

A blue-toned photograph of railway tracks receding into the distance. The tracks are flanked by gravel and cross-ties. In the upper right corner, there is a large, dark number '7'.

7

DANSK  
LOKOMOTIV  
TIDENDE



## DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

NOVEMBER 1981 - 81. ÅRGANG

### Indhold:

Personalepolitik .....	2
Timedriften på Sjælland og i Nordjylland udbygges .....	3
Vinterrejse 1982 med DJT .....	4
Jernbanevogne, hvis vognkasser krænger indad i sporkurverne .....	6
Auditør ved DSB .....	10
Pengepolitik .....	13
Menneske før teknik - et enten/eller ..	14
Lokomotiver til salg .....	16
Juleunderstøttelse .....	17
Status .....	17
Fra medlemskredsen:	
Har vi slet ingen problemer .....	18
Personalía .....	19
Jernbanens fædreland .....	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.

DSB har lavet et udkast til en fremtidig personalepolitik, som drøftes i personaleorganisationerne. Det foreliggende indeholder en række principper inden for en ramme, der må tilpasses den til enhver tid forløbende udvikling på virksomhedens område og i samfundet. Principperne i denne personalepolitik er ikke nye. Forskellen fra tidligere er, at man sammenfatter alle relevante forhold i en helhed, der således udtrykker DSBs holdning indad- og udadtil.

Når man studerer dette udkast til en personalepolitik, er der naturligvis en lang række ting, som er gammelkendte. Det skal ikke opfattes som en negativ bemærkning. Det skal kun understrege, at man selvfølgelig ikke kasserer de ting, som stadig er brugelige.

Om baggrunden for at skabe et »personalepolitisk charter« må der dog ved stille eftertanke filosoferes noget over, hvordan det egentlig skal blive muligt at skabe nogenlunde overensstemmelse mellem teori og praktisk virkelighed. Vi citerer: I en statslig virksomhed som DSB skal ledelsens ret til at lede og fordele arbejdet udøves i samarbejde med medarbejderne og tillidsrepræsentanter. Dette skal ske ved ledelsesformer, som indebærer den videst mulige delegation af ansvar og beføjelser til den enkelte medarbejder eller grupper af medarbejdere. Inden for disse rammer skal der ligeledes samarbejdes om indførelse og brug af ny teknologi. Ledelsen har pligt til skriftligt at informere medarbejderne herom. Der skal gives de ansatte mulighed for at være medbestemmende ved arbejdets tilrettelæggelse og udformningen af deres egen arbejdssituation og for at øve indflydelse i beslutningsprocesserne«.

Det er en ordentlig mundfuld, som umiddelbart synes løfterig for medarbejderne. Der skal imidlertid lægges en del skepsis i almindelig henrykkelse over det reelle indhold i dette citats ordlyd. Der er nemlig videre i de mange forhold personalepolitiken omfatter en række forbehold. Det hedder til eksempel, at ledelsen skal reservere sig tilstrækkelig manøvfrihed og undgå handlingslammelse. Det vil sige, at medarbejderes indvendinger eller divergerende meninger om dette eller hint i sidste instans kan føre til, at ledelsen kører sit projekt igennem. Udkastet til personalepolitik synes mere rettet mod ledervirksomheden, selvom de generelle synspunkter også kan omfatte de talstærke grupper, som os.

# Timedriften på Sjælland og i Nordjylland udbygges

*DSB forbedrer køreplanen fra sommeren 1982 og vil derefter konsolidere sin drift i et par år*

Der vil fra næste sommer, når DSB får ny køreplan, blive timedrift på endnu flere togstrækninger på Sjælland, ligesom der indføres timedrift i Nordjylland.

## Store forbedringer for Sydsjælland og Lolland-Falster

De største forbedringer vil kunne mærkes på Sydsjælland og Lolland-Falster, idet der indføres fast timedrift mellem København og Nykøbing Falster. Togene i dette regionalsystem vil standse i Roskilde, Ringsted, Glumsø, Næstved, Lundby, Vordingborg, Nr. Alslev og Eskilstrup. Regionaltogene vil i Ringsted have forbindelse til og fra regionaltoget mod Slagelse, således at der hver time dagen igennem bliver forbindelse med Intercity togene til og fra Jylland. I trafiksvage tidsrum, f.eks. om aftenen, sker der dog en udtynding.

Udover regionaltogene i timedrift vil der som hidtil køre myldretidstog på strækningen København-Nykøbing Falster. Disse myldretidstog og de internationale tog kører som en overbygning på regionaltogssystemet med stop i Næstved og Nykøbing Falster.

Som en midlertidig ordning – for at imødekomme det stærke ønske om forbedring af togforbindelserne mellem Lolland-Falster/Sydsjælland og Nordjylland – vil lyntogene til Frederikshavn standse i Ringsted. Der etableres i tilknytning hertil 2 forbindelser dagligt mellem Nykøbing Falster og Ringsted.

De nuværende direkte tog Nakskov-Nykøbing F-Slagelse indtages med undtagelse af en aftenforbindelse fra Korsør med forbindelse fra lyntoget fra Vest- og Sønderjylland.

Den nye køreplan vil – som det

fremgår – medføre en række forbedringer i trafikforbindelserne til og fra Sydsjælland og Lolland-Falster. Flere byer får regulær timeforbindelse, og der bliver en forkortelse af rejsetiden mellem Nykøbing F og stationer på strækningen Næstved-København på ca. 15 minutter. Hertil forbedrede muligheder for at rejse til og fra Jylland og Fyn samt bedre koordination med en række busser og tog, herunder Lollandsbanen, som i tilknytning hertil også etablerer timedrift.

## Fire standsningssteder nedlægges

En forudsætning for at kunne gennemføre den nye køreplan har været, at togdriften på fire mindre standsningssteder indstilles fra sommeren 1982. Det drejer sig om stationerne Lov, Ring, Klarskov og Orehoved, hvor det daglige antal passagerer er meget beskedent. Storstrøms amtskommune har erklæret sig enig med DSB i, at en indstilling af togdriften på disse standsningssteder er nødvendig for at få fuldt udbytte af de nævnte forbedringer. Der etableres til gengæld udvidet og bedre busforbindelser til de fire små samfund.

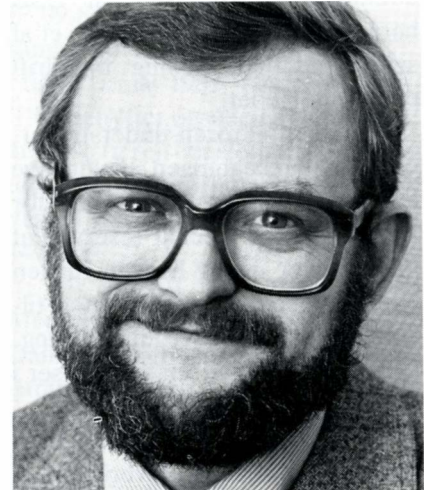
## Sorø får timedrift

Af særlig interesse for Sorø er det, at alle regionaltoget fra Nivå mod Ringsted fra næste sommer vil blive gennemført til Slagelse, således at Sorø nu også får timedrift.

## Timedrift Holbæk-Kalundborg

På strækningen Holbæk-Kalundborg indføres ligeledes timedrift, dog med udtynding i trafiksvage tidsrum. Timedriften etableres ved at videreføre de nuværende regi-

onaltoget fra Holbæk til Kalundborg med stop ved alle stationer.



Generaldirektør Ole Andresen.

## Timedrift i Nordjylland

På strækningen mellem Århus og Frederikshavn sker der fra næste sommer det, at timedriften stort set fuldstændiggøres ved indlæggelse af 2 nye Intercity tog i hver retning pr. dag.

Til gengæld bortfalder et tilsvarende antal regionaltoget på strækningen Århus-Langå, og i konsekvens heraf indstilles togbetjeningen af standsningsstedet Laurbjerg. Her er kun ca. 10 passagerer pr. dag. Der er etableret en lokal busrute, der giver Laurbjerg forbindelse til kommuncetret Langå, ligesom der i forvejen er busforbindelse med Århus, Randers og Silkeborg. Også i dette tilfælde er amtskommunen indforstået med nedlæggelsen.

I den øvrige regionale trafik i Jylland vil der blive gennemført visse forbedringer i bolig-arbejdsstedtrafikken, bl.a. Esbjerg-Struer, samt i weekendtrafikken.

## Reserven af lokomotiver er blevet styrket

I en kommentar til den nye køre-

plan, der træder i kraft 23. maj 1982, siger DSBs konstituerede generaldirektør Ole Andresen, at DSB hermed når et skridt nærmere et af sine hovedmål, nemlig timedrift over hele landet.

Generaldirektøren understreger, at det i planlægningen af den nye køreplan har været afgørende for DSB at styrke specielt reserven af lokomotiver under hensyn til den overordnede målsætning om at tilstræbe mest mulig rettidig toggang. Dette må gå forud for udvidelser i toggangen.

Han understreger også, at DSB meget nøje vil følge leveringen af nyt materiel og udviklingen i toggangen med henblik på at kunne foretage ændringer i den planlagte køreplan, såfremt leverancer af nye lokomotiver, togsæt og vogne ikke sker som planlagt.

## Forbedringer på senere tidspunkt

DSB er samtidig meget opmærksom på, at der eksisterer et behov for timedrift på strækningen Roskilde-Køge-Næstved, flere myldretidstog mellem København og Roskilde og en styrkelse af de sekundære strækninger i Jylland med nye regionaltog i stedet for de nuværende MO-vogne. Forbedringer på disse områder vil blive søgt gennemført hurtigst muligt – for MO-strækningernes vedkommende gradvist, efterhånden som det fornødne materiel er til rådighed. Disse forbedringer har i første omgang måttet vige for hensynet til en tilstrækkelig lokomotiv-reserve.

– Når disse ting er på plads vil vi bruge et par år til at konsolidere os, og nye forbedringer i køreplanen vil formentlig først blive gennemført fra 1985, hvor også elektrificeringen begynder at gøre sig gældende, siger Ole Andresen.

**DJT – danske jernbanemænds turistorganisation – tilbyder igen alle kolleger og familie vinterferieophold i det bedste højfjeldsterræn og til kendte sydlige solferiemål – og til rimelige priser.**

*Bemærk især vor fastelavnsrejse til Mainz i februar 1982.*

### Vinterferie med tog

*Norge – Høvringen i Gudbrandsdalen*

Denne rejse er en grupperejse med rejseleder til Laurgårdseter.

Afrejse: Fredag den 5. marts 1982 med tog fra København kl. 23.00.

Hjemkomst: Søndag den 14. marts 1982 med ankomst til København kl. 08.53.

Befordringen finder sted i sove- eller liggevogn.

*Norge – Rapham i Gudbrandsdalen*

Denne rejse sælges til individuelle rejsende og kun på bestilling.

