



9

DANSK
LOKOMOTIV
TIDENDE



DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

10. OKTOBER 1982 – 82. ÅRGANG

9

Indhold:

Meningsløst samarbejde	2
DSB's elektrificering og de elektriske lokomotiver litra EA	3
Overenskomstforhandlinger 1983	9
Kommer kreditkort til kort	10
Tur til Moskva	12
Luftkonditionering i Rc-lok	13
Første kultog mellem Esbjerg og Herningværket	14
DSB konsoliderer sine køreplaner	15
Et monarki-en etat-en faglig organisation	16
Løn eller ej	17
Tilbageholdenhed eller kaos	18
Funktionsregler	18
Personalía	19
Adressefortegnelse	20

Redaktører:

K. B. Knudsen
(ansvarshavende)
K. H. Christiansen

Redaktion og ekspedition:
Hellerupvej 44, 2900 Hellerup.
Telefon (01) 62 72 69.

Kontortid 9-16.
Lørdag lukket.

Frederiksberg Bogtrykkeri
Howitzvej 49.

Overskriften kunne stå som udtryk for en organisations opfattelse af et mere eller mindre godt samarbejde med en virksomheds ledelse.

Til eksempel – samarbejdet mellem DSBs ledelse og DLF. Det er imidlertid modsat. Vi skal ganske undlade, at indblende andre organisationer i vor opfattelse; men uden at lade tvivl tilbage så vil vi gerne styrke grundlaget for det bedst mulige samarbejde mellem ledelse og medarbejderstab. Dog ikke alene på ledelsens præmisser. I så fald kunne vi give udtryk for det meningsløse i samarbejde.

Det, som danner baggrund for denne artikels fremkomst, er mistanken om, at DSBs ledelse eller måske kun dele af den har en holdning, der bygger på, at medarbejdernes deltagelse i udviklingsarbejdet inden for virksomheden er meningsløs. En sådan holdning kunne være underbygget af, at vor medvirken i projekter er hæmmende for den efter ledelsens mening mest rationelle gennemførelse af et projekt eller man mener, at vi ikke kan tilføre arbejdet kvalitet, som fører i samme retning.

Vi håber sandelig, at vor mistanke er ubegrundet. Ellers må der jo imødeses en tid, hvor virksomheden kommer til at presse på for virksomhedens rette aflevering af sit produkt.

Dette er ingen politisk erklæring med baggrund i et regeringsskifte. Det finder vi i denne forbindelse irrelevant. Næh! Vi udtrykker vor faglige interesse i at sikre vort område de bedst mulige forhold – i enhver henseende. Og det betyder også, at vi forventer at blive »indblandet« i ændringer, der angår vort arbejdsområde. Det er sikkert mere givende for alle parter at følge forhandlingens vej fremfor konfrontationens, men glemmes må naturligvis ikke, at det kunne blive nødvendigt at søge den vej.

Det bør holdes for øje, at ligesom eksperter i økonomi har en opfattelse af dennes væsen, som politikere af deres grunde ikke kan eller vil følge i enhver henseende, så må man også være klar over, at medarbejderen i en virksomhed af sine grunde ikke kan følge eller sluge enhver »kamel« ledelsen lægger frem til ændring i eller udvikling af virksomhedsforhold.

Dette skal som før sagt forstås sådan, at vi ønsker os indblandet i alle forhold, der vedrører vort arbejdsområde, og at ingen beslutninger træffes henover hovedet på os.

DSBs elektrificering og de elektriske lokomotiver litra EA

ved afdelingsingeniør

Arne Bondesen

Indledning

Planerne om elektrificering af hovedstrækningerne ved DSB har stået på i mange år. Spørgsmålet blev således behandlet i 1956, hvor et traktionsudvalg under Akademiet for de tekniske videnskaber undersøgte, om afløsningen af dampdriften skulle være elektrisk drift eller dieseldrift. Udvalget afgav 2 konklusioner, idet 7 medlemmer indstillede elektrisk drift, mens 8 medlemmer pegede på dieseldriften som den øjeblikkelige afløser for dampdriften. Med denne lille majoritet til fordel for dieseldriften belv resultatet, at DSB anskaffede diesellokomotiver, der var mindre investeringskrævende, fordi de kunne anvendes overalt uden ændringer af de faste anlæg og kunne give driftsbesparelser med det samme. Der blev således i årene 1954–1978 anskaffet 165 stk. diesel-elektriske lokomotiver af serierne MY, MX og MZ.

Senere er der som bekendt sket yderligere udvidelse af diesellokomotivbestanden, nemlig med anskaffelsen af 30 litra ME, hvoraf 16 stk. er leveret og resten leveres i løbet af 1983.

Det samlede traktionsudvalg var dog positive overfor elektrificeringen på længere sigt, og i den mellemliggende periode har der været arbejdet med denne traktionsform i flere udvalg, bl.a. undersøgtes det i forbindelse med anvendelsen af elektrisk togvarme fra diesellokomotiverne, om elektrificeringen skulle ske med $16\frac{2}{3}$ Hz eller 50 Hz. Uanset at begge vore naboforvaltninger, Deutsche Bundesbahn (DB) og de svenske statsbaner (SJ), i mange år havde arbejdet med $16\frac{2}{3}$ Hz, viste det sig ved flere af hinanden uafhængige undersøgelser, at der var såvel tekniske som økonomiske fordele ved at

vælge 50 Hz, der er den frekvens, som det offentlige elværksnet anvender overalt i Danmark. DSB har derfor besluttet at anvende en spænding på 25.000 V (25 kV) med en frekvens på 50 Hz til den kommende elektrificering af DSBs hovedstrækninger.

Elektrificeringens omfang

Figur 1 viser de DSB-strækninger, som ifølge planerne skal elektrificeres, og det er i Øst-området: Helsingør–København, København–Korsør, Roskilde–Kalundborg, Ringsted–Rødby og Roskilde–Køge–Næstved samt Nykøbing F–Gedser.

I Vest-området gælder det strækningerne Nyborg–Esbjerg og Frederikshavn–Padborg.

De faste anlæg

Strømforsyningen sker fra det offentlige elforsyningsnet dvs. fra et 132 kV-net på Sjælland–Falster og fra et 165 kV-net på Fyn og i Jylland med undtagelse af Padborg, der vil blive forsynet fra 60 kV.

Højspændingen transformeres ned til nominelt 25 kV (normalt indstillet på 27,5 kV). Fra denne transformer, der som regel er beliggende på elforsyningens område, føres de 25 kV i kabel til en fordelingsstation, der er beliggende umiddelbart i nærheden af banen. Der bliver i alt 8 fordelingsstationer i Øst- og 10 i Vestområdet. Herfra forsynes så de enkelte køreledningsafsnit, og da højspændingsforsyningen er trefaset, mens de enkelte køreledningsafsnit bliver belastet enfaset, gælder det om, at den samlede banebelastning fordeles så ensartet som muligt på højspændingsnettets 3 faser.

De enkelte køreledningsafsnit forbindes derfor lokalt til de forskellige faser, og det betyder, at der

mellem de enkelte køreledningsafsnit må indskydes neutrale sektioner (spændingsløse områder) dels ud for hver fordelingsstation og dels midtvejs mellem disse. Af sikkerhedsmæssige grunde er hver neutral sektion forsynet med et jordforbundet midterstykke omgivet af et isoleret stykke køretråd på hver side.

Ved togets passage af en sådan neutral sektion skal lokomotivets hovedafbryder åbnes, således at der hverken kan optages kørestrøm eller afgives bremsestrøm under denne passage. Denne udkobling vil ske automatisk, men kan naturligvis også ske manuelt.

Køretråden ophænges i et bæretov og placeres over sporet i en højde på 5,50 m på fri strækning. Ved broer og lignende kan højden gå ned til 4,775 m over S.O, mens den i depoter og værksteder kan gå op til 6,0 m. Køreledningen er forlagt i zig-zag skiftevis 200 mm til hver side af midten for at få et ensartet slid på strømaftageren.

Køretråd og bæretov ophænges ved hjælp af et udliggersystem fra køreledningsmasterne, der placeres med ca. 60 m indbyrdes afstand langs banen.

På masterne ophænges også returlederen, der er parallelforbundet med jernbaneskinneerne. For at mindske returstrømmen i skinnerne, hvorfra den kan give anledning til støjstrømme og forstyrrelser i nærliggende sikrings- og telekabler, er der med ca. 3 km's mellemrum anbragt en såkaldt sugetransformer, som trækker strømmen væk fra skinnerne og tvinger den til at gå i returledningen.

Hermed er så i korte træk redegjort for de faste anlæg, som er forudsætningen for, at de elektriske lokomotiver kan køre på strækningen, og i det følgende vil der blive

fortalt lidt om forarbejdet, før lokomotivtypen blev valgt, hvordan lokomotivet er indrettet og lidt om dets betjening.

De elektriske lokomotiver

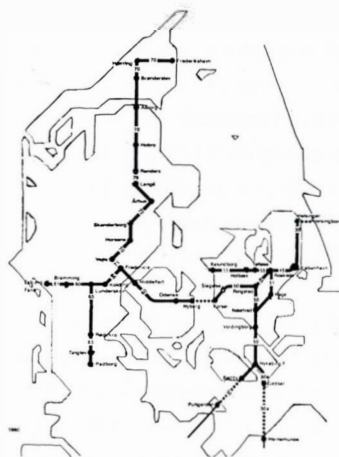
De primære tekniske krav til de kommende elektriske lokomotiver blev opstillet allerede i 1976–1978 og det var allerede da klart, at elektronikken var blevet så stærkt udviklet og havde nået en sådan grad af pålidelighed, at den måtte indtage en væsentlig plads i styringssystemerne under en eller anden form.

