



5

DANSK  
LOKOMOTIV  
TIDENDE





## DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

10. MAJ 1982 – 82. ÅRGANG

### 5

#### Indhold:

Op til en kongres .....	2
Teknologikonference i CO I .....	3
Mere raffinerede metoder .. CO-nyt ..	4
British Railways' advanced passenger train .....	6
Ledetråden er kvalitet .....	10
Damplokomotiver igen? .....	12
Fra medlemskredsen. Helsingør – min by – min arbejdsplads .....	12
Skandale .....	16
Fra min brokkasse – .....	17
Personalia .....	19
»Lokomotivets mænd« til nedsat pris ..	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.

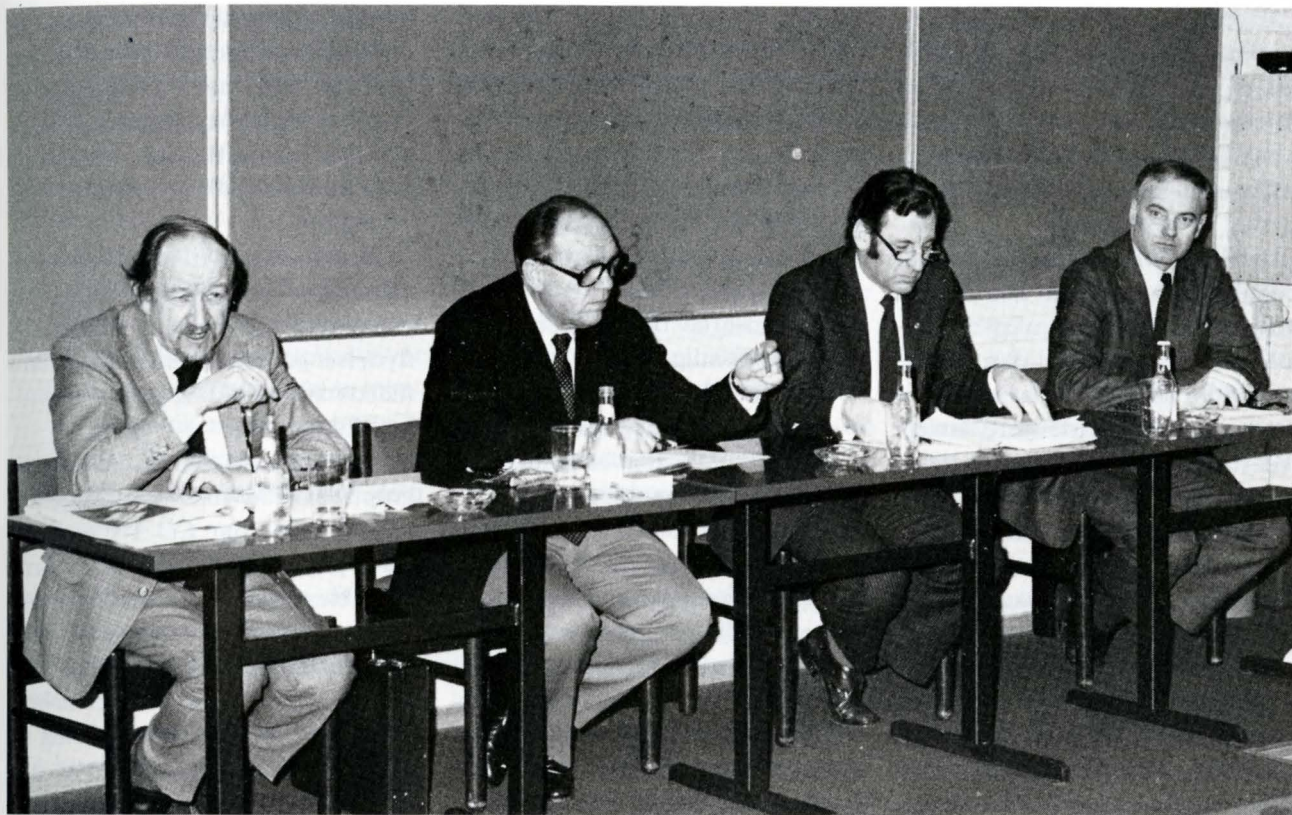
Frederiksberg Bogtrykkeri  
Howitzvej 49.

Dagene 11.–12. maj afholdes foreningens ordinære kongres i Lyngby Storcenters centersal. Midt i et stort ambitiøst forretningscenter, hvor der til trods for den store afmatning i handelslivet er fuldt af liv i og omkring de mange butikker. Der er næppe mange i det pulserende liv, som aner noget om vor tilstedeværelse eller om de problemer, vi skal beskæftige os med de to kongresdage. Der er næppe heller mange blandt os i kongressalen, som spekulerer på det pulserende liv omkring os i dette center i kongresdagene.

Der er imidlertid andre, der taler for ændring i vore indkomstforhold – de taler mod den taktreguleringsordning, der sikrer offentligt ansatte en indkomstudvikling i nogenlunde takt med omverdenen. Der tales om, at produktivitetsforøgelse i eksportsektoren og deraf stigende løn ikke automatisk bør overføres på en regulering i den offentlige sektor. Vi må mene, at en lønregulering under alle forhold vil blive aftalt på den ene eller anden måde. Vi må være enige med CO I i, at den offentlige sektor er en vægtig og nødvendig del for produktionsfagene. Dette i sig selv er god begrundelse for, at indkomstreguleringen knytter sig til dette samspil. En lærerig erfaring for medlemskredsens fremtid. Vore faglige og økonomiske interesser skal vejes op i den række forslag, der fra medlemskredsen er sendt til behandling af kongressen. Der skal trækkes nogle retningslinier for det arbejde en kommende hovedbestyrelse skal beskæftige sig med. Der vil blive formuleret nogle krav til fremtiden. Og de vil først og fremmest dreje sig om løn- og arbejdstidsforhold. Førstnævnte har i kongresperioden ikke haft særligt gunstige forudsætninger til at skaffe skred i placeringen i omklassificeringssystemet. Men efter at hovedbestyrelsens forslag nu er gået til behandling i centralorganisationen, sætter vi vores lid til, at der skabes baggrund for sådanne forbedringer, som vi stiler efter.

Vi nærmer os fasen for oplæg af forslag til en ny overenskomst for tjenestemændene i foråret 1983. De økonomiske forudsætninger, ser måske nok lidt brogede ud, og rent politisk er der fortsat en ustabilitet, som ikke fører til andet end kompromisløsninger, der ikke på afgørende måde sætter tingene på plads i samfundshusholdningen.

# Teknologikonference i CO I



Miljøminister Erik Holst, CO I's formand Aage Andersen, sekretær Bent Nielsen og direktør Chr. Rovsing.

I dagene 16. og 17. februar 1982 afholdt CO I en intern konference om teknologi på Dansk Postforbunds kursuscenter i Rørvig. Der deltog 55 personer fra CO I's tilsluttede organisationer i konferencen.

Konferencen åbnedes af CO I's formand, Aage Andersen, hvorefter forretningsfører Bent Jensen, HK, mere detaljeret gennemgik den teknologiaftale, som 6 organisationer, heriblandt CO I, har indgået med staten.

Det understregedes herunder, at teknologiaftalen er knyttet til samarbejdsreglerne som er forstærkende supplement til disse, samt at der er tale om en rammeaftale, som kan udbygges med lokale aftaler (der dog aldrig må stille personalet ringere end rammeaftalen).

Aftalen indeholder væsentlige

skærpselser sammenlignet med samarbejdsreglerne. Således skal ledelsen opfylde sin informationsforpligtelse i skriftlig form – holdt i et for almindelige mennesker forståeligt sprog. Tillige er ledelsen forpligtet til at medvirke til nedsettelse af teknologiudvalg, når blot personalet begærer dette. Aftalen indeholder yderligere regler om medarbejdernes repræsentation i projektgrupper, samt om personalets adgang til foreliggende dokumentation m.v. Endelig pålægger aftalen ledelsen nogle forpligtelser i form af omskoling m.v. til andet arbejde, såfremt nogen skulle blive overtallig ved indførelse af ny teknologi.

Ved en efterfølgende paneldebat medvirkede som indledere miljøminister Erik Holst, LO-sekretær Bent Nielsen, direktør Chr. Rov-

sing og CO I's formand, Aage Andersen.

Miljøminister Erik Holst gav i sin indledning bl.a. udtryk for, at man ikke må lade sig hverken dupere eller forskrække af teknologien, men derimod bestræbe sig på at få styr på udviklingen, således at den ikke blot efter tilfældighedernes lov kører videre på sine egne præmisser. Miljøministeren påpegede, at der er opnået mange fremskridt for menneskene igennem den teknologiske udvikling, men der er også opstået kraftige og yderst uønskede følgevirkninger, hvorunder han henviste bl.a. til de miljøskader, som på globalt plan betyder, at der uddør 3-4 dyrearter hvert år – og de dyrearter, der én gang er forsvundet, kommer aldrig tilbage, hvorfor verden bliver fattigere, hver gang en art forsvinder.



Ministeren mente, at den væsentligste opgave – også for politikerne og de politiske partier – bør være at sørge for, at kvalitetshensyn går forud for kvantitetshensyn, hvilket kun kan ske ved en effektiv styring af udviklingen.

Direktør Chr. Rovsing var i sin indledning inde på, at vi må forbedre os på en endnu kraftigere teknologisk udvikling end den, vi har set hidtil. Han mente at dette vil kunne give Danmark store muligheder i de kommende årtier, da vi her i landet har en særdeles veluddannet befolkning, hvilket muliggør, at netop vi har en mulighed for at tage del i den udvikling, som vil gøre den elektroniske industri til den tredjestørste industri (næst efter bil- og olieindustrien) inden årtusindskiftet. Han ønskede i den anledning, at man fra politisk side så på uddannelserne, der burde målrettes mere mod den fremtidige udvikling på det teknologiske område. Chr. Rovsing var af den opfattelse, at den private sektors muligheder for at udnytte den kommende udvikling helt beror på et effektivt samspil med det offentlige, da tingene efterhånden er så integrerede, at de to sektorer er helt afhængige af hinanden.

Sekretær Bent Nielsen gav i sin indledning udtryk for en vis frygt for, hvad fremtiden vil kunne bringe, såfremt man ikke får udviklingen under kontrol, idet han pegede på den forøgelse af arbejdsløsheden, som vil være en næsten uundgåelig følge af en så hastig udvikling som den, der var omtalt i Chr. Rovsings indledning.

Aage Andersen gav udtryk for, at man i denne sag kunne tillade sig at have et hvilket som helst synspunkt, – og tilsyneladende alligevel have ret. Det var dog konferencens og CO I's problem, at man

nødvendigvis må arbejde sig frem til en mere entydig holdning til problematikken. Aage Andersen drog nogle konklusioner således:

- 1) Danmark vil blive et forarmet land, såfremt vi falder bagud i udviklingen sammenlignet med de lande, som vi normalt sammenligner os med,
- 2) tendenserne til privatisering af den offentlige sektor vil øges, såfremt den offentlige sektor over en periode falder bagud i effektivitet sammenlignet med det private område, og
- 3) derfor måtte man ikke generelt lade sig forlede til at bekæmpe arbejdsløsheden ved bekæmpelse af indførelse af ny teknologi, men dette udelukkede ikke, at man bør foretage konkrete vurderinger af den beskæftigelsesmæssige effekt ved ethvert teknologiprojekt, idet der henvistes til, at på visse områder, f.eks. på teleområdet, vil det være at

sætte Danmark bagud sammenlignet med andre, såfremt vi ikke følger med, medens indførelse af arbejdskraftbesparende teknologi i andre tilfælde ville være meget ufornuftigt og unødvendigt.

Konklusionen måtte således blive, at man fra fagbevægelsens side måtte stræbe efter at få større indflydelse på styringen af de kommende års udvikling på det teknologiske område.

Konferencens sidste punkt var gruppearbejde med efterfølgende plenumdebat om CO I's engagement på teknologiområdet, hvortil der blev givet et oplæg ved sekretariatsleder Niels Juul, der forelagde det hidtidige resultat af CO I's interne teknologiudvalgs arbejde, som vil munde ud i et forslag til et handlingsprogram, som vil blive behandlet ved repræsentantskabsmødet den 3. og 4. november 1982.

---

## Mere raffinerede metoder . . . CO-nyt

I begyndelsen af halvfjerdserne slog et politisk parti sig op bl.a. på en massiv hetz mod offentligt ansatte, der blev kaldt »papirnisse« og lignende maleriske udtryk. Hetzen var navnlig alvorlig ved de indirekte virkninger, den fik for holdningen blandt folketingets øvrige partier. Den daværende situation havde dog den fordel, at der »kæmpedes med åbent visir« ved politiske møder, i folketinget og i dagspressen m.v., således at de offentligt ansatte og deres organisationer også offentligt havde mulighed for at værge for sig.

Man kunne egentlig tro, at andre

har følt sig fristet til at overtage »sagen«, dog således at disse andre nu håndterer den på en lidt mere raffineret facon, således at der ikke skydes direkte mod den offentligt ansatte som sådan, men på de offentligt ansattes organisationer. Navnlig synes klanen af de såkaldte »unge løver« fra et af de borgerlige partier at have en forkærlighed for angreb på organisationerne – personaleorganisationerne, fagorganisationerne forstås, ikke landbrugets, industriens eller arbejdsgivernes organisationer, men alene personaleorganisationerne. Og derved forskertser man efter vor

mening sin ret til at køre på påstande om, at (personale-) organisationerne har for stor magt, da dette evt. synspunkt vel måtte gælde *alle* interesseorganisationer her i landet. Når man i øvrigt taler om organisationernes for store indflydelse kunne det egentlig være interessant at høre om, hvem man sammenligner med. Pr. definition måtte det vel være folketinget, men i givet fald må synspunktet vel falde tilbage på de politikere, som udslynger påstanden, da deres evt. vigende indflydelse mest må skyldes dem selv.

De seneste tildragelser i folketinget lader ingen i tvivl om, at nogle politikere kører en »sag« mod fagbevægelsen, navnlig i den offentlige sektor.

Det bedste eksempel herpå er et beslutningsforslag om »lige adgang til statens samarbejdsudvalg« fremsat af 6 folketingsmedlemmer repræsenterende de borgerlige partier, d.v.s. Fremskridtspartiet, Det radikale Venstre, Det konservative Folkeparti, partiet Venstre, Centrumdemokraterne og Kristeligt Folkeparti.

Forslaget tilsigter at give de uorganiserede ret til adgang til samarbejdsudvalgene, således at valget og valgbarhed ikke beror på medlemsskab af en organisation, og det skulle angiveligt sikre mindretal (d.v.s. de uorganiserede) repræsentation. At det ikke er mindretalsbeskyttelsen, som ligger forslagsstillerne mest på sinde, fremgår dog af en af forslagens bemærkninger om, at »ikke mindst de offentligt ansatte kan nemt komme i en situation, hvor de er meget uenige med deres faglige organisationer, hvis virkefelt de senere år har bredt sig langt ud over de egentlige faglige spørgsmål« (og det er jo næsten polske toner!).

Inden for CO I's område er antallet af uorganiserede ganske lavt, og at ville foranstalte valg til SU (ved ledelsens foranstaltning) af personalerepræsentanter vil blive en ganske kostbar affære, som vil være helt ude af proportion med ønsket om beskyttelse af mindretallet (i CO I's forhandlingsområde i DSB, post- og telegrafvæsenet, politiet og kriminalforsorgen er der f.eks. 38.200 medlemmer af organisationerne, medens 90-95 er uorganiserede, svarende til mindre end en kvart procent).

CO I har sammen med andre organisationer givet udtryk for sin kraftige afstandtagen fra forslaget og tilkendegivet, at nok vil man ved lov tvangsmæssigt kunne fastsætte andre SU-regler, men man vil ikke være i stand til at pålægge organisationerne pligt til at møde op i sådanne samarbejdsudvalg, som vil kunne overlades til de få uorganiserede og ledelsen, hvorefter organisationerne vil kunne forhandle sine spørgsmål (uanset om forslagsstillerne vil anerkende dem som »faglige« eller ej) efter de almindelige forhandlingsregler.

En sådan situation vil måske kunne glæde nogle politikere, men den vil være til stor skade for klimaet på de enkelte arbejdspladser i det statslige område og den vil ikke være til mindst skade for ledelsen, som i dag ved drøftelserne i SU ved, at der står ansvarlige organisationer, og ikke (uorganiserede) enkeltpersoner bag de ordninger, som man i fællesskab tilvejebringer i samarbejdsudvalgene.

Af andre eksempler kan nævnes forslag til folketingsbeslutninger om henholdsvis ophævelse af bekendtgørelsen om hviletid og fridøgn og om begrænsning af sikkerhedskurser – begge fremsat af fem medlemmer af partiet Venstres fol-

ketingegruppe. Navnlig i det første forslag er det uden videre klart, at der sigtes efter de offentligt ansatte, da eksemplerne i forslagens bemærkninger er hentet i undervisnings- og (navnlig) sygehussektoren.

Det er egentlig lidt beklemmende, at man vil bygge sin argumentation imod arbejdsmiljøloven på de mindretal i sygehussektoren, som »ikke har kunnet finde ud af det«. Forslagsstillerne burde gøre sig klart, at bortset fra nogle få og mindre områder, har man med organisationernes medvirken været i stand til at tilpasse arbejdstidsreglerne på en rimelig og fornuftig måde inden for hele den offentlige sektor. Dernæst at der er tilstrækkelig mulighed i førnævnte bekendtgørelse og i arbejdsmiljøloven til at arbejdsministeren kan fastsætte regler i de tilfælde, hvor parterne ikke har kunnet blive enige.

Man angiver i forslagens bemærkninger, at »den ene part kan benytte sig af, at manglende enighed giver de almindelige regler retskraft«, hvorved det mere end antydes, at organisationerne vil bruge den manglende enighed i en anden sags tjeneste.

Igen søger man altså at mistænkeliggøre de offentligt ansattes organisationer. Hensigten er klar nok.

---

## Bemærk –

DLT udkommer ikke i juli måned. Stof til DLT skal være redaktionen i hænde senest d. 15. i måneden før optagelse ønskes.

---

# British Railways' »advanced passenger train«

6

Den 7. december 1971 blev England udbasuneret som blivende en af de store mærkedage i de engelske jernbaners historie, ja, i jernbanehistorien for hele verden.

Da skulle den offentlige drift med APT-togene indledes.

Fra den dag at regne skulle der køre et tog fra Glasgow til London om formiddagen kl. 7.00 og tilbage igen fra London kl. 16.30. Rejsetiden skulle i begge retninger være 4 timer 15 minutter. Til sammenligning var tiden for den hurtigste forbindelse indtil da 5 timer 13 minutter.

Toget skulle dog kun køre på tre af ugens dage i de første to uger, men fra den 11. januar skulle det køre på fem af ugens søgnedage.

Det er ikke disse liniers forfatter bekendt, hvorvidt alt er forløbet efter programmet. Efter mange udsættelser af meddelte startdatoer kan man vel være lidt skeptisk, så længe togene ikke har været i regelmæssig drift i en længere periode.

Men det må i alt fald være på tide at omtale den meget særprægede nye togkonstruktion.

Allerførst dens forhistorie og udvikling.

Projektet blev første gang omtalt af Englands trafikminister i 1967. Men allerede da havde man arbejdet med det i lang tid, siden 1964. Omkring 1970 blev det besluttet, at projektet skulle realiseres.

Dette avancerede hurtigtogs vigtigste karaktertræk er, at vognkasserne bringes til at hælde i sporkurverne og vel at mærke hældningsstyret aktivt ved hjælp af et elektrisk-hydraulisk servo-system, hvor et følede apparat måler sideaccelerationskraften, altså centrifugalkraften, og får servosystemet til at tvinge vognkasserne til at hælde så meget eller omtrent så meget

som ønsket i øjeblikket. Derved kan de rejsende komme til at føle kørslen behageligt, selv når toget farer gennem snævre kurver med store hastigheder. Det er i alt fald filosofien bag det hele.

Man må naturligvis fastsætte en grænse for, hvor stærke sidekræfter der kan tolereres under hensyn til kørselsbequemmeligheden ved kørsel gennem kurver. Der er altså en hastighedsgrænse. Den grænse er noget flydende og tilfældig.

Man må også fastsætte grænser for, hvilke hastigheder man vil tolerere, når man kræver rimelig sikkerhed mod kraftige sidestød, når hjulenes flanger løber an mod skinnerne. Det kan eventuelt få togafsporing til følge.

Englænderne har fastsat tolerancerne sådan, at køresikkerheden kræver mindst hensyn. Det indebærer, at man kan sætte hastighederne op, hvis man kan klare komfortproblemet.

Det er det, man hævder at have klareret med den nye togkonstruktion. Den byder på, at vognkasserne tvinges til at hælde i forhold til bogierne. Men disse hælder ikke i forhold til banelegemet, og det ligger jo fast. Det er enten horisontalt eller sidehældende i nogen grad.

## Traditioner for hurtighed

I England har man lige siden jernbanernes gennembrud i 1829-30 interesseret sig for at køre hurtigt og har virkelig kørt hurtigt. Allerede de allerførste tog kunne køre hurtigt. Nogle af de gamle damplokomotiver fra 1830erne og 1840erne præsterede hastigheder omkring eller mere end 100 km/t. Men derefter gik udviklingen i den henseende kun langsomt. Det var tydeligt, at det klassiske damplokomotivs muligheder var begrænsede. Efter at man var nået op på 150 km/t

som maksimum, var det yderst vanskeligt at nå højere op.

Men lige før krigen, i 1938, nåede et engelsk tog op på 200 km/t, helt præcist en anelse mere. Det var LNER's 2C1 lokomotiv »Mallard«. Det befinder sig nu på jernbanemuseet i York.

Under krigen og i årene derefter kunne man ikke tænke på rekordkørsler. Iøvrigt måtte man se nøje på transportøkonomien.

I 1950erne udvikledes diesellokomotiver, endda mange typer. De fleste havde elektrisk kraftoverføring til drivakslerne. Nogle fik hydraulisk kraftoverføring.

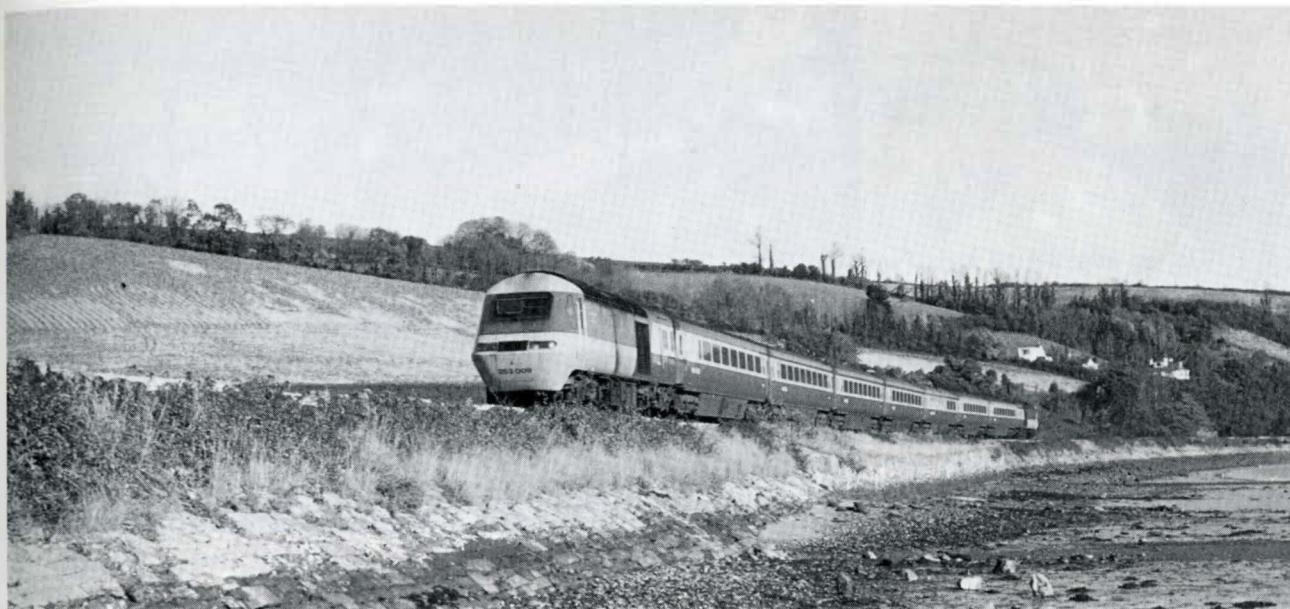
I slutningen af 1950erne fremkom en særlig hurtig og kraftig type. Den kaldtes Deltic. Navnet refererer egentlig til motoren. Den var udviklet til brug i motortorpedobåde, hvortil der kræves meget store kraftydelse i kort tid. Brændstofforbruget og motorens belastning og dens holdbarhed spillede ikke nogen stor rolle ved den anvendelse. En Deltic motor har 18 cylindre, som er anbragt i trekantorientering d.v.s. med tre krumtapaksler i trekant hjørnerne. I hver cylinder er der to modløbende stempler, som virker på to af krumtapakslerne.

Der er 6 sæt cylindre, derfor ialt 36 stempler. Deltic lokomotiverne fik to sådanne motorer. De var lette, og de var hurtigroterende. Deres ydelse blev begrænset til 1650 HK pr. motor, for at de kunne være nogenlunde driftssikre og holdbare.

Et lokomotiv med 3300 HK var den gang helt udsædvanligt. Jvfr. DSB's første dielellokomotiver fra samme tid.

Deltic-lokomotiverne er bogielokomotiver med 3 aksler pr. bogie. Alle akslerne er drevet af elektriske banemotorer. Disse lokomotiver kunne køre meget hurtigt. De gjorde det muligt at køre regelmæssigt





*HST-togene består af 7-8 personvogne mellem to fireakslede endevogne, faktisk lokomotiver, hver med en 12-cylindret dieselmotor, der kan udvikle 2250 hk. Det er tilstrækkeligt til, at togene kan køre 200 km/t. De har præsteret hastigheder op til 229 km/t. Der er nu fremstillet næsten 100 sådanne togsæt. De bruges mest på fjernbanerne fra London mod nord og vest.*

med hastigheder op til 160 km/t. Sådanne hastigheder blev nu almindelige på hovedlinien mellem London og Edinburgh.

Deltic-lokomotiverne har kørt her lige til nu. Men just i denne tid bliver de taget ud af drift her og formodentlig helt ud af brug. Der er grund til at tro, at de er både dyre og vanskelige at vedligeholde, og at deres rimelige levetid er ret begrænset.

Deltic-lokomotiv-togene bliver i disse år erstattet med dieseltog, som drives af en motorvogn i hver ende, lignende en vogn og flugtende med mellemvognene; der er som regel 7 eller 8 vogne mellem de to lokomotivvogne. De har toakslede bogier. De har elektrisk kraftoverføring fra dieselmotorerne til drivakslerne.

Motorerne har 12 cylindre og har moderat omløbstal. De er formentlig mere holdbare og driftssikre end Deltic-lokomotivernes motorer.

Disse tog kører normalt 200 km/t eller »125 miles per hour«. De kaldes High Speed Passenger Trains, HPS, undertiden med tilføjelsen »125 m.p.h.« i køreplanen.

Et sådant tog har nået 229 km/t.

HPS-togene fremkom ca. 1977-78. De er nu i drift i stort antal på flere af de ikke-elektrificerede

hovedbaner, deriblandt »Østkystbanen«, fra London til Edinburgh.

»Vestkystbanen«, fra London til Glasgow, som har meget intensiv trafik, er elektrificeret. Her bruges der egentlige lokomotivtog. De elektriske lokomotiver har toakslede bogier. Den nyeste type, med betegnelsen 87, kan udvikle 4000 hk, nogle af dem 5000 hk. Dens konstruktionshastighed angives til 110 miles = 177 km/t. Andre steder angives 100 miles, d.v.s. ca. 160 km/t.

Jernbanerne i England har så mange kurver og stedvis med så små kurveradier, at de principielt er uegnede for meget store hastigheder, selv ved de største tilladte sporhældninger.

### Togene med kurvehældende vognkasser

For at kunne køre hurtigere under disse forhold udvikledes en togkonstruktion, hvis vognkasser kan bringes til at hælde på sådan måde og så meget, at de rejsende ikke føler kørslen i kurverne ubehagelig.

Selv om vognkasserne bringes til at hælde i forhold til bogierne, må disse naturligvis køre på sporene og indtage disses varierende, men til udpræget hurtigkørsel utilstrække-

lige hældninger. Man opnår altså ikke større sikkerhed ved, at vognkasserne kan hælde. Men man kan forbedre kørselskomforten.

I 1960'erne begyndte man at interessere sig for gasturbiner p.g.a. disses vældige ydeevne ved ringe vægt og volumen. Dengang var oliepriserne så lave, at man så stort på gasturbinernes enorme brændstofforbrug. Man udviklede da det første såkaldte APT-tog, Advanced Passenger Train. Det blev færdigt i 1972.

Det kom til at bestå af to motorvogne, en i hver ende og derimellem to personvogne. De 4 vognenheder blev båret af 5 bogier. Antallet af vognene kunne evt. forøges helt til 8. Vognkasserne kunne bringes til at hælde indtil 12° i forhold til bogierne og nogenlunde til den »rette« hældning i enhver situation. Hver af endevognene udrustedes med 4 gasturbiner, som hver kunne udvikle 300 hk. Altså 2400 hk for hele toget. Der var elektrisk kraftoverføring til drivhjulene i endebogierne. Hele firevognstoget vejede kun 145 t. Toget blev køreklart i 1972.

Men nu var oliepriserne steget mangefold. Det blev tydeligt, at man måtte opgave gasturbinetogene. Forsøgstoget blev taget ud af

drift i 1976, og udstillet på jernbanemuseet i York.

Året før havde det under forsøgskørsler præsteret hastigheder op til 244,5 km/t.

I APS-projektet stiledes der mod driftshastigheder op til 250 km/t. På transportudstillingen i Washington i 1972 præsenteredes der skitser til en videreudviklet version, som skulle kunne køre 400 km/t.

Ved denne tid var man begyndt at udvikle versioner af APS-togene med kraftforsyning fra luftledninger i stedet for gasturbinedrevne generatorer om bord.

I 1974 blev det besluttet, at der skulle fremstilles tre prototyper af et helelektrisk APT-tog. Konstruktionsarbejdet begyndte i januar 1976. Det første tog blev færdigt i juni 1977. Prøvekørslerne begyndte i september 1977. Allerede en måned senere nåede det 200 km/t. Det første hele tog blev formeret i juni 1978. I slutningen af 1979 præsterede det hastigheder indtil 256 km/t.

Ved den tid blev de to andre tog færdige. Det hed sig snart, at disse tog skulle indsættes i regulær drift mellem London og Glasgow i foråret 1980, og at der i de følgende år skulle produceres lignende tog i stort antal.

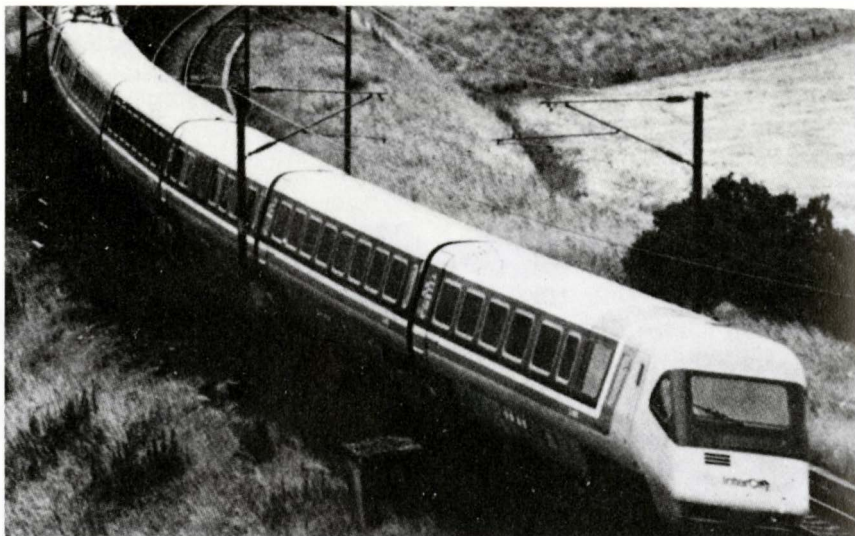
Men starttidspunktet blev udskudt gang på gang.

Det sidste nye i sagen er som sagt, at den kommercielle brug af disse tog skulle påbegyndes den 7. december 1981. Hvad det er blevet til, og hvad det har ført med sig, vil være kendt, når nærværende artikel læses.

De nye hel-elektriske APT-tog er specielt konstrueret til den elektrificerede hovedlinie mellem London og Glasgow.

Det er ejendommeligt på mange måder.

Dets vognkasser kan hælde i for-



*De hel-elektriske APT-togs vogne kan bringes til at hælde indtil 9° i forhold til bogierne (og banelegemet). Hvis man fastholder et maksimum for den tilladte skinnehældning, må der for enhver kurve (kurveradius) være en bestemt toghastighed, hvor centrifugalkraften afbalanceres af skinnehældningen. Hvis togene kører hurtigere, virker der stærkere udadrettede kræfter på vognene, såvel bogierne som vognkasserne. Vognkasserne kan da vippe lidt udad på grund af fjedrenes fleksibilitet. I mange moderne vognkonstruktioner kan vognkasserne tilpasse deres hældning efter den øjeblikkelige kraftretning, fordi vognkasserne kan hælde, og fordi vognkassernes tyngdepunkt er lavere end ophængningsaksen. De kommer da til at hælde indad i kurverne, når der køres hurtigt.*

*I nogle konstruktioner, deriblandt APT-togene, kan vognkasserne tvinges aktivt til at indtage en hældning i forhold til bogierne og dermed banelegemet, der er større end banens hældning – og hældningen kan da bringes til at svare til tyngdekraft-centrifugalkraft-retningen.*

*Det hjælper ikke på kørselssikkerheden. Men kørselsbekvemligheden kan forbedres, i hvert fald indtil en vis grænse. Følgelig kan hastigheden i kurverne forøges – såfremt man ser bort fra sikkerhedstolerancerne.*

*Billedet viser et APT-tog, som består af to mangede vogne og derimellem 'en' – i andre tilfælde to – elektrolokomotivvogne.*

hold til bogierne, når det kører igennem kurver, hvor sporene ikke hælder så meget som svarende til toghastigheden ved den stedlige kurveradius. Men det elektriske APT-togs vognkasser kan ikke hælde så meget som det gasturbine-elektriske APT-togs vognkasser, nemlig kun 9°.

Vognkassernes hældning fremkaldes af hydrauliske systemer. De kontrolleres af apparater, der måler (sanser) den øjeblikkelige siderettede kraft, altså sideaccelerationen, centrifugalkraften udover, hvad sporhældningen kompenserer. Vognkasselhældningen kan dog kun virke til en vis grænse, som sagt 9° ud over skinnehældningen.

De hældningsstyrende måleapparater er i de nyeste konstruktioner flyttet til vognen foran den, de influerer på. Så virker de hurtigere. Det har vist sig at være bedre.

Størstedelen af vognene er udført som ledvogne, dvs. af vognkasser,

hvis ender bæres af bogier, der er fælles for to vognes ender. Dog har de yderste vognkasser naturligvis egne bogier i deres yderende.

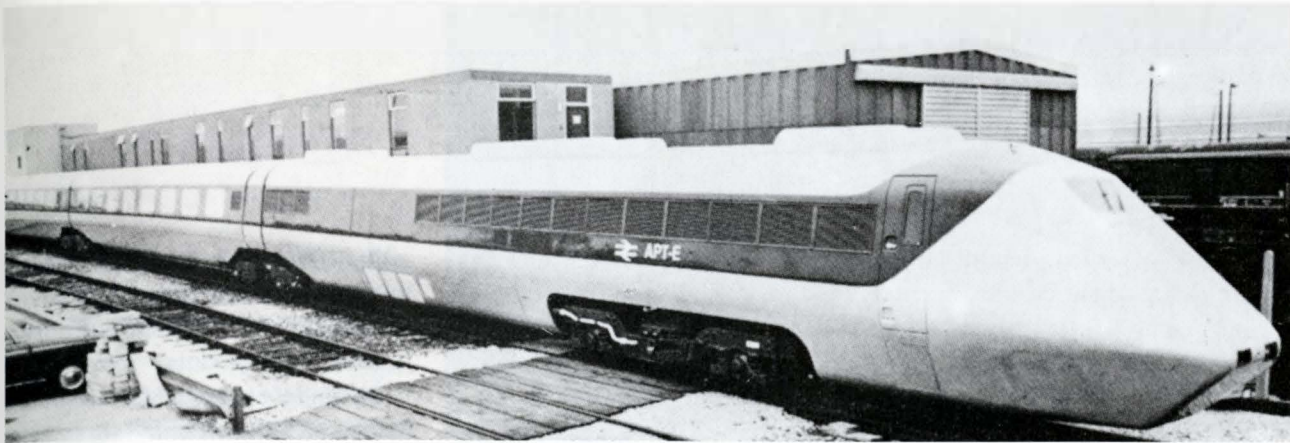
Der er konstrueret flere sådanne ledvognsformationer. En af dem består af 6 vognkasser på 7 bogier. En anden består af to vognkasser på 3 bogier.

I den ene ende af en ledvogn er der førerrum, hvorfra hele toget kan betjenes. Togets banemotorer er samlet i en særlig motorvogn. Den bæres af to toakslede bogier, modsat ledvognenes bogier, som ellers menes at byde på særlig roligt vognløb. Til gengæld er motorvognen placeret inde i toget, enten i midten eller nær den ene ende, men ikke yderst.

Motorvognen har ikke førerrum. Det er ikke muligt for togpasagererne at gå igennem motorvognen.

Strømaftagerne deltager ikke i vognkassernes hældning i forhold til bogierne. De er monteret direkte





Det første APT-tog bestod af 4 vognkasser på 5 bogier. Vognkasserne kunne bringes til at hælde indtil 12° i forhold til bogierne. De kan naturligvis ikke hælde i forhold til banelegemet. Dette hælder i kurverne, i England med indtil 6 tommers højdeforskel mellem yderskinnen og inderskinnen. Så vognkassernes absolutte hældning kan i betydelig grad tilpasses hurtigkørslen gennem de stedvis ret snævre kurver. Toget blev fremdrevet af 8 gasturbiner, hver på 300 hk. De drev generatorer som leverede strøm til banemotorer i de to yderste bogier. Da oliepriserne i 1975-76 steg voldsomt, måtte man opgive at bruge gasturbiner, fordi deres brændstofforbrug er enormt, ofte som deres egen vægt pr. time. Derfor begyndte man at konstruere hel-elektriske APT-tog. -Jvfr. udviklingen i Frankrig, Tyskland, USA, Canada og Japan.

på bogierne. Derved bliver de altid orienteret på rette måde i forhold til luftledningerne.

Strømforsyningen er 25.000 volt 50 hz vekselstrøm.

Et tog kan formeres af en motorvogn, to ledvogne med deres førerum yderst.

Toget kan også have to motorvogne.

Der er fremstillet 6 motorvogne og ca. 40 vogne eller vognkasser.

Man har prøvet at formere dem på flere måder. Den største formation hidtil kan bestå af to 6-vognsformationer på 7 bogier og derimellem 2 motorvogne, altså ialt 14 vognenheder. Der har også været talt om 16-vognsformation, som er maksimum for, hvad perronlængderne tillader.

Den formation, der indsattes i praktisk togdrift den 7. december 1981, bestod af en ledvogn med 6 vognkasser i den ene ende og i den anden ende en med to vognkasser. Passagererne havde kun adgang til den store ledvogn. Den korte ledvogn havde personalerum og bagagerum og var delvis opfyldt af forskellige måle- og registreringsapparater.

Der tales nu om at lave en motorvogn, der mere ligner et lokomotiv, nemlig med førerum i den ene ende. Den kan da anbringes yderst i toget. Evt. kan der være en sådan lokomotivvogn i hver ende af toget.

Togene er udrustet med flere bremsesystemer. Et af dem kaldes hydrokinetisk. Hjulakslerne er hulle; inde i dem er der hydrauliske turbiner, som pumper en væske rundt, men under sådanne forhold, at oliestrømmen bremses og derved yder modstand tilbage på turbine-delen. Bremseenergien bliver altså til varme i væsken. Dette system er nyt. Det har vist sig at være meget effektivt. Det kan bremse dobbelt så kraftigt, som toget kan accelerere. Motorvognene har ikke sådanne bremsesystemer der virker på motorakslerne.

Togenes hastighedspræstationer varierer naturligvis efter deres varierende formering af motorvogne og andre vogne.

Skønt denne art tog kan køre meget hurtigt, er udpræget hurtigkørsel ikke det væsentlige mål.

I den nu indførte praktiske drift skal de ikke køre hurtigere end 200 km/t. Altså ikke hurtigere end de dielelektriske HST-tog, der kører på østkystbanen. Større hastigheder menes ikke at være motiveret under hensyn til økonomien.

Dertil kommer, at signal- og sikkerhedssystemerne ikke er indrettet for større hastigheder.

Iøvrigt er det vanskeligt at køre meget hurtigt over lange strækninger på en bane, hvor der også køres langsommere tog i stort antal.

Derimod kan APT-togene køre hurtigere i kurverne, end det hidtil har været muligt under hensyn til passagerernes velbefindende. Sikkerhedskravet menes som sagt at være mindre vigtigt, og hensynet til evt. afsporing er ikke taget i betragtning.

Just derfor kan disse tog gøre turen fra Glasgow til London næsten en time hurtigere end de hidtil hurtigste tog.

Men denne tidsgevinst koster dyrt.

Bl.a. derfor er det fra forskellige sider blevet foreslået at indføre en mere konventionel togkonstruktion, som ligner HST-togene, men uden dieselmotorer og i stedet med strømaftagere, så de kan indføres på de elektrificerede strækninger.

Der tales også om at bruge elektriske lokomotivtog, der kan køre med ligeså store hastigheder, 200 km/t. Hertil kræves der lokomotiver af ny konstruktion eller i hvert fald ændret i forhold til de nyeste forhåndenværende.

Det diskuteres nu, om de eventuelle nye lokomotiver skal have 4 aksler som hidtil eller 6 aksler. Det koster mere, men det muliggør til gengæld mindre akseltryk, hvilket har særlig betydning ved hurtigkørsel.

Der er altså flere muligheder. De kommende måneder vil formentlig vise udviklingstendenserne.



# Ledetråden er KVALITET

Af Tage W. Jensen

10

Danmark – og verden – har altså nu et stort spørgsmål at besvare og en stor opgave at løse.

Spørgsmålet: Skal vi give grønt lys for robotsamfundet – eller for det teknologivurderede samfund? (DLT, november 1981).

Opgaven: I begge tilfælde må vi lære at leve mere harmonisk og kritisk med teknologiske og materielle resultater (DLT, december 1981).

Er der nu en ledetråd til spørgsmål og opgaves løsning? En indfaldsvinkel, vi ikke kan forvente iagttaget af politiske og overvurderede psykolog-, pædagog- og andre videnskabskoryfæer, der i virkeligheden sidder fast i vanetænkning, teorier og beregningsmodellens »kviksand« eller dyrker den rene fup?

Det er der!

Det forudsætter, at vi et øjeblik bryder ud af »lærdommens fængsel«, som *Kungfutse* betegner lærdom, der ikke ledsages af kreativ tænkning, og mobiliserer vor undervurderede, ganske almindelige, sunde menneskefornuft.

Så ser vi, at ledetråden er – KVALITET.

Kvalitetssamfundet bruger kun avanceret (og anden) teknik, når det fremmer *livskvalitet*. Det vil som regel sige også gavner kvaliteten af selve de fysiske produkter (varer, tjenester osv.).

*Kvalitetssamfundet er altså det teknologivurderede samfund.*

Ikke det fuldautomatiserede, hvor teknokrater, »blinde« for konsekvenser, kører for »fuld udblæsning« alle vegne bare fordi, det er teknisk muligt at gøre det.

I kvalitetssamfundet skal vi derfor ikke opdrage os selv til et liv med *ekstremer* så som trykknappværnepligt og styret arbejdsløshed – sidstnævntes moderigtige beteg-

nelse: fritidsaktiviteter – som derimod er absolutte krav i automat-samfundet.

Hvordan fungerer kvalitets-samfundet i simpel praksis?

Industrielt betyder det integreret brug af den til enhver tid avancerede teknik og vore forskellige basis-håndværk, hvorved nye arbejdspladser reelt opstår tilmed.

Lad os tage et par principksempler. Det første fra den mest automatiserede af alle industri-grene: bilfabrikationen.

Før verden i 1950'erne vendte kvalitetskriteriet på hovedet, hed det: *Ikke hvor meget, men hvor godt.*

Det blev vendt om til: *Ikke hvor godt, men hvor meget.*

Stort set har alene elektronikom-rådet haft absolut kvalitetsfremgang i samme periode.

Før kvalitetsomvæltningen var et amerikansk bilmærke med det dansk klingende navn, »Jensen«, allerede verdenskendt for sin standard.

»Jensen« fremstilles nemlig i meget små serier, fordi designprincippet går på at lade håndværk indgå i produktionen de steder, hvor håndværk kan levere et bedre stykke arbejde end maskiner – og gøre det muligt at tilgodese *individuelle* forbrugerønsker.

»Jensen« er ikke superforfinet billuksus som f.eks. briternes specialbyggede »Rolls-Royce«-vogne, som i dag begrænses til oliesheikmarkedet o.l. pudsigheder.

Men »Jensen«s individuelle sigte giver mulighed for at give den enkelte bilkøber større glæde og tilfredsstillelse end det helt ensartede masseproducerede produkt kan gøre.

Altså i princippet livskvalitet og produktkvalitet i skøn forening bare på dette lille felt.

Og håndværksindslaget skaber nye arbejdspladser, fordi der bliver brug også for specialister i produktionsforløbet.

Det andet eksempel på integreret industri/håndværk er nyt og skærer princippet ud i læder:

En verdenskendt (syd)jirsk – derfor engelsk flag som varemærke – skotøjsfabrik, »Clarks«, har i 1980'erne lanceret et nyt salgsmetode med begrundelsen, at »der er måske en hurtigere måde at fabrikere« (skomærket) »på, men i Irland indser vi, at nogle ting laves bedst som håndværk«.

Virksomheden, en af tidens mest moderne, *uddanner nu selv håndskomagere* til at sikre håndværks(topkvalites)indslaget i produktionen.

Et par andre eksempler fra akademisk/kulturel side:

Først en amerikansk forfatter, *John Gardner*. Han skrev bogen, »*Excellence*« (=uovertruffenhed), næsten samtidig med, at Amerika for alvor slap ikke-opdragelsespsykologien/pædagogikkens hjerneformørkelse og robotudviklingen løs i en dengang forsvarsløs verden. Året var 1960.

Gardner fremhæver – her kortest mulig – at »tømmeret« i samfundene afhænger af hver enkelt samfundsborgers stræben efter bedst mulige resultater på hans/hendes eget felt i samfundet.

Hvis vi tillader det sjuskede – »den fæle flygtighed«, vrissede vor egen *H. C. Andersen* – at tage overhånd i fremstillingen af vore varer og tjenester og især i kunsten, vil det nedbryde vor sans for at udrette noget og værdighed i tilværelsen, påpegede Gardner.

Om kunst i særdeleshed – den berører jo *alle* og *alt* livet igennem fra merkantil kunst (formgivne dagligvarer, reklame osv.) til fri kunst –



har en dansk overlæge, *Flemming Vestberg*; bidraget med en præciseringsring. Den stod i en avisartikel, februar 1980 – altså *efter* kvalitetskolbøtten. Vestberg: »Selv det mest materialistiske folk har brug for en ledestjerne og løftestang. Det er her kunsten kommer ind i billedet.

Kunst betyder egentlig maximal kunnen og den forlanger stor og vedvarende indsats både hos den ydende og nydende. Denne pris vil kun et fåtal betale med den konsekvens, at sand kunst kun bliver et fåtal til del. Den falder ifølge sin krævende natur uden for demokratiets regie, og skal den som begreb bestå, ændrer man blot dens karat og nøjes med middelmådighed i stedet for maximal kunnen. Kunsten er således populariseret og ikke mere standardsættende«.

Overlægens ord kunne bruges som mejslet mindeskrift for kvantitetssamfundets middelmådighedstendens.

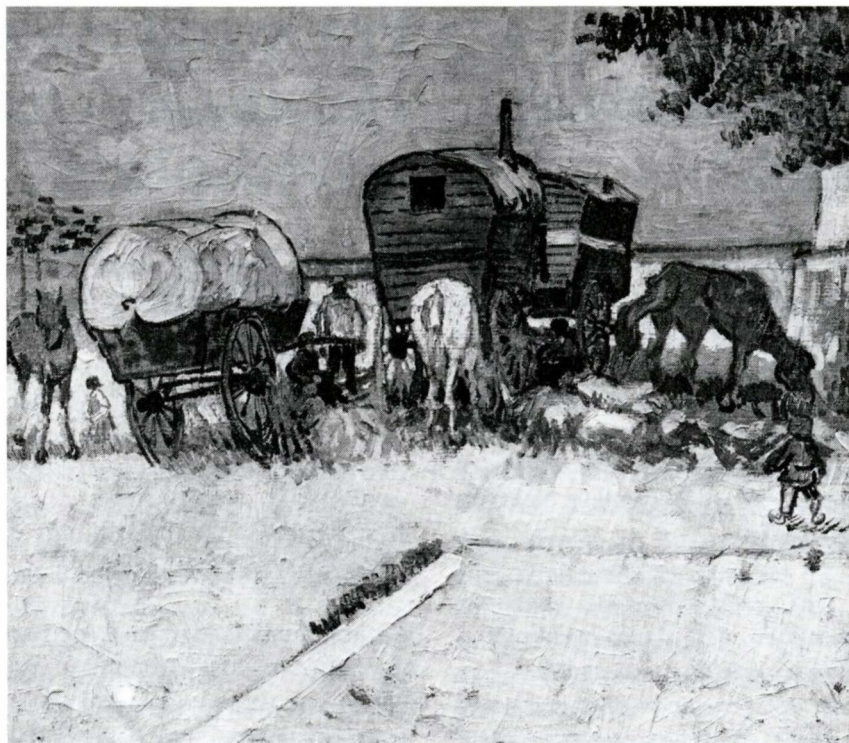
Kvalitetskriteriet kan også sætte *økonomer* på sporet af positive tendenser:

Medens det kvantitetsorienterede samfunds produktionsapparat sluger uhyre store – og voksende! – energimængder (blot for at begrave os stadig dybere i forskellige grader af masse- og hurtigtproduceret bras), sparer kvalitetsvarer, der bl.a. holder længere, energi i det lange løb.

En anden fordel »flytter« med:

»Ingen vare er produceret, før den er solgt«, definerer salgsfolk begrebet, »produktion«. Og kvalitetsvarer frister købere mere – *er dermed lettere at sælge* eksportere – end kvantitetsvarer, selv om der kan være en prisforskel at tage med i betragtningen.

Hvis det ofte hørte slagord, »Vi skal producere os ud af krisen«,



*Virkelig kunstkvalitet kræver maximal indsats af både kunstner og beskuer/lytter. Vincent van Gogh f.eks. gav sig selv 100% til maleriet, leflede aldrig for »smagen«. Hans billede, »Boligvognen« (herover), viser hans personlige penselføring. I vor sort/hvid gengivelse må vi nøjes med at tænke os til billedets dæmpet-intense grønne, gule, røde/brune og blå farveliv.*

skal have gyldighed, må det derfor understreges: Vi skal *kvalitetsproducere* os ud af krisen.

Konklusion:

Robotsamfundet, der ser ud til at kunne klare al menneskets jordiske slid og bringe os betydelig nærmere til vor faktisk bibelsk forudsete guddommelige slutstatus, ligger i al fald ikke inden for overskuelig fremtid. Robotsamfundet vil fortsat

være *science fiction*-romaners domæne... avanceret teknologisk skønlitteratur.

*Kvalitetssamfundet*, dvs. vurderet integrering af robot- og anden teknologi/håndværk og på alle tilværelsens områder under »ledestjernen« så godt som menneskelig mulig, er og bliver menneskets vej til et bedre liv på dette sande kvalitetsprodukt, vi bare kalder, *Jorden*.

## UDLANDET

### I

### —GLIMT

● ENGLAND's statsbaner (BR) installerer i *Chester* (leverandørmeddelelse) »togdistanationsindikatoranlæg baseret på 4 M mikroprocessor, multiplexer, MACE

og Modcheck system med 16 bit mikroprocessorteknik sammen med nuværende programmerings-teknologi.«

Er det klart?

● USSR's ny Sibirien-bane, *Baikal-Amur*, færdigbygges planmæssigt i år til trods for hårde klima- og terrænforhold. På linjens 3145 km har man indrettet arbejderboliger med vuggestuer/børnehaver til 2000 børn.

Ivan går ikke og hænger.



# Damplokomotiver igen?

12

Dr. John Sharpe, lektor ved London Universitets Queen Mary Kollegium, vil arbejde et år på det mekaniske laboratorie hos GEC Power Engineering Ltd. på sit projekt for nutids-damplokomotiver, som skulle blive billigere at købe og bruge end diesel- eller elektrisk drivkraft.

GEC står skeptisk angående fremtiden for damp-trækkraft – GEC meddeler os, at de ikke er involveret i sagen – men ser noget positivt i dr. Sharpes tanke for mere effektiv frem- og tilbagegående lokomotiver og måske finder en anvendelig anbringelse i små skibe som f.eks. coasters eller fiskefartøjer.

Ikke desto mindre, dr. Preston – som spurgte dr. Sharpe om han ville arbejde for GEC – tror, at der er mulighed for at forny damptrækkraften i lande med masser af kul, men ikke olie.

Mere komplet forbrænding af kul ved at blæse luft gennem ilden og kondensere dampen i luft-kølede varmeapparater er de principielle metoder, som dr. Sharpe håber at hæve effektiviteten på hans lokomotiver til et anvendeligt niveau.

Han mener, at et 3.000 hk lokomotiv skulle kunne bygges for £ 350.000,00, hvilket må siges at være optimistisk mildest talt – og vedligeholdelsen koster halvdelen af, hvad det koster for et diesel af samme størrelse. Skønt varmeeffektiviteten er mindre end for diesellokomotiver betyder prisforskellen mellem olie og kul, at brændstofomkostningerne ville blive meget lavere for damplokomotiver.

Dr. Sharpe har allerede været i Kina for at tale om sine ideer og håber at tage dertil senere på året.

# Fra medlemskredsen: Helsingør – min by – min arbejdsplads

af lokomotivassistent  
I. H. Nielsen, Helsingør



For at komme landet rundt med en beretning om Maskindepoterne ved DSB, er nu turen kommet til sundbyen Helsingør, som ligger i det nordligste hjørne af Sjælland, med færgeforbindelse til Sverige, et knudepunkt for bil- og togtrafikken.

Historien om Helsingørs tilblivelse er en gammel sag. Helsingør, der opstod nord for den kgl. borg Flynderborg blev første gang omtalt i historiebøgerne i det 13. årh. og fik købstadsprivilegier år 1426 af Erik af Pommern, som så for at kunne inddrive Øresundstolden opførte borgen »Krogen«, hvor senere Kronborg Slot kom til at ligge.

Tolden var med til at sætte skub i Helsingørs udvikling som handelsby, storkøbmænd – skibsklare – handelshuse havde en blomstrende periode, da mange skibe skulle i havn for at betale toldpenge, handle og få forsyninger om bord, befolkningstallet forøgedes stærkt i den tid, indtil Øresundstoldens ophævelse med stor sorg og opstandelse i året 1857, men mange skibe måtte i årene fremover alligevel søge havn for at få proviant og vand ombord, samt at fremmede landes konsulater og diplomater måtte blive i byen for at sørge for deres landes skibsinteresser igennem sundet.

Den første domkirke blev opført år 1559, med tilhørende kloster »Fradergården« i Sankt Marie Klo-

steret, er den eneste nublivende i Norden. Karmelitermunkegårds-haven som er bevaret i dag. Klosteret har altid hjulpet den fattige befolkning i Helsingør, hvor fattigdommen blev ret mærkbar i det 18. årh. på grund af toldophævelsen.

Konger, herredsfolk og gejstlige har også sat deres præg på byen i år., store slotte som Marienlyst, Kronborg er den dag i dag bevaret, mange købmandsgårde opstod og flere af dem er intakt i dag, især Gøttes gård, store villaer og fabrikker har deres historie og en villa skal her nævnes, som vil skabe mange minder frem hos de lidt ældre lokomotivmænd og det er Villa Augusta. I det 17. årh. opførte storkøbmand Bregård et stort sommerhus, som så sidst i det 18. årh. blev ombygget til kongelig bolig for prinsesse Augusta under navnet Augustenborg, da prinsessen døde, indgik bygningen i Helsingør rangerbanegård som Villa Augusta. Om andre seværdigheder kan nævnes at skibsværftet blev grundlagt år 1882 af Mads Holm som begyndte med fremstillingen af dampskibe især hjuldampere til Helsingør-Helsingborg overfarten, de første til overfarten, var Kronprinsesse Louise i år 1892 og Kronprins Frederik i 1898.

Isvintrene har skabt mange problemer for byen, transport over sundet foregik med slæde, et stort antal skibe søgte havn eller lå på Reden for at afvente isens opbrud, dilligenceforbindelsen til København gik i stå så storkøbmændene og befolkningen led stor økonomisk tab og her begynder så fortællingen om Jernbanens tilblivelse i Helsingør d. 9. juni 1864.

I året 1844 indbød industriforeningen i København til aktietegning for en bane til Roskilde og i løbet af 14 dage fik man tegnet



750.000 specier, hvorpå det Sjællandske Jærnbaneselskab blev stiftet. En vekslingemægler Heymann ville også have en bane til Helsingør for at fremme handel og håndværk, men fik ingen gehør hverken fra storkøbmand, handelsfolk eller minister. En anden bane blev åbnet i året 1855, og det var strækningen til Korsør, for i havnen var 17 dampskibe, så Korsør blev fremhævet som en stor handelshavn, godt væk fra København, men i Helsingør arbejdedes videre for at få en bane og det lykkedes at få bevillingen igennem i 1860. I året 1862 begyndte nivelleringen af banen et par hundrede meter uden for Helsingør »for byen havde i gamle dage byporte, en i syd den såkaldte svingelport, samt en i nord ved tømmerpladsen, de porte blev ophævet i år 1857«. Man opførte en stationsbygning »i dag den såkaldte Børnegård«. Andre bygninger blev lavet og hvor et af dem rummer de gamles hjem. Remisen og værksted findes endnu på trækbanen som arealet blev kaldt. Pakhuse blev placeret nede ved havnen, hvor et spor blev betjent med hestetræk og fra historien kan oplyses at der skete mange sjove og alvorlige ting med løbske hestevogne i folks huse og haver, afspærringer en' mas.

Den 9. juni 1864 indviedes så banen fra Helsingør »Børnegården« til Snekkersten, Fredensborg, Frederiksberg »Hillerød« Lyngby. Hellerup til Østerport, som var endestationen dengang, for Boulevard-banens tilblivelse kom først senere.

Opførelsen af skovbanen for »Københavnernes skyld« mellem Østerport-Klampenborg åbnes og så var forhandlingerne i gang i år 1880 for at Kystbane kunne blive en realitet imellem Helsingør, Rungsted, Klampenborg.

I Helsingør forberedes også i år 1880 en forhandling mellem DSB, som nu var stiftet og bestyret om placeringen af en ny station, men det blev meget svært for den skulle ligge nede ved færgelejet, man skulle nedrive havnemesterboligen, DSB-DFDS ventelokaler, Toldhuse, samt værst af alt Strandpavillon, hvor byens fruer nød eftermiddagsteet, og hvor man kunne følge livet på havnepladsen, men langt om længe blev 1600 pæle banket i jorden og under ledelse af overarkitekt H. Wench med skitser fra arkitekt P. C. Holsøe blev denne flotte stationsbygning opført og indvielsen fandt sted i 1891

Udgravningen af banen til Snekkersten var igang på Flyndesborgs jorde, dette store jordarbejde går over i historien, tipvogne på skinner, trukket af heste blev opfundet af en håndværksgruppe fra Helsingør og al jord blev brugt til opfyld af stationsarealet, for stranden gik helt op til kanten af Strandgade og folk fra byen valfartede til arbejdsstedet for at se dette store projekt tage sin form, en fiffig restauratør satte boder op i weekenden så folk kunne få skyllet halsen og strækningen til Snekkersten blev åbnet i 1892. To remiser blev opført, én på hver side af hovedsporet, med hver sin drejeskive og kystbanen var klar til sin indvielse i 1897 og byens anden største arbejdsplads var en realitet.

Øster Remise lå ved siden af Villa Augusta »de er begge væk i dag«. Villa Augusta blev brugt af lokomotivfører, fyrbøder som depot og overnatningsbygning, værelserne var så små, lavt til loftet, skæve gulve og man måtte igennem et værelse for at komme til et andet, selv om der lå folk og sov. Villaen lå lige ned til vandet, hvor en badebro blev meget populær om sommeren

og langs banestrækningen som var omkranset af et plankeværk gik strandstien »kærlighedsstien« som blev et yndet udflugtsmål for byens befolkning. På den anden side af Øster Remise ligger der den dag i dag den remise fra dengang banen startede, den bruges nu som værksted, depot og overnatningsbygning, som minde fra dampens tid er det gamle vandtårn lige blevet restaureret og i jordvolden er opbevaringssted for olieforsyningen til depotets maskiner.

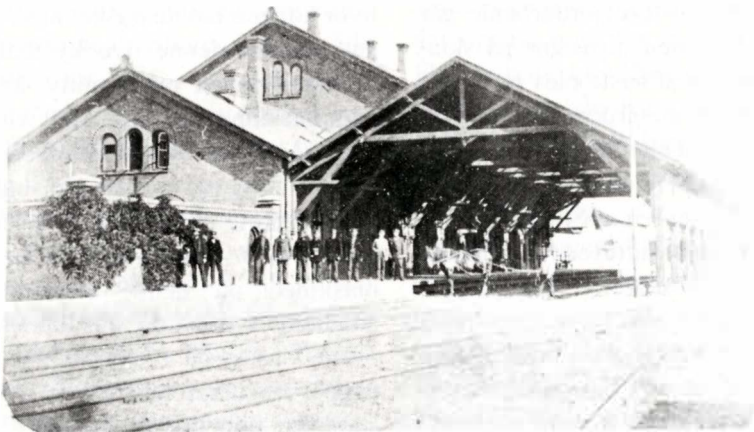
Ved indvielsen af kystbanen i 1897, som ikke tiltrak sig den store opmærksomhed på grund af den problematik om oprettelsen af denne bane, skal kun nævnes at kongeskibet lå for anker i Nivåbugten, hvor kongen havde ønsket at se toget passere denne nye kystbane, trækraften var ret primitiv, åbne dampmaskiner, senere blev vindspejl påsat. Køretiden forløb sig til mellem 70 og 107 min. fra Helsingør til Østerport, »mod i dag 30–45 min. fra Hg–Kh« senere kom O og K maskinen på denne strækning. Vognene i pass.tog var opdelt i 1–2–3 klasse, på 1. klasse plys og tæpper på gulvet, med kamin i hver sin kupé som havde sidedøre så togpersonalet gik på et bræt uden for, for at billettere, 2. klasse havde også plys, men ingen tæpper, samt kakkellovn, men også sidedøre. 3. klasse havde træsæder og midtergang og disse vogne var forbeholdt håndværkere samt fattigfolk, førsteklassevognene er bibeholdt den dag i dag, man havde mange prominente gæster lige fra starten i 1897 og frem til i dag, som benytter disse vogne.

Dampmaskinens flagskib, S maskinen, gjorde Kystbanen berømt, et flot syn når denne elegante maskine kom brusende. Rangeringen foregik med K maskine.

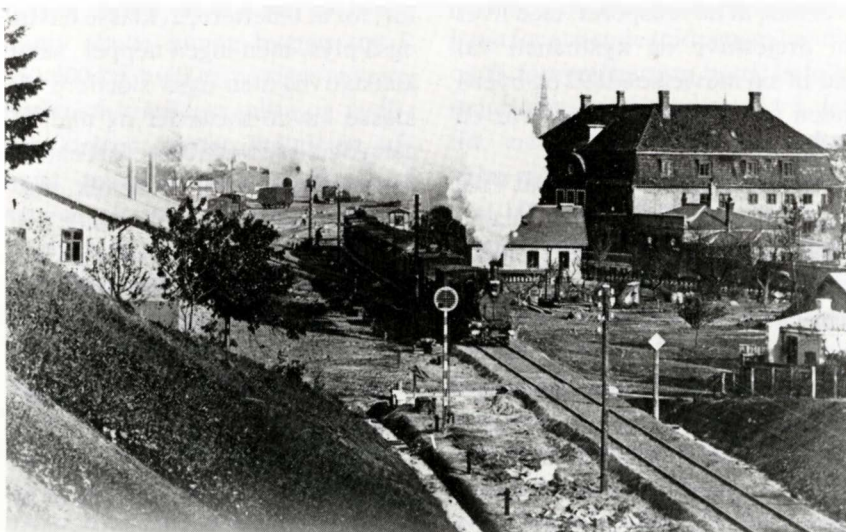




Så imponant præsenterede Helsingør stations forplads sig i 1904. Billedet er ganske vist ca. ti år ældre, men intet var ændret på den store, brolagte plads, der indrammes af stationens festlige renaissancefacade og toldkammerets fæstningsagtige tyngde. I forgrunden ses rangersporet, som fører til færgelejet og mellem de gængse gaslygter står granitopsatsen med elektriske buelamper og flagstang.



Trækbanen  
Den gamle jernbanestation set fra »Gl. Banegårdsvej«.



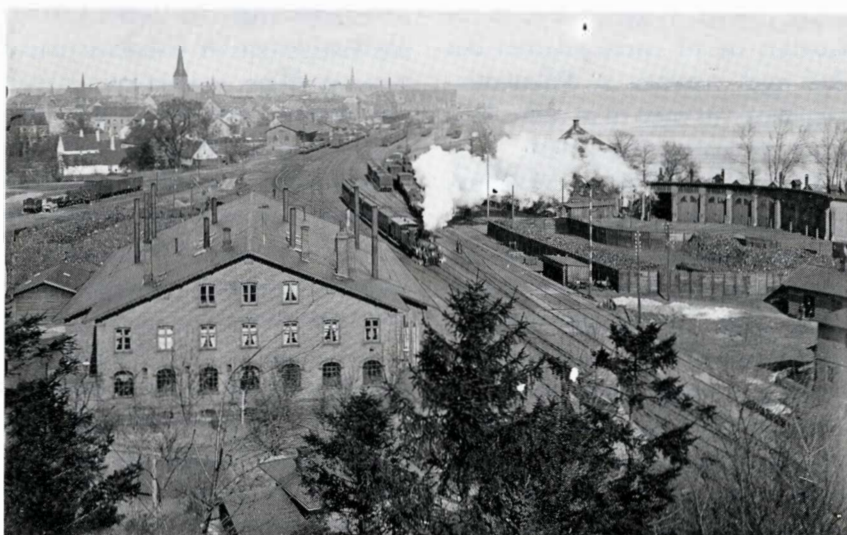
Kystbanen syd for Helsingør-svingelport. Yderst til højre villa Augusta.



*Frigivne franske krigsfanger passerer i december 1918 Strandgade på den lange vandring hjem fra tyske fangelejre. Velklædte helsingørske borgere er stivnet i forførelse over kolonnerne af pjaltede, udtærede soldater.*



*Jernbaneterrænet ved strandstien. Bygningen i forgrunden anvendes stadig som remise, opholds- og overnatningsrum for lokomotivpersonalet.*



*Perronen på banegården i Helsingør som den ser ud i dag.*



Helsingør. Perronen på Banegaarden.

Nordbanen blev for det meste trukket af O-maskinen, som også betjente denne strækning i krigsårene 1940–45, ellers blev dieselmotorvogne brugt som trækraft fra sidst i trediverne og også gør det den dag i dag af typen Mo, som er de eneste på Sjælland nu og køres af maskindepotets personale plus 3 kørelærere fra Helgoland.

Lokomotivførerne og fyrbøderne havde hver sin afdeling, afdeling 7–8 som holdt til sidst i halvtresserne, man havde fælles juletræ, som havde en tilstrømning af ca. 200 personer hvert år. Med svenskerne havde Helsingør også et samarbejde før i tiden, vi var med på deres skovtur, de til vores juletræ, det skal også nævnes at lokomotivmændene var med til at stifte Helsingør Brugsforening i 1904.

Maskindepotet havde en damp-tur helt frem til 1961, man havde tur 16 med 12 mand i, tur med 7 mand, senere 12 mand. Tur 17 blev oprettet 1. marts 1961, da My-diesellokomotivet blev tilknyttet depotet, her kom 6 mand i My-turen og 6 mand forblev i dampturen indtil 1. maj 1961, hvor 12 mand dannede My-turens start og dampens epoke var forbi i Helsingør, senere blev My-turen udvidet til 18 mand og i dag er 24 mand i tur. Mo-turen, den sidste på Sjælland er på 12 mand, 9 fra Helsingør, 3 fra Helgoland. Rangerturen af MH typen er på 18 mand, og her skal nævnes at en prøvemaskine fra Tyskland af typen M.A.N. »samme princip som ME«, har været prøvekørt hos os, men en af Boggitypen, var at foretrække, den vi havde er lige så stiv som MH. Mo maskinen har været til renovering i Århus, for passage-ernes skyld, så dem der kan og har kørt denne type dieseltog, kan forestille sig den oplevelse for depotets personale. intet fornyelse eller for-

bedring er foretaget for lokoførens skyld. Vi har lige haft 18 lokomotivassistenter på MO-skole og Attestkørselen foregår i øjeblikket.

Det nye ME-lokomotiv er også kommet til depotet, vi kan så håbe at de bliver bedre efter denne historie og for fremtiden bliver Helsingør så de første, denne gang, som skal betjene de nye El-lokomotiver når el-driften bliver indført i 1983, sikken et fremskridt og en udvikling Helsingør Maskindepot har gennemgået de sidste 100 år. I dag er der 65 lokomotivførere, 1 mester, håndværker, remisearbejder, vognopsynsmand, i alt ca. 100 mand som holder hjulene i gang i Nord-sjælland inden for D.S.B.

For at denne beskrivelse af Helsingør har kunnet blive til, er beskrivelserne fra bøgerne »En brugs igennem 75« af Birger Mikkelsen samt »Helsingør omkring midten af det forrige århundrede« af M. Galschiøt benyttet.

Jeg takker samtidig lokomotivfører Oluf Honore for igennem vores samtale har han bidraget til denne historie, samt Kenna Petersen byhistorisk arkiv. For DLT har lokomotivassistent I. H. Nielsen fortalt om vores arbejdsplads Mdt Hg. I. H. Nielsen startede ved DSB i efteråret 1974 og kom til Helsingør foråret 1977, og i dag uddannet lokomotivfører i al trækraft ved DSB. Er med i afdelingsbestyrelsen på depotet Hg.

*I. H. Nielsen*

## Skandale!!!

Nu har de gjort det igen, og gør det sikkert mange gange endnu.

Landsoplysningsudvalget har tilrettelagt, og afholdt et grundkursus

G 1 + G 2, på LO skolen, den 31/1–12/2 – 82.

Dette vil jeg, og alle på holdet, gerne takke udvalget for.

At kurset blev en succes, skyldes ikke mindst udvalgets formand, Niels Kristensen, som virkelig lagde krop og sjæl i arbejdet som kursusleder. Der var naturligvis også en række gode foredragsholdere, jeg kan i denne forbindelse ikke lade være med at trække én frem, nemlig Ebbe Gyrmung, som er en ener på sit område, at beskrive ham her ville være for omfattende, han skal simpelt hen opleves.

I DLT nr. 2–82, kan man læse om LO skolen, og dens indretning, denne beskrivelse vil jeg blot supplere med at sige, at det kun er en halv sandhed, for den er dobbelt så skøn, og har man sans for den idérige arkitektur, og et blik for det kunstneriske, så når man ikke at mættes af behagelige indtryk på fjorten dage. I DLT nr. 2, er ligeledes beskrevet, hvilket indhold kurset havde, derfor vil jeg undlade dette her, men kun sige, at kurser virkelig var belærende og interessant, og gav, ikke mindst mig, som er ny i firmaet, et godt indblik i de forskellige instansers kompetenceområder. Samtidig gav det indblik i foreningens arbejde omkring forskellige sager, og de problemer der er forbundet med dette arbejde.

Positivt var det også, at være samlet med lokomænd fra hele landet, og høre om hvad der sker andre steder, for man er jo nok tilbøjelig til at tro, at det kun er ens egen afdeling, det drejer sig om, og så lade det overskygge andre afdelingers problemer. Dette synes jeg nok, der på kurset blev dæmmet en del op for. Det nytter jo heller ikke noget, hvis vi som tillidsmænd arbejder i hver sin retning, for at beskytte vort eget lille afgrænsede



område. Efter min mening må vi nok, i højere grad, til at arbejde efter de overordnede målsætninger i foreningen, så vi også på tværs af landet trækker på samme hammel, for kun ad den vej kan vi opnå resultater, som virkelig har mening, og ikke blot er en af de berømte narresutter. (Det var et sidespring). Om holdet som sådan har jeg kun godt at sige, og som tiden gik opstod der et godt kammeratskab, hvor alle var accepteret. (Og efter disse bemærkninger, håber jeg de vil vise sig erkendtlige næste gang vi ses.).

Kursusdagene startede efter morgenmaden, med undervisning fra kl. 9–12, derefter 2 timers (pause), hvis man da ikke var optaget af at debattere formiddagens emner, hvilket ret ofte var tilfældet. Fra 14–18 var der igen undervisning, så var der aftensmad kl. 18. Flere aftener samledes vi så igen kl. 19 og gik videre med eftermiddagens emner til kl. 21. Dermed var dagen dog ikke slut, for derefter diskuterede vi så rundt omkring i opholds-lokalerne, ved billardbordene, eller i en af de små hyggesteder i kælderen, til klokken blev 12–1 stykker. Ikke mindst disse aftener havde stor værdi, til forståelse af andre afdelingers problemer.

Torsdag blev vi opfordret til at deltage i politiets afslutningsfest. Det skete på den måde, at en betjent, under frokosten, meddelte, at 60 dejlige betjente, i anledning af deres afslutningsfest, manglede dansepartnere og håbede at man ville deltage om aftenen kl. 22, der ville udover en dans, også blive budt på en dram og en bid brød. I solidaritetens og samhørighedens ånd, kunne vi jo ikke sidde en sådan opfordring overhørig, vi gik derfor straks til mikrofonen, og gjorde opmærksom på, at der tilfældigvis

befandt sig 15 flotte lokomænd, som (af simpel selvopofrelse) brændte efter at få en svingom med betjentene. Vi besluttede os for, at skrive et lille vers, og samlet synge dette når vi gjorde vores indtog til festen. Derefter allierede vi os med nogle »Vinterbørn« M/K, som også befandt sig på LO skolen, de lånte os diverse beklædningsgenstande såsom kjoler, nederdele og natkjoler, vi blev også sminket, så vi til sidst, næsten lignede damer, lige bortset fra skægpragten, og de bare ben. I denne mundering arriverede vi så, sang vores vers, og derefter havde vi arrangeret det sådan, at der blev lagt en rigtig sjæler på båndmaskinen. Vi inklinerede så, hver for sin betjent, og fik en svingom. Alle var med på spøgen. Der var vild jubel og begejstring, man klappede så meget, at vi måtte gøre da capo 3 gange. Således reddede vi politiets afslutningsfest.

I weekenden havde landsoplysningsudvalget gjort det muligt, at vi for et mindre beløb kunne invitere vore hustruer til at besøge os på LO skolen, der var således arrangeret et minikursus for vore damer. Dette kursus skulle medvirke til at fremme deres forståelse, for vores arbejde i foreningen, og det må siges, at resultatet var positivt. Lørdag eftermiddag havde vi lejet en bus, for at komme ud og se på Helsingørs opland, vi fik da også en dejlig køretur med en behagelig chauffør, som kunne fortælle en masse om egnen, det var også nødvendigt, vi var nemlig nødt til at følge med i fantasien, for det blev så tåget, desværre, at man næppe kunne se en hånd for sig. Vi tog derfor ind på Frederiksborg slotsmuseum, og fik alligevel en dejlig eftermiddag ud af det. Klokken 18 spiste vi en pragtfuld middag, og holdt så (pause) til kl. 22, hvor vi samledes igen til pøl-

sebord, og bal bagefter. Søndag eftermiddag sendte vi pænt vore damer hjem.

Dette indslag kan udmærket tåle gentagelser, det var et godt initiativ.

Efter weekenden gik det så i den vante rytme igen, og vi sluttede fredag med kursuskritik, hvor alle kunne komme med indsigelser vedrørende kurset, kritikken var positiv og velment, med et lille stænk »Allehånde«.

Fredag eftermiddag rejste 15 trætte lokomotivmænd hjem fra LO skolen.

På holdets vegne  
*H. B. Kristensen, ES.*

## Fra min brokkasse – –

Jeg spurgte for ca. 1½ år siden foreningens næstformand, Gunnar Rasmussen, hvornår der kom et nyt ajourført hæfte med tjenestetidsregler – et sådant er af uhyre stor værdi for den enkelte lokomotivmand i det daglige – svaret var: »P.g.a. de forestående overenskomstforhandlinger, venter vi med at lave hæftet, så vi får de sidste ændringer med«. Så langt så godt. Hæftet blev lanceret i efteråret 1981, ved nogle møder rundt om i landet – omhandlende tjenestetidsregler.

Fortalt til mig, var det lidt af en æressag at få tildelt nævnte hæfte, og kun til dem, der var tilstede ved omtalte møder. Da ingen er i tvivl om, hvilke arbejdstider lokomotivpersonalet har, kan der være mange gode grunde til ikke at være til stede. Jeg har også hørt, at der skulle være adskillige fejl i hæftet, og det var derfor, det ikke blev uddelt til alt personalet. Hvad er rigtigt? Og hvorfor får alt personalet ikke et

hæfte med tjenestetidsregler, som det har krav på? Det er den eneste måde vi kan stå stærkt på, overfor vores modpart, når vi skal forstå og fortolke vore »gummiparagraffer«!

Apropos gummiparagraffer – i ovennævnte, som jeg har læst på opholdsstuen på Gb, jeg har heller ikke selv et, omtales bl.a. »aftenfrihed«. Hvad forstås ved »aftenfrihed«? Hvorfor gives der i hæftet ikke eksempler på, hvordan reglerne skal forstås, i stedet for hver enkelt skal skønne eller søge oplysning om hvorledes det forholder sig?

I aftalehåndbogen afsnit 5, side 7, Ad § 11, stk. 1, står følgende: »Det tilstræbes, at det kørende personales nattimer (22–6) ikke overstiger 50 timer i den enkelte måned«. De 50 timer skal rettes til 40 timer, hvilket er forhandlet med og accepteret af DSB.

På en forespørgsel, ang. for højt natmetal i 36. tur, fra Rødby Færge afd., har Gunnar Rasmussen svaret følgende: »Når ferie m.m. er medregnet, er natmetallet ikke for stort«. Jeg må med det samme sige til dig, Gunnar: »Den skal du læn- gere ud med, end til Rødby, for at jeg hopper på den!« Denne paragraf er en af de få, der er utvetydige derved, at der står: »i den enkelte måned«. Det vil efter min mening sige, at man skal se på natmetallet i den enkelte måned isoleret. Det bevirker, at natmetallet (22–6) i en tur skal tilrettelægges væsentligt lavere end de 40 timer, for at en evt. »tung« ende, hvad angår nattimer, ikke skal hæve natmetallet op over 40 timer i en enkelt måned. Jeg vil gå med til at natmetallet (22–6) i en tur beregnes ligesom tjenestetiden, over én omgang i turen. Og ikke over ét år, hvor i er inkluderet ferie, UA-dage, kurser og evt. sygdom, som du har svaret Rf. afd. Jeg

kunne godt tænke mig at vide, hvem der har bundet den forklaring, du her fremlægger, på dit ærme? Hvis det er eget påhit, må du hellere tænke på, hvis interesser du er valgt til at varetage – eller er du måske begyndt at vænne dig til den anden side af skrivebordet? For at få klarlagt hvordan § skal forstås, synes jeg, du skulle spørge en cand. mag. i dansk, ligesom du gjorde det med S og H betalingen. Det er nok bedre, at benytte sig af ekspert-hjælp, end selv sidde og lave nogle »hjemmebryggede« forklaringer. Man kan ikke være »verdensmester« i alt, heller ikke jeg!

I aftalen om: »tillæg af 10 min. til den daglige tjenestetid«, givet som kompensation for at rette ordre og bestemmelser m.m., vil jeg gøre opmærksom på følgende: Da der skal tillægges 10 min. til den daglige tjenestetid, må det også gælde nedbrudsreserven. Dette er endnu ikke sket i østområdet – i vestområdet har det været markeret i turene det sidste år – end ikke i de ture, der i skrivende stund er ude til godkendelse. Hvorfor bliver det ikke markeret? Jeg er af den opfattelse, at det vi får de 10 min. dagligt for, er effektiv tjenestetid. D.v.s., at ved en rådighedstjeneste, det være sig i hjemmet eller på depotet, skal der tillægges 10 min. effektiv tjenestetid. Da man ikke kan beregne sig særlige ydelser for en rådighed i hjemmet, må man kunne gøre det for de 10 min.s vedkommende, afrundet opad til ½ time. De 10 min. er samtidig fuld tjenestetid.

I forbindelse med karenstiden ved forflyttelse til ansøgt ledig stilling, vil jeg gerne vide, hvem det er i hovedbestyrelsen, der er imod karenstidens ophør? Jeg vil også gerne vide, hvorfor DLF, som snart den eneste personalekategori inden for DSB, opretholder karenstids-

bestemmelserne? Der snakkes så meget om, at der ikke sker noget i vor forening, men når nogle foreslår ændringer – her tænker jeg bl.a. på ophør af karenstiden – hører man tit: »sådan var det dengang jeg var fyrbøder!« Det er gammeldags tankegang. Man skal udvikle sig i takt med det øvrige samfund. Det gør andre i fagbevægelsen. Vær dog fremsynede! Det er ikke rimeligt, at mange af de ældre kolleger, som er ovre problemerne med karenstiden, er modstandere af dens ophør, og de unge kolleger, som evt. bliver omfattet af karenstiden, betragter den, som værende til, for at genere dem.

Jeg foreslår hermed, at en af de første opgaver den nye hovedbestyrelse skal løse, er at optage forhandling med DSB om ophør af karenstidsbestemmelserne!

Nu skal det ikke kun være ris til DLF, der skal også uddeles roser, når det er fortjent. Det er det i tilfældet med at få dæmpet kontroltonen på rangerradioen; resultatet er imidlertid udeblevet. Det er hverken min eller foreningens skyld, – det er ene og alene personer i DSBs administration, der i over 5 år, har været i stand til at forhale en løsning af problemet, trods utallige henvendelser. Det har ikke skortet på god vilje og forståelse for at få løst problemet, når jeg har snakket med disse personer. Hvad passerer i sagen?

Dette har jeg skrevet og bedt optaget i DLT, fordi andre end jeg selv også kan have gavn af spørgsmål og svar. Det kan måske også være med til at mane en hel del af de rygtedannelser i jorden, som trives i bedste velgående, p.g.a. manglende information.

Med venlig hilsen  
B. R. A. Rasmussen  
Lkf. mdt. Næ.



Til foranstående indlæg følgende: Hovedbestyrelsen har bevilget et beløb til udgivelse af et hæfte indeholdende arbejdstidsregler, turvalgsregler, ferieregler osv. Det sendes til hvert medlem i løbet af maj måned. Der er intet sammenhæng med dette og indsendens »jeg har hørt – osv«.

Om det øvrige – sekretæren svarer på forningens vegne i overensstemmelse med indgåede aftaler. Hans personlige opfattelse vedrører ikke disse svar.

G. A. Rasmussen

## PERSONALIA

### Forflyttet 1.4.1982 efter ansøgning

Lokomotivassistent (10. Irm.)  
Per Petersen, mdt Kh til mdt Gb  
I. L. A. Stick, mdt Kh til mdt Gb  
J. C. Andersen, mdt Kh til mdt Gb  
E. H. Petersen, mdt Kh til mdt Gb  
P. Steiner-Jessen, mdt Kh til mdt Gb  
Lokomotivassistent (9. Irm.)  
E. Schelhase, mdt Kh til mdt Gb  
B. C. D. Vest, mdt Kh til mdt Gb  
O. A. Meyhoff, mdt Kh til mdt Gb  
B. S. Larsen, mdt Kh til mdt Gb  
J. V. Sørensen, mdt Kh til mdt Gb

### Forflyttet 1.5.1982 efter ansøgning

Lokomotivassistent (9. Irm.)  
P. R. Andersen, mdt Kh til mdt Næ  
Lokomotivassistent p (9. Irm.)  
F. D. Hadberg, mdt Fa til mdt Es  
J. L. Nielsen, mdt Fa til mdt Es  
B. C. Jensen, mdt Kh til mdt Es  
L. R. Jensen, mdt Kh til mdt Es  
C. E. Lundhof, mdt Kh til mdt Es

### Forflyttet 1.7.1982 efter ansøgning

Lokomotivassistent p (9. Irm.)  
Carsten O. Jensen, mdt Kh til mdt Es

### Forfremmet til lokomotivfører (18. Irm.) pr. 1.4.1982

Lokomotivfører (17. Irm.)  
R. P. Lund, mdt Ar i mdt Ar

### Forfremmet til lokomotivfører (17. Irm.) pr. 1.4.1982 efter ansøgning

Lokomotivfører (13. Irm.)  
P. H. Andersen, mdt Gb i mdt Kø  
O. Bengtsson, mdt Gb i mdt Kø  
P. H. Frederiksen, mdt Gb i mdt Kø  
F. B. Andreassen, mdt Gb i mdt Kø

Lokomotivassistent (10. Irm.)  
A. K. Tredal, mdt Gb i mdt Ar  
O. Edholm Petersen, mdt Gb i mdt Fa  
H. J. V. Nielsen, mdt Rf i mdt Fa  
B. Svendsen, mdt Str i mdt Str  
Lokomotivassistent (9. Irm.)  
E. H. Nielsen, mdt Ar i mdt Ar  
H. M. Aadorf, mdt Gb i mdt Ar  
Johnny Rasmussen, mdt Gb i mdt Str

### Forfremmet til lokomotivfører (15. Irm.) pr. 1.4.1982

Lokomotivfører (13. Irm.)  
E. I. P. Pedersen, mdt Gb i mdt Gb

### Ansæt som lokomotivassistent (9. Irm.) pr. 1.4.1982

Lokomotivassistent p (9. Irm.)  
P. E. J. Rodkjær, mdt Ar i mdt Ar  
S. M. Søndergaard, mdt Ar i mdt Ar  
J. Weibel, mdt Ar i mdt Ar  
T. K. Andersen, mdt Es i mdt Es  
J. J. Rasmussen, mdt Fa i mdt Fa  
J. R. Husted, mdt Fa i mdt Fa  
L. Plaetner, mdt Fa i mdt Fa  
P. D. Rasmussen, mdt Fa i mdt Fa  
P. E. Klimek, mdt Fa i mdt Fa  
P. Banke, mdt Fa i mdt Fa  
K. O. Sørensen, mdt Fa i mdt Fa  
K. V. Gravesen, mdt Fa i mdt Fa  
L. Bondesen, mdt Fa i mdt Fa  
F. Næssing, mdt Fa i mdt Fa  
P. Rasmussen, mdt Fa i mdt Fa  
H-K. Rasmussen, mdt Gb i mdt Gb  
S. S. Olsen, mdt Gb i mdt Gb  
I. F. Rasmussen, mdt Gb i mdt Gb  
J. Thelin, mdt Hg i mdt Hg  
J. A. Madsen, mdt Kø i mdt Kø  
T. Hansen, mdt Kh i mdt Kh  
J. W. Kristensen, mdt Kh i mdt Kh  
Erik Hansen, mdt Kh i mdt Kh  
H. Rolfing, mdt Kh i mdt Kh  
P. C. Permin, mdt Kh i mdt Kh  
S. Hammervig, mdt Kh i mdt Kh  
Flemming Nielsen, mdt Kh i mdt Kh  
J. Månsson, mdt Kh i mdt Kh  
J. Ildved, mdt Kh i mdt Kh  
P. M. Thagaard, mdt Kh i mdt Kh  
R. P. Belling, mdt Kh i mdt Kh  
J. Boutrup, mdt Pa i mdt Pa  
John K. Nielsen, mdt Rf i mdt Rf  
C. T. Knudsen, mdt Rf i mdt Rf  
J. Laursen, mdt Str i mdt Str

### Overgået til anden stilling pr. 1.4.1982 efter ansøgning

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

C. P. Rasmussen, mdt Gb i mdt Gb  
J. P. Jensen, mdt Hg i mdt Hg

### Navneændring

Lokomotivassistent p (9. Irm.)  
L. P. Larsen, mdt Kh til L. Panduro

### Afskediget pr. 30.6.1982 p.g.a. svagelighed

Lokomotivfører (18. Irm.)  
B. W. Hofmann, mdt Gb  
Lokomotivfører (17. Irm.)  
F. M. Andersen, mdt Ar

### Afskediget pr. 31.5.1982

Lokomotivassistent p (9. Irm.)  
J. Christensen, mdt Ar

### Afskediget pr. 30.6.1982

Lokomotivassistent p (9. Irm.)  
P. H. Nielsen, mdt Kh

### Opmærksomhed frabedes

Evt. opmærksomhed i anledning af mit jubelæum frabedes venligst.

Lkf O. S. Carlsen, mdt Str.

Evt. opmærksomhed i anledning af mit jubelæum frabedes venligst.

Lkf H. A. Stangerup, mdt Gb.

Evt. opmærksomhed i anledning af mit jubelæum frabedes venligst.

Lkf V. Mikkelsen, mdt Fa.

### Dødsfald

Pens. lkf Ludvig K. K. H. Petersen, Århus, død den 1.2.1982, 74 år.

Pens. lkf Viktor B. H. Lund, Århus, død den 3.2.1982, 88 år.

Pens. lkf Kjeld L. Nielsen, Næstved, død den 9.2.1982, 59 år.

Pens. lkf Poul Hansen, København, død den 28.3.1982, 64 år.

Lkf Ib D. Fjellerad, Ålborg, død den 16.3.1982, 49 år.

Pens. lkf C. A. Kristensen, Struer, død den 31.3.1982, 61 år.

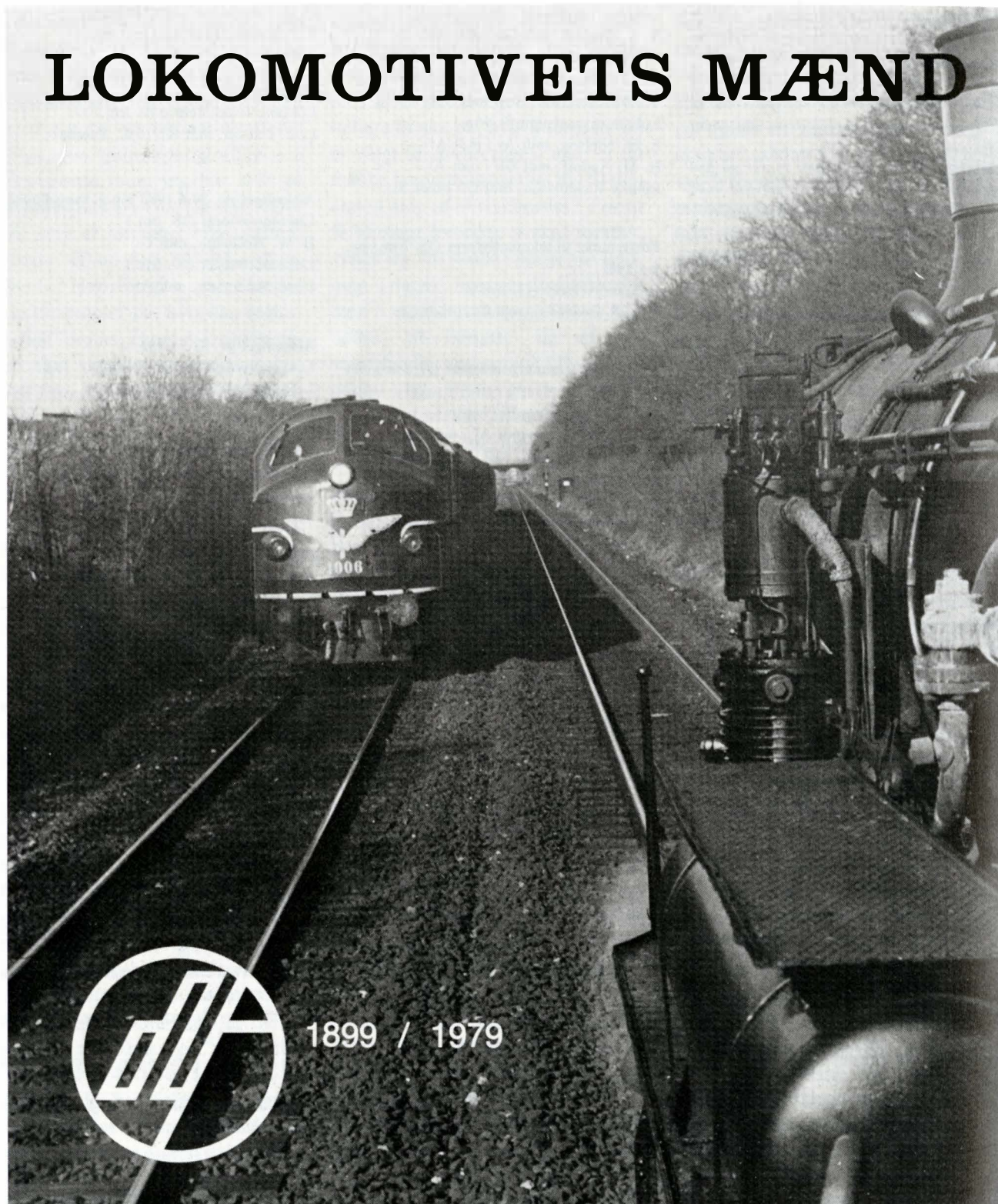
Pens. lkf E. E. Tandrup, Esbjerg, død den 19.4.1982, 69 år.

### Generalforsamling hos pensionisterne

Landsforeningen af Pensionister ved D.S.B. afholder sin årlige generalforsamling tirsdag d. 25. maj kl. 13.30 i lokalerne Gothersgade 137 København.

Bestyrelsen

# LOKOMOTIVETS MÆND



I anledning af foreningens ordinære kongres har hovedbestyrelsen besluttet, at bl.a. nye medlemmer skal have mulighed for at erhverve bogen »Lokomotivets mænd« til en fordelagtig pris, nemlig kr. 75,- incl. moms + forsendelsesomkostninger. Tilbuddet er gældende i resten af 1982. Bestilling kan gives til foreningens kontor, enten skriftligt eller pr. telefon.