Opholdet finder sted på Norske Jernbanemenns feriehjem, som har en høj standard med bl.a. swimmingpool, badstue og motionsrum. Alle værelser har dusche og WC. Godt skiterræn. Ski og støvler må medbringes hjemmefra.

Den bedste rejseforbindelse til Rapham er med tog fra København kl. 23.00, hvilket giver mulighed for rejse i sove- eller liggevogn.

Prisen – som for en voksen for tiden udgør 240 nkr. pr. døgn – omfatter ophold i dobbeltværelse med helpension.

Tillæg for enkeltværelse udgør for tiden 30 nkr. pr. døgn.

Børn mellem 4–15 år, som deler værelse med forældre betaler for tiden 120 nkr. pr. døgn.

Billetpris med FIP-rabatkort Helsingborg-Otta og retur udgør for tiden 477 kr.

Sovevogn København-Oslo-København udfør for tiden 174 kr.

Liggevogn København-Oslo-København udgør for tiden 104 kr.

*Norge – Holu i Hallingdalen*

Denne rejse sælges til individuelle rejsende og kun på bestilling.

Opholdet finder sted på Norske Jernbanemenns feriehjem, som har en jævn og god standard.

Godt skiterræn – hovedsageligt i skovområde. Ski og støvler må medbringes hjemmefra.

Den bedste rejseforbindelse til Holu (ved Ål station på Bergensbanen) er med tog fra København kl. 23.00, hvilket giver mulighed for rejse i sove- eller liggevogn.

Prisen – som for en voksen for tiden udgør 150 nkr. pr. døgn – omfatter ophold med helpension.

Børn mellem 5–15 år, som deler værelse med forældre betaler for tiden 75 nkr. pr. døgn.

Billetpris med FIP-rabatkort Helsingborg-Ål og retur udgør for tiden 439 kr.

Sovevogn København-Oslo-København udgør for tiden 174 kr.

Liggevogn København-Oslo-København udgør for tiden 104 kr.

*Sverige – Bjørkliden turiststation*

Bjørkliden turiststation omfatter hotel Fjället med annekset Fjellbo, hotel Gammelgården, Låktatjåkko rastehytte og en hytteby med velindrettede hytter for selvhusholdning.

Hytterne ligger pragtfuldt op ad en fjeldskråning med udsigt over Torneträsk og Lappporten. På stationen 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



Ved Bjørkliden

ophold med hel- og halvpension. Hytterne er som nævnt indrettet for selvhusholdning, men mulighed for hel- og halvpension er til stede. Måltiderne indtages da på hotel Fjället.

Der ydes danske jernbanemænd og familie en god rabat i opholdspriserne i Bjørkliden. Der kører direkte tog fra Malmø til Bjørkliden og retur. Har Bjørkliden interesse – forlang da specialbrochure.

Billetpris med FIP-rabatkort Malmø-Bjørkliden og retur udgør for tiden 428 kr.

Sovevogn Malmø-Bjørkliden-Malmø udgør for tiden 158 kr.

Liggevogn Malmø-Bjørkliden-Malmø udgør for tiden 88 kr.

#### Vinterferie med fly

Til alle rejsemål i de af Stjernerejser/Fritidsrejser udgivne programmer for vinteren 1981/82 ydes der alle danske jernbanemænd og familie 150, 200 eller 250 kr. rabat i de programmerede personpriser. Hvordan bærer jeg mig så ad for at opnå denne rabat?

Få fat i et Stjernerejser/Fritidsrejser-program og bestil den udfundne rejse på vor nedenstående adresse. Så let er det – og det lønner sig.

Stjernerejser/Fritidsrejser er kvalitetsrejser til en rigtig pris.

#### Karnevalsrejse til Mainz

Udrejse: Lørdag den 13. februar 1982 kl. 10.15 fra København med IC-Merkur.

Hjemkomst: Torsdag den 18. februar 1982 kl. 19.40 i København med IC-Merkur.

Der er gode forbindelser til og fra Jylland/Fyn over Padborg/Flensburg.

Prisen udgør 795 kr. og omfatter et virkeligt godt program med helpension, udflugter, karnevalsfest og kammeratligt samvær med tyske jernbanekolleger samt tillæg for benyttelse af IC-toget.

Billetpris med FIP-rabatkort Puttgarden/Flensburg-Mainz og retur udgør for tiden 379 hhv. 391 kr.

Der medfølger rejseleder fra DJT på denne tur. Forlang specialprogram.

Tøv ikke med at tilmelde jer – der findes endnu et antal pladser tilbage på denne rejse.

For sommeren 1982 udbydes følgende grupperejser til salg: Østrig august måned 1982 – ca. 12 dage

Schweiz 22.08.82–29.08.82 – 8 dage  
Oktoberfest – München  
17.09.82–22.09.82 – 6 dage  
samt Vodice (Jugoslavien)

i tiden maj 1982 – oktober 1982.

Vi benytter også lejligheden til at henvise til rejsebestemmelser, som udleveres på forlangende. Prisniveauet for ovennævnte rejser er 14.10.81.

Med venlig hilsen

Danske jernbanemænds turistorganisation

DSB rejsebureau Hovedbanegården

Banegårdspladsen

1570 København V

DSB telefon 8 - 1 - 3572

Vor sommerannoncering kan ventes i februar måned.

## Modernisering af boliger

Vi skal allerede på nuværende tidspunkt minde om, at ønsker om modernisering af boliger 1983 skal fremsendes således, at forslagene er de respektive organisationer i hænde inden udgangen af januar måned 1982.

Samtidig skal vi gøre opmærksom på, at der til formålet er fremstillet en ny ansøgningsblanket.

Ansøgningsblanketten er udformet som en 3 sidet blanket på genemslagspapir.

Når organisationerne har modtaget forslagene, vil side 3 i blanketten blive returneret til ansøgeren som kvittering for modtagelse af forslagene.

Forslagene vil derefter indgå i normal procedure for modernisering af boliger.

De nye ansøgningskemaer vil kunne rekvireres i organisationerne omkring 1. december 1981.

# Jernbanevogne hvis vognkasser krænger indad i sporkurverne

Af C. E. Andersen

6 Når et tog kører i en kurve, udsættes det for en udadrettet centrifugalkraft. For at modvirke den anlægges sporene med en indadrettet hældning. Den kan opveje centrifugalkræfterne ved en vis kurveradius og toghastighed. Men hældningen er utilstrækkelig ved større toghastigheder. På den anden side er den for stor ved mindre toghastigheder. Det bevirker, at bogierne er tilbøjelige til at løbe henholdsvis udad eller indad i kurven, og desuden at vognkasserne vipper udad eller indad, regnet i forhold til bogierne, som uanset hastighed og kurveradius må bevæge sig i banelagemets plan.

For at råde bod på disse ulemper og for at kunne køre hurtigt i snævre kurver, uden at vognkasserne svinger urimelig meget ud, har mange ment, at man kan klare det hele ved at udføre vognene sådan, at vognkasserne kan vippe eller svinge pendulagtigt, så deres hældning tilpasses kurverne ved de varierende, navnlig de meget store hastigheder. Så udsættes passagererne til enhver tid for kræfter, der er rettet lige mod vognulvet.

Den simpleste metode er at konstruere vognen således, at vognkassen kan dreje sig eller vippe helt frit, men oppebåret eller rettere sagt ophængt sådan, at dens tyngdepunkt er lavere end vippeaksen. Så vil den altid være tilbøjelig til at orientere sig vertikalt på lige banelinie; og i kurverne indtager den en hældning, der akkurat er så skrå som svarende til den samlede virkning af tyngdekraften og centrifugalkraften.

Det kan lyde såre enkelt. Men det er ikke helt simpelt at realisere det i praksis.

Man kan også lave konstruktioner, hvor vognkassen tvinges til den ideale orientering ved en eller

anden tvangspåvirkning fra et servosystem. Den må da styres af følere, som måler hældning og sporkurveradius m.m. Det kræver meget komplicerede konstruktioner. Den korrekte vippehældning skal indtræffe præcist og hurtigt, faktisk i nuet. Dette er svært at klare såvel teoretisk som praktisk.

Tanken om altid at få vognkasserne til at hælde »rigtigt« er ingeniurlunde ny. Mange jernbaneselskaber har søgt at praktisere ideen og det på mange, højst forskellige måder.

De første forsøg udførtes vist nok i slutningen af 1930'erne. Et vestamerikansk vognproducerende firma konstruerede nogle vogne, der prøvedes på flere baneselskabers linier i USA. Resultaterne er ikke forf. bekendt. Men sikkert er det, at forsøgene blev opgivet.

Omkring 1950 gik de franske statsbaner med stor grundighed i gang med at konstruere vogne med vippende vognkasser, der indstillede sig rigtigt i kurverne. Men også her blev eksperimenterne opgivet.

I Japan konstrueredes omkring

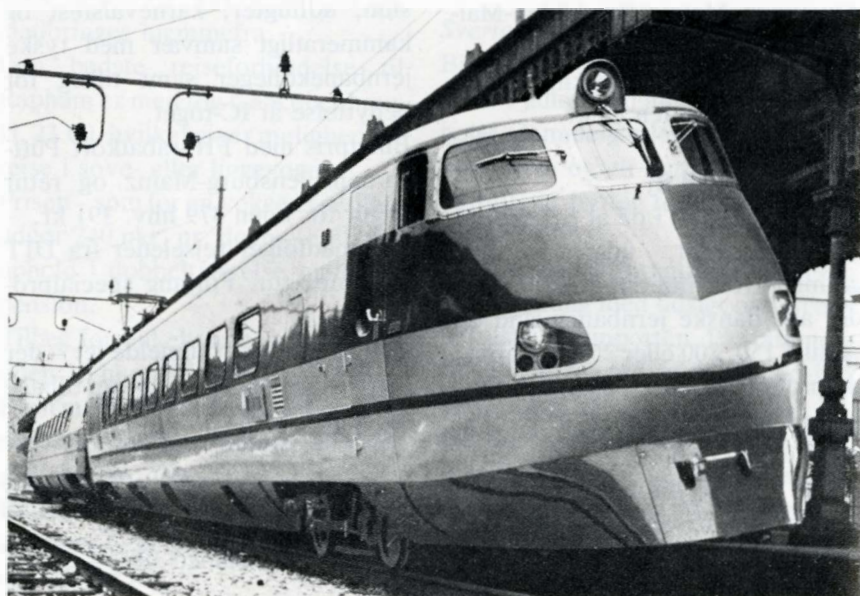
1960 forsøgstog med et elektrisk med tre vognkasser på fire bogier. Det var beregnet til hurtig kørsel på stærkt kurvede bjergbaner.

Omkring 1970 fremstilledes vogne med kurvehældende vognkasser i stort antal. Togformationer med indtil 9 vogne indsattes først på en indlandsbane nord for Nagoya, senere også på andre hovedbaner. Disse tog bruges formentlig stadig væk. Det har vist sig muligt med dem at forøge toghastighederne betydeligt.

I Nordamerika byggedes i begyndelsen af 1970erne nogle gasturbinedrevne, meget hurtige togsæt med vognkasser, som kunne indstille deres hældning i rigtigt forhold til kurverne og hastighederne. De indsattes både i Canada og USA. Man ventede meget af dem. Trods alt blev også dette eksperiment opgivet.

I Europa gjorde Deutsche Bundesbahn i 1960erne forsøg med hældningsvarierende vognkasser på nogle motorvogne, der lignede dem, DSB langt senere har anskaffet. Men man taler ikke mere om

De italienske statsbaners tog med kurvehældende vognkasser.



vognkasse-kurvehældning af sådanne vognkonstruktioner.

I Schweiz har man forsøgt sig med at konstruere nogle standard-eksprestogsvogne med kurvehældende vognkasser.

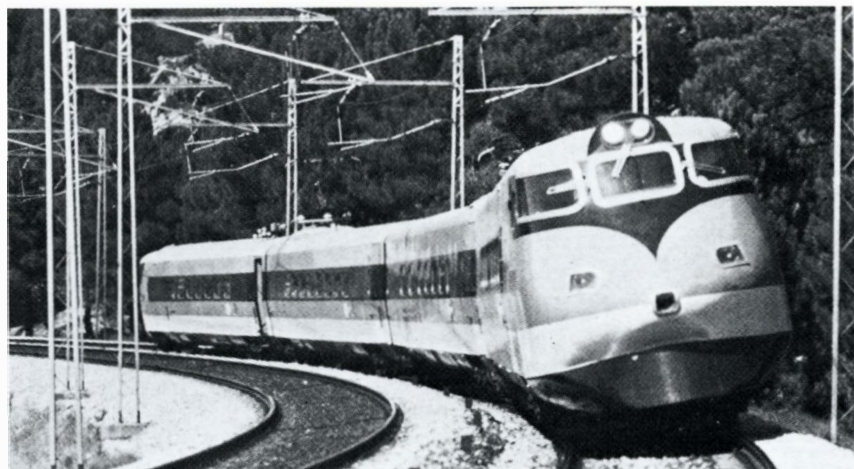
I Italien er der bygget et firevognstog med vognkasser, der kan hælde og tilpasse sig kurverne. Det har været indsat nogle år på hovedbaner i bjergegne, især mellem Rom og Adriaterhavsbyerne. Men driftsforsøgene viste, at det ikke var muligt selv med dette tog at forøge rejsehastigheden ret meget. Blandt ulemperne må fremhæves, at toget forvoldte stærkt forøget skinneslid. Nu er dette tog taget ud af drift.

De spanske statsbaner fik i Italien bygget et tog omtrent mage til, dog naturligvis tilpasset den større spanske sporvidde.

Spanske statsbaner har i tidens løb anskaffet flere serier Talgo-tog. De er karakteristiske ved, at vognene eller vognkasserne er ret korte og ved i bagenden at have en enkelt aksel, hvorpå hjulene er monteret løst, så de ikke er tvunget til at rotere med samme vinkelhastighed. Vognenes forende bæres af bagenden af vognen foran. Disse tog kan ikke styres på skinnerne som konventionelle jernbanevogne. Men da de trækkes, løber bagenden med hjulene ikke sideværts udad.

Den nyeste serie af Talgo-togene har kurvekrængende vognkasser. Disse vogne er fremstillet i stort antal. De har vist sig at være tilfredsstillende. Med sådanne tog er der kørt med hastigheder op til 230 km i timen.

De engelske jernbaner har i de seneste år gjort en vældig forskningsindsats og konstrueret nogle elektriske forsøgstog, kaldet Advanced passenger train, hvis vognkasser kan drejes, så de tilpasser sig



*De spanske statsbaners kurvehældende tog, det er omtrent mage til det italienske tog.*

kurverne. Man ventede at kunne forøge toghastigheden betydeligt, bl.a. på hovedruten mellem London og Glasgow; hertil skulle bygges en hel flåde af sådanne tog. Men der har vist sig så mange vanskeligheder, at hele planen for øjeblikket er svævende.

I Canada er der for nylig bygget et anseligt antal tog, bestående af diesellokomotiver, evt. i begge ender, og vogne, hvis vognkasser kan svinge. Disse tog kaldes LRC: Light, rapid, comfortable. Man venter sig meget af dem, når de bliver indsat på fjernlinierne mellem det østlige Canadas storbyer.

Et sådant tog skal også leveres til USA-Amtrack.

I Sverige udviklede ASEA til SJ det såkaldte X15-tog, hvis vognkasser kunne svinge, så kørslen kunne blive behageligere for passagererne. Det kunne køre meget hurtigt i kurver.

Nu er det besluttet, at der skal bygges tre sådanne tog, hvert bestående af 6 vogne. Hvis driftsforsøgene svarer til hvad man venter, vil SJ i løbet af 1980'erne anskaffe et

stort antal sådanne tog. De skal bl.a. indsættes på ruten Malmö-Stockholm, hvor de vil kunne reducere rejsetiden betydeligt.

Trods alt må man erkende, at problemet stor fart i relation til kurverne ikke er klaret effektivt med en eneste af alle disse togkonstruktioner.

Formålet med at bruge vogne, hvis vognkasser kan indstille sig til den orientering, der passer til kurveradien og hastigheden, er at gøre køreturen mere behagelig for de togrejsende.

Men vognkassernes øjeblikkelige hældning i forhold til bogierne har ingen indflydelse på, hvordan bogierne kører i kurverne.

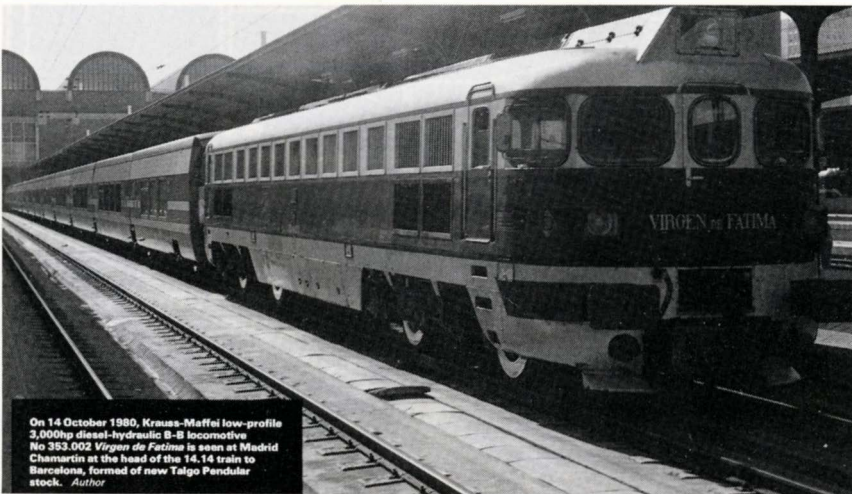
Hvis man vil forøge hastighederne på jernbanerne, er det eneste effektive middel at bygge helt nye jernbaner med meget store kurveradier.

Det gør man bl.a. i Japan, Frankrig, Italien og Tyskland.

Så kan man med sikkerhed indføre toghastigheder omkring 200 km/t, ja helt op til 300 km/t, muligvis med tiden endnu mere.

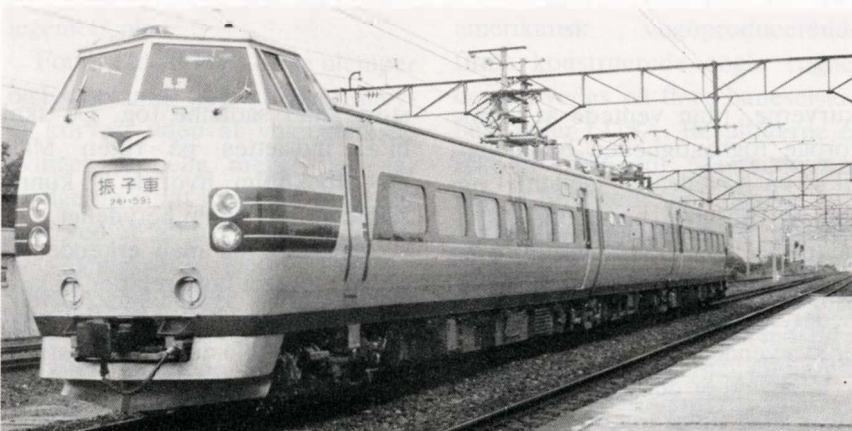
# Jernbanevogne hvis vognkasser kriverer indad i sporkurverne

Virgen de Fatima



On 14 October 1980, Krauss-Maffei low-profile 3,000hp diesel-hydraulic B-B locomotive No 353.002 Virgen de Fatima is seen at Madrid Chamartin at the head of the 14.14 train to Barcelona, formed of new Talgo Pendular stock. Author

*De nyeste Talgo-tog har kurvehældende vognkasser.*

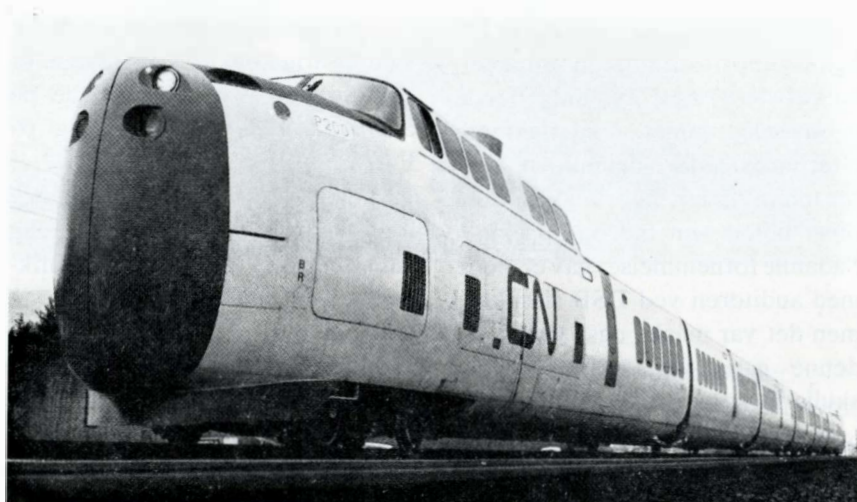


*De engelske statsbaners nye elektriske tog med kurvehældende vognkasser.*



*De japanske statsbaners første tog med kurvehældende vognkasser.*

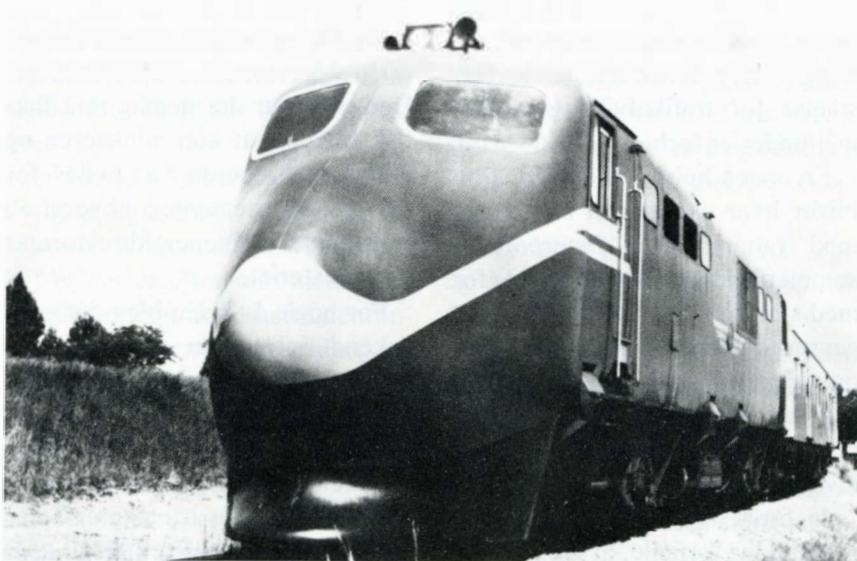




*Første canadiske tog med kurvehældende vognkasser.*



*Canadisk lokomotiv (prototypen) til de kurvehældende tog.*



*Nyt canadisk tog med kurvehældende vognkasser, leveret til Amtrak.*

# Auditør ved DSB

*Hvornår træder auditørinstitutionen ved DSB i funktion?*

*Gennem dette interview af auditøren søges bl.a. besvaret »hvis mand« auditøren er, og hvorledes et typisk sagsforløb er*

For mange DSB-medarbejdere synes auditørinstitutionen umiddelbart at være noget frygtindgydende og uvenligt noget. Ved nærmere eftertanke skyldes det nok »rester« fra militærtiden, hvor auditør som regel betød »en ind og spjælde«. Sådanne fornemmelser gav et møde med auditøren ved DSB slet ikke, men det var måske også fordi, det denne gang var auditøren, der skulle forhøres!

Auditøren bor på Grønningen 15, ganske få minutters gang fra Østerport station i hus med bl.a. privatbanetilsynet. Det første man kan møde, når man ringer på i Grønningen, er en god gammel kending for mange, fhv. salgschef ved DSB, O. V. Følting, der nu er sekretær for auditøren.

## Ny mand i embedet

Auditøren i dag hedder Fleming Klokke. Han er ny i jobbet, idet han kun har »virket« siden 1979. Tiden må derfor nu være moden til at præsentere manden bag den »formelle institution«.

Fleming Klokke er matematisk, naturvidenskabelig student fra Odense Katedralskole, og han har læst jura ved Københavns Universitet. Blandt mange fritidsinteresser er modeljernbane i stordrift, og måske netop derfor har han let forståelse for trafikafviklingsspørgsmål under et forhør.

En anden hobby er cyklen. Den bliver hver dag startet i Hellerup med retning mod Østerport. I sommerferien må den dog holde for med stort læs på, når familien på 4 gennemcykler Danmark på kryds og tværs.

*Hvad har De beskæftiget Dem med, før De overtog jobbet som auditør?*

Ja, for at begynde med begyndelsen kan jeg fortælle, at jeg er født i

Jylland, og at jeg – inden jeg i 1948 som 19-årig kom til København for at læse jura – har boet både på Sjælland, i Sønderjylland og på Fyn.

Da jeg altid har interesseret mig for trafik, fik jeg således i en tidlig alder lejlighed til at snuse til trafik-anlæg over hele landet.

(Nogle gamle tegninger over sporanlæg m.v. bevidner den tidlige interesse for jernbanedrift. red.). Jeg må dog indrømme, at det ved studiets begyndelse ikke stod mig klart, hvad jeg ville være, måske fordi det i 50-erne ikke var så let for jurister at få arbejde. Men da jeg i 1956 havde afsluttet min værnepligt, viste det sig så heldigt, at jeg kunne få en stilling som sekretær i ministeriet for offentlige arbejder. I de første år var jeg beskæftiget med arbejde inden for forskellige områder, så som luftfart, vandbygningsvæsen, privatbaner og landevejstransport.

I 1961 blev jeg ministersekretær, og det var jeg i 11 år for ministrene Kai Lindberg, Svend Horn, Ove Guldberg og Jens Kampmann. Dette hverv medførte, at jeg fik en del med ministersager fra de 2 generaldirektorater DSB og Post- og Telegrafvæsenet at gøre, og på den måde fik jeg ret god indsigt i generaldirektoraternes arbejdsområder. Den gang var det nemlig rent faktisk således, at kun ministeren og ministersekretæren var fælles for alle tre departementer – hvoraf de to jo benævnes generaldirektorater – i ministeriet.

For nogle år siden blev der som bekendt oprettet en særlig planlægnings- og sekretariatsafdeling direkte under ministeren for offentlige arbejder, bl.a. med den opgave at varetage alle tværgående opgaver for de tre departementer.

De sidste syv år – fra 1972 til 1979

– var jeg næsten udelukkende beskæftiget med finanslov- og budgetkontROLSager, personalesager og alle sager vedrørende de 13 privatbaner. I og for sig føler jeg, at mine tidligere arbejdsområder giver et ganske godt grundlag for at bestride stillingen som auditør, som jo omfatter sager fra hele ministeriets område.

*Har De da sager fra alle ministeriets områder?*

Ja, i 1946 blev stillingen overført fra DSB til departementet og samtidig blev arbejdsområdet udvidet til at omfatte sager fra hele ministeriet. Allerede i 1914 kom privatbanerne med. – Men DSB er stadig helt klart den største »leverandør« af sager, hvorimod jeg kun i yderst begrænset omfang får sager fra Post- og Telegrafvæsenet. Men dette har jeg ingen indflydelse på, da det jo er styrelserne, som tager stilling til, hvilke sager man ønsker, jeg skal behandle.

*Det er vel rigtigt, at man kan sige, at heldigvis kender ikke ret mange DSB medarbejdere Dem (endnu)?*

Som De antyder, skulle jeg da helst kun være kendt af et fåtal af DSBs medarbejdere, for det er jo i hvert eneste tilfælde en meget kedelig situation både for den ansatte og virksomheden, når det kommer så vidt. Heldigvis er det da sådan, at de allerfleste aldrig kommer i den situation. I øvrigt foregår der en betydelig frasortering i sagerne, således at det stort set kun er de sager, som må forventes at medføre ret alvorlige disciplinære reaktioner, der ender hos mig.

*Ligger der en undertone af kritik heri?*

Nej, det gør der ikke, for som nævnt er reglerne sådan, at styrelsen bestemmer, hvilke sager der skal til auditørforhør.

*Hvor mange sager har De haft ved DSB?*

Uanset det tidligere må jeg jo sige, at jeg har haft kontakt med mange DSB medarbejdere gennem det halvhundrede forhørs-sager, jeg har haft.

Det drejer sig trods alt om cirka 150 personer, svarende til ca. 1% af samtlige tjenestemandsansatte. Heraf har dog kun op mod en tredjedel været til stede som sigtet for overtrædelse af tjenesteforskrifter m.v. Herudover kommer, at jeg har mødt en hel del DSB medarbejdere, fordi jeg har besøgt en lang række tjenestesteder, uden at der har været auditørsag under optræk. Hensigten hermed har været, dels at blive sat ind i visse arbejdsgange, dels at få et indtryk af, under hvilke forhold, arbejdet udføres. Det er derfor ikke alene de mest moderne arbejdssteder, jeg har opsøgt.

*Mange »anklagede« vil sikkert føle, at De er arbejdsgiverens (modpartens) mand i forhørssituationen. Er De det?*

Anspændelsen i en forhørssituation gør vel, at det er helt naturligt, om den sigtede føler, at han nu blot skal møde en ny »modstander«. Før et sådant møde finder sted, vil han imidlertid normalt have mødt sin bisidder og talt med denne, og jeg må gå ud fra, at det er denne orientering, som bevirker, at det er mit indtryk, at de sigtede udmærket ved, hvad min opgave er. Nemlig på »arbejdsgiverens« anmodning, men helt uafhængigt af denne, at undersøge og afklare sagen rent objektivt, og derefter at fremkomme med forslag om sagens afgørelse i tjenstlig henseende. Den endelige afgørelse træffes af generaldirektøren, i visse sager efter at vedkommendes faglige organisation har haft lejlighed til at udtale sig – og jeg må vist godt røbe, at der er tradition



*Auditør F. Klokke.*

for, at indstillingen følges, såfremt det er praktisk gennemførligt.

*Er en auditørinstitution overhovedet nødvendig?*

I de senere årtier er det blevet mere og mere almindeligt, at alt skal måles i kroner og øre efter forretningsmæssige principper – i alt fald indtil et eventuelt underskud skal dækkes. Rent faktisk kan man vel sige, at auditørinstitutionen er en slags velfærdsforanstaltning til gavn for personalet, og den er som bekendt også dannet efter dettes ønske ved lov af 1. april 1911.

I øvrigt nok noget af det ældste velfærdsprægede, som jeg har truffet på, og når man tænker på, hvor meget der den seneste snes år er ofret på velfærd i form af regler om samarbejde, arbejdsmiljø m.v. er det klart udtryk for det store behov, der er for at beskytte den ansatte. Ikke mindst da når den enkelte er »løbet af sporet« og har en sag hængende over hovedet, som måske kan få følger for resten af livet.

Vi ved jo alle fra endog mindre alvorlige situationer, at der oftest vil være langt mellem vennerne. Det er derfor efter min mening af stor betydning, at en helt udenforstående får sagen til vurdering, ikke blot med henblik på at få truffet en rimelig og velafbalanceret afgørelse, men også (bortset fra afskedigelsestilfælde) i videst muligt omfang for at sikre, at den pågældende alt andet lige betragtes som en fuld-

gyldig og nyttig medarbejder.

Når jeg siger dette, er det fordi jeg har været ude for sager, hvor den sigtede både menneskeligt og arbejdsmæssigt har været hårdt presset og har haft behov for hjælp. – I andre sager har det vist sig at være rimeligt og rigtigst, om der af hensyn til medarbejderne som helhed blev foretaget ændringer eller tydeliggørelse af tjenesteforskrifter.

Jeg tror, at det kan være af en vis betydning, når en uden for systemet, gør opmærksom på sådanne forhold.

*Hvad er forskellen på at have – og ikke at have en auditørinstitution?*

Jeg tror, at begge parter meget hurtigt kunne komme i en situation, hvor man ville mangle den udenforstående og uvildige instans med faglig viden.

Tænk blot på, hvor svært politiet har ved at overbevise offentligheden om det rigtige i, at det selv i større eller mindre omfang deltager i afklaringen af egne disciplinærsager.

*Hvorledes fordeler sagerne sig, og har de ændret sig op gennem tiderne?*

De mest almindelige sagsgrupper er brud på sikkerheden, beruselse i tjenesten og økonomiske sager, typisk i forbindelse med salg af billetter. Hertil er i de senere år kommet et nyt felt, nemlig smuglerisager.

For at sætte mig lidt ind i området, har jeg læst uddrag af samtlige sager fra 1906 – der var jo en forsøgsordning, indtil lovens vedtagelse i 1911 – så jeg kan godt sige lidt om udviklingen.

Sikkerhedssagerne er faldende, og det skyldes naturligvis den tekniske udvikling. Hertil kommer at sager vedrørende rangeruheld stort set nu afgøres lokalt. Det er også mit indtryk, at de sager der nu kommer til behandling gennemgående er af større omfang end tidligere.

#### *Hvordan forløber en typisk sag?*

Ja, som tidligere sagt starter en sag på den måde, at jeg modtager et brev fra generaldirektoratet med anmodning om at foretage en undersøgelse og fremkomme med en indstilling til afgørelse. Jeg gennemgår herefter sagen, dels for at finde ud af, hvilke vidner, der er behov for at indkalde, dels for at kontrollere, at procedureregler er overholdt i sagens hidtidige forløb.

Af flere grunde er jeg temmelig tilbageholdende med at indkalde flere vidner end det absolut nødvendige antal. Efter min mening bør det nemlig i videst mulig omfang undgås at konfrontere kolleger med hinanden. Der kommer jo også en dag efter forhøret.

Endvidere er det dyrt at tage folk ud af arbejdet. Af hensyn til sagernes opklaring har det endnu ikke vist sig nødvendigt at beramme nyt forhør senere for afhøring af nye vidner. Heller ikke fra bisidders side, er der fremsat ønske om flere vidner end oprindelig forudsat.

Men jeg vil gerne understrege, at jeg naturligvis straks ville efterkomme sådanne ønsker.

Derefter indkaldes til forhør gennem sigtedes tjenestested med ca. 2 ugers varsel, således at der skulle være rimelig mulighed for at kom-

me i forbindelse med bisidder og få talt med ham.

Derefter går jeg i gang med en detaljeret gennemgang af sagen, for at finde ud af, om der er visse punkter, som jeg må bede DSB om yderligere oplysninger om. Af og til er det også nødvendigt at tage til sigtedes tjenestested eller et lignende tjenestested for rent teknisk at gennemgå, hvorledes tjenesteforseelsen er begået. Dagen før »forhøret« gennemgår jeg endnu en gang sagens enkeltheder for »at kunne lektien« næsten udenad. Jeg synes nemlig, at man af hensyn til såvel sigtede som vidner, bør kende ikke blot sagens hovedproblemer, men også sagens enkeltheder helt til bunds – selv om det jo aldrig kan blive helt professionelt – og i øvrigt bevirker det, at selve forhøret afvikles ret hurtigt.

#### *Hvor afholdes forhør?*

For så vidt angår sager fra det københavnske område, foregår forhørene som regel på mit kontor her på Grønningen. Andre sager finder sted i vedkommendes driftsområde, baneområde e.l., hvor jeg så låner en mødesal eller et kontor.

#### *Hvem møder som bisidder?*

Det er det normale, at bisidderen er en repræsentant for den sigtedes jernbaneorganisation, og der mødes næsten altid med bisidder. Hidtil har jeg kun i to tilfælde været ude for, at sigtede mødte med en advokat som bisidder, og det var i øvrigt ikke i DSB-sager.

For en ordens skyld vil jeg gerne tilføje, at møder den sigtede uden bisidder, orienterer jeg helt undtagelsesfrit om mine opgaver og oplysninger, at jeg derudover vil være særlig opmærksom på overholdelse af regler og formaliteter.

Medmindre der er tale om ganske specielle sager, vil jeg mene, at det er mest praktisk, at bisidderen

kommer fra de faglige organisationer. Det betyder nemlig, at sagerne kan afvikles hurtigt, fordi han vil være godt inde i både arbejdsgangen og DSBs arbejdsområder m.v. Noget som naturligvis ligger advokater – og for den sags skyld også politi og domstole – ret fjernt.

#### *Hvornår kommer bisidderen ind i sagen?*

Når jeg har fået meddelelse om, hvem der skal være bisidder, sender jeg kopi af alle sagens akter til ham, således at han har et grundlag at gennemgå sagen på sammen med den sigtede.

Jeg vil benytte lejligheden til at sige, at jeg synes, at samarbejdet med bisidderne er godt. Vi er stort set enige i den objektive vurdering af sagerne, men da de jo er en slags forsvarere, siger det sig selv, at vi ikke altid kan komme til helt samme resultat med hensyn til sagernes afgørelse.

Det er også mit indtryk, at bisidderne, ligesom jeg, er meget interesseret i, at sagerne bliver afklaret eller »opklaret« til bunds, og at vi også – såfremt den sigtede er indstillet derpå – får at vide, om den dybere årsag til tjenesteforseelsen skal søges i rent private forhold eller problemer, hvilket ret ofte viser sig at være tilfældet.

Det er klart, at hensigten med forhørssagerne er at få »et regnskab gjort op«, men et videre og mindst lige så vigtigt formål er at forhindre, at andre ansatte gør sig skyldige i tilsvarende tjenesteforseelser, hvad enten dette nås på grund af viden om, at der vil blive skredet ind, eller fordi man på grundlag af en sag har fundet det rigtigt at ændre eller uddybe gældende tjenesteforskrifter med henblik på at opnå bedre sikkerhed øget kontrol eller lignende til fælles gavn for de ansatte og DSB.

# Pengepolitik

af kontorchef, cand. polit. Kristian Hjulsager

Pengepolitikken er et af de midler i den økonomiske politik, hvormed man forsøger at realisere de samfundsmæssige målsætninger i form af ligevægt i betalingerne over for udlandet, udviklingen i beskæftigelsen og priser, den økonomiske vækst m.m.

Ved pengepolitik forstås således Danmarks Nationalbanks og regeringens – de pengepolitiske myndigheder – bestræbelser for at styre samfundets økonomiske udvikling ved at regulere pengeforsyningen, og derigennem styre renteniveauet og kreditniveauet.

## Pengepolitiske myndigheder

Pengepolitikken er som nævnt en del af den økonomiske politik. Den tilrettelægges derfor således, at den sammen med den øvrige økonomiske politik, f.eks. finans-, indkomst- og valutapolitik, virker for at opfylde de opstillede økonomiske mål.

Pengepolitikken kan således ikke stå alene, og en vel tilrettelagt pengepolitik, kan ikke modsvare en utilstrækkelig finanspolitik.

Da pengepolitikken er en del af den økonomiske politik, ligger det endelige ansvar for udformningen af pengepolitikken i folketinget.

Den faktiske udformning af pengepolitikken sker i et samarbejde mellem Nationalbanken og regeringen. I regeringen er det finansministeren, der koordinerer samarbejdet om pengepolitikken. De ministerier, der især berøres af pengepolitikken, er økonomiminister (statens låntagning og långivning), udenrigsministeriet (EF-spørgsmål), industriministeriet (bank- og sparekasseforhold) og boligministeriet (realkreditområdet).

Nationalbanken er en selvejende institution. De overordnede opgaver er at sikre et stabilt pengevæsen, altså fastholde pengenes købekraft, samt lette omsætningen af varer og tjenester i samfundet.

## Pengepolitiske instrumenter

De pengepolitiske indgreb, der traditionelt anvendes her i landet, har til formål at sikre den fornødne kapitalimport til finansiering af betalingsbalanceunderskuddet overfor udlandet samt sikre kreditmuligheder til udvidelse af produktionsapparatet (investeringer).

Disse formål søges opfyldt gennem en styring af likviditeten og herigennem kreditniveauet samt en styring af renteniveauet.

## Styring af likviditeten

Hovedsigtet med at styre udviklingen i likviditeten, hvorved forstås udviklingen i pengeinstitutternes kasse samt »borgernes kasse« (virksomheders, husholdningers og kommuners kasse), er hovedsageligt at regulere pengeinstitutternes muligheder for at låne ud, og derved virksomhedernes muligheder for at opnå indenlandsk dækning af et lånebehov.

Ved at begrænse de indenlandske lånemuligheder, presses virksomhederne til udenlandsk låntagning, hvilket er med til at sikre kapitalimport til dækning af betalingsbalanceunderskuddet.

Likviditetsstyringen finder sted gennem Nationalbankens køb og salg af obligationer, statens salg af statsobligationer, Nationalbankens udlånspolitik overfor pengeinstitutterne samt eksempelvis fastsættelse af et udlånsloft gældende for pengeinstitutterne.

## Rentestyring

I forbindelse med rentestyningen er der dels tale om styring af det generelle renteniveau dels om rentestrukturen, hvilket eksempelvis vil sige forholdet mellem rentesatser i pengeinstitutterne og den effektive obligationsrente.

I denne forbindelse indgår Nationalbankens køb og salg på obligationsmarkedet, som en direkte påvirkning af renteniveauet.

Endvidere indgår fastsættelsen af Nationalbankens diskonto som et væsentligt element.

Diskontoen er at betragte som en slags normrente, der danner baggrund for rentefastsættelsen på en lang række områder. Først og fremmest for prisen på pengeinstitutternes låntagning i Nationalbanken.

Ændringer i diskontoen vil som regel blive ledsaget af en hensigts-erklæring fra Nationalbanken, om der ønskes en generel sænkning eller forhøjelse af renteniveauet i samfundet.

## Selektiv pengepolitik

De pengepolitiske myndigheder råder over en lang række pengepolitiske instrumenter, af hvilke ovennævnte kun er et yderst summarisk udvalg.

For at angive bredden i pengepolitikken, kan nævnes et par eksempler på fastsættelse af vilkår for udvalgte områder i samfundet, den »selektive pengepolitik«. Der er f.eks. de såkaldte K-lån, hvor staten optager lån i udlandet, og gendulærer beløbene i danske kroner til en særlig lav rente til udvalgte områder. Andre eksempler er rentesikringsordningen i det almennyttige boligbyggeri, lofter over kommunernes låntagning m.v.

# Menneske før teknik – et enten/eller

Af Tage W. Jensen

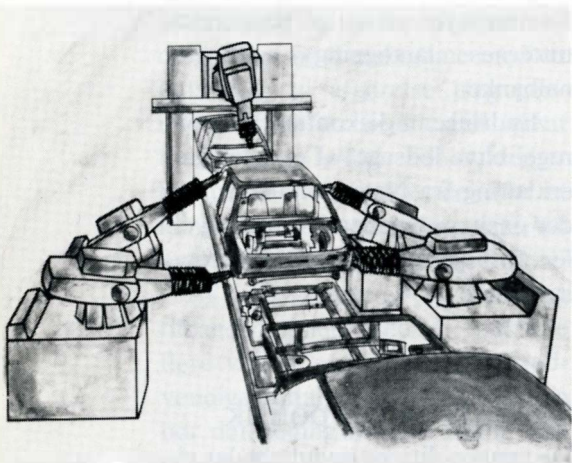
O

fficiel beregning viser, at næste år vil ca. 275.000 danskere i erhvervsaktiv alder være uden job.

Beregningen og automatiseringstendensen i erhvervslivet stiller samfundet over for enten/eller-spørgsmålet:

Bør vi vælge vort nuværende beskæftigelsesmønster eller det gennemautomatiserede – *arbejdspladsreducerede* – samfund, vi er ved at indføre og logisk nok mærker visse tilpasningsulemper ved?

Med andre ord, bør mennesket fortsætte hele vejen til robotsamfundet, som navnlig amerikansk og japansk industri er inde på og tro, at den fører os til lykken?



En brochure fra USA's førende fabrik for robotter viser dette system af fem robotter, der kontrollerer samlingen af en bil på dens vej igennem det automatiserede produktionsanlæg.

De produktivitets»vilde« japane-re producerer nu 350 robotter om måneden på deres nyeste robotfremstillende fabrik. En syvdobling af fabrikkens startproduktion.

Japanske firmaer »beskæftiger« nu i alt over 42.000 robotter og er begyndt at registrere robotter som fagforenings»medlemmer«.

Firmaerne betaler robotternes kontingenter!

Industrirobotsektoren er altså realitet.

Den er ikke længere kun fremtidssyner eller begrænset til fabrikkationsområder. Den omfatter også fejl- og kvalitetskontrollfeltet, hvor mennesket hidtil har været nærmest enevældig.

Der er nu fabrikker i vest og i øst, hvor robotter fremstiller alle dele til en vare og samler delene til det færdige produkt, medens andre robotter undervejs efterser de enkelte produktdele samt færdigvaren for fejl. Er der fejl, kasserer robotterne produktdelen/varen eller sender den til korrektion.

Hele fremstillingsprocessen, iberegnet pakning til forsendelse, sker automatisk.

Kun varetransport fra fabrik til videredistributør udføres manuelt. Og transport kan, ved vi, også fuldautomatiseres i vidt omfang.

Kort sagt: Jobs til få, trykknapptrykkende, apparatvedligeholdende mennesker i det fuldautomatiserede – arbejdspladsreducerede – samfund.

Mennesket kan derved aflaste sig for mere og mere – mest fysisk betonet – arbejde.

I nogle tilfælde følger uundgåelige »skår« i fundamental kvalitet sammenlignet f.eks. med godt håndværk.

Men vi har nu i højere grad end før skabt mulighed for – teoretisk i al fald – at kunne beskæftige os mere med menneskekrævende opgaver, dvs. åndeligt betonedede opgaver, de opgaver, som *absolut kræver* et levende menneskes ånd og

psyke i modsætning til vore programmerede automaters »lodder og trisser«, elektroniske kredsløb og »livets« strøm, elektriciteten.

Eller bare giver os mulighed for mere tid til sport, rejselev, hobbies, blanketudfyldelse osv.

Det er at »stikke hovedet i busken« ikke at erkende enten/eller-spørgsmålets eksistens.

Det ser ud til, at det er lige det, vi gør – stikker hovedet i busken!

Medens eksperterne ser til med lysende øjne, at industri automatiserer den ene arbejdsplads bort efter den anden, melder samme eksperter, at den ny teknik skaber nye arbejdspladser. Det er klart! I automatbranchen. Ikke et ord meldes om de mange flere arbejdspladser, ny teknik udrydder eller udsigten til fundamental kvalitetsforringelse.

Men det er på den anden side nærliggende at spørge, om mennesket overhovedet er i stand til at udfylde sin tilværelse med åndeligt betonedede opgaver og fritid – når mennesket ses i skikkelse af f.eks. unge, ofte netop jobløse mennesker, som på rejser med kollektive transportmidler opfører sig som aber, der lige er hoppet ned fra trætoppene?

De tilsvinede eller flænsede sæder, afvredne askebægre, affalds»pyntede« gulve samt den lejlighedsvisse voldshandling, chikane og sabotage hører til »abernes« alt for kendte »visitkort«.

Men – »aberne« er ikke en »endestation«.

Det er vigtigt at slå det fast på vejen til automatsamfundet.

»Aberne« er netop produkt af hovedet-i-busken holdningen til enten/eller-spørgsmålet.

»Aberne« kan som regel ikke fo-

restille sig andre måder »at fordrive tiden på« i industrivelfærdssamfundet, for de har aldrig lært bedre!

Tværtimod – »abernes« opdragelse byggede jo på »gør-som-I-vil« pædagogikken, som eksperterne i dag erkender er ufarbar. Der er sikkert et andet ord, der dækker bedre end »eksperter«, men vi afholder os fra at bruge det her.

Så i dag forfalder mange yngre mennesker til hærværk og uorden, andre bare »keder sig«!

»Aberne« er altså markant udtryk – blandt andre, hvoraf narke-ofre tilhører de skæbnesvangre ekstremer – for nødvendigheden af svar på menneskets enten/eller-spørgsmål til sig selv på tærsklen til automatalderen. Helt klart:

*Hvordan sætter vi menneske før teknik i velfærdsdemokratiet?*

Bør vi – *enten* – uden kritik vælge og tilpasse os automatsamfundet i tro og håb om, at det er vejen til et rigere menneskeliv, en menneske»opskrevet« tilværelse med mange helt nye, kvalitetsorienterede/forbedringsmulige »fritidsfunktioner«, der vil berige vor tilværelse?

*Eller:*

Bør vi prioritere – teknologivurdere – vor automatik og andre avancerede, tekniske hjælpemidler således, at vi bevarer samfundets nuværende, almene udfordringer til menneskets ånd og fysik, dvs., at vi i fremtiden kun bruger vort super-tekniske værktøj til at løse vore tilsvarende supersvære opgaver?

Et eksempel til at illustrere det sidste:

Elektronisk datateknik skulle i så fald navnlig bruges til – bogstaveligt talt – astronomiske opgaver, så som rumforskning, inter-planetarisk trafik m.m., hvortil den teknik er

uundværlig. Menneskehjernen er for langsom til at klare sådanne kæmpeopgaver.

Derimod skulle samme elektroniske datateknik afvises på bl.a. almindeligt bogholderiområde, så som glarmester Rudekits kunde-bogholderi, fordi dér virker den teknik direkte ledighedsfremmende, menneskefremmedgørende, kvalitetsforringende – og er ikke uundværlig.

Eksemplet rummer »nøglen« til princippet i teknologivurderingsfunktionen.

Enten/eller-spørgsmålet skal både politikere og befolkningen som helhed tage stilling til.

Men der kan ikke være tvivl om, at det er til at levere besvarelser i det plan, at vi overhovedet har politikere! Dvs. i stedet for kun leverandører af flotte erklæringer af arten »modstand imod ny teknik koster arbejdspladser«, »ny teknologi skaber nye arbejdspladser« o.l. fra samme »skuffe«.

Har politikerne så formatet – og mod – til at levere det afgørende svar?

Eller bliver fagbevægelsen nødt til at bringe orden også i den sag i kommende årtier, efterhånden som de politiske, tekniske og økonomiske eksperter med megen talestrøm og tilsvarende lovproduktion begår de fejltagelser, der kan gøres?

Politikere og eksperter har ordet. Har de også svaret?

## UDLANDET I —GLIMT

- MEXIKO's stationer ved USA-grænsen har længe været »flaskehalse«. 36.000 US-vogne »sad fast« på mexikansk side sidste år. Nu søges problemet løst ved store investeringer i spor og udstyr muliggjort af olierigdommens begyndende gode indflydelse på Mexikos økonomi. Statsbanerne siger dog, at i 1982 vælger nationen ny præsident, der kunne være imod investering.

Olie kan ikke få alt til at glide.

- INDIEN's generaldirektorat for teknisk udvikling har godkendt et forslag om indkøb af 41 lokomotiver fra General Electric, USA. Et forslag om indkøb af 17 tilsvarende lok til stålindustrien er blevet udsat af Indiens stålministerium.

Som ikke hedder stålministerium for ingenting.

- ÆGYPTEN køber for kr. 700 millioner 1500 hk diesel-elektriske lokomotiver hos General Motors/Canada. Canadas Udviklings-Bureau og Eksport Udviklings-selskab finansierer 87,5% af købesummen. Ægypten erlægger udbetalingen, 12,5%.

Man vil ikke have noget forærende.

- NEW ZEALAND's passager- og fragttakster forhøjes med 20%, så taksterne kan følge med det stigende løn- og energiprisniveau.

Og omvendt.

# Lokomotiver til salg

16

– Vil De købe et lokomotiv?

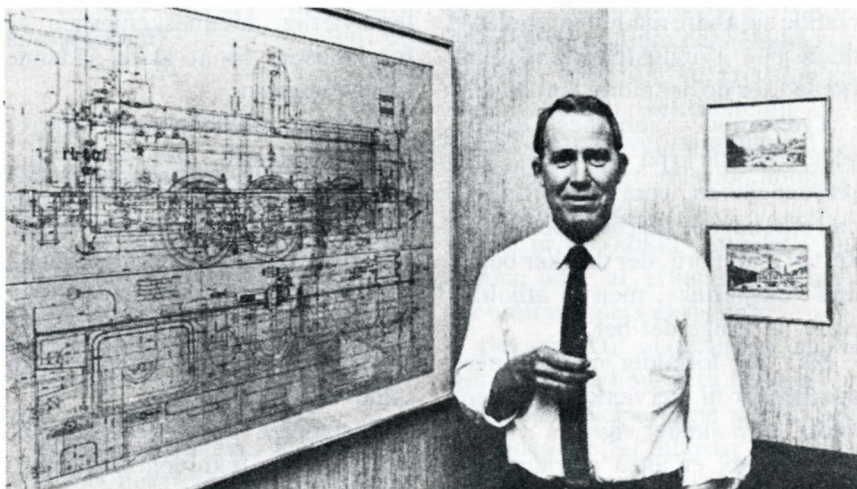
Så er det i Valby, De skal henvende Dem.

Nej, vi roder ikke rundt i Københavns geografi og gør Otto Bussesvej, hvor DSBs store centraldepot og lokomotivremise ligger, til Valby. I øvrigt vil Statsbanerne formentlig overhovedet ikke sælge sine lokomotiver. Tværtimod er DSB i sådant bekneb for trækraft, at man ofte selv gør turen til Valby for at købe flere lokomotiver. Det er ikke længe siden, DSB var derude og købte tredive stykker. Også Danmarks privatbaner kender adressen – og benytter den så meget, bevillingsgiverne giver dem lov til.

Det er bag Johannes Døbers kirke i et gammelt, kaotisk præget industri kvarter, at Danmarks største lokomotivforhandler bor. I aldrende, gulmalede bygninger, omgivet af køkkenhaver, hvor persillen vokser vildt, og byggetomter, hvorpå vinden bærer vildfarent avis-papir fra Bladkompagniets Valby-lager rundt, kan lokale jernbanemagnater (det er foruden DSBs Ole Andreassen en halv snes privatbanedirektører) få præsenteret et udsøgt sortiment af fine lokomotiver. Man er leveringsdygtig i alt lige fra dieselelektriske kraftbundter, som kan gøre hovedstrækningerne med 160 km/tim., til lette skinebusser, der komfortabelt og sikkert kan klare kørslen ad spinkle spor på gyngende sandballast.

## 100-årig vækst

»Harald V. Lassen« hedder han. Man vil lede forgæves efter navnet under telefon-fagbøgernes rubrik »lokomotiver«. Ej heller på selve lokomotivernes navneplader er det at finde.



Men Harald V. Lassen lever, bor i Valby og har det godt.

Det er som et interessentskab mellem stifterens barnebarn Hans Horn Lassen og grosserer Svend Degn, at Harald V. Lassen I/S i dag lever.

Adressen i Valby skyldes den vækst, firmaet har oplevet siden Harald V. Lassen for nøjagtig 100 år siden begyndte at handle med termometre i Nyhavn. Snart var der ikke plads nok til handelsfirmaet mellem havnekvarterets knejper, og senere blev også udflytterkontoret i Ny Vestergade for trangt, så i 1966 flyttedes til Valby.

Interessentskabets gode helbred har de senere års trafikudvikling i Danmark en væsentlig del af æren for. Det er de kollektive transportmidlers succes, som har skabt behov for Harald V. Lassens handelsvare: lokomotiverne.

Allerede fra slutningen af 1960'erne erobrede Harald V. Lassen privatbanemarkedet med de såkaldte »Lynette« skinebus-tog, som fremstilles i Uerdingen i Vesttyskland. Og med en ny ordre på 30 litra ME diesellokomotiver til DSB har firmaet nu også

sikret sig en position som stor-leverandør til Statsbanerne. MEerne kommer fra Thyssen-Henschel, der – som grosserer Svend Degn udtrykker det – »er et af vore værker«.

## Ikke en fabrik

Det udtryk skal ikke misforstås. Harald V. Lassen indeholder ikke vældige kapitalmidler i den europæiske sværindustri. Harald V. Lassen er ikke nogen lokomotivfabrik, ja, firmaet er slet ikke nogen fabrik, for der fremstilles overhovedet ingen ting på Valby-adressen. Harald V. Lassen er derimod en blomstrende og stærkt ekspansiv agentur- og handelsvirksomhed, der sælger et utal af forskellige produkter, lige fra lokomotiverne til VVS-rør, akseltætninger og spændeforbindelser.

Skønt handels- og ingeniørvirksomheden beskæftiger et halvt hundrede mennesker, så fører den udadtil en meget lav profil. Det er ikke »Harald V. Lassen«, der er vigtigt at gøre kendt, men derimod navnene på de produkter, firmaet handler med. Skrives der for ek-



sempel »Wecu« rør, så vil enhver VVS-mand straks vide, hvad det drejer sig om.

### Tre udviklinger

Soliditeten giver grundlag for ny udvikling. Harald V. Lassen har tre betydende udviklingslinjer i sin strategiske plan for fremtiden.

Det ligger lige for at forfølge succesen med lokomotiv forhandlingen. DSB skal i dette årti i gang med at elektrificere sine hovedstrækninger, og der skal bruges mange nye el-lokomotiver i den forbindelse. Harald V. Lassen har allerede placeret sig i opløbet om disse kæmpe-order, idet firmaet er med i den ene af de to muligheder, Statsbanerne overvejer, det tyske BBC-Thyssen lokomotiv. Den anden mulighed er det svenske ASEA-el-lokomotiv.

Den næste vigtige udviklingsmulighed, Harald V. Lassen forfølger, er springet fra Danmark til Skandinavien. Med etableringen for fem år siden af det datterselskab i Göteborg har firmaet forberedt sig grundigt på for fremtiden at kunne tilbyde sine internationale forretningsforbindelser at være »skandinavisk ene-agent« frem for blot »dansk eneagent«. Og stiftelses-papirerne til et norsk datterselskab ligger parate i skuffen, røber grosserer Svend Degn.

Den tredje vigtige mulighed, der overvejes, er etableringen af egentlig fremstillingsvirksomhed inden for firmaets rammer. Svend Degn fortæller, at man allerede i beskedent omfang er begyndt at samle visse komponenter, hvis enkeltdele fremstilles i lønarbejde på danske fabrikker. Resultaterne er så gode, tilføjer han, at Harald V. Lassen I/S er meget opmærksom på enhver mulighed for udvidelse af egen fremstillingsvirksomhed.

## Juleunderstøttelse

### Lokomotivpersonalets Hjælpefond

I henhold til hjælpefondens vedtægter uddeles i december understøttelser på 50–100 kr., der kan søges:

1. Af medlemmer.
2. Af pensionerede lokomotivmænd.
3. Af enker efter lokomotivmænd.
4. Af forældreløse børn under 18 år af de under 1., 2. og 3. nævnte.

Ansøgningskemaer kan fås på forningens kontor og må senest den 1. december være tilbagesendt til Lokomotivpersonalets Hjælpefond, Hellerupvej 44, 2900 Hellerup.

Ansøgere, hvem understøttelse bevilges, vil modtage underretning herom i december.

### Lokomotivfører A. Henriksen og Hustrus Legat

Renterne af legatkapitalen uddeles efter ansøgning til trængende lokomotivmænd, som er eller ved deres afsked var stationeret ved Fredericia driftspot, eller trængende enker efter sådanne.

Der uddeles indtil 3 portioner à 50 kr. årligt af renterne fra ca. 3.000,- kr. legatkapitalen andrager, og ansøgning herom indsendes til Dansk Lokomotivmands Forening, Hellerupvej 44, 2900 Hellerup, senest den 1. december.

---

## Lommebogen 1982

Ved henvendelse til foreningens kontor kan lommebogen for 1982 bestilles.

Prisen er 30,- kr. incl. forsendelsesomkostninger.

## »Status!!«

Nu sidder jeg her i egne tanker, alt mens maskinen banker og banker, jeg tænker på hvad jeg har fået, ud af jobbet, nu året er gået.

Dengang jeg ind til banen søgte, ja, – faktisk kun med tanken spøjte, sendte dog min ansøgning ind, jeg ville vise »samfundsind«.

I juni 80, blev jeg antaget, det stod at læse, – du ved, – i bladet, afsted til Århus, jeg var kåd, 14 andre var i samme båd.

Man gav mig 15 kilo bøger, jeg sku' jo være, – »lokofører«, og de sku' læres udenad, helst i min fritid, – hvis jeg gad.

Et halvt år gik, og så en dag, sku' jeg til prøve, – vise flag, de sagde til mig, – »vi ser du kan«, så nu ku' jeg bli' »tjenestemand«.

Siden er jeg blevet klog, på mange ting, især på tog, jeg ved alt om olie, vand og sand, selv kort jeg dygtigt spille kan.

Jeg har da også måttet sande, mit kondital bli'r ved at falde, og det på trods jeg bru'r min bag, til stadighed den ganske dag.

Da mit »IK«, ligger temlig højt, har jeg hurtigt lært, – både vink og fløjt, »ret frem, slag og ret tilbage, »langsomt, stop, – sådan går mine dage.

H.B. Kristensen.  
ES.

## Har vi slet ingen problemer?

Nu har jeg i snart 2 år med jævne mellemrum modtaget DLT og jeg undrer mig stadig over indholdet. Det er næsten kun om jernbaner i Uha-Uha, Langbortistan og sådan nogle steder. LO-indlæg som til dels er irrelevante i vor situation. Men da disse ting fremkommer i form af pressemeddelelser eller lignende er arbejdet med disse indlæg jo også lidet krævende hvad angår initiativ og tid. Det eneste af »lokal« interesse har været div. debatter om »de gule« (hvilket jeg for øvrigt forstår bedre og bedre).

Vor turrep. for 137. turen (rangertur Rf.) har atter udført et stort ulønnet arbejde i sin sparsomme fritid og har igen fremsat forslag om en 20 mands tur fremfor den 18 mands tur vi kører i p.t. Et eller andet turudvalg kunne ikke godkende dette (og det skulle være kolleger). Jeg blev meget skuffet over den holdning og kan kun anbefale dette turudvalg at sammenligne 137. turen med f.eks. turene på Gb. Så må man med rimelighed forvente forståelse for vort ønske. Jeg kan oplyse, at undertegnede i marts 1981 havde 80 store og 40 små nattimer BINGO! altså 120 nattimer fordelt på 20 tjenester i reserven (stadig kun 137. tur).

Et andet problem er vore lokomotiver (eller rester af samme) Li-tra Mh. Vi modtager med jævne mellemrum »nye« maskiner fra eks. Gb. De er som regel i så ringe forfatning, at vi den første tid har adskillige nedbrud på disse maskiner. Rengøringsstandarden er under al kritik indtil vore depotfolk har haft dem under behandling. Desto mere sørgeligt er det, at de

maskiner som Mdt. Rf. afleverer som regel er nogenlunde i orden, dog bortset fra totalhavarede maskiner. Men til det egentlige problem. Vore udmærkede håndværkere må IKKE have reservedele liggende og i gunstige tilfælde har vi en reservemaskine til rådighed (dog ikke ret tit). Her forstår jeg ikke DSB, vore håndværkere gør en meget stor indsats for at holde os kørende, men uden reservedele siger det sig selv at de ikke kan udrette meget. Men de har forståelse for at Mh'en er vor arbejdsplads hvor vi skal være i 8 timer. Støj og vibrationer kan de intet gøre ved, men en maskine med dårlig trækraft, os, overtryk, frem-bak besvær osv. osv. virker meget frustrerende. Her mener jeg at der er en opgave til foreningen idet det er et problem for mig og DLF er MIN interesseorganisation. I SKAL varetage mine interesser, derfor betaler jeg.

Vi har håndværkere så skaf os nu nogle reservedele, så vi kan få det bedst mulige ud af vor arbejdsplads, selv om jeg er klar over at dette ikke er en lkf. i 17. men en uinteressant lkas.p i 9. så betaler jeg stadig og er stadig medlem af DLF.

Jo jeg må slå fast at vi har problemer nok, og dette er nogle af dem vi har i Rødby. Men de andre depoter må også have vanskeligheder. Skriv til DLT og beret om dem. Det kunne bringe den debat frem som måske kunne løse mange utilfredsstillende ting.

Hermed vil jeg samtidig takke kollegerne ved Mdt. Rf. for den fine måde jeg er blevet modtaget på ved min ansættelse ved *Danmarks bedste depot* og det både til mestre, lkf., Lkas og depotpersonale.

Med venlig hilsen  
E. K. S. Laursen  
Lkas. p.

### Emolumenter pr. 1. oktober 1981

Ydelsens art		1.-22. lrm.	Fra og med 29. dag
Timepenge		4.90	3.25
Fulde dagpenge		108.05	72.05
Tilleg for 1.-4. dag		4.60	-
Nedsatte dagpenge		-	-
Hotel-dispositionsbeløb	København	216.00	144.00
	Øvrige land	160.00	107.00
Natophold uden dokumentation	Fast godtgørelse	89.50	-
	Nedsat godtgørelse	-	60.00
Kørepenge		4.26	-
Rangergodtgørelse		2.04	-
Natpenge	Kl. 17-22	7.03	-
	Kl. 22-6	11.57	-
For tjeneste på lordage efter kl. 14 samt mandage fra kl. 0 <sup>00</sup> -04 <sup>00</sup>		15.36	-
For tjeneste på søn- og helligdage fra 0 <sup>00</sup> -24 <sup>00</sup> , grundlovsdag efter kl. 12 <sup>00</sup> og juleaftensdag efter kl. 14 <sup>00</sup>		23.69	-
For 3-delt tjeneste		12.92	-
For delt tjeneste udov. 11. time		3.61	-
For afkortning af fridage pr. time, afrundet nedad =		10.01	-

## Godsbanegårdens afdeling

*Decemberfesten* afholdes i år tirsdag den 1. december i selskabslokalerne restaurant »Halvleg«, Frihedens Idrætscenter, Hvidovrevej 446, 5 minutters gang fra Friheden station.

Kom og vær med til at tage en pæn afsked med de afvore kolleger, der er blevet pensioneret i løbet af året. Vi håber samtidig at se mange nye ansigter, så vi får lejlighed til at lære hinanden at kende.

Restauranten er åben fra kl. 12.00, men kl. 12.30 spises der »tag selv bord« med 2 slags sild, ½ æg med rejer, gravad hellefisk, mørbradbøf, roastbeef og 3 slags ost. Dertil serveres 2 øl + 3 snaps. Efter spisning serveres kaffe med cognac. Drikkevarer derudover kan købes.

Der vil være en hyggepianist til at underholde os. *Pris*: 60,- kr.

Tilmelding på listen på opholdsstuen senest den 21. november eller på telefonnumrene (01) 78 05 21 og (02) 80 33 53.

Bemærk ændret tilmeldingsfrist på grund af andet arrangement end det sædvanlige.

på festudvalgets vegne  
*Verner Nielsen*

---

## PERSONALIA

---

**Forfremmet til lokomotivfører (17. Irm.)**  
pr. 1.9.1981 efter ansøgning  
**Lokomotivfører (13. Irm.)**  
A. R. Jensen, mdt Hg i mdt Kø  
Lokomotivassistent (10. Irm.)  
K. Hermansen, mdt Fa i mdt Fa

**Forfremmet til lokomotivfører (17. Irm.)**  
pr. 1.10.1981 efter ansøgning  
Lokomotivassistent (10. Irm.)  
P. Remmer, mdt Es i mdt Fa

**Forfremmet til lokomotivfører (18. Irm.)**  
pr. 1.10.1981  
E. V. Hall, mdt Ar i mdt Ar  
G. C. Nielsen, mdt Ar i mdt Ar  
E. K. Holm, mdt Es i mdt Es  
I. N. Jensen, mdt Fa i mdt Fa  
K. P. Frederiksen, mdt Gb i mdt Gb

**Forfremmet til lokomotivfører (15. Irm.)**  
pr. 1.10.1981  
Lokomotivfører (13. Irm.)  
B. B. Petersen, mdt Ar i mdt Ar  
B. A. Sjøstrand, mdt Od i mdt Od

**Ansæt som lokomotivassistent (9. Irm.)**  
pr. 1.10.1981  
Lokomotivassistent p (9. Irm.)  
P. E. Jensen, mdt Ab i mdt Ab  
S. T. Nielsen, mdt Ab i mdt Ab  
E. Beyer, mdt Ar i mdt Ar  
F. Lassen, mdt Ar i mdt Ar  
P. H. Sørensen, mdt Ar i mdt Ar  
M. J. Brandt, mdt Ar i mdt Ar  
J. L. Jensen, mdt Ar i mdt Ar  
P. I. Ø. Nielsen, mdt Ar i mdt Ar  
P. Clausen, mdt Ar i mdt Ar  
K. A. Serup, mdt Ar i mdt Ar  
P. E. Hansen, mdt Ar i mdt Ar  
C. Raunsbæk, mdt Es i mdt Es  
J. Petersen, mdt Fa i mdt Fa  
P. Heiwald, mdt Fa i mdt Fa  
P-O. Larsen, mdt Fa i mdt Fa  
K. B. Rasmussen, mdt Fa i mdt Fa  
L. M. Pedersen, mdt Fa i mdt Fa  
O. Sørensen, mdt Str i mdt Str  
J. K. Jensen, mdt Str i mdt Str

**Forfremmet til lokomotivassistent (10. Irm.)**  
pr. 1.10.1981  
Lokomotivassistent (9. Irm.)  
F. Baadsmann, mdt Ar i mdt Ar  
L. B. Hedegaard, mdt Ar i mdt Ar  
A. J. Gerlach, mdt Kh i mdt Kh  
J. M. Nersting, mdt Kh i mdt Kh  
T. Andersen, mdt Kh i mdt Kh  
Erling Jakobsen, mdt Kh i mdt Kh  
T. H. Jensen, mdt Kh i mdt Kh  
P. A. Pelsen, mdt Kh i mdt Kh  
F. L. Nielsen, mdt Kh i mdt Kh  
H. S. Hansen, mdt Kh i mdt Kh  
T. U. Henningsen, mdt Kh i mdt Kh  
J. Svangren, mdt Kh i mdt Kh  
F. Thybo, mdt Ng i mdt Ng

**Overgået til anden stilling 1.10.1981**  
efter ansøgning  
Lokomotivassistent p (9. Irm.) til lkm p (17. Irm.)  
E. Lindvang, mdt Fa i mdt Fa

**Ansæt som lokomotivassistent p 1.9.1981**  
S. G. T. Lund, mdt Fa  
B. E. Hansen, mdt Fa  
A. Pedersen, mdt Kh (genansat)

**Ansæt som lokomotivassistent p 1.11.1981**  
E. B. Hansen, mdt Kh (genansat)  
K. H. Hansen, mdt Kh  
N. A. Schieldrup, mdt Kh  
B. Andersen, mdt Kh  
S. W. Kristensen, mdt Kh  
F. V. Knudsen, mdt Kh  
J. Hansen, mdt Kh

**Forflyttet 1.10.1981 efter ansøgning**  
Lokomotivfører (17. Irm.)  
J. Nielsen, mdt Fa til mdt Gb  
E. J. Straarup, mdt Kø til mdt Gb  
L. P. E. Jensen, mdt Kø til mdt Ng  
Lokomotivassistent (10. Irm.)  
Tommy Møller, mdt Kø til mdt Næ

**Forflyttet 1.11.1981 efter ansøgning**  
Lokomotivassistent p (9. Irm.)  
K. Petersen, mdt Kh til mdt Str

**Navneændring**  
Lokomotivassistent p (9. Irm.)  
J. Gregersen, mdt Ar til Jørgen Gregersen  
A. Nielsen, mdt Gb til A. H. Nielsen  
K. Jensen, mdt Kh til Klaus Jensen

**Afskediget pr. 30.11.1981 p.g.a. svagelighed**  
Lokomotivfører (17. Irm.)  
A. V. Nielsen, mdt Str

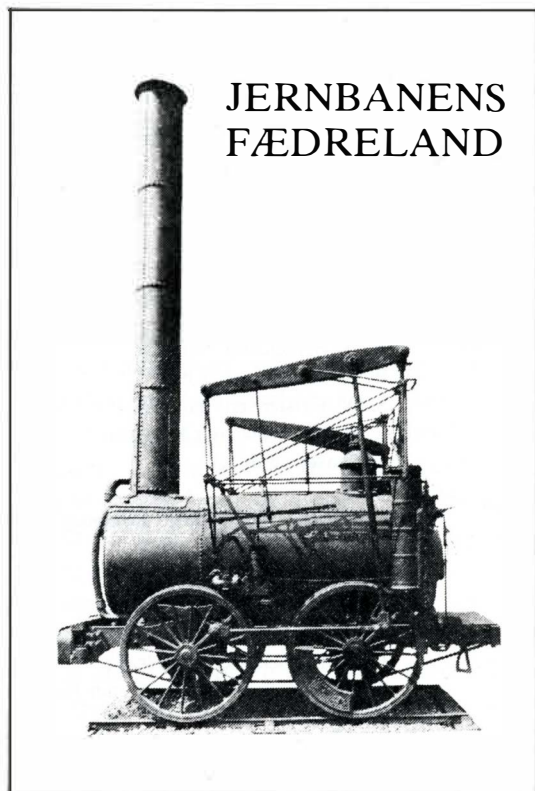
**Afskediget pr. 31.12.1981 p.g.a. svagelighed**  
Lokomotivfører (17. Irm.)  
K. W. Christensen, mdt Ab  
V. A. Pedersen, mdt Ar  
O. V. D. Andersen, mdt Næ  
Lokomotivfører (15. Irm.)  
E. Nielsen, mdt Had

**Afskediget pr. 31.8.1981 efter ansøgning**  
Lokomotivassistent p (9. Irm.)  
H. Jensen, mdt Kh

**Afskediget pr. 30.9.1981 efter ansøgning**  
Lokomotivassistent (9. Irm.)  
K. R. Hansen, mdt Gb

**Ansættelsen annulleret 31.8.1981**  
Lokomotivassistent p (9. Irm.)  
H. M. Lidegaard, mdt Kh

**Opmærksomhed frabedes**  
Evt. opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst. Er bortrejst.  
Lkf G. E. F. Hærtel, Gb.



# JERNBANENS FÆDRELAND

AF BENT ZINGLERSEN

EN BOG FOR ALLE JERNBANEENTUSIASTER

I anledning af jernbanens grundlægger, George Stephensons 200 års fødselsdag har forfatteren Bent Zinglersen skrevet en interessant bog om jernbanens tilblivelse.

Bogen beskriver George Stephensons arbejde for at udvikle det første lokomotiv, og fører os gennem årtierne frem til de moderne lyntog.

Undervejs bliver vi ført gennem jernbanens fædreland, England – først og fremmest Northumberland – hvor Bent Zinglersen elegant får flettet jernbanehistorie, by- og egnsbeskrivelse sammen til et spændende hele.

Udgivelsesdato: 1. juni 1981.

Format: 15×21 cm.

Sidetæl: 84 sider hæftet.

Pris kr.: 75,00 incl. moms.

Ekspedition: DBK.s FORLAGSEKSPEDITION.

## **TIL DANSKE BOGHANDLERES KOMMISSIONSANSTALT:**

De bedes skaffe fra Forlaget F. KELLER:

..... stk. ISBN 87-87205-06-3 JERNBANENS FÆDRELAND