Med folketingets vedtagelse den 23. maj 1979 af loven om elektrificering af DSBs fjernstrækninger blev det muligt at arbejde videre med de egentlige kravspecifikationer for lokomotiverne, idet målsætningen var, at

- Elektrificeringen kunne give større stabilitet og sikkerhed i energiforsyningen ved anvendelse af forskellige primære energiformer og dermed mindske afhængigheden af olie af høj kvalitet til dieseldriften
- Elektrificeringen kunne give større kapacitet, bedre regularitet og kortere rejsetider
- Elektrificering kunne medvirke til øget dansk beskæftigelse, både til faste anlæg og til lokomotiver
- Elektrificeringen ville give miljømæssige forbedringer i form af mindre støj og luftforurening.

Med ovennævnte målsætninger for øje og med kravene om et universallokomotiv, som kan fremføre

- et inter-citytog på 12 vogne med 160 km/t,
- et regionaltog på 9 en- eller to-etages vogne med 120 km/t,
- et godstog på 1100 t med 100 km/t ved 5 ‰ stigning, og igangsætte et godstog på mindst 2000 t,



DSB strækninger, der indgår i elektrificeringen.

udsendte maskinafdelingen den 26. marts 1980 en forespørgsel til 12 anerkendte lokomotivleverandører i England, Finland, Frankrig, Japan, Rumænien, Schweiz, Sovjetunionen, Sverige, Tjekslovakiet, Vesttyskland og Østrig.

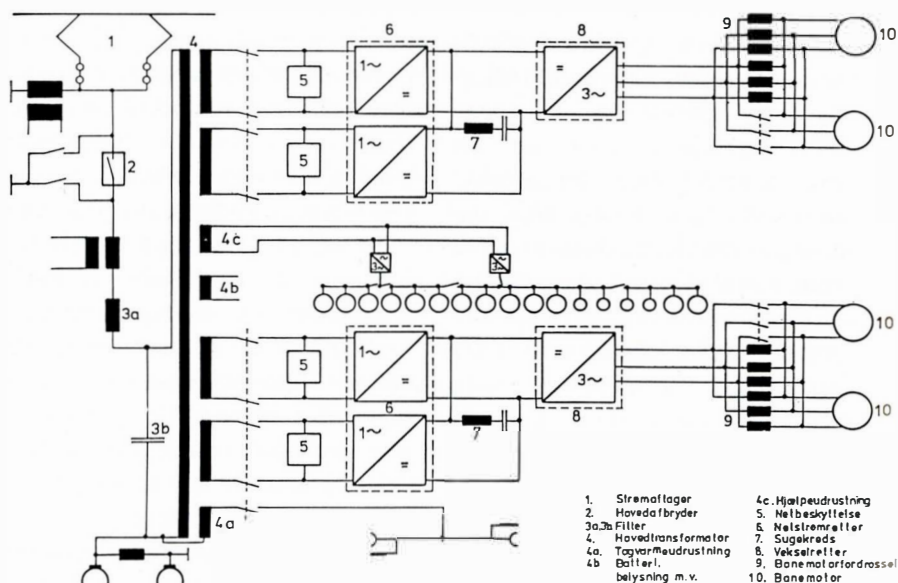
Prototypelokomotiverne skulle udnytte statiske komponenter, enten med thyristorensretning til an-

vendelse i jævnstrømsbanemotorer eller med ensretning og påfølgende vekselretning med variabel spænding og frekvens i trefasede, asynkron vekselstrømsbanemotorer. Herudover var der knyttet krav til overholdelse af bestemte køretider på visse strækninger for intercity- og regionaltrafikken.

Thyristorteknik/drejestrømsmeknik

I september 1980 indkom fra ni af de forespurgte lokomotivleverandører et meget omfattende tilbudsmateriale med i alt 30 forskellige varianter, dels i forskellig elektrisk og dels i forskellig mekanisk udførelse. Heraf var de 21 varianter med jævnstrømsbanemotorer med 3 forskellige slags thyristorensretninger, mens de 9 var varianter af drejestrømsmeknik.

Det indkomne tilbudsmateriale blev meget grundigt bearbejdet, og der opstilledes omfattende skemaer til sammenligning af de forskellige tilbud.



Den elektriske transmission.

En del af disse tilbud måtte udgå af forskellige grunde og i sommeren 1981 udpegedes ASEA og BBC til at deltage i slutrunden. Begge firmaer kunne tilbyde såvel thyristorteknik som drejestrømsmeknik og for at ajourføre beslutningsgrundlaget, herunder priserne og den danske medproduktion, udarbejdede disse firmaer fornyede tilbud.

Efter en meget grundig vurdering af egenskaberne ved de to slags teknik og ved at se på investeringsomkostningerne til såvel lokomotiver som faste anlæg samt de egentlige driftsomkostninger fandt man, at drejestrømsmeknikken både på de faste anlæg og i driften vil give besparelser, der opvejede og overgik den merudgift, der fulgte af, at denne teknik var dyrere i anskaffelse end thyristorteknikken. Disse fordele bestod bl.a. i mindre energiforbrug, mindre effektafgifter, regenerativ bremse, mindre forstyrrelser på tele- og signalkabler, mindre vedligeholdelse af banemotorerne, større rådighedsfaktor, udeladelse af fasekompensationsanlæg på transformerstationerne og mindre krav til forstærkning af køreledningsanlæggets yderstrækninger.

Desuden kunne der på grund af de lettere banemotorer forventes mindre bogievægte og dermed mindre slidpåvirkninger på spor og bedre løbeegenskaber.

Det valgte lokomotiv

Den endelige beslutning om valg af lokomotivtype og -leverandør faldt således i begyndelsen af 1982 og den 13. april kunne der skrives overenskomst med BBC, Mannheim om levering af 2 stk. prototypelokomotiver, litra EA 3001-3002. De skal leveres i august 1984 og den

elektriske udrustning udføres af et arbejdsfællesskab bestående af BBC, Tyskland og Schweiz samt Siemens, Tyskland.

Den mekaniske udrustning konstrueres og udføres af Thyssen-Henschel.

Lokomotiverne får en ydelse på 4 MW på hjulperiferien, de vejer 80 t og får 2 2-akslede bogier (Bo'-Bo'). Hver bogie forsynes med 2 banemotorer af drejestrømsypen, dvs. 3-fasede asynkrone vekselstrømsmotorer, der udmærker sig ved at være lette, robuste og uden kommutator.

Transmission

Princippet for transmission fremgår i store træk af figur 2.

Fra køreledningen går de 25 kV gennem strømaftageren (1), over hovedafbryderen (2) og en ikke vist ledningsadskiller samt et filter (3) til primærafviklingen på hovedtransformeren (4), der placeres under lokomotivet.

Transformeren har et antal sekundærviklinger, der giver forskellige spændinger til bl.a. togvarmeudrustningen 1500 V 50 Hz (4a), hjælpeudrustningerne 380/440 V, dels med fast frekvens og dels med variabel frekvens til ventilatorer m.v. (4b og c) og traktionsudrustningen 1560 V (5-10).

Denne vekselspænding omformes i hver af de 2 ensrettere (6), der er beskyttet af et filter (5), til en konstant mellemspændingskreds på 2800 V mellem (6) og (8) og forbundet med sugefilteret (7).

Den konstante jævnspænding omformes i vekselretteren (8) til en trefaset vekselspænding, som over en drosselspole (9) føres til banemotorerne (10). Denne vekselspænding kan varieres i størrelse fra 0-2200 V og frekvensen ændres

tilsvarende fra 0 til 120 Hz i afhængighed af den givne hastighed i det givne øjeblik.

Lokomotivets opbygning

Lokomotivets ydre fremgår af figur 3 og det ses, at der er tilstræbt en design i lighed med litra ME og de nye lyntog, bortset fra de ændringer, som det elektriske udstyr, herunder strømaftager og hovedafbryder, giver anledning til.

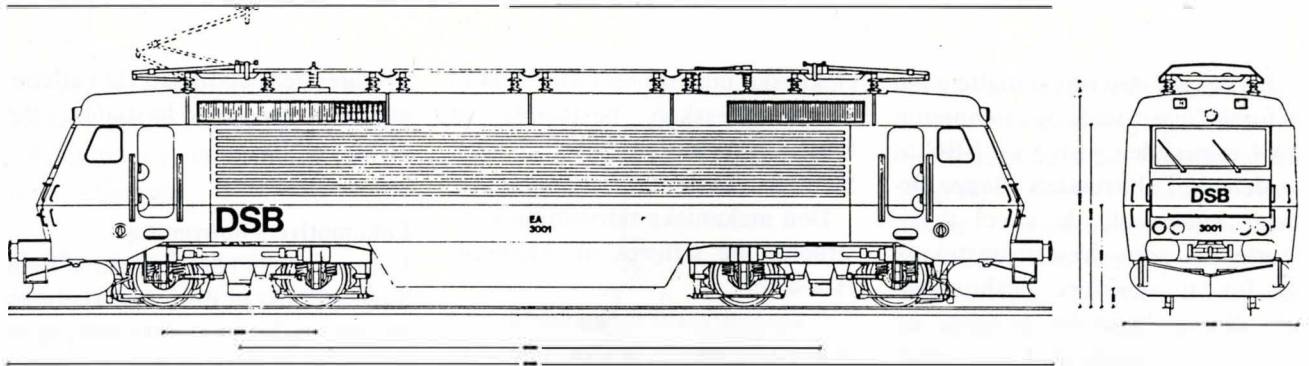
Indretningen af lokomotivet bliver i hovedsagen som vist på figur 4, hvor man ser et stort førerrum i hver ende og et maskinrum i midten.

Maskinrum

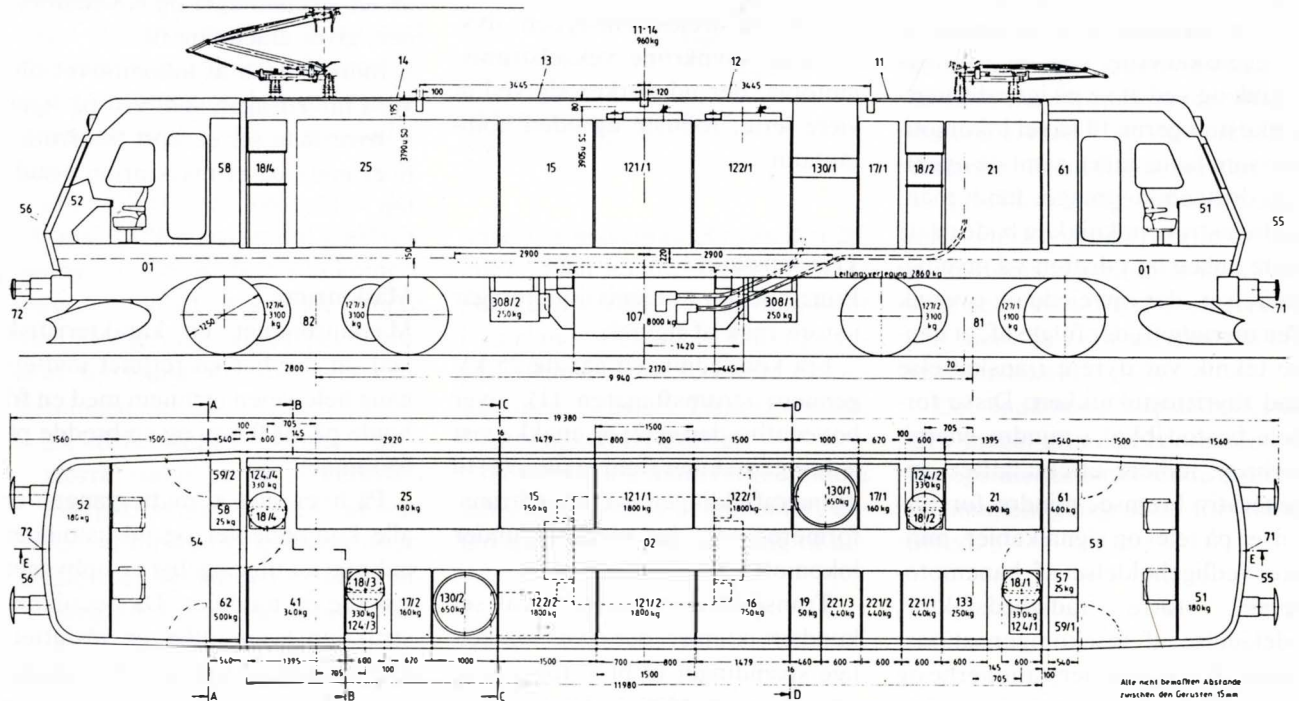
Maskinrummet er karakteristisk ved, at det har en retlinet midtergang hele vejen igennem med en fri højde på 2000 mm og en bredde på 650 mm.

På hver side af midtergangen er alle komponenter og udrustninger anbragt let tilgængeligt og opbygget i skabe og moduler. Da detailkonstruktionsfasen ikke er afsluttet, kan der endnu forekomme enkelte forskydninger eller målafvigelses på de enkelte moduler, men princippet fastholdes. Trykluftrør og elektriske kabler kan føres retlinet frem på ydervæggene og tilsluttes de forskellige skabe og komponenter. Desuden kan elektriske kabler lægges i kabelkanaler under dørpladerne i hele midtergangen. De enkelte moduler kan løftes op gennem taget, der har 3 aftagelige sektioner.

Samtlige skabe og moduler, hvor højspænding kan forekomme, er aflåste ved hjælp af et sikkerhedssystem, der forhindrer adgangen, førend strømaftageren er sænket, ledningsadskilleren er åben og installationen er jordet.



EA-lokomotivet set udefra.



EA-lokomotivets indretning.

Komponentfortegnelse:

02	Maskinrum	57, 58	Klemrækker
11-14	Tagudrustning	59/1-2	Sikringsautomater m m
15, 16	Apparatskabe med relæer, måleudstyr og sugekreds	61, 62	Elektronikskabe
17/1-2	Apparatskabe med drosselspolekontaktorer	81, 82	Bogie 1 og 2
18/1-4	Banemotorventilation	107	Transformer
19	Højspændingsudrustning	121/1-2	Ensretter 1-2
21	Kontaktorer for hjælpeudrustning	122/1-2	Vekselretter 1-2
25	Kompressor og tryklufttavle	124/1-4	Banemotordrosselspole 1-4
41	Apparatskab for styrestrøm	130/1-2	Oliekøleranlæg 1-2
51, 53	Førerrum 1	133	Højspændingsfilter
52, 54	Førerrum 2	221/1-3	Hjælpeomformere 1-3
		308/1-2	Batteri

Tabel 1.

Tekniske data for EA-lokomotivet

Strømsystem:	Enfaset vekselstrøm 25 kV, 50 Hz
Største tilladelige hastighed:	160 km/t (175 km/t)
Største igangsætningstrækraft:	260 kN
Nominel effekt:	4000 kW på hjulperiferien (73-160 km/t)
Tjenestefærdig vægt:	80 t
Middel hjulsætbelastning:	20 t
Monoblok-skivehjul:	1250 mm diameter (ny)
Drivanordning:	Gummi-kardan-led (rammeophængt bane- motor)
Gear omsætningsforhold:	22 : 106
Mindste kurveradius:	80 m
<u>Trykluftbremse:</u>	
Type:	KE-GPR-EmZ
Bremsekraftoverføring:	Klodsbremse
Parkeringsbremse:	Fjederbremse

Elektrisk bremse.

Art:	Netbremse
Vedvarende bremseydelse:	3500 kW ved hjulperiferien
<u>Banemotorer:</u>	
Antal:	4
Ydelse, kontinuert:	1000 kW
Indbyrdes kobling:	Parvis parallelt
Køling:	Fremmedventileret
<u>Strømaftager:</u>	2 stk enarmet
<u>Hovedafbryder:</u>	Trykluftbetjent
<u>Hjælpeudrustning:</u>	
Hjælpe motorer:	Asynkrone 3-fasede vekselstrømsmotorer
Strømforsyning:	Statiske omformere
<u>Særligt udstyr:</u>	Dødmandsanordning (Sifa), fjernstyring for dobbelttraktion og styre vognskørsel, automatisk hastigheds- regulering, stræk- ningsradio, køleskab og klimaanlæg i fører- rum

Førerrum

Førerrummene indrettes med en førerplads i højre side og en plads til en eventuel ledsager (instruktør) i venstre side. Førerbordet får køre- og bremsekontroller, hastighedsregulering og nødvendige betjeningsknapper- og håndtag placeret let tilgængeligt indenfor rækkevidde og med instrumenter og skærm for fejlmeldinger, informationer og instruks m.m. anbragt i paneler omkring førerbordet. Der bliver taget hensyn til ergonomi, overskuelighed og en så enkel betjening som muligt. Ved hvert sidevindue placeres et rangerkontrollerpanel med tilhørende trykknappanel, kontrollamper og dødmanspedal.

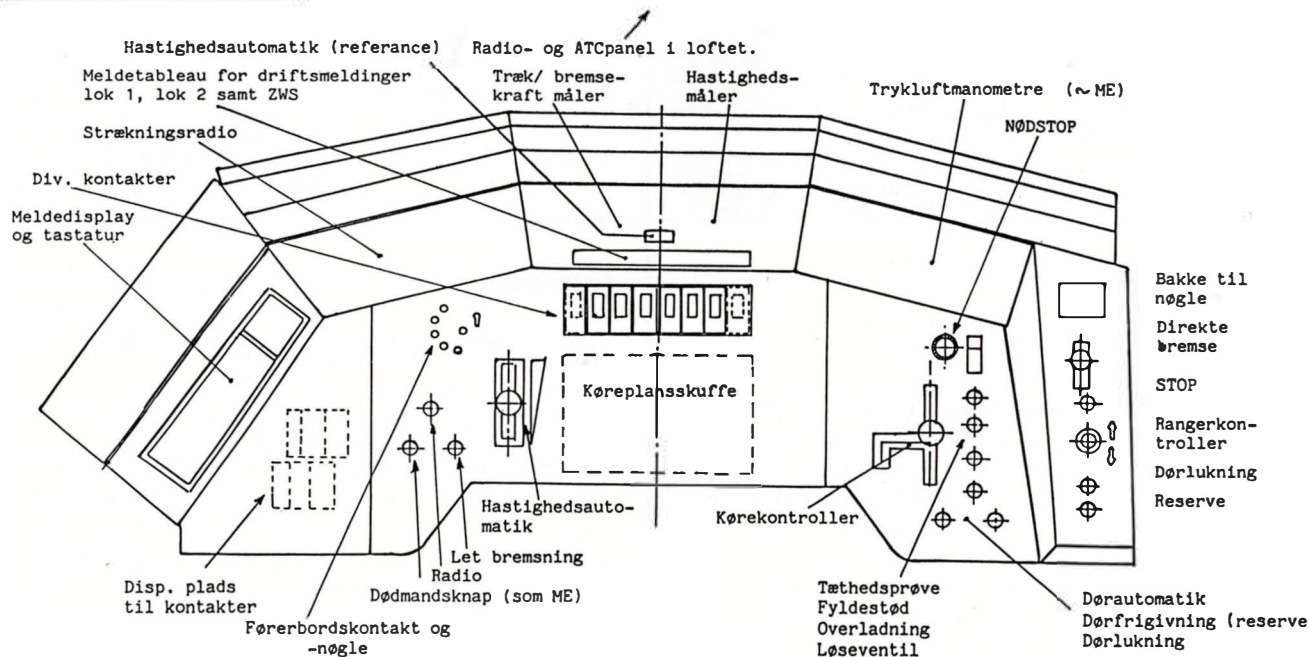
Førerrumsopbygningen ligner ME-førerrummet med de ændringer, som nødvendiggøres af de specielle funktioner og styringsprincipper som følge af at det er et elektrisk lokomotiv. Den endelige udformning er underudarbejdelse i detaljer og den sker i et nært samarbejde med Dansk Lokomotivmandsforening, maskintjenesten og værkstedssområderne. Disse instanser har i øvrigt længe været med i arbejdet om indretningen af lokomotivet og har deltaget i studierejser med det formål at besigtige andre baners elektriske lokomotiver og har således været med til at udforme kravspecifikationerne i de tekniske betingelser. Figur 5 viser således et forslag til førerbordets ind-

retning, som det ser ud på nuværende tidspunkt og ud fra hvilket, der arbejdes videre.

Førerrummene får klimaanlæg, elektrisk opvarmning og ventilation, og der vil blive sørget for god støjisolation, tætte døre og hensigtsmæssig betjening af vinduer m.m.

På førerrummets bagvæg placeres elektroniskabe, sikringstavler og forskellige betjeningsknapper til valg af strømaftager 1 eller 2, udkobling og omskiftning mellem hjælpeudrustninger, hvis der skulle optræde fejl eller lignende.

I det omfang, det er muligt, vil en række af disse funktioner ske automatisk, hvorved betjeningen bliver enklest mulig.



Forarbejde til førerbordets indretning.

Dobbelte anlæg

I øvrigt er det karakteristisk for EA-lokomotiverne med drejestrømsteknik, at praktisk taget hele den elektriske udrustning, bortset fra hovedtransformatoren, består af 2 af hinanden helt uafhængige anlæg. Det betyder, at hvis der skulle indtræffe fejl under kørslen, hvorved en komponent eller et modul skulle blive defekt, vil de pågældende dele enten automatisk eller ved betjening kunne udkobles, mens resten af lokomotivet stadig vil være intakt og således kunne fortsætte driften uden nedbrud eller nævneværdig forsinkelse. Det må huskes, at selv om der kun er halv trækraft tilstede, vil denne halve trækraft stort set svare til et ME-lokomotivs fulde trækraft.

Forskellige tekniske data for EA-lokomotiver kan ses af tabel 1.

De efterfølgende EA-lokomotiver

Samtidig med ordren på de to prototypelocomotiver AE 3001-3002 er der truffet optionsaftale om yderligere køb af 8 lokomotiver til levering i 1985-1986 og yderligere et antal til levering i de følgende år. Disse optionsaftaler vil blive udnyttet, efterhånden som de bevilningsmæssige forhold tillader det.

Overenskomsten indeholder endvidere bestemmelser om dansk medproduktion, således vil lokomotivkasser og bogier blive bygget hos Scandia-Randers A/S fra og med lokomotiv EA 3003 og når den egentlige serieproduktion iværksættes, vil andre danske firmaer blive involveret, således at den danske medproduktion bliver ca. 65% af den samlede produktion.

EA-lokomotiverne vil blive indsat på strækningerne efterhånden

som disse elektrificeres, men inden da skal de første 2 lokomotiver gennemgå en lang række prøver for at sikre opfyldelsen af de tekniske betingelser, såvel med hensyn til trækraft, funktionsdygtighed, pålidelighed m.m. som til de påvirkninger, de måtte give anledning til overfor el-net, sikrings- og teleanlæg og øvrige omgivelser.

DSB forventer med dette valg af et elektrisk universallokomotiv at bidrage til at styrke DSBs renommé med hensyn til hurtige, effektive og præcise tog. Desuden forventes det, at lokomotiverne bliver vedligeholdelsesvenlige, miljøvenlige og samfundsøkonomiske og at de tilfredsstiller de ønsker og krav, der stilles til et godt redskab og en god arbejdsplads for vore lokomotivførere.

Overenskomstforhandlinger 1983

I Oplægget til overenskomstforhandlingerne i 1983 har foreningen fremsendt sine forslag om løn- og arbejdstidsforhold til CO I, der jo som bekendt ifølge den med finansministeriet indgåede hovedaftale, er den der har forhandlingsretten for vort organisationsområde.

Vi har tidligere på året indgivet vort forslag om lokomotivpersonalets lønmæssige placering i klassificeringssystemet, et forslag der bygger på sammenligning med grupper på det private arbejdsmarked, specielt Metalarbejderforbundets område.

Forslaget er ikke medlemskredsen ukendt. Det omfatter en ændret klassificering således:

Lokomotivfører p . 13. lrm. i 2 år
Lokomotivfører . . . 17. lrm. i 5 år
Lokomotivfører . . . 21. lrm.
Lokomotivfører K . 22. lrm.
Lokomotivinstrukt. 24. lrm.

Hovedbestyrelsen i forrige kongresperiode har indgående overvejet, om der skulle fremsættes forslag til stillingsvurdering, enten af dele af eller hele arbejdsområdet.

En prøvevurdering antydede imidlertid, at grundsigtet i klassificeringsforslaget ikke kunne fastholdes. Naturligvis kan det ikke forventes, at sådanne forslag kan gennemføres på een gang, eftersom omkostningen derved er så stor, at det beløb, der måtte blive til rådighed for CO I-området, i meget stort omfang skulle forbeholdes lokomotivmændene.

Sammen med CO I skal vi finde frem til et realistisk startgrundlag, og det er alt andet ufortalt nødvendigt at forbedre begyndelseslønningerne for de unge lokomotivmænd.

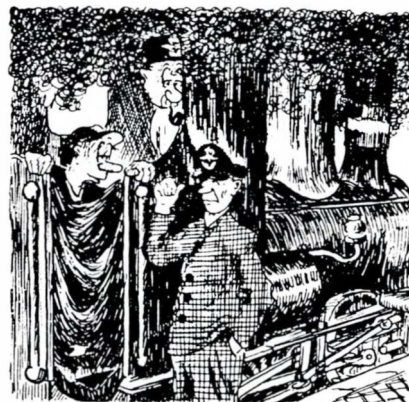
Forslag fra DLF angående tjenestetid:

CO I søger gennemført:

1. at arbejdsmiljøloven § 57 anvendes til at få en nedsættelse af arbejdstiden til 32 timer pr. uge for lokomotivpersonalet med skiftende arbejdstider,
2. at reglen om 8 timers hvil mellem 2 hovedtjeneste ikke kan bringes i anvendelse for arbejde i kontinuerlig drift, f.eks. lokomotivpersonalet,
3. at beregningsgrundlaget for manglende S+H dage fastsættes til 60 dage pr. år. Erstatning for manglende S+H dage ændres tilsvarende ½ dags erstatning for de første 8 manglende S+H
1 dags erstatning fra 9 til 30 manglende S+H
2 dags erstatning for manglende S+H over 31 dage,
4. at der udbetales særlige ydelser for al optjent frihed, der tildeles og gives som ekstra fridage/feriedage, (eks. ua-dage, erstatning for manglende søn- og helligdage, enkelt og dobbeltfridage, optjente fridage i forbindelse med uddannelse m.m.),
5. at al lokopersonale, herunder køre/hjælpekørelærere, der tages ud af tur i forbindelse med uddannelse af elever eks. på værksted m.m., erholder retten til de særlige ydelser, de ville oppebære, såfremt de i nævnte tilfælde havde forrettet tjeneste i egen tur,
6. at varigt ansat personale, der er på skole på hjemstedet, får udbetalt de særlige ydelser de ifølge deres tur ville have oppebåret, og at personale, der er på skole uden for deres hjemsteds kommune, uanset afstand, får udbetalt fuld udstatio-

nering efter gældende regler,

7. at der udbetales søn- og helligdagsbetaling d. 31.12. i tidsrummet kl. 14.00-0.00 i lighed med den 24.12.,
8. at der udbetales samme nattime beløb for *hele* tjenesten i tiden kl. 17.00-6.00,
9. at pensionsalderen for lokomotivmænd sættes ned til 63 år,
10. at lokomotivpersonalet efter det 55. år har ret til en uges ekstra ferie.
11. at der ydes fuld tjeneste fra der mødes på tjenestestedet til man går hjem.



– Sig mig Olsen – ser det ikke lidt sort ud?
– Javel, hr. sektionsingeniør, men det har det gjort for os meget længe!

Kommer kreditkort til kort?

Af Tage W. Jensen

10

Kan fordelene ved at være et lille land med godt overblik spare os for en uønsket tilstand på kreditkortfeltet?

Spørgsmålet melder sig, fordi danske kreditkortordninger er ved at »knopskyde« i form af et nationalt købekort – »Dankort«.

Men spørgsmålets direkte årsag er denne: det første, større erhvervsforetagende i USA – kreditkortideens ophavsland – har forkastet kreditkortideen igen! Sensation – der hidtil har været upåagtet af vore egne massemedier.

Lad os lige se, hvad et landsdækkende købekort – fristende at kalde det »landkortet« – fører til. Foruden, at vi kommer til at opbevare endnu et plastickort i tegnebogen i stedet for penge eller checkbog. »Det pengeløse samfund« er nemlig en del af pengeinstitutternes store hensigt med »landkortet«.

Det betyder, at vore dagligvareindkøb ved hjælp af »landkortet« automatisk registreres både i butikkerne og samtidig via et butiksanlæg i en samlende registreringscentral, som pengeinstitutterne skal drive. Ej gratis, selvfølgelig.

Det betyder endvidere (i yderste konsekvens), at banker og sparekasser, som vi kender dem og kan gå ind i, en dag kan nedlægges, fordi alle betalingsforhold ender som automatisk postering/overførsel imellem butikker, virksomheder, lønmodtagere osv. på den ene side og registreringscentralen på den anden side. En rationaliseringsgevinst – og personaleudsigt – som ikke mindst pengeinstitutternes egne organisationer ser skeptisk på. Mildt udtrykt. Skarpe ord er allerede blevet brugt af organisationerne.

Det betyder også, at vore indkøb kan kontrolleres – så som hvor vi handler, hvor meget vi plejer at bruge inden for de pågældende for-

retningers vareområder, hvornår vi går på indkøb osv.

Det betyder endelig, at vi selv skal til at »spille« på butiksanlæggets taster – anlæggets kundeside – for at kunne indtrykke vort personlige, »hemmelige« købekortkontonummer, når vi køber en pakke »lungetorpedoer« eller et par sokker.

Svagtsende og ældre medborgere får derefter lidt mere brug for at famle efter briller, eventuelt beroligende midler og mobilisere indre styrke, hvis de bliver en anelse til grin foran elektronik»klaveret«. Så meget om kvalitetskriteriet i købekortmiljøet.

Hvis nogen stadig betvivler, at vejen til robotsamfundet af visse kredse – bl.a. pengeinstitutter, åbenbart – anses for at føre til større menneskelig lykke, må det skyldes dyb søvn hos vedkommende. Det er på tide at vågne op og tage klarøjet, vurderende stilling til udviklingsmulighederne og især -konsekvenserne.

Det er der allerede – som nævnt i indledningen – andre, der gør for os. Atter kan vi høste fordel ved at være et lille land, der kan afvente praktiske virkninger over en periode af store landes nye opfindelser og metoder.

Enhver normalt begavet dansker indser jo, at f.eks. en hundredlap er altid en hundredlap (købekraften undtaget), men et købekort har ikke samme fleksible egenskab og kontante værdi. Desuden skal selve det mekaniske kortudstyr betales på en eller anden måde – af bruger og af virksomhed – så »landkortet« bliver også en ekstra udgift i helhedsregnskabet. Kontrol- og kriminalsikkerhedsmæssige forhold er også med i billedet.

Det er præcis de konklusioner – o, under! – en af USA's landsdæk-

kende benzintankkæder, ARCO, er kommet til. Så sent som april i år barslede ARCO's bestyrelseshjerter med beslutningen om, at deres firma som det første i USA ville afskaffe kreditkortet – både ARCO's eget kreditkort og alle andre, som ikke mere er gyldige betalingsmidler ved firmaets tankstationer, når denne artikel læses.

Den reelle baggrund for amerikanernes initiativ er snarere økonomi- end profitorienteret: Det ene væsentlige er voksende økonomisk usikkerhed også i USA. Jo strammere, den enkelte amerikaner »kører«, i alle ordets betydninger, des større fordel får kontantsalg og brugen af det, vi kalder »beskidt mammon«, siger amerikanerne.

Præsidenten for ARCO – bogstaverne står for Atlantic Richfield Corporation, der foruden 7000 benzintankstationer fordelt over hele USA også har olieboringsinteresser, kemiske fabrikker m.m. – hedder *James Morrison*. Han sagde til pressen, at »vist er det dristigt« at afskaffe kreditkortet midt i kreditkortmanien. For tiden er der over 500 millioner kreditkort i brug i USA.

»Men vi vurderede forskellige alternativer«, udtalte Morrison videre, »og konkluderede, at vore forhandlere og kunder ville vinde mest, hvis kreditkortordningen blev totalt afskaffet. Besparelsen ved at slippe for at skulle vedligeholde og kontrollere systemet bliver hos os ca. kr. 600 millioner årlig. Det sætter os i stand til at nedsætte vore benzinpriser. Altså er afskaffelsen en reel kundefordel«.

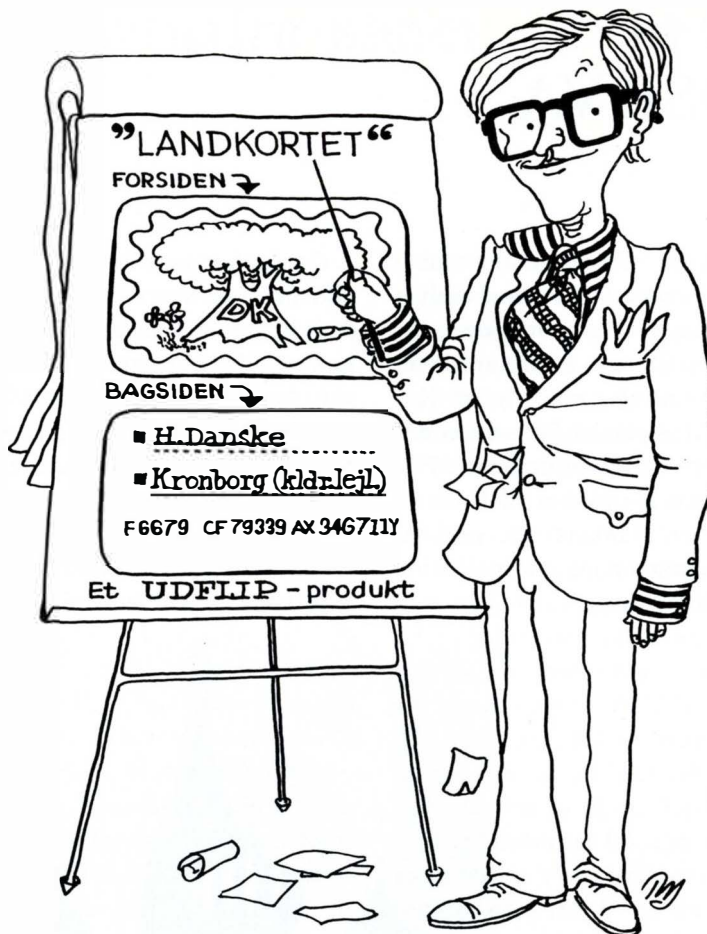
Her må det andet væsentlige nævnes: Olierigelighed i verden har medført benzinpriskrig i USA. Det var med til at motivere ARCO's beslutning.

Det er klart, at andre kreditkort-brugende virksomheder i USA og i andre lande – også uden for oliebranchen – holder vejret i spænding: følger flere firmaer ARCO's initiativ og afskaffer kreditkort, i så fald hvornår begynder »lavinen at rulle«?

Det er altså nu på samme tid, at vi i Danmark også holder vejret i en vis spænding: Bliver det nævnte landsdækkende købekort – kreditkortet over alle kreditkort – »trukket ned over hovedet« på os? Eller vil vi lære af foreløbig det amerikanske tilfælde og sige i det mindste midlertidig nej til et overflødigt bidrag til plastic kortsamlingen i vore lommer? Situationen er denne:

De forholdsvis mange kreditkort, der allerede bruges frit på det danske butiksområde m.v., vil med tiden lige som i ARCO's tilfælde selv kunne afsløre, om de er fordelagtige eller ej. Fungerer kreditkortene tilfredsstillende, bibeholdes de – ellers forsvinder de igen.

Det amerikanske eksempel opfordrer os indirekte til ikke at lade eksisterende kreditkortordninger *stivne* i et enkelt, landsdækkende købekortsystem, som under det glatte motto, »forenkling«, i virkeligheden viser klar teknokratisk tendens i sin centraliserende idé. »Landkortet« lægger uvægerlig op til også udemokratisk inddeling af befolkningen i henholdsvis gruppen, som pengeinstitutterne skønner værdig til at blive udstyret med »Dankort« og den anden gruppe, de »uværdige«, der fortsat vifter med Nationalbankens menneskepenge ved super- og andre markeders kassediske. I denne sammenhæng er udtrykket *menneskepenge* det korte og det lange af det rigtige.



– Nu begynder udlandet at afskaffe kreditkort. Så er det på høje tid, at Danmark indfører det helt store ... ikk'?

UDLANDET I —GLIMT

● POLEN's elektrificeringsarbejder for at få hurtigere gods- og passagertog er afsluttet på ruten *Katowice – Rybnik – Wodzislaw – Slaski*.

Advarsel til højt læsere: Ved meget hurtig udtale af ovennævnte rutenavn kan tungen i uheldige tilfælde sætte sig fast i luftrøret og medføre kvælning.

● ENGLAND's lokomotivingeniører forbedrer kedelkonstruktionen i et nyt 0-6-0 damplokomotiv til fremtidig kultransport.

Veteranbanefolk tager foreløbig udviklingen roligt.

● FRANKRIG's første førerløse bybane – fuldautomatiseret med data-, tv- og radiokommunikationsanlæg – er nu åben for passagertrafik på første del af den projekterede i alt 14 km lange strækning i Lille. Af sikkerhedsgrunde er glasvægge med døråbninger afpasset efter vognenes døre opstillet imellem perronkant og banelegeme.

Vel kun indtil også passagerer kan automatiseres?

Tur til MOSKVA

12

Studierejsten til Sovjetunionen i 1983 arrangeret af landsoplysningsudvalget i samarbejde med DSB's rejsebureau Nørre er blevet fastlagt til afrejse med fly fra Kastrup til Moskva den 24. september og hjemrejse fra Leningrad med fly søndag den 2. oktober til Kastrup for pris kr. 4.000,00 pr. person. Kun valutaudsving, devaluering kan ændre prisen.

Denne fantastiske rejse vil bl.a. udover den storslåede oplevelse det vil være at besøge Moskvas og Leningrads kunstsatte, museer, paladser, moskeer og udstillinger også byde på udflugt til Vladimir og Suzdal med moderne busser gennem et afvekslende typisk russisk landskab. At komme til Suzdal er som et besøg i et levende museum, hvor bl.a. løgkuplede kirker, klo-

Tilmelding kan ske skriftligt til foreningens kontor.

Vedrørende betaling af Ruslandsturen har foreningen fået oprettet en særlig rejsekonto i Arbejdernes Landsbank, således at der allerede nu kan oprettes en opsparingskonto, hvis dette ønskes. Beløb kan indsendes på foreningens giro 5 42 45 42. Husk at anføre tydeligt navn og adresse samt de



Flyrejse København-Moskva.
Busrejse Moskva-Suzdal-Moskva.

Flyrejse Moskva-Leningrad.
Leningrad-København.

Ophold på 1. classes hoteller i dobbeltværelser med bad/toilet og fuld pension. Alle arrangementer, entreudgifter, transport luft-havn-hotel, indrejsevisum og luft-havnsafgift i Danmark er indbefattet i prisen. På rejsen vil der fra København være dansk rejseleder suppleret med en skandinavisk talende russisk rejseleder.

stre og paladser fylder den besøgende med skønhedsindtryk og beundring for de gamle russiske arkitekters og håndværkeres dygtighed og kunstneriske sans.

Det vil være os i landsoplysningsudvalget en stor hjælp med tilrettelæggelsen af Ruslandsturen, hvis vi kan modtage din/din hustrus tilmelding så hurtigt som det er muligt, så vi mere detaljeret kan få reserveret pladsbestilling til fly og bus, udarbejdet rundvisningsprogram og ikke mindst få aftalt hotelreservation.

første 6 cifre af dit personnr. Beløbet kr. 4.000,00 pr. person skal være indbetalt 1. august 1983, hvor tilmelding til dette fantastiske rejsetilbud slutter.

Landsoplysningsudvalget vil i de efterfølgende DLT nærmere orientere om enkeltheder i ture, udflugter, teater- og cirkusbesøg, sammenkomst med russiske kolleger, samt afrejsepapirer, pas m.v., beklædning, forsikring, fotografering, indkøb, tidsforskel, toldbestemmelser, transportmidler, valuta, veksling og visum.

Landsoplysningsudvalget

Luftkonditionering og bedre panel i SJ's nye Rc-lok.

Luftkonditionering, fejlene udskevet i klartext og en bedre ergonomisk udformet førerplads er nogle af nyhederne i SJ's nye Rc 5-lok. Det første eksemplar blev sluppet fra ASEA's prøvespor i begyndelsen af juli, og man skal nu levere omkring 20 nye lok om året i tre år fremefter.

Rc 5-an er et godt lok, kommenterer Kjell Sevefjord på SF's jernbanesektion. Fagbevægelsen har haft en arbejdsgruppe, som har arbejdet med førerhusets udformning, og dens ønsker er blevet vel tilgodeset. Luftkonditionering i førerhuset har længe været et stærkt krav fra de ansatte.

Instrumentpanelet i Rc 5-an er helt ny og hele ATC-udrustningen er indbygget i det. Føreren kan nå hele panelet fra sin plads i førerstolen, og stolen med skammel kan ændre stilling, således at den kan passe lokførere i alle mulige størrelser.

Klartext

En vigtig nyhed er, at føreren i et Rc 5-lok får information i klartext, dersom der er nogen fejl med lok'et og om muligt også hvordan det skal repareres. Desuden lagres de seneste 100 indikeringer i en hukommelse, som man kan »blade« i. Fejlindikeringerne kan også udskrives i ordnet rækkefølge på et stykke papir, og det er meget værdifuldt, når lokomotivet er på værksted.

Rc 5-an er en videreudvikling af Rc 4-an og de andre lokomotiver i »Rc-familien«. Det ser næsten ligesådan ud som dets ældre »søsken« , og det har også samme ydeevne, dvs. det er lige så stort, lige så stærkt og lige så hurtigt.

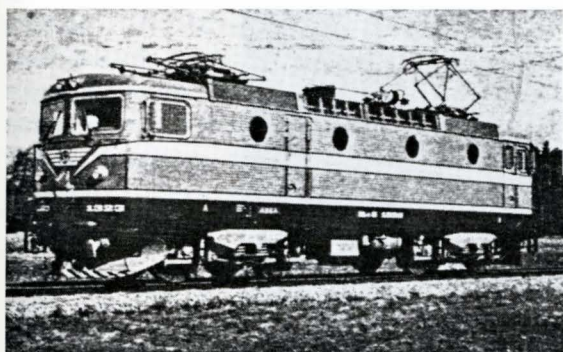
Forskellene, foruden de ovenfor nævnte, er disse, som ikke kan ses. Motoren er f.eks. noget anderledes, og boggien er både smidigere og mere skånsom mod sporet.

Bremsesystemet styres elektro-

nisk, hvilket bevirker, at det tager meget mindre plads. Selve indbremsningen foretages dog manuelt, og der findes en reservebremse, man kan benytte, dersom elektroniken ikke skulle virke.

SJ betaler omkring 7 millioner kroner for hver Rc 5-lok og for alle 60 drejer det sig om en halv milliarders forretning. Omtrent samtidig som ASEA leverede det første Rc 5-lok, forlod den sidste Rc 4-an-fabriken. På spørgsmålet om, hvornår det er tid til et Rc 6-lok, svarer Åke Nilsson, chef for ASEA's trafikdivision, at det slet ikke er sikkert, der bliver et nyt Rc-lok.

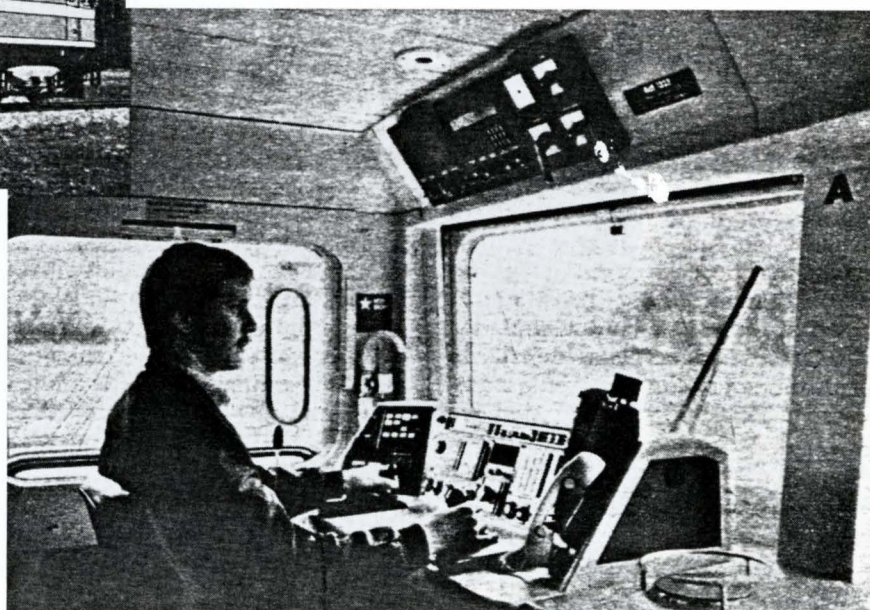
Halvfemsernes lok kan blive helt anderledes. Vi har allerede en prototype på ASEA på et såkaldt asynkronmotorlokomotiv. Sådanne motorer er mere robuste og mere slidstærke end Rc-lokomotivets turistmotorer, men de kræver også en meget mere avanceret elektronik. Idag kan vi ikke klare det, men udviklingen går enormt hurtigt, og erfaringerne har vist, at det lønner sig at satse på elektroniken.



I det ydre ligner RC 5 sine forgængere, men inde hos lokomotivføreren er der stor forskel.

Instrumentpanelet er en ny type, og alt kan nås, når man sidder i stolen.

Over frontruden er fejlfindingens tableau.



Første kultog mellem Esbjerg og Herningværket

Transport af 200.000 tons kul årlig indledt

14

Opgave med nye udfordringer

DSB og I/S Vestkraft afsendte tirsdag det første tog med kul fra Esbjerg havn til Herningværket og indledte dermed et samarbejde, der årlig vil omfatte transport af ca. 200.000 tons kul samt olietransporter.

Herningværket er et kombineret el- og varmemærk med en omtrentlig årlig varmeproduktion på 700.000 Gcal til Herning/Ikast-området og en tilsvarende årlig elproduktion på 350 Gwh.

Samarbejdet er kommet i stand efter indgående drøftelser og planlægning af banetransportsystemet til det kul/oliefyrede kraftvarmewærk – en opgave, der også stillede DSB over for helt nye udfordringer.

ende. Alle vognene er forsynet med styrekabler, og omrangeringer af lokomotiv er derfor ikke nødvendig undervejs.

I Herning rangeres kultoget gennem Herningværkets lossestation. Hver enkelt vogn losses gennem sidelemmene ned i en grav under lossestationen, der har en kapacitet på 100 tons. Også lossearbejdet forstås af DSBs rangerleder. Lossesystemet har en kapacitet på 500 tons pr. time.

Kullagrene er lukkede

Fra lossegraven føres kullene pr. bånd til værkets kulsiloer. Lagerkapaciteten består af to kulsiloer med plads til 3600 tons, hvilket svarer til ca. 80 timers fuldlastdrift. Herningværket har således ikke

Kapacitet på 1800 tons daglig

Transporterne gennemføres i særlige kultog efter planer, der muliggør to omløb pr. døgn i perioder med spidsbelastning. Hermed vil der kunne leveres 1800 tons daglig, når dette er nødvendigt.

Til transporten har Vestkraft anskaffet 18 specialvogne, der er bygget hos Scandia-Randers. Vognene er fireakslede med en lasteevne på 55 tons pr. vogn. Losning sker gennem fire sidelemme.

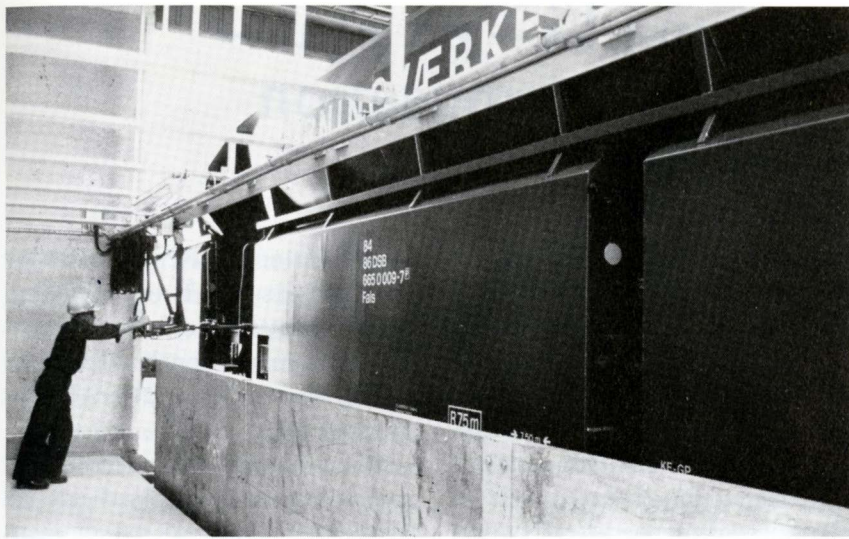
Systemet fra læsning til losning

I Esbjerg kan hele kultoget køre gennem læssesiloen, hvor et doseeringsanlæg betjenes af DSBs rangerleder.

Mellem Esbjerg og Herning kører kultoget med et lokomotiv i hver



Kraftvarmewærket i Herning med et par af de nye vogne.



Sidelemmene i kulvognene åbnes ved hjælp af et boremaskinelignende redskab.

åbent kullager, og den forholdsvis begrænsede silokapacitet nødvendiggør løbende lageropfyldning fra mandag til fredag med særlig vægt lagt på dagene før og efter weekenden.

Forebyggelse af miljøproblemer

Støvproblemer hindres ved, at løsning finder sted i en lukket lossestation samt ved lukkede båndbroer frem til siloerne. Under selve transporten benyttes åbne jernbanevogne, men da vognene kun læses 85 procent, samt da kullene normalt vil være fugtige og selvbindende, ventes der ingen støvgener under transporten. Viser der sig et behov herfor, kan vognene oversprøjtes med et støvbindende middel – f.eks. vand.

Støjmæssigt overholder kul-

transporten de bestemmelser, der er gældende på området.

Også transport af olie

Udover kultransporten indgår der i aftalen transport af ca. 10.000 tons olie årlig. Olien skal bl.a. bruges til opstart af værket samt som reservebeholdning ved evt. kulmangel.

Olietransporter foregår i seks tankvogne, der befordres i de normale godstogsforbindelser. Der er tale om brugte svenske vogne, som er renoveret til formålet. De har en lasteevne på 23 tons pr. vogn.

Systemet er blevet belønnet

Udformningen af kultransportssystemet blev i 1980 belønnet med dagbladet Børsens og Transportøkonomisk Forenings »Transportpris 1980« med den begrundelse, at der her var skabt »et avanceret massegodstransportsystem«.



Lossestationen i Herning med en af de nye kulvogne.

DSB konsoliderer sine køreplaner

Først om nogle år afgørende ændringer.

15

Der kan ikke ventes de store udvidelser af DSBs køreplaner i de nærmeste år. Af virksomhedens 5 årsplan for perioden 1983–88 fremgår det således, at de fleste kræfter vil blive brugt på at konsolidere de nuværende køreplaner.

Enkelte forbedringer er der dog planlagt. Det gælder således indførelse af timedrift på strækningen Roskilde-Køge-Næstved i slutningen af 1983.

Ændringer i fjerntrafikken

På længere sigt kan der ifølge 5 årsplanen ventes ændringer i fjerntrafikken. DSB er i gang med overvejelser om den fremtidige struktur i fjerntrafikken, og disse overvejelser kan få indflydelse på bl.a. lynthogenes og Intercity togenes køreplaner, ligesom dele af den øvrige trafik også kan blive berørt.

Overvejelserne får også betydning for udformningen af det fremtidige materiel til fjerntrafikken. En foreløbig tanke går ud på, at lynthog og Intercity tog skal bestå af samme materialtype, og at forskellen mellem dem i fremtiden navnlig skal ligge på standsningsmønstre, betjeningsforhold m.m.

Eldriften vil ændre køreplaner

Indførelsen af elektrisk drift på hovedstrækningerne ventes også at medføre visse køreplansændringer. Fra 1986 ventes således indført elektrisk drift med 10 lokomotiver på strækningen Helsingør-Roskilde, hvilket åbner mulighed for halvtimedrift på denne strækning. De øvrige regionaltog til hhv. Kalundborg, Korsør og Nykøbing Falster kan i så fald udgå fra Østerport.

I forbindelse med ibrugtagning af 3.–4. spor Høje Tåstrup-Roskilde forventes sandsynligvis i 1987 oprettet en ny station – Trekrøner – mellem Hedehusene og Roskilde.

Et monarki – en etat – en faglig organisation

16

Flader

Nu stunder alt tiden ind
hvor lokoføren kører med nerverne
uden på sit skind,
hvor rusk og storm, vissent løb og
blade
kan blive årsag til kanekørsel og
dermed mangen en flade,
det kan måske i den forstand være
svært at forstå,
at vi ikke kan få
den gode gamle hurtigløser tilbage,
så kunne vi jo rede en hel del flader
som i de go'e gamle dage,
men her må man dog forstå,
hvordan det så vil gå,
for så sker der noget,
når bremsningen skal overtages af
toget,
og det er ikke så behageligt for vore
kunder,
som forsøgt beskrevet her neden
under.



– Han har nok sat de sekskantede hjul på i da'!?

– Ja! – men jeg ka' nu bedst li' de firkanter – det gi'r færre hop.

Danmark er et dejligt land – Danmark er et monarki, hvor monarken deler magten med folkets valgte repræsentanter.

M/k kongens andel ligger i lovgivningen, men da monarken er ansvarfri, skal en eller flere ministre være medunderskrivere på de af folketinget vedtagne love. Ny monark – nyt valgsprog. »Folkets kærlighed min styrke« frem til »Gud bevare Danmark«.

DSB kunne blive en bedre arbejdsplads – DSB er en etat, hvor generaldirektøren kan dele magten med de underlagte personalegrupper via deres respektive organisationers valgte tillidsfolk i henhold til cirkulæret om DSB's organisation § 6 lydende: »Ledelsen af DSB skal udøves efter principper, der tilskynder til *sammenarbejde* i virksomheden og som fremmer den enkelte medarbejders *udvikling og trivsel*«.

Ny etatsledelse – nye mærkesager. »Personalets loyalitet banens styrke« frem til »Jeg bevare banen«.

Tog til tiden – personligt brev – minut-avis. Er det gas fra den stormfulde Nordsø, der skal danne grundlag for fremtidens togdrift?

Hvorfor nu denne sammenblanding af monarki og DSB-etaten? Begge kan fremvise en 134 årig udviklingsproces, hvis fundament er bygget på og af loyalitet. Via et voldsomt samfundspres fik monarkiet sit ved afskaffelsen af enevælden.

DSB fik sit som dåbsgave – § 6 har afskaffet enevælden – ansvaret er i flg. ordre og bestemmelser uddeelt til samtlige medarbejdere. Det politiske ansvar ligger i valget af generaldirektøren, der igen har § 6.

1982 loyalitet er alene bygget på sammenarbejde, hvor ordbrugen »sammenarbejde« ikke ensidig er

dækkende af ledelsens ansvar for virksomhedens drift og udvikling. Denne opfattelse/fortolkning fremgår tydeligt i personaleafdelingens svar til Ika O. Olsson i DSB-bladet nr. 6 på debat-siden.

Placering af betjeningsgrebene i forbindelse med rangerarbejde på Me-loko er ikke et eks. på sammenarbejde.

Samme i forbindelse med nedskæringer af stationspersonalet. Lokomotivmændene har nu masser af ekstra rangerarbejde – farvel spisepauser.

Samme i forbindelse med nedskæringer af togpersonalet med bl.a. forsinket afgang til følge. Ak ja »Tog til tiden«.

Hvor er sammenarbejdet i forbindelse med lokomotivmændenes ud-efteruddannelse? Selve My-skolens varighed er den samme som for år tilbage, hvor der var færre maskintyper, ingen ITC-kørsel. Dvs, idag, mere intensiv undervisning, mere hjemmearbejde – også kaldet fritidsarbejde, større frafald. Efter bestået My-skole – måneders ventetid på selve attestkørslen for derefter igen at vente på selve attesten. Hvor mon lysten, forståelsen og loyaliteten kommer fra?

Problemet med at fremskaffe den kvalificerede lokofører ligger i tjenestefordelingen, der kun kan trække på reservestyrken, hvis mulighed for længere tids tjenestekendskab, udover 3 dage, forringes til alles utilfredshed. Er det sammenarbejde, hvor de ansvarlige for de elendige uddannelsesforhold listigt smyger hampen af og »den klarer tjenestefordelingen«.

Planlægningen må have glemt, at det personale der er på efteruddannelse skal erstattes, for hvem skal så køre deres tog?

Lokomotivinstruktørerne, hvor er de? – Dem der i den daglige drift,

skulle være lokomotivmændene behjælpelig med forebyggende nedbrud. Hvem har fjernet dem og hvorfor? – Nå, de er sikkert sat til sammenarbejde til anden side.

Der kan uden tvivl nævnes mange andre forhold, hvor vi »markarbejdere«, er kvalificeret til at rejse tvivl om de forskellige ledelsesafgørelser, der alle rammer os i den daglige drift. Men til hvem og mod hvem skal tvivlen rettes?

Før i tiden var det en af »vores egne«, der havde arbejdet sig op af pyramiden og var bekendt med de daglige problemer igennem selvgjorte erfaringer. Idag, derimod, er mange ledere »udefra« kommende medbringende egne ambitioner og de dermed følgende beslutningsprincipper, der helt sikkert er medvirkende til den nu voksende fundamentskorrosion.

»Tog til tiden« kommer ikke ved hjælp af en politisk ånd eller ved hjælp af den enkeltes ambitioner, men udelukkende ved hjælp af sammenarbejde i alle virksomhedens led og funktioner.

Hvordan kan vi som faglig organisation bekæmpe de opløsnings-tendenser, den førte ledelsespolitik medfører?

Kampagnen »Tog til tiden« medfører en ansvarsplacering rettet mod enkeltperson langt nede på hirakiets rangstige, hvor slutresultatet kun er alles kamp mod alle – uden helbredende virkning – for at undgå den ledelsesstyrede skylds-placering.

F.eks. er vi lokomotivmænd nu tvungen til en masse unødvendig rapportskriveri for at undsige os som beskyldt årsag til forsinkelser grundet forsildekomster.

Det er klart at disse forhold fører til en undsigelseskamp de forskellige medarbejdergrupper imellem. Netop dette er ledelsens styrke til

at holde ønsker om effektiv medindflydelse nede. Lad alle medarbejdergrupper slås indbyrdes, i stedet for at bruge den samlede energi til et ledelsesmålrettet skyts, der ikke kan afbøjes uden sammenarbejde mellem affyreren og målet.

Vores egen faglige organisation Dansk Lokomotivmands Forening er en god og velfungerende forening.

Her er mange aktiviteter. Her diskuteres, kritiseres ikke på trapper, gange og opholdsstuer. Vores fagblad DLT's debatside er unødvendig. Vores små og få problemer ordnes hurtigt på de medlemsoverfyldte generalforsamlinger, vedtages på kongressen, hvor de hurtig, oplysende udvalg nedsættes.

P.g.a. medlemmernes særlige arbejdsforhold – de skiftende arbejdstider – stilles ingen særlige krav til DLF's kommunikationssystem. Dette er som alt andet fortrinligt – hurtigt virkende, oplysende og frem for alt – inspirerende for den enkelte.

Vi har demokrati – læses medindflydelse –, dvs. medbestemmelse på alle beslutninger igennem vores personlige stemme. Og så vågnede han. Det var kun en drøm, men hvilken.

Citat: DLT nr. 7, side 10 »Nu stunder det«, 2. afs. »mulighed for i tiden indtil den 1. sep. at diskutere spørgsmålet om kravene til aftaleforhandlingerne i medlemskredsen«.

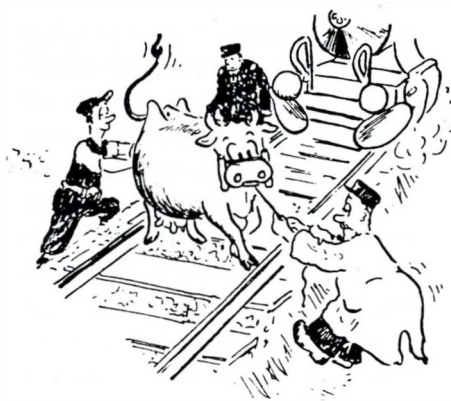
Sidste afs. »taktreguleringens forhandlingsdel utvivlsomt vil få første prioritet. Af andre evt. krav, som må overvejes er spørgsmålet om arbejdstidens længde« og videre »stedtillægget – omklassificering«. Citat slut.

Citater COI-nyt samme side vedr. lavere afgangsalder for bela-

stende grupper behøves ikke. I stedet for lokochauffør skulle man måske have valgt jobbet som ministerchauffør. Ingen stillingtagen til førtidspensionering og A-kasse.

Hvem husker ikke alle de interessante DLF medlemsmøder vedr. ovenstående? Men når vi nu engang med tiden modtager referatet fra vores maj-kongres bliver vi sikkert orienteret om lokomotivmændenes overenskomstkrav og deres prioritetsrække.

Ikas J. A. Olesen
Mdt Gb



– Nu kommer instruktøren – –!
Sikke et held, vi har ham med i dag.

Løn eller ej

Det var en sørgelig kongres, der faktisk kun gik på personer og in-ternt kævl og kællingesladder.

Ego havde da håbet på, at vor lønmæssige indplacering var kommet i focus. Thi nu har vi lige siden bøtten blev vendt, fra at første lrm. var højest til at være laveste, næsten uden at kny set den ene gruppe efter den anden passere os op ad rangstigen – eller for at sige det på en anden måde – set vor egen gruppe dale dybere og dybere.

For betænk jer vel, vi skulle faktisk »i forhold til bøttevendingen« have været i femogtyvende lrm. i dag. Dette, og så de deprimerende/frustrerende særaftaler foreningen går ind på og har gået ind på i de senere år, uden at få noget til gengæld, giver såvel de yngre som ældre kolleger en fornemmelse, som om det hele flyder.

Men nok om det, dette er lige så meget et principspørgsmål som et pengespørgsmål, hvilket med al tydelighed vil fremgå af følgende.

Det er faldet mig for øre, at en smedesvend kan få lige så meget eller mere på støtten, end hvis han søger ind som lokomotivfører ved DSB, når man ser bort fra evt. skifteholdstillæg o.l. At vi så alligevel får en masse unge håndværkere ind, må vel til dels afkræfte de udtalelser, der går på, at de unge mennesker er dovne, men en hel del af dem har nok også en samleverske, der også kræver en god gage til begges formåen, hvorimod det faktisk godt rent økonomisk kan knibe for ældre kolleger, hvis koner er, og altid har været hjemmegående. De skal leve på den arbejdsmandsløn de får, så det der skal gøres godt med, er de sportler der ligger i turene, og her gør det ondt, hvis man bliver syg at skulle undvære kørepenge. Jeg ved ikke, om der er en sammenhæng mellem det ikke at have råd til at blive syg, og de mange dødsfald hos kolleger, der aldrig nåede skelsår, men tanken er nærliggende.

Som vor nye, eller tildels nye, hovedbestyrelse ganske rigtigt skriver, skal vi ikke vente os for meget i disse for vort land så dårlige tider, og det gør vi heller ikke, vi har ikke været forvænt. For når vi i jubelårene op gennem tresserne ikke engang kunne formå foreningen til at kæmpe for, at vi fik den rette

placering i hierakiet, hvordan så nu? Uanset disse depressive linier må man vel retfærdigvis sige, at vi klarer os da så nogenlunde (»der er jo altid nogen, der har det værre«) og jeg vil derfor hermed slutte denne artikel med at ønske alle tillidsmænd og bestyrelsesmedlemmer i DLF held og lykke i fremtiden, idet jeg stiller de største forhåbninger om at få andet og mere end blot forøget skattefradrag for den forhøjede kontingent, og jeg tror nok, at jeg udtrykker de fleste af mine kollegers tanker, når jeg ytrer mit ønske om en lys og bedre fremtid for vor forening, I har i hvert fald chancen for at brillere, thi det kan kun gå fremad. God arbejdslyst!

BAF

Tilbageholdenhed eller kaos!

Vi er prosaisk nok igen udsat for en velovervejet forglemmelse, når