organisationer beskæftiger sig derfor meget med den fagpolitiske målsætning på det teknologiske område.

Den nye teknologi indebærer generelt nogle voldsomme følgeproblemer for mennesket – især for beskæftigelsen. Et område i forkant er kontorfaget med indførelse af elektronisk databehandling og elektronisk tekstbehandling. De mest omfattende ændringer siden skrivemaskinens fremkomst.

Vi er også underkastet ny teknologis fremtrængen ved indretningen og betjeningen af lokomotiver. Disse bliver i deres opbygning så avancerede, at mennesket overflødiggøres ved betjeningen, hvis det ikke lige var fordi der trods alt opstår fejl, som kræver øjeblikkelig indgriben for togets videreførsel og dermed skabe mindst mulig desorganisation i driftssystemet.

I henseende til vor indflydelse på denne teknologiske udvikling er aftalen med maskinafdelingen om deltagelse i projektarbejde ved planlægning om nyt trækraftmateriel og det faste gruppearbejde ved forbedringer og ændringer på eksisterende materiel et udmærket arbejdsgrundlag. Det er relativt nyt og der må nogen tids indkørsel til for af de uddragne erfaringer at kunne lægge op til eventuelt nødvendige justeringer af dette samarbejde.

Det er i øvrigt for dette område som for su- og siu-arbejdet helt afgørende, at de medarbejdere, der indgår i arbejdet, trækker på samme hammel for at fremme og fastholde den fagpolitiske målsætning. Der bør derfor først og fremmest bygges på tillidsmanden, som den umiddelbare til varetagelse af disse opgaver og i andre tilfælde, at han er koordinatoren, så de, der er valgt til at udføre hver i disse områder, gennem ham holder sig til det generelle sigte i målsætningen.

# DSB-nyanlæg til 50 mio kr.

*Dir. V. Adelskvists tale ved indvielsen af den nye eftersynshal ved depotværksted Københavns Godsbanegård*

14 af DSBs største lokomotiver kan efterses på én gang i et nyanlæg, der netop er taget i brug ved depotværksted Københavns Godsbanegård.

Den nye eftersynshal, opført ved Otto Busses Vej i København, har i alt syv spor og dækker et areal på 4000 kvm. Med en investering på ca. 50 mio. kr. er der tale om et af de senere års største byggeopgaver inden for DSB.

For lokomotivvedligeholdelsen betyder den nye eftersynshal væsentligt bedre muligheder, og den skal derfor ses som et led i DSBs bestræbelser for at sikre en rettidig toggang. De moderne forhold giver bl.a. mulighed for at få lokomotiverne hurtigere tilbage i drift.

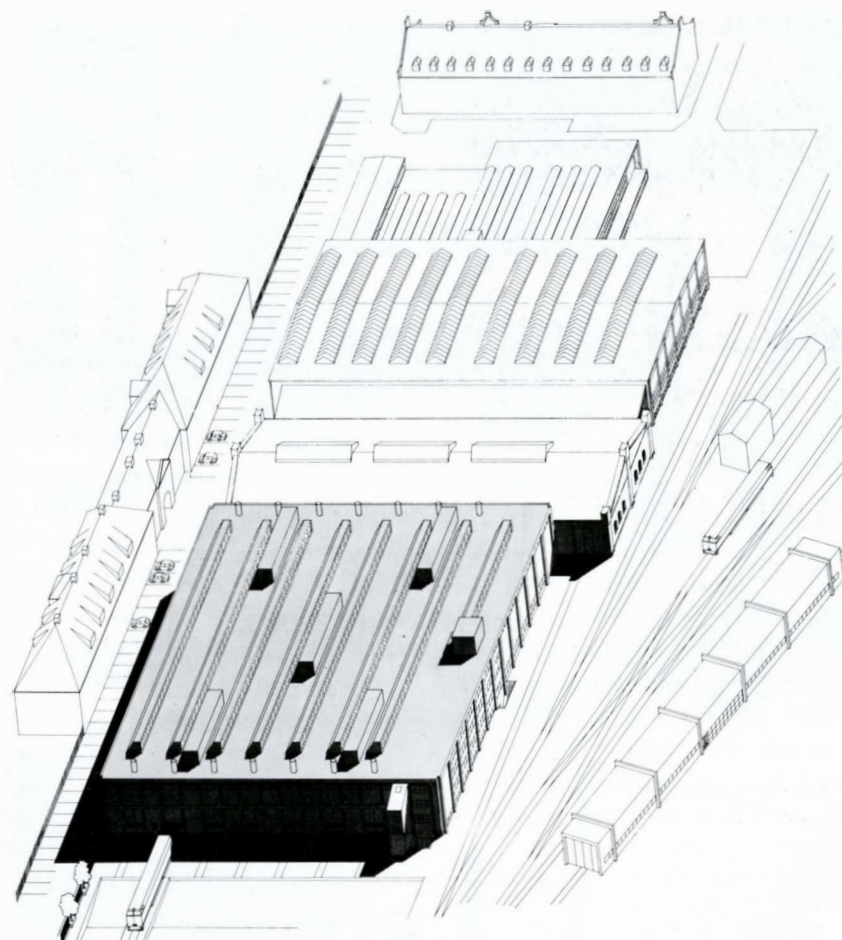
Foreløbig skal hallen bruges til vedligeholdelse af diesellokomotiver af typerne MY, MX, MZ og ME, men anlægget er forberedt til eftersyn af ellokomotiver i forbindelse med den kommende elektrificering af DSBs fjernstrækninger. Til den tid skal eftersynshallen forsynes med køreledningsanlæg.

De miljømæssige hensyn har præget udformningen og indretningen af hallen. Således er der etableret en omfattende røggasudsugning for at hindre gener fra dieselmotorernes udstødning. Desuden er der lagt vægt på at undgå lydproblemer og træk.

Direktør for maskinafdelingen V. Adelskvist sagde i sin præsentation:

Denne nye hal repræsenterer sidste fase i den modernisering af driftsværksteder, som startede i 1958, hvorved det gamle dampremiseanlæg fra 1902 nu forsvinder og erstattes af et moderne driftsværkstedsanlæg.

Med indførelse af dieseltrækkraft i 1950'erne opstod behovet for bygning af moderne driftsværksteder til afløsning af de gamle dampremi-



*Tegning af hele depotværkstedsområdet med den nye hal som nederste del.*

seanlæg, som var bygget under helt andre forudsætninger. Febr. 1954 blev det første MY-lokomotiv leveret. Det er altså 28 år siden. På Sjælland startede MY-erne i 1956. Men først i 1958 stod det første moderne driftsværksted for dieseltrækkraft færdig – det bestod af bare 4 spor.

Først i 1965 blev MY-værkstedet udvidet med 5 spor til ialt 9 spor, der var beregnet for en lokomotivpark på 65 lokomotiver.

I dag har vi ca. 100 lokomotiver og yderligere 21 lokomotiver er i ordre og vil være leveret i løbet af 1982-83.

I mange år har man altså været henvist til at benytte den gamle dampremise til en større del af vedligeholdelsesarbejdet.

Det er således en hårdt tiltrængt udvidelse af sporkapaciteten, vi nu får til rådighed ved indvielse af dette nye vedligeholdelsesværksted, som har 15 sporpladser.

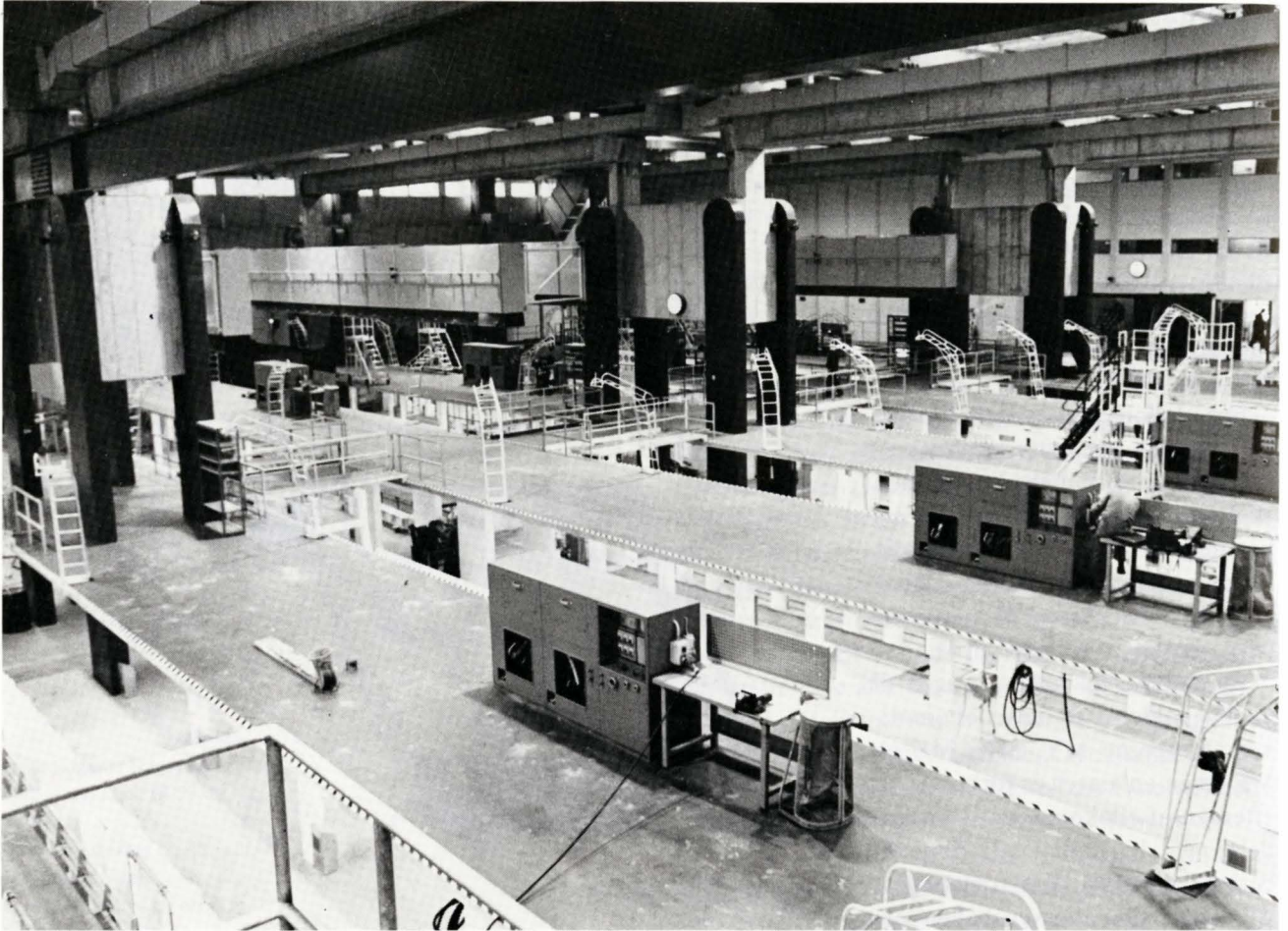
Planlægningen af byggeriet startede allerede i 1975, og omfattede også planlægning af, hvorledes man skulle klare vedligeholdelsesarbejdet i overgangsperioden fra nedrivningen af den gamle dampremise og til den nye hal stod færdig.

Før byggeriet kunne påbegyndes måtte de 2 skydebroer, der befinder sig for hver ende af hallen, fornyes.

I en periode kunne der kun være 1 skydebro i drift, hvilket naturligvis var til gene for den daglige drift af værkstedet.

Selve byggeriet kunne begynde i nov. 1979, hvor der blev skrevet





*Den nye hal – en lys og venlig arbejdsplads.*

kontrakt med A/S Jespersen & Søn.

Det er klart at denne overgangsperiode har været særdeles vanskelig for ikke at sige kritisk. I netop denne periode har materiellet været belastet til bristepunktet og den stigende fejlfrekvens der opstod som konsekvens heraf har ikke gjort sagen bedre. De indskrænkede pladsforhold og uhensigtsmæssige arbejdspladser i de gamle anlæg parret med de sparsomme materielreserver, gjorde det i virkeligheden særdeles vanskeligt for alvor at forbedre materielsituationen.

Jeg vil gerne i denne forbindelse takke personalet ved depotværkstedet for den tålmodighed I har vist under de vanskelige, ja rent ud

sagt dårlige arbejdsbetingelser. Tak for jeres ihærdige og stædige indsats uden hvilken vi aldrig var kommet igennem.

Med ibrugtagningen af dette værksted åbner der sig nu muligheder for at øge vedligeholdelsesindsatsen.

Forkortelse af vedligeholdelsesterminerne, øget indsats på forebyggende vedligeholdelse og hurtige gennemløbstider.

Sådanne forbedringer kan nemlig kun opnås når sporkapaciteten er tilstrækkelig stor. Lad os se lidt nærmere på selve værkstedets indretning og funktion.

Selve eftersynshallen har sporpladser til 14 lokomotiver. Den vedligeholdelse, som skal foregå i

hallen er typisk forebyggende vedligeholdelse, der består i eftersyn og kontrol af lokomotivernes enkelte dele efter en forud lagt plan bestemt af hvor mange km lokomotiverne har tilbagelagt. Herudover skal der foretages udskiftning af fejlbehæftede komponenter (kun i mindre grad reparationer).

Vedligeholdelsesprincippet bygger på, at de komponenter som udtages transporteres til enten specialværkstederne, der ligger i forbindelse med det gamle MY-værksted eller til centralværkstedet.

Eftersynsarbejdet foregår i 2 planer. Derfor er skinnerne lagt på søjler, således at gulvet i lokomotivets maskinrum flugter med peronner på begge sider.

Arbejder på undervognene (bremsetøj, banemotorer, hjul mv) foregår i underetagen. Gaffeltruck til transport af tungere dele kan her anvendes.

Ved indretningen af dette værksted er der brudt med den tidligere praksis for depotværksteder, hvor der kun regnes med udskiftning af lettere komponenter. I dette værksted er der placeret 4 stk. 25 t løftebukke, som kan løfte vognkasser, således at der kan foretages bogieskift. Herved spares væsentlig transporttid, idet lokomotivet ikke, som hidtil skal rangeres ind i centralværkstedet, men i løbet af kort tid kan komme ud med en nyrevideret bogie.

Vi sparer altså kostbar lokomotivtid.

Med samme formål er der anbragt 2 stk. 12,5 t store kraner, der kan løfte dieselmotorer, hovedgeneratorer mv og til sin tid også de tunge komponenter i elektriske lokomotiver (f.eks. transformatoren).

Der findes endvidere et pladeværksted, adskilt fra hallen, til reparationer af vognkasser, herunder svejsearbejder (speciel udsugning herfra).

Hallen er forsynet med et røggasudsugningsanlæg med aftrækskanaler over sporene, således at dieselmotorernes udstødning ikke generer personalet. Når elektriske lokomotiver bliver leveret vil der blive monteret køreledninger i hallen såvel som på begge skydebroer, således at lokomotiverne selv kan køre ind og ud.

Jeg skal ikke nu gå i yderligere detaljer med beskrivelse af anlægget, der ialt har kostet ca. 50 mio. kr. Det kan synes at være en meget stor investering, men vore beregninger viser at anlægget muliggør en bedre lokomotivudnyttelse gennem en kortere gennemløbstid, som reelt svarer til en besparelse eller om man vil en tilgang til driften på 1 til 2 lokomotiver.

Da vore nye diesellokomotiver koster ca. 12 mio. kr. stykket for-

renter anlægget sig altså ganske pænt.

Jeg vil gerne til slut takke den store kreds af leverandører og medarbejdere som har bidraget ved planlægning, projektering og bygning af dette værksted. Vi stiller de største forventninger til, at dette værkstedsanlæg vil bidrage til, at de vanskeligheder, vi har kæmpet med på vedligeholdelsessiden for at holde materiellet kørende, vil blive overvundet, således at vi såvel kvalitetsmæssigt som kapacitetsmæssigt kan løse de opgaver, der ligger foran os.

Til slut vil jeg gerne udtrykke ønsket om, at dette værksted må blive en god arbejdsplads, hvor den enkelte må finde personlig tilfredsstillelse ved arbejdet og opleve glæde ved det teamwork, der er et kendetegn for arbejdet i et driftsværksted.



Skydebrograven og gavlpartiet af den nye bygning.



## Opskrivning af ATP og ny bonusordning

ATP-ordningens bidrag og pensioner forhøjes med 170 % pr. 1. januar 1982, og samtidig indføres en ny bonusordning.

## Nye bidragssatser

Fra 1. januar 1982 skal en lønmodtager betale kr. 8,10 kr. om ugen – eller 32,40 kr. om måneden – til ATP. Arbejdsgivere skal betale 16,20 kr. pr. uge for hver ugelønnet – eller 64,80 kr. pr. måned for hver månedslønnet ansat. Disse satser gælder for fuldtidsbeskæftigede med mindst 30 timers ugentligt eller 130 timers månedligt arbejde.

## Større pensioner

Hidtil har det, man kalder »slutpensionen« – d.v.s. den højest opnåelige tillægspension – været på 4.008 kr. om året. Dette beløb stiger nu med 170 % til 10.800 kr. om året.

»Slutpensionen« er det beløb, som kan udbetales efter 40 års medlemskab af ATP. Ellers afhænger pensionens størrelse af den enkeltes alder ved medlemskabets start og beskæftigelsens omfang i medlemsperioden.

## Ny bonusordning

ATP-pensionen er forsikringsteknisk baseret på de indbetalte bidrag og en forrentning på 4 ½ % – den såkaldte grundlagsrente. Den faktiske forrentning har imidlertid gennem årene været væsentlig højere og har dermed givet en merindtægt af betragtelig størrelse.

En del af »merindtægten« er allerede anvendt til bonus til pensionister eller til forbedringer, f.eks. ved indførelse af ægtefællepension.

Den resterende del af merindtægten fordeles den 1. januar 1982 til medlemmer, der endnu ikke er fyldt 67 år, som bonus, der tilskrives det enkelte medlems pensionskonto. Bonusbeløbet beregnes på grundlag af de indbetalte bidrag – jo større bidrag og jo tidligere, de er indbetalt, desto større bliver bonusbeløbet.

Fremover vil hvert medlem hvert år få tilskrevet bonus, som sin andel af årets merindtjening. På pensionstidspunktet, d.v.s. ved det fyldte 67. år, omregnes den samlede tilskrevne bonus til en bonuspension, der udbetales sammen med tillægspensionen.

Nedenfor ses eksempler på den årlige pensions størrelse for medlemmer, som har været med fra ATP's start.

Årlig pension og bonus for et fuldtidsbeskæftiget ATP-medlem fra 1964.

Født den 1. april	Nuværende alder	Fylder 67 år den 1. april	Pension og bonus det 1. år (før afrunding og skattetræk)
1915	66 år	1982	3.229 kr.
1916	65 år	1983	3.853 kr.
1917	64 år	1984	4.524 kr.
1918	63 år	1985	5.299 kr.
1919	62 år	1986	6.153 kr.
1920	61 år	1987	6.510 kr.

Yderligere oplysninger om de forhøjede bidrag og pensioner samt den nye bonusordning findes i en folder: »Nyt fra ATP, der kan rekvireres hos ATP i Hillerød.

# DSB-investering på 15 mill kr. i MR-drift i Struer

– skriver Struer Folkeblad

STRUER. DSB har besluttet, at Struer skal være serviceby for den kommende regionaltrafik med MR-tog, hvilket i løbet af de kommende år medfører investeringer for omkring 15 millioner kroner i DSB-byen, oplyser formanden for Folketingets trafikudvalg, folketingsmand Normann Andersen (S), Holstebro.

For de 15 millioner kroner skal der opføres en centralhal i Struer, hvor MR-togene skal have deres løbende serviceeftersyn. MR-togene leveres til DSB i løbet af i år og næste år. Endnu er projektet i Struer ikke planlagt i enkeltheder, men man kan gå ud fra, at centralhallen nødvendigvis må være klar, før de nye MR-tog kan sættes i drift, oplyser Normann Andersen.

Den kommende centralhal i Struer skal betjene de MR-tog, som skal køre på strækningen Thisted-Struer-Fredericia og muligvis også til Esbjerg. Mandskabs- og servicemæssigt skal dette område for MR-trafikkens vedkommende være en selvstående enhed. Der ved opnår man, at de samme strækninger og det samme materiel altid betjenes af det samme mandskab, hvorved DSB håber at opnå bedre præcision i togdriften, oplyser Normann Andersen.

Endnu er det ikke nøjagtigt beregnet, hvor meget den nye aktivitet i Struer vil betyde for beskæftigelsen, men det er indlysende, at det vil betyde en del. Dels skal der mandskab til at bygge centralhallen, dels vil centralhallens drift kræve mandskab ud over det, som i dag er beskæftiget ved DSB i Struer, siger Normann Andersen.

Siden december har DSB sideløbende været i gang med at projektere bygningen af en ny remise i Struer i stedet for den, der brændte sidste år.

# » Vi er nødt til at gå utraditionelle veje«

Regeringens fremlæggelse af redegørelsen om initiativer til bekæmpelse af ungdomsarbejdsløsheden vil forhåbentlig medføre en stor aktivitet i Folketinget. Redegørelsens – og andre partiers – konkrete forslag skal udmøntes i en lang række lovinitiativer, som skal fremsættes så hurtigt som muligt. Og inden samlingen slutter, skal principperne for en egentlig ungdomsgaranti fra udgangen af 1983 udarbejdes.

I tilknytning til redegørelsen foreslår den socialdemokratiske folketingsgruppe, at der nedsættes et særligt folketingsudvalg, der udelukkende skal beskæftige sig med bekæmpelsen af ungdomsarbejdsløsheden. Folketingsgruppen indstiller, at dens formand, Ritt Bjerregaard, også bliver udvalgets formand.

## Nytænkning

– Det skal lykkes at slippe af med ungdomsarbejdsløsheden, siger Ritt Bjerregaard. Derfor kræver det ikke alene, at Folketinget er rede til at gå nye veje, men også at arbejdsmarkedets organisationer både på det centrale og på det lokale plan er åben for nytænkning. Det kræver, f.eks. at man accepterer, at kommunerne sætter produktionen i gang for at tilbyde de unge arbejdspladser. I en anden situation, end den vi er i nu, kan det være vigtigt at fastholde, hvem der skal udføre hvilket arbejde. Men med så mange unge arbejdsløse er vi nødt til at gå utraditionelt til værks. Det vil kræve nytænkning, også i de lokale fagforeninger. Uden fleksibilitet fra alle sider går det ikke.

– *Redegørelsen satser stærkt på en udbygning af uddannelserne?*

– Ja. Og en del af forslagene tilgodeser en ret udsat gruppe, nemlig den lidt ældre del af de unge arbejdsløse. Især for dem skal der ske

en kraftig udbygning af arbejdsmarkedssuddannelserne, ligesom der skal åbnes adgang for voksne med erhvervs erfaring til EFGs 2. del. Da man jo får løn på EFGs 2. del, er der herigennem åbnet nye muligheder for at få en uddannelse.

## Særlig indsats for unge kvinder

På det offentlige område med gode beskæftigelsesmuligheder skal der ske en forøgelse af uddannelseskapaцитeten, f.eks. af hjemme- og sygehjælpere, sygeplejersker, plejehjemsassistenter, hospitalslaboranter og politifolk. Mange af disse uddannelser er i øvrigt traditionelle kvindefag, og en udbygning af dem vil forbedre de unge kvinders mulighed for beskæftigelse. Men det er nødvendigt at gøre endnu mere specielt for kvinderne ved at øge deres adgang til traditionelle mandefag. For kvinderne er langt hårdere ramt af ungdomsarbejdsløsheden end de unge mænd. Det er også dem, der har sværest ved at få en EFG-praktikplads.

## Praktikpladserne

– *Praktikpladsproblemet er stadig ikke løst?*

– Nej, men det skal løses i år. Der må lovgives om spørgsmålet for at supplere de indgåede aftaler.

– *Hvad kommer en lovgivning til at gå ud på?*

– Vi har ikke i redegørelsen lagt os fast på en bestemt model. Vore tanker går ud på enten at præmiere de virksomheder, som tager flere elever end forud fastsat i en bestemt kvote, eller at forhøje bidraget til Arbejdsgivernes Elevrefusion. Midlerne fra denne ordning – AER – anvendes jo netop til at dæmpe omkostningerne i forbindelse med elevuddannelse. Og derfor vil de virksomheder, der ta-

ger flest EFG-elever, få mest »valuta« for det forhøjede bidrag. Men jeg vil understrege, at vi ikke har lagt os fast på noget. Vi må høre, om de andre partier har nogle forslag, og derefter skal hele spørgsmålet naturligtvis forhandles.

## Uddannelsesgaranti

*Men der vil vel stadig være unge, der ingen uddannelse får?*

– Alle, der ønsker en uddannelse, skal have tilbuddet. Allerede til sommer skal der være det tilstrækkelige antal uddannelsesstilbud til dem, som ønsker en uddannelse efter at have forladt folkeskolen. Det vil konkret sige, at der skal være et tilstrækkeligt antal pladser på erhversskolerne, gymnasierne og HF.

Men der vil naturligvis være nogle, der ønsker at deltage i produktionen direkte fra folkeskolen.

Alle erfaringer viser, at denne gruppe er mest udsat for at blive ramt af ledighed. I mange kommuner – for eksempel Hobro og Odense – har man gode erfaringer med at lade en skolevejleder følge disse unge, efter at de har forladt folkeskolen. Derfor foreslår vi, at den udvidede skolevejlederordning gøres obligatorisk, ligesom ordningerne med produktionshøjskoler og erhvervsklasser skal udbygges. Der skal ske en forhøjelse af tilskuddet til de virksomheder, der opretter en ny arbejdsplads, det kommunale tilskud til de arbejdspladser, der ansætter en ung langtidsledig skal øges, og ved visse offentlige anlægsopgaver skal en vis del af arbejdsstyrken bestå af unge.

## Hvad med de andre?

– *Hvordan undgår man, at initiativerne for de unge kaster andre ud i ledighed?*



– Det er klart, at man kunne komme i den situation, hvis man ikke var opmærksom på det. Redegørelsen understreger netop, at alle foranstaltninger skal resultere i en nettotilgang til arbejdsmarkedet. Og man må ikke glemme, at bekæmpelsen af ungdomsarbejdsløsheden ikke medfører, at bestræbelserne med at bringe andre aldersgrupper i arbejde formindskes. Tværtimod er regeringen godt i gang med at sætte Socialdemokratiets og fagbevægelsens udbyggede handlingsprogram i værk.

Men det er nødvendigt at anvende en stor del af ressourcerne på at udrydde ungdomsarbejdsløsheden. De unge udgør en femtedel af arbejdsstyrken, men bærer en tredjedel af den samlede ledighed. Men man kan ikke – og man må ikke – begynde en voksentilværelse uden at have sin plads i produktionen. Derfor er det nødvendigt i denne fase af bekæmpelsen af ledigheden at satse stærkt på at skaffe varig beskæftigelse til de unge.

### Overblikket

– *Kan man bevare overblikket over de mange bestræbelser?*

– Det kan være svært. Derfor lægger redegørelsen også op til, at de unge og de, der har arbejdspladser at tilbyde, kun skal henvende sig ét sted – nemlig på arbejdsformidlingen. Hvordan dette skal gribes an i praksis overvejes i arbejdsministeriet og skal drøftes med arbejdsmarkedets parter og de kommunale organisationer.

Men det er praktisk at have et sted, hvor trådene samles. I regeringen sker det i dette tilfælde hos arbejdsministeren, og i Folketinget skal det ske hos det særlige udvalg, som den socialdemokratiske folketingsgruppe har foreslået nedsat. Et sådant udvalg kunne sikre, at den totale indsats mod ungdomsarbejdsløsheden fik den hurtige og smidige gang gennem Folketinget, som er påkrævet i en situation som denne, hvor det er nødvendigt hurtigt, smidigt og effektivt at bekæmpe ungdomsarbejdsløsheden med alle midler.

## Sommerrejser med DJT – 1982

Danske jernbanemænds turistorganisation – DJT – tilbyder/formidler igen i år gode ferierejser for alle danske jernbanemænd/-kvinder.

På togrejser har vi intet imod, at venner og bekendte medtages, såfremt det ønskes.

Læs annoncen og tag den eventuelt ud af bladet og gem den.

Alle vore tilbud kan bestilles/forespørges på hos: Danske jernba-

nemænds turistorganisation (DJT), DSB rejsebureau Hovedbanegården, Banegårdspladsen, 1570 København V. Tlf. 01-14 04 00/3572 eller 8-1-3572 eller kom ind og tal med os.

### Grupperejser med tog

I år har vi ønsket at tilbyde tre grupperejser med tog, for herved at skabe mulighed for, at endnu flere kan deltage i vore rejser.

### SCHWEIZ' BJERGE OG SØER

Udrejse: Søndag den 22.08.82 kl. 16.45 fra København.

Hjemkomst: Søndag den 29.08.82 kl. 12.09 til København.

Gode tilslutningstider fra Jylland over Padborg.

Pris pr. person: 2.550 kr.

FIP-billet: ca. 730 kr.

Nordisk rejseleder medfølger på hele turen.

Forlang specialprogram.

### ØSTRIG – rundtur med bus

Udrejse: Lørdag den 21.08.82 kl. 13.20 fra København.

Hjemkomst: Søndag den 28.08.82 kl. 13.52 til København.

Gode tilslutningstider fra Jylland over Padborg.

Pris pr. person: ca. 2.500 kr.

FIP-billet: ca. 590 kr.

DJT-rejseleder medfølger på hele turen.

Forlang specialprogram.

### VODICE – bademålet ved Adriaterhavet

Udrejse: 27 rejser i tiden

15.05.82–06.10.82.

Hjemrejse: 29.05.82–20.10.82.

Rejsernes varighed er 15, 20 eller 21 dage.

Indkvartering finder sted i værelse med WC/bad og der ydes helpension fra 3. dags morgenmad til 13/18/19 dags aftensmad.

Pris pr. person: fra 1.295 n kr.

FIP-billet: ca. 860 kr.

Der er dansk eller norsk transportleder under rejsen og dansk rejseleder på stedet.

Forlang specielprogram for denne rejse, som er arrangeret af NJT – Norske jernbanemænds turistorganisation.

### OKTOBERFEST i München

Udrejse: Torsdag den 16.09.82.

Hjemkomst: Tirsdag den 22.09.82.





Genfersøen – Schweiz.

Programmet er i skrivende stund ikke helt fastlagt. Forlang specielpogram.

### Individuelle rejser

#### TURHEIM, Ustaoset – Norge

Norske jernbanemenns turistorganisasjons feriehuse TURHEIM ved Ustaoset på Bergensbanen består af 6 gode hytter for selvhusholdning.

Ustaoset er et eldorado for alle, som holder af fjeld- og friluftsliv. Man kan f.eks. tage sin fiskestang på nakken og vandre ind over de store vidder.

I hytterne 1-2-3 er der plads til 4 personer, og i hytterne 4-5-6 er der plads til 6 personer.

Alle hytterne er godt udstyret, men lagenpose, pudevår og håndklæder må medbringes hjemmefra.

Et fælles sanitærhus med koldt vand, brusebad og badstue er byg-

get i området, hvor hytterne er placeret.

Der kan køres i bil til TURHEIM, og indkøbsmuligheder findes ved stationen, som ligger ca. 3 km fra TURHEIM.

	20.6. 15.8.–	Øvrige tidsrum
Pris pr. uge for hytte 1-2-3	385 n kr.	280 n kr.
Pris pr. uge for hytte 4-5-6	490 n kr.	350 n kr.

Billetpris med FIP-rabatkort Helsingborg – Ustaoset – Helsingborg ca. 490 kr. Hertil kommer eventuelt tillæg for sovevogn/liggevogn.

#### RAPHAM, Otta – Norge

10 km øst for Otta (i Gudbrandsdalen ca. 300 km nord for Oslo) ligger Rapham – Norske jernbanemenns feriehjem.

Feriehjemmet er placeret i virkeligt pragtfulde omgivelser midt i det naturskønne fjeldområde.

Alle værelser har dusche/WC.

Der findes motionsrum, svømmehal og badstue.

Pris pr. person pr. døgn med hel-pension udgør 240 n kr. \*) Børn 4–15 år 120 n kr. \*)

Billetpris med FIP-rabatkort Helsingborg – Otta – Helsingborg ca. 510 kr. Hertil kommer eventuelt tillæg for sovevogn/liggevogn.

Bus Otta – Rapham eller omvendt ca. 20 n kr.

\*) Prisen er gældende for tiden. Forhøjelser kan ventes.

#### BJØRKLIDEN – Sverige

Bjørkliden Turiststation omfatter hotel Fjället, hotel Gammalgården, Låkatjåkkorastehytte og en stadig større hytteby med ca. 100 hytter.

Hytterne ligger på en pragtfuld fjeldskråning med udsigt over Torneträsk (søen) og Lappporten (klippeformation).

På turiststationen findes en levnedsmiddelbutik for selvhusholdere.

De store vidders land og et paradys for friluftsmennesker både sommer og vinter. Der findes ingen skønnere fjeldverden og ingen renere luft.

På hotellerne er der mulighed for ophold med hel- og halvpension. Hytterne er indrettet for selvhusholdning, men muligheden for hel- eller halvpension er til stede. Måltiderne indtages da på hotel Fjället.

Der ydes danske jernbanemænd og familie en ganske god rabat i opholdspriserne i Bjørkliden. Der kører iøvrigt direkte tog fra København til Bjørkliden i højsæsonen.

Har Bjørkliden jeres interesse – FORLANG da specielpogram.

Billetprisen med FIP-rabatkort Helsingborg – Bjørkliden – Helsingborg ca. 430 kr. Hertil kommer eventuelt tillæg for sovevogn/liggevogn.



**LES AVANTS, Montreux – Schweiz**

Et ideelt feriested 1200 m over havet med idylliske bjergstier, herlige granskove som er karakteristiske for den uforlignelige skønne natur i bjerglandet over Montreux.

Fra stationen Les Avants på smalsporbanen Montreux–Oberland–Bernois kommer man med svævebane op til hotellet.

Prisen for en uges ophold med helpension udgør ca. 315 Sfr.

Pris for ekstra dag ca. 45 Sfr.

Der ydes børnerabatter fra 30–50%.

Billetpris med FIP-rabatkort Puttgarden – Les Avants – Puttgarden ca. 700 kr. Hertil kommer eventuelt tillæg for sovevogn/ligevogn.

**RIMINI – Italien (Adriaterhavet)**  
Igen i år kan vi tilbyde ferieophold på gode og prisbillige hoteller ved den Adriatiske Riviera.

Denne riviera kræver vel ikke nogen egentlig præsentation, men betyder kort og godt badeferie med flad, hvid sandstrand, sol og mulighed for mange skønne udflugter.

Hotel (direkte ved havet)	02.05.–27.06.	
	29.08.–19.09. Lire	27.06.–29.08. Lire
<i>Regina og Residence</i>	126.000	175.000
Tillæg for enkeltværelse	14.000	14.000
<i>Mulazzani</i>	140.000	175.000
Hotel med swimmingpool (ikke ved havet)		
<i>Jumbo, Susy og Aiglon</i>	112.000	154.000
Tillæg for enkeltværelse	14.000	14.000

ugesophold i dobbeltværelse med bad/WC, helpension og fri strand. For børn indtil 7 år ydes 30% rabat i prisen for en voksen.

Billetpris med FIP-rabatkort Puttgarden/Flensburg – Rimini – Flensburg/Puttgarden ca. 720 kr. ved rejse over Østrig.

**FLYREJSER**

Der ydes stadig rabat på køb af STJERNEREJSER/FRITIDSREJSER. Rabatten er 150 kr. pr. person på en programpris indtil 2400 kr. og 200 kr. i rabat på en programpris derover.

Jfr. vore rejsebestemmelser tager vi altid forbehold overfor prisændringer, hvorpå vi ingen indflydelse har. Som f.eks. valutariske forhold.

## Ny Jesper Klein-film for DSB

Jesper Klein og Klyderne er atter blevet centrumfigurer i en DSB film, denne gang om færger. Med titlen »En færgeopera« fortæller den om Danmark som færgernes land, en betegnelse der stadig gælder trods de seneste årtiers mange brobyggerier.

Formen er utraditionel, som man kan vente, når Jesper Klein og Klyderne tager tingene under behandling. Deres ikke helt almindelige oplevelser under sejlads med færger dominerer i de 18 minutter, filmen varer. Men der er også blevet plads til en beskrivelse af DSBs seneste udspil på færgeområdet, først og fremmest indførelsen af de tre brede færger på Korsør–Nyborg overfarten.

Den nye Jesper Klein-film vil indgå i DSBs filmudlån, og et nyt katalog over film til udlån er netop udkommet. Listen omfatter henvend



»Kaptajnen« på broen.





Måske ideer til uniformsudvalget?

100 film om jernbaner og om rejsemål. Filmene udlånes til skoler og foreninger, og i 1981 var man oppe på 3650 udlån. Det svarer til, at omkring 100.000 mennesker hvert år ser en af DSBs film.

De tidligere Jesper Klein-film »Vil du i verden frem« og »Der Søges Banefolk« hører til de mest udlånte, men populær er også filmen »Farvel til dampen«. I kataloget vil man bl.a. finde den gamle klassiker »Her er banerne«, instrueret af den fremragende instruktør Theodor Christensen.

En del af filmene er blevet overført til video, og den udvikling fortsætter, da ikke mindst mange skoler efterhånden har fået anskaffet udstyr til forevisning af video.

Filmkataloget trykkes i 8000 eksemplarer, og heraf er omkring halvdelen blevet forudbestilt. Også i udlandet er der interesse for DSBs film, og nogle af dem er optaget i det katalog, som UIC (Den internationale jernbaneunion) udsender.

Samtidig foregår der udlån gennem DSBs rejsebureauer i udlandet. Da man venter særlig stor interesse for filmen »En færgeopera«, er der planer om at lade den forsyne med engelsk speakertekst.

Med venlig hilsen  
DSB

## Tag uniforms-kasketten på siger man i Sverige

Skal lokførere bære uniforms-kasket?

Nej, svarede alle indsenderne som kommenterede Karl-Erik Pettersøns indlæg på omslaget til SJ-NYTT nr. 21. Havde vi kun fået et enkelt nej, kunne vi have henvist til almindelig uvidenhed om uniformsbestemmelserne i SJ.

Nu ved vi bedre. Efter påstødnin-ger og håndgribelig vejledning

direkte i SJ Forfatning nr. 210 til afdelingen, som så træffende kaldes beklædningsbestemmelser, tager vi alt tilbage, som vi tidligere har påstået i dette spørgsmål.

Vi citerer direkte fra teksten: »Lokførere, lokassistenter, motorvognsførere og tjenestemænd som gør tjeneste med rengøring i tog-tjenesten, skal bære uniforms-kasket (rengøringspersonale dog kun skråhue).

Hvorfor har så ikke alle lokførere kasket?

Det er nok sådan, at mange lokførere foretrækker deres egen hue eller gør tjeneste barhovedet i stedet for at bære uniforms-kasketten. Beror det på almindelig modvilje mod uniformer. Eller vil man ikke skilte med, at man er lokfører? Er det af bekvemmelighed, kasketten passer ikke til det for tiden noget længere hår? Kom gerne med synspunkter. Det er umuligt at kontrollere om førerne har kasket i overensstemmelse med reglementet ved tjenstgøring, mener Ove Kronbjörk, gruppechef ved stationen i Hagalund. Vi har internt ved flere tilfælde påtalt, at førerne er pligtige til at bære kasket. Effekten bliver en vis forøgelse af antallet af uniforms-kasketter i en kortere periode.

Ove efterlyser samtidig ordre for at minde om kasketvang. Måske en gratis kasket efter endt uddannelse. Nu får man tilskud på  $\frac{3}{4}$  ved første kasketkøb. Prisen for en uniforms-kasket er ca. 50,00 kr.

Der findes en kommission indenfor SJ som i disse dage kommer med forslag og ideer til nye uniformer.

Vore store ører har nylig hørt, at den nye introduktionsbrochure for lokoførere kommer til at indeholde en linie med et påpegende om kasketpligt for lokførere.



# Tungere skinner i (håbenes) Polen

12

I

december 1980 sagde Polens daværende trafikminister, *M. Zajfryd*, til et internationalt jernbanetidsskrift:

»Udsigterne for modernisering af Polens jernbaner er noget tristere nu, end de var ...«.

Zajfryds pessimisme dengang skyldtes i første række Polens økonomiske vanskeligheder – så store og voksende, at selv USSR i årets løb gav Polen (Moskvas strategisk vigtigste »satellit«-område i Europa) 5 års udsættelse med betaling af landets gæld til USSR.

Men Zajfryds ord reflekterede også polakkernes vilje til at skabe en fri fagbevægelse og samtidig – ikke mindst – fremme demokratiske principper i landets styre.

Hvad der sker i Polen for tiden har derfor interesse og betydning ud over landets egne grænser.

Den øjeblikkelige militære undtagelsestilstand giver Zajfryds ord særlig vægt i 1982 – godt et år inde i 5-årsplanen for de polske statsbaner (PKP).

Planens hovedpunkter er *elektrificering* af 9000 km af PKP's samlede 23.000 km spornet og *sporforbedringer*.

I alt 19.000 km skal elektrificeres. 7600 km har fået ledningerne op.

PKP anskaffer derfor ikke flere diesellok, som nu tæller under halvdelen af lokparken. Resten er 30% el-lok, 26% damplok. Damplok bevares også af økonomiske grunde (olieimportbesparelserne).

Polen er Europas næstvigtigste kulproducent, så mangel på energistof til damplok og kraftværker er utænkelig.

Sporforbedringer er vitale, især fordi godstrafikken (kul, malm, stål, svovl) visse steder er Europas tætteste, i snit tættere end i andre europæiske lande.



*PKP håber at kunne færdiggøre moderniseringer som nedfaldet i 5-årsplanen, så også turister – meget gerne skandinaver – kan rejse endnu bedre til fredfyldte steder som dette (herover) fra en af kanalerne imellem Mazuria-områdets floder og søer.*

De mest trafikerede ruter udsættes således årligt for 14 millioner ton/km. Sammenlignende er tallene for f.eks. britiske statsbaner (BR) »kun« 9,1 million ton/km og for tyske statsbaner (DB) 8,3 millioner ton/km.

Skinneslitage har fået PKP til – i samarbejde med landets Huta-Katowice stålværker – at begynde udvikling af en ny, tungere skinne med trækstyrke 110 kp/mm<sup>2</sup>. De nye skinneres »arbejdslevetid« vil svare til 700 millioner bruttotons.

Tunge skinner i øvrigt med trækstyrke 90 kp/mm<sup>2</sup> har en »levetid« på 450 millioner bruttotons.

Godt 18% af PKP's spornet har tunge (60 kg/m eller 65 kg/m) skinner.

Prøveanlæg med de kommende sværvægterskinner er i gang. PKP håber at have dem i tjenestebred brug før 1985.

Sveller er et andet igangværende udviklingsprojekt.

PKP foretrækker træsveller, men også træ er ved at blive mangelvare selv i skovrige Polen, så planen omfatter samtidig lægning af cementsveller på 9000 km. Slutmål er cementsveller på godt 60% af PKP's samlede spornet.

Alligevel eksperimenterer PKP med forstærkning af træsveller navnlig med polymeriseret træ, hvorved træsvellernes holdbarhed nærmer sig cementsvellers uden at træmaterialets elasticitet og andre fordele går tabt. Processen går ud på at indsprøjte et plaststof, som før det størkner fylder »hulrum« i træsvellen og derved hærdet den.

Efter 5-årsplanen skal arbejdet med at udføre langsvejsede skinner også gå videre, så i alt ca. 15.000 km bliver færdig inden 1985. Håber PKP.

Andre moderniseringsopgaver: Signalforbedringer, bedre træning af godsmateriefolk (hårdhændet behandling af rullende materiel gi-

ver for mange beskadigelser) og ruteudvidelser. Håber PKP.

Men der er mangel på ballast, sveller, maskiner og andet udstyr, så sporudvidelserne er allerede kommet bagud ifølge planen.

Polakker er med rette stolte af deres naturskønne land, hvor Karpaternes bjerge skyder ryg mod sky i Tatra-delen, medens dybe dale ruller græs- og blomstertæpper ud i bunden. Men Polen er også *transitland* i kraft af sin beliggenhed frem for andre Europa-lande. Der er forbindelser i alle retninger:

Hovedstaden, *Warszawa*, har direkte forbindelser til Skandinaviens hovedstæder, *København, Stockholm, Oslo*, endvidere til *Moskva/USSR, Berlin/Tyskland, Paris/Frankrig, Wien/Østrig, Prag/Tjekkoslaviet, Budapest/Ungarn, Belgrad/Jugoslavien, Sofia/Bulgarien og Bukarest/Rumænien*.

Der er også direkte linjer til industri-, kultur- turist»magneter« som *Leningrad, Vilna, Kiev, Lvov og Brest/USSR, Varna/Bulgarien, Zagreb/Jugoslavien, Dresden, Leipzig og Erfurt/Østtyskland og Hannover, Køln og Frankfurt am Main/Vesttyskland*.

Polakkerne vil meget gerne have turister – navnlig skandinaver, der ofte har kig på campingpladser i Mazurias sø-område og på Mamry-søens grønne bredder ved *Wegorzewo*. Sø-distrikterne har masser af kroer, pensionater, jagthytter og campingpladser og tiltrækker bl.a. mange sejlsportsfolk.

Hurtigtog med moderne sove- og spisevogne samt god komfort på internationale ruter er de fleste Polen-turisters foretrukne rejseform.

PKP er nu tilmed så internationalt gearret, at ankomst/afgange for udenrigstog er synkroniseret med landets indenrigskøreplaner.

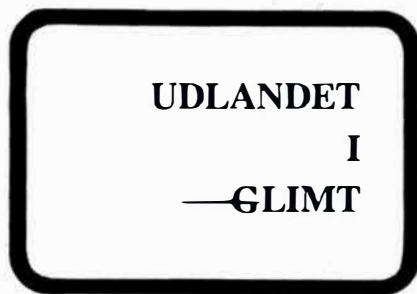
Under normale forhold.

Udsigten til opfyldelse af PKP's 5-årsplan står måske nok i håbets tegn medens dette skrives.

Og navnet på Polens nuværende trafikminister, som kunne have kommenteret udsigten i dag, kendes ikke ved redaktionens slutning, oplyser Polens herværende ambassade. »Så De behøver ikke et billede af Zajfryd«, tilføjer ambassadetsmanden lakonisk.

Udsigterne for turismen kan polakkerne endvidere bare *minde* omverdenen om for tiden – som i vort billede fra Mazuria-distriktet.

Men polakkerne ved også, at i omverdenen er dagens Polen ikke ude af syne eller af sind.



• JAPAN's statsbaner (JNR) har akkumuleret et samlet underskud på kr. 180 billioner (kr. 180,000,000,000,000), som nu slettes ved en ændring af loven.

Nåja. Bare japanerne ikke begynder at pille ved tyngdeloven.

• ENGLAND's statsbaner (BR) skulle have haft sit hældende højhastighedstog – APT – i normal rufart nu. BR har imidlertid været nødt til at udsætte starten et par gange p.g.a. tekniske problemer. Bl.a. viste hældemekanismen tilbøjelighed til fastlåsning i hældende stilling, hvorved to modgående, hældende APT-tog i visse kurveforløb ville kollideres, fastslog teknikerne.

Uacceptabel fartnedsættelse?

• IRAK, olierige, vil investere kr. 190 milliarder i nye topkvalitet jernbaneanlæg i de kommende fem år.

Meddelelsen oplyser ikke, om skinner bliver af guld eller kun af 3-tårnet sølv.

• HELSINGFORS' t-bane begynder prøvetrafik med passagerer til juni imellem *Östra Centrum* og *Hagnäs*, det er størstedelen af den i første omgang vedtagne 11,2 km lange metrolinje. 4 km er reel undergrundsbane. Dermed bliver Helsingfors tredje nordiske hovedstad med t-banesystemet.

*Læser på Amager:* Jamen, så får København jo førstepladsen i Norden som t-baneløs hovedstad, ikke?

*Svar:* Jo. Og du får ingen præmie.

• KINA's ingeniører har siden Folkerepublikkens oprettelse (1949) boret over 4000 jernbanetunneler i bjergområder. Kinas længste tunnel – 14,3 km – er ved at blive boret, dobbeltsporstrækningen imellem *Beijing* og *Guangzhou*. To ting »driller« de tunnelerfarne kinesere: vandlækager om vinteren skaber så store istapper under tunnellofter, at togsikkerheden trues. Og: af 136 af de længere tunneler, hvor ventilatorer skulle installeres, har hidtil kun 40 tunneler fået ventilatorer, hvoraf kun 3 virker.

Eller som en Beijing-ingeniør udtrykte det (uden at hæve stemmen): *–13/4X!!!%÷)!!!*.

• ZIMBABWE får udenlandsk lån til finansiering af *Gwelo–Salisbury*-linjens elektrificering, der også udføres af tre udenlandske firmaer.

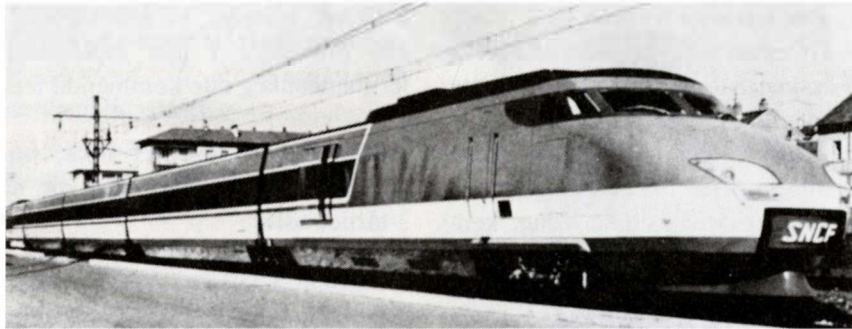
Fortidens slaver ville have skreget af grin.



# Frankrigs hurtigbane

af C. E. Andersen

14



*Omkring 1970 konstruerede de franske Statsbaner et gasturbinedrevet tog bestående af 5 vognenheder på 6 bogier, alle med elektrisk drevne aksler. Dette tog viste sig at kunne køre hurtigt og tilmed roligt. Den succes måtte følges op. Men nu satte oliekrisen ind. Da gasturbiner bruger meget olie, måtte planerne baseret på gasturbiner opgives til fordel for helelektrisk drift.*

Omkring 1970 interesserede mange jernbaneselskaber sig for at bruge gasturbiner som drivkraft i jernbanetogene, navnlig for meget hurtige tog, fordi gasturbiner kan have en vældig ydeevne, og fordi de er lette og lidet voluminøse. Der udvikledes gasturbinedrevne vogne og hele tog samt enkelte gasturbine-lokomotivtyper i flere lande, nemlig USA, Canada, Japan, Rusland, England, Tyskland og Frankrig.

I Frankrig fremstilledes der succesivt flere typer motorvognstog, bl.a. en 5-vognskonstruktion, som var meget hurtig. Den blev seriebygget i anseligt antal; og den bruges endnu. Denne type er også blevet eksporteret til USA og er der blevet licensbygget.

I 1972 fremkom i Frankrig en anden konstruktion, ligeledes en femvognsformation, men ganske anderledes. Den består af en motorvogn i hver ende, faktisk et lokomotiv, og mellem dem tre passagervogne. Hver af motorvognene var udrustet med to gasturbiner med elektrisk kraftoverføring til alle togets drivaksler.

Disse maskiner kunne yde ca. 5000 hk. Bogierne var egnede for meget høje hastigheder. Under en række prøvekørsler præsterede dette tog hastigheder omkring 300

km i timen, ja endog 318 km i timen, som absolut maksimum.

Forfatteren af disse linier deltog i 1973 i Paris i en kongres angående avancerede landtransportmidler, deriblandt luftpuddefartøjer og magnetløftede fartøjer. Ved den lejlighed kom jeg med på en demonstrationstur med det nye gasturbinetog fra Paris forbi Orleans til Vierzon og tilbage.

Mellem Orleans og Vierzon var hastigheden konstant 280 km/t, den var hverken mere eller mindre, fordi den var fastsat som sikkerhedsgrænse på den strækning.

Turen var især bemærkelsesværdig ved, at toget kørte uden vibrationer selv ved maksimumshastigheden. Der var egentlig ikke noget spændende ved det, end ikke da man fra førerrummet så landskabet »udvide sig«.

Det nye tog var i det hele taget en succes. Så måtte der naturligvis bygges flere tog, og de måtte om muligt udvikles til endnu mere fremragende præstationer.

I øvrigt måtte det undersøges, hvor sådanne tog kunne indsættes med størst fordel.

Man fik da den idé at bygge en helt ny baneforbindelse, en speciel hurtigbane, mellem Paris og Lyon, baseret på de muligheder, som gasturbinetogene syntes at byde

på. Der var endda ligefrem behov for en ekstra bane her af kapacitetsmæssige grunde. Den eksisterende bane mellem Paris og Lyon udgår fra Lyon-banegården i det østlige Paris og følger herfra Seinedalen. På en lang strækning har den 4 spor. Denne linie er meget bugtet, men til gengæld er den jævnt stigende. Den har stort set retning mod sydøst, til sidst en meget lang stigning frem til Cote d'Or-bjergryggen og videre over den til Saone-flodens dalområde. Ved Dijon drejer banen mod syd. Den når frem til centralbanegården (Perrache), i det Lyon Den ligger på en halvø, der i vest og øst begrænses af Saone- og Rhonefloderne, der løber sammen lige syd for byen. Hele distancen Paris-Lyon-Perrache er 512 km.

Denne bane klarer en kolossal trafik, undertiden næsten tre hundrede tog pr. døgn i begge retninger tilsammen. På visse tider af døgnet og visse ugedage og feriedage kører der ligefrem »batterier« af lange eksprestog så tæt efter hinanden som muligt. Der kører også mange tunge godstog og lokalt standsende tog m.m. De mange tog og sammenblandingen af de mange slags tog med forskellige hastigheder giver tit anledning til forsinkelser og andre driftsuregelmæssigheder. Derved begrænses banens kapaci-

tet, som allerede er ved at være nået, ja faktisk overskredet, for så vidt som trafikafviklingen ikke altid forløber tilfredsstillende. Dertil kommer, at trafikken er stigende.

Disse forhold og de nye perspektiver, som gasturbinetogene syntes at byde på, ansporede til bygning af en supplerende bane, og det en bane specielt for meget hurtige og ensartede tog, evt. en bane med et helt andet forløb både med hensyn til niveau og landskaber, i øvrigt gerne langt borte fra alle byer, da den ikke skulle tjene lokaltrafik, men kun den udprægede fjerntrafik.

Planerne var baseret på indsættelse af gasturbinetog, for øvrigt kun i ret lille antal.

Men just medens planerne antog fastere form, indtraf oliekrisen. Brændstofforbruget blev begrænset, og de blev mere uregelmæssige, fremtidsudsigterne tegnede ikke godt. Oliepriserne øgedes voldsomt. Olien skulle endda betales i fremmed valuta.

Det blev snart klart, at den situation ville være ved.

Driftsudgifterne for gasturbinetogene måtte blive meget store med hensyn til energiforbrug, dels fordi gasturbinerne er meget kraftige, og dels fordi gasturbinerne kun er effektive ved fuld kraftydelse, desuden fordi de selv for en given hestekraftydelse bruger stort set dobbelt så meget olie som dieselmotorer. En gasturbine forbrænder ofte

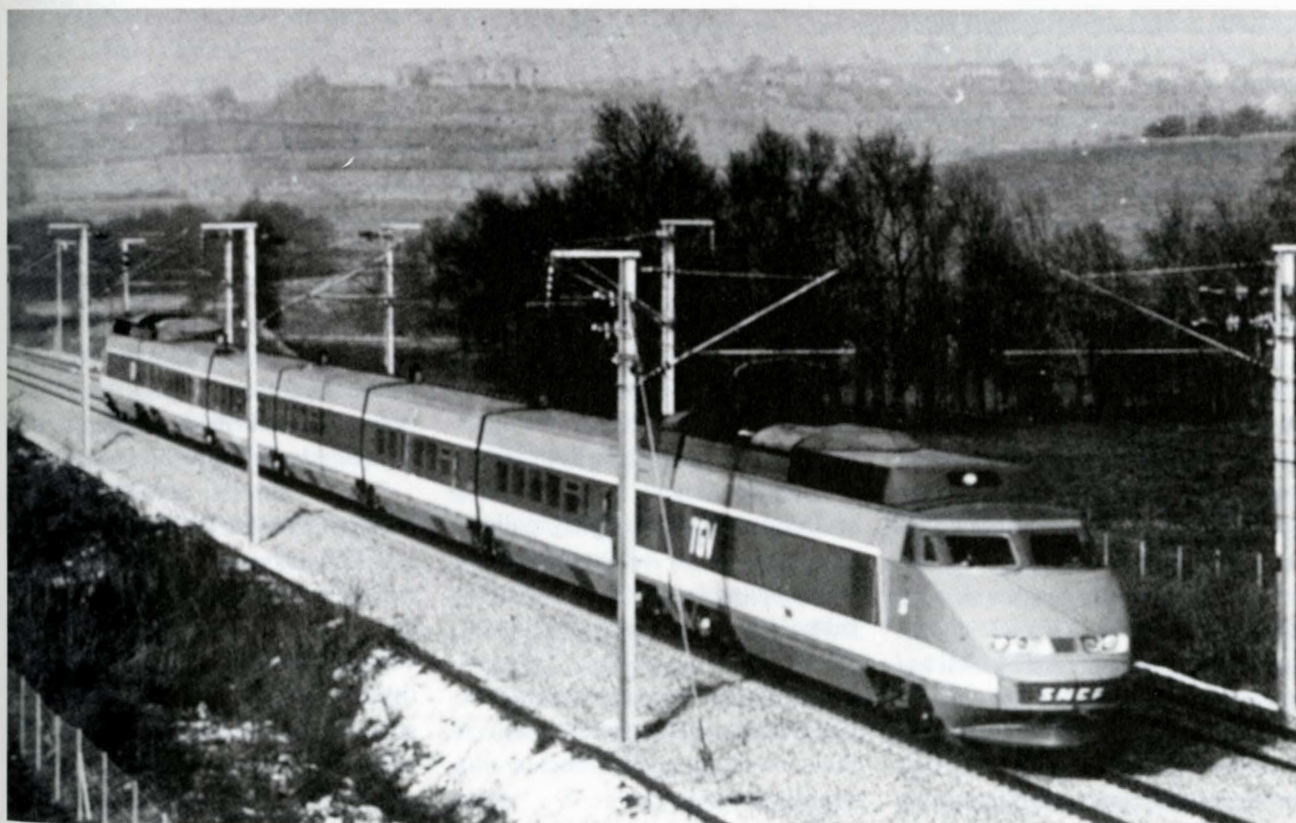
hver time lige så meget olie som svarende til deres egen vægt.

Det blev derfor nødvendigt at opgive planerne om at fremstille gasturbinetog i stort antal. Dermed syntes motiveringen for hurtigbanen at falde bort.

Men nu havde tanken om hurtigbanen slået an. Gasturbinetog fik betydning ikke blot med hensyn til den videre udvikling af det rullende materiel, men tillige for hurtigbaneplanen.

Man kunne bygge banen og basere den på elektrisk drift. Gasturbinetoget var jo ikke blot karakteristisk ved drivkraftsystemet, men også ved dets konstruktion i øvrigt. Man kunne fremstille lignende tog

*Fortsætter næste side*



*De elektriske tog, der var udviklet af gasturbinetoget, blev i 1981 færdige i så stort antal, at der med vinterkøreplanens begyndelse kunne udføres regelmæssig trafik med denne art tog mellem Paris og Lyon, halvdelen af distancen på den færdige del af den nye hurtigbane. Den 26. februar 1981 satte der med et af de nye tog hastighedsrekord for alle togarter i alle lande og gennem alle tider. Tophastigheden blev 380 km i timen, d.v.s. 105 m pr. sekund.*





*De nye elektriske tog er ens formeret af 8 vognkasser på 9 bogier + 2 endevogne hver på to bogier. En sådan 10-vognsenhed er 200 m lang. To sådanne tog kan sammenkobles og føres fra enden af den ene eller den anden ydervogn.*

*Energiforbruget selv ved den fulde kørehastighed, som er 260 km i timen, ganske moderat. Da der ikke skal bruges olie, men elektrisk strøm fra oplandsforsyningsnettet, som i Frankrig nu overvejende genereres i atomkraftanlæg, er det nationalt set langt billigere at afvikle befordringen ved hjælp af de meget hurtige tog end at køre langsomt med biler.*

med elektrisk drivkraft. Det sidste gasturbinetog havde jo elektrisk kraftoverføring til drivhjulene og var for så vidt et elektrisk tog. Så kunne man fjerne motoranlægget og derved endda få mere plads til passagerum.

Alt var dog ikke helt så lige til. En problematisk sag var de fornødne strømaftagere, pantograferne, der skulle kunne fungere pålideligt ved meget store hastigheder. Derfor anbragtes der en strømaftager på gasturbinetog, så der kunne foretages hurtige forsøgskørsler og målinger med den.

Ca. 1973 ombyggedes en eksisterende elektrisk motorvogn til en forsøgsvogn. Den fik bogier af ændret konstruktion. Her var bane-motorerne anbragt i vognkassen og havde kardanledforbindelser til bogiernes aksler. Derved reduceredes bogiernes uaffjædrede vægt. Denne konstruktion viste sig at være væ-

sentlig bedre end selv dem, der brugtes i gasturbinetog. Med denne motorvogn foretoges der prøvekørsler med hastigheder helt op til 306 km/t.

Derefter udvikledes den type elektriske tog, man nu ville bruge på hurtigbanen og som skulle skabe grundlag for dens bygning. Toghel-heden kom til at bestå af 10 vogne. Deraf de to endevogne som bæres af toakslede bogier, hvis aksler alle er drivaksler, kort sagt en mellemting mellem et lokomotiv og en vogn; begge har førerrum. De har jævne overgange til de øvrige vog-ne.

Mellem dem placeres der 8 vogne eller rettere sagt vognkasser, hvis ender hviler på mellembogier, dog naturligvis undtagen de to yderste. Af disse i alt 9 bogier er de to yderste drivbogier. Følgelig har hele toget 13 bogier, deraf 6 drivbogier med tilsammen 12 drivaksler.

Toget er symmetrisk. Det har førerplads i begge ender. Hele toget, altså 10 vogne eller vognkasser, er 200 m langt. Det har plads til ca. 390 passagerer, deraf 111 på førsteklasse og 275 på 2. klasse. Enkelte tog er dog indrettet helt for førsteklases rejsende. To tog kan sammenkobles og køres sammen, betjent fra førerpladsen i den forreste enheds forreste førerplads.

Togets største akselbelastning er, selv når det er fyldt, kun 16½–17 t. Totalvægten er altså 400–450 t.

Elektromotorerne er ligesom i den omtalte forsøgsvogn ophængt i vognkasserne og har forbindelser til drivakslerne via kardanledsystemer. Hver af motorerne kan udvikle godt 500 kw varigt og i kort tid omtrent det dobbelte uden at blive for varme.

Strømforsyningen er normalt 50 Hz 25.000 volt vekselstrøm. Men togene kan også køre ved jævn-

strøm. Det har betydning, fordi den nye bane er elektrificeret med vekselstrøm, medens de gamle baner i Frankrig syd for Paris er elektrificeret ved jævnstrøm, derfor må togene køre ved vekselstrøm på strækningerne nærmest banegårdene i Paris og Lyon.

Desuden skal de kunne køre ud over Lyon, f.eks. til Marseille.

Motorernes ydeevne er dog mindre, når togene kører ved jævnstrøm.

Men på jævnstrømsstrækningerne skal de ikke køre så hurtigt.

Enkelte tog er indrettet til også at kunne køre ved  $16\frac{2}{3}$  Hz 15.000 vekselstrøm. Derfor kan de køre ud over Frankrigs grænser ind i Schweiz og Tyskland. Måske vil man senere bygge tog, der kan køre på strækninger, som er elektrificeret med 3000 volt jævnstrøm, så kan de køre ind i Italien og Belgien.

Der er to strømaftagere i hver endevogn, henholdsvis for 1500 volt jævnstrøm og 25.000 vekselstrøm. Togene kan køre fra det ene strømforsyningsystem til det andet ved fuld fart.

Togene er optimeret for hastigheder op til 260 km i timen, som også er normalhastigheden.

Der er flere bremsesystemer, som muliggør opbremsning fra den normale tophastighed til standsning på ca. 3000 m.

Signalsystemet virker i togenes førerrum. Ved de store hastigheder ville almindelige signaler ved siden af banen ikke være fyldestgørende.

Signalsystemerne med sikkerhedsstandsningfaciliteter fjernstyres fra en central i Paris, hvorfra hele togdriften ledes. Der er konstant telefonforbindelser mellem denne central og samtlige tog. Der er desuden fjernsynsforbindelser.

I en efterfølgende artikel skal baneanlæggene og togdriften omtales.

## Legatuddeling

Ved den pr. 29. januar 1982 foretagne uddeling af Kong Christian IX's Understøttelsesfond, DSB's 2 Jubilæumsfonds, Trafikinspektør C. J. M. Wieth og hustrus legat og Fru Isabella Winifred Tougaards legat, hvortil var modtaget i alt 73 ansøgninger, blev uddelt 62.000 kr. i 56 portioner med følgende fordeling:

*Enker:* 1 à 2000 kr., 5 à 1500 kr., 19 à 1000 kr., 7 à 500 kr.

*Pensionister:* 4 à 1500 kr., 8 à 1000 kr., 9 à 500 kr.

*Ansatte:* 3 à 500 kr.

Af Stationsforstander P. W. Stybes og hustrus legater uddeltes 3.550 kr. i 4 portioner således:

*Enker efter stationsforstandere* (livsvarige): 2 à 550 kr.

*Enker:* 1 à 900 kr., 1 à 550 kr.

VKT

## Fra medlemskredsen: Ny fridagsordning

Ved Aalborg afdelings generalforsamling den 25. januar 1982, blev det enstemmig vedtaget at sende et forslag til DLF's kongres i maj 1982 gående ud på, at lokomotivmændene i lighed med andre også gerne vil have en 5 dages uge.

Følgende forslag kunne fra afdelingens side ønskes gennemført fra sommerkøreplanen 1983.

Til de 60 fridage vi havde før nuværende ordning med 43 enkelte og 18 dobbelte fridage lægges 52 »lørdage« plus 8 UA-dage (UA-fritiden forhøjes med 50% fra 1.-10.1982).

Resultatet bliver nu 60 fridage plus 52 »lørdage« plus 8 UA-dage = 120 fridage altså 60 dobbelte fridage pr. år.

Med denne ordning bliver den daglige norm 8 timer pr. dag.

Antal orlovsdage 25 pr. år.

Ønsket med dette indlæg er at det vil skabe debat rundt i afdelingerne forud for kongressen.

Med venlig hilsen

Aalborg afdeling

## Fra lokalredaktionen på Fyn

Hvis man går og tumler med nogle ideer eller tanker, som man selv mener er af en vis værdi, kan man naturligvis holde dem for sig selv, med efterfølgende risiko for mavesår, eller vor tids nye statussymbol: »frustrationer«. Man kan osse gøre det, at man delagtiggør sine omgivelser i, hvad der optager én – og kommer der så reaktioner, positive eller negative, – ja så har man vel egentlig nået hvad man ville, – eller har man? for, har man nu magtet at udtrykke sig så budskabet er forstået? – eller opfatter man de tilbagemeldinger man får rigtigt?

I DLT nr. 1 d.å. forsøgte jeg, som ovenfor beskrevet at manøvrere uden om et mavesår, og fik ro i sindet! – indtil jeg modtog DLT nr. 2! Jeg var naturligvis meget spændt på om der var nogle reaktioner på mit indlæg. Det var der! Med tilbageholdt åndedræt begynder jeg at læse, og jo mere jeg læser, – oh rædsel! – jo mere begynder jeg at svede, det står mig mere og mere klart at jeg skulle have holdt mig til mavesåret, for dette må helt sikkert ende med det der er værre. Jeg synker tilbage i stolen og bander mig selv ned i det hedeste . . . , hvorfor pok-



ker kunne jeg ikke bare have holdt min mund? – nu kommer sandheden for en dag, jeg er jo ikke uddannet til at udfærdige klare og letfattede artikler, – jeg har skudt forbi mit mål! Med andre ord: budskabet er ikke feset ind! Herefter: Hængelås på blækkhuset!

Og dog, vi mavesårskandidater er ikke så lette at kue. Jeg prøver én gang til, det er i hvert fald billigere end nervemedicin.

Hvad var egentlig målet med mit indlæg? Jo, det var ganske enkelt hvad Tage W. Jensen selv skriver: »For det første: hvorfor brænde inde med gode synspunkter? Næsten intet er mere velkomment på alle foreningsbladsredaktioner end godt stof fra medlemmerne. Hvorfor skriver medlemmer de fleste steder så ikke mere i medlemsblade, end de gør?« Altså: Bruger vi ikke vores eget blad noget mere, gør vi det indholdsløst og uinteressant.

Jeg nærer altså ikke noget ønske om at forklejne de artikler om udenlandske baner som bladet i tidens løb har brugt. Men da DLT bliver udgivet *for*, og betalt *af* DLFs medlemmer, må det vel først og fremmest være de ting, der optager *os* bladet bør bringe, og det er *ikke*, det kan jeg godt love for, i særlig grad japanske eller australske jernbaner!

For min skyld må der gerne være artikler af den omtalte art i bladet, men kun i det omfang, at der mangler mere relevant stof (se N. P. Pedersens indlæg i DLT 2). Vi skal *ikke*, som TWJ forsøger af udlægge mit indlæg, rejse en kinesisk mur omkring os, og lukke af for indtryk udefra, men i dag står vi i den modsatte situation, vi får en masse at vide udefra, men aner ikke en pind om hvad der foregår i vor egen lille andedam.

Pas på! – nu bliver den bøjet i neon: *DLT er et fagforeningsblad*, og skal først og fremmest beskæftige sig med fagforeningsspørgsmål! De omtalte (glimrende) artikler om udenlandske jernbaner, er ikke *specielt* interessant for DLFs medlemmer, og ville gøre sig bedre i Familie Journalen eller Det Bedste (disse magasiner er endog i farver!), – eller måske i DSB-Bladet? Det rent faglige stof kunne for så vidt godt bringes i DLT, men er det egentlig ikke DSBs opgave at bi-bringe os dette? – vi har jo LOKO-NYT! Hvad om vore dygtige instruktører tog sig selv lidt i nakken og fik DSB til at komme med en pose penge, så man kunne gøre LOKO-NYT til noget virkelig godt (og regelmæssigt). Det kunne være, at der kunne undværes nogle af de midler, der nu bruges til UD OG SE, (det er en publication i flere farver, som især er kendt fra grøfter langs sporet, gulvet i kupeerne samt overalt på stationsområderne). Det var i øvrigt ønskeligt om DSB var indstillet på at gøre ligeså meget ud af sine lokomotiver, som af sit PR-program, som med skam at melde, er det eneste velholdte ved DSB.

Men tilbage til DLT! Jeg tror, at der er en masse ting, som burde i bladet, men som aldrig bliver trykt, fordi der ikke bliver presset på fra medlemskredsen. Sker der ikke snart noget, er jeg bange for at bladet med tiden vil gå ind, for indstillingen er mange steder: »– jamen der står jo aldrig noget, hvorfor skal vi så betale for at udgive bladet?«

– *Og så er de japanske jernbaner alligevel henvist til Familie Journalen.*

Med de bedste ønsker for DLT – og østens jernbaner ...

*Ole Husted Andersen,*

Mdt Ar.

Jeg blev beskyldt for at slå flot ud med armen, af Gunnar Rasmussen på generalforsamlingen d. 25-1-82, afholdt af KH.afd., det var da jeg advarede de kolleger der skal over på Gb., om de ulovlige tjenester der er i turene. Der er 18 tjenester der ikke overholder aftalen om, at ingen tjeneste må overskride 8 timer, hvis der er 2 timer mellem 23.30 og 7.

I siger at turene er godkendt af turrepræsentanterne, men jeg er ligeglad med det, for den tur jeg kører i på Kh., er der ingen ulovligheder i, så jeg vil ikke tvinges til at køre i noget der ikke overholder de regler, der er vedtaget mellem DLF og DSB.

Desuden overholder følgende tjenester ikke aftalen om at ingen tjeneste, med et passende ophold, må overstige 12 timer, det gør 9,2 14,47 9,8 12,15, Ut.2 12,06 ikke.

Med de skiftende arbejdstider vi kører, må vi forlange at de beskyttelsesregler, der er vedtaget, overholdes. At man så skal beskyldes for at slå ud med armen og være usaglig fra ens egen hovedorganisation, er for dårligt. I skulle i stedet bakke op bag kravet, om at reglerne blev overholdt, men det er måske for meget forlangt.

Da K. B. Knudsen svarede på den kritik, der blev rettet mod Hellerupvej, mindede han om det ansvar de havde derude, jeg vil her minde ham om det ansvar en lokomotivmand har, hvis vi begår en fejl, som kan have en frygtelig konsekvens, kan ikke rettes ved et forhandlingsbord, eller med et viskelæder, husk på det, når du taler om det ansvar I har på Hellerupvej.

Jeg ønsker dette brev optaget i D.L.T., da jeg mener det kan have betydning for andre depoter også.

Med venlig hilsen

*Otto Frahm Pedersen Mdt.Kh.*

## »Lanternen«

»Lanternen« afholder ordinær generalforsamling mandag den 5. april 1982 kl. 15.00 i »Resturant Halvleg« i Frihedens Idrætscenter, Hvidovrevej 446. (Fem minutters gang fra Frihedens Station).

Dagsorden vil blive ophængt på depoterne. Forslag der ønskes behandlet på generalforsamlingen, skal være bestyrelsen i hænde senest den 29. marts 1982 og sendes til Ulrik Salmonsens, Søparken 24, Svogerslev, 4000 Roskilde, tlf. (02) 38 41 83.

Efter generalforsamlingen vil der blive serveret en platte + 2 genstande til en pris af 49,50 kr.

Indtegning senest den 29. marts 1982.

p.b.v.

Erik Kettner

## »Lanternen«

»Lanternen« ønsker at gentage succeszen fra »Toppen« i Roskilde og udkalder herved til forårsfest den 24. april 1982 på restaurant »Toppen« Roskilde.

Menu:

Hummercocktail + ¼ fl. hvidvin.  
Helstegt oksehøjreb m. gemyse + ½ fl. rødvin.

Rubinsteinerkage + dessertvine 2 gl.

Mocca.

Natmad: Kold kartoffelsalat m. frikadeller.

Dans til levende musik.

Pris pr. couvert 165,00 incl. bus.

Afgang: København H. kl. 16.34 med toget til Roskilde og bus til »Toppen«. Der afgår bus til København kl. ca. 2.00.

Sidste tilmeldingsfrist den 13. april 1982.

Tlf. (02) 38 41 83 eller (02) 38 32 21.

p.b.v.

Erik Kettner

### Forfremmet til lokomotivfører (k) (19. Irm.)

pr. 1.1.1982 efter ansøgning

Lokomotivfører (18. Irm.)

R. Mortensen, mdt Gb i mdt Gb

### Forfremmet til lokomotivfører (17. Irm.) pr.

1.1.1982 efter ansøgning

Lokomotivfører (13. Irm.)

J. H. Hansen, mdt Ab i mdt Ab

Lokomotivassistent (9. Irm.)

P. Amdi Jensen, mdt Ar i mdt Ar

F. S. M. Boldsen, mdt Ar i mdt Ar

### Forfremmet til lokomotivfører (17. Irm.) pr.

1.2.1982 efter ansøgning

Lokomotivassistent (10. Irm.)

L. W. Jørgensen, mdt Fa i mdt Fa

### Forfremmet til lokomotivfører (15. Irm.) pr.

1.2.1982

Lokomotivfører (13. Irm.)

A. Høyer, mdt Str i mdt Str

### Overgået til anden stilling 1.2.1982 efter ansøgning

Lokomotivfører KS (16. Irm.) til lokomotivfører (13. Irm.)

N. A. Thomsen, mdt Kh i mdt Gb

Lokomotivassistent (9. Irm.) til lkm p (17. Irm.)

B. Felmer, mdt Gb i mdt Gb

F. Brøndal, mdt Kh i mdt Gb

### Ansæt som lokomotivassistent p 1.1.1982

O. Andersen, mdt Fa

K. R. Hansen, mdt Gb (genansat)

### Ansæt som lokomotivassistent p 1.2.1982

S. F. Jensen, mdt Ar (genansat)

### Ansæt som lokomotivassistent p 1.3.1982

L. Jensen, mdt Kh

R. S. Andersen, mdt Kh

N. E. Jensen, mdt Kh

P. M. Horn, mdt Kh

B. G. Gundry, mdt Kh

L. B. Nielsen, mdt Kh

T. Nielsen, mdt Kh

E. P. B. Møller, mdt Kh

S. B. Møller, mdt Kh

E. V. Olsen, mdt Kh

N-O. Olsen, mdt Kh

### Afskediget pr. 31.3.1982 efter ansøgning alder

Lokomotivinstruktør (21. Irm.)

E. N. Olesen, Mo Fa

Lokomotivfører (17. Irm.)

K. B. Mikkelsen, mdt Str

### Forflyttet 1.2.1982 efter ansøgning

Lokomotivfører (17. Irm.)

S. O. Sten, mdt Hgl til mdt Pa

Lokomotivassistent (10. Irm.)

E. Have, mdt Kh til Mdt Kb

Lokomotivassistent p (9. Irm.)

E. F. Jensen, mdt AR til mdt Str

Henning Andersen, mdt Fa til mdt Es

Johannes Madsen, mdt Fa til mdt Str

F. Mortensen, mdt Fa til mdt Str

F. W. Christensen, mdt Kh til mdt KØ

O. B. Nielsen, mdt Kh til mdt Es

B. E. O. Justesen, mdt Kh til mdt Fa

P. L. Christiansen, mdt Kh til mdt Es

P. K. Jørgensen, mdt Kh til mdt KØ

E. Jørgensen, mdt Kh til mdt Fa

J. B. Jørgensen, mdt Ng til mdt KØ

### Forflyttet 1.3.1982 efter ansøgning

Lokomotivassistent p (9. Irm.)

A. Marschall, mdt Kh til mdt Fa

### Afskediget pr. 30.4.1982 p.g.a. svagelighed

Lokomotivfører (k) (19. Irm.)

E. P. O. Nielsen, mdt Ar

Lokomotivfører (18. Irm.)

A. Hansen, mdt Fa

H. Hansen, mdt Gb

Lokomotivfører (15. Irm.)

J. Faxø, mdt Gb

### Afskediget pr. 31.12.1981 efter ansøgning

Lokomotivassistent (9. Irm.)

V. N. Mortensen, mdt Ar

### Afskediget pr. 31.1.1982 efter ansøgning

Lokomotivassistent p (9. Irm.)

P. W. Bastrup, mdt Kh

### Opmærksomhed frabedes

Evt. opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

LKF E. P. O. Nielsen, mdt Ar

Evt. opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

LKF J. R. Sørensen, mdt Ar

### Dødsfald

Lkf. B. V. Sørensen, Kastrup, død den 4.1.1982, 56 år.

Pens. lkf. E. H. Jakobsen, Fredericia, død den 8.1.1982, 60 år.

Pens. lkf. H. S. Jensen, Randers, død den 11.1.1982, 68 år.

Pens. lkf. A. P. T. Rasmussen, Viborg, død den 14.1.1982, 88 år.

Pens. lkf. K. A. Jespersen, Ålborg, død den 14.1.1982, 82 år.

Pens. lkf. G. V. Brügge, Odense, død den 1.2.1982, 61 år.

# PERSONALIA

### Afskedigelse pr. 31.3.1982 annulleret

Lokomotivassistent (10. Irm.)

F. L. Nielsen, mdt Kh

### Omstationeret pr. 1.1.1982

Lokomotivinstruktør (24. Irm.)

H. B. Henningsen, ptj til pafd





## Fremtidens førerplads

Førerstol med kontinuerligt vipbart sæde.

Spotlight med meget kraftig pære.

Død m/k-pedal der, når den udstyres med en bælg, kan virke som ventilator.

Lkf iført skånebetrækket.

Lkf vil ikke bemærke lok'ets vibrationer.

Strikkepindene kan anvendes som »forlængere«, når diverse kontakter skal betjenes.

Uldne sokker, sweatere m.v. strikkes under kørslen. Efterhånden vil lave temperaturer på førerpladsen ikke betyde så meget.

Systemet er gennemprøvet i langbortistand.

*Red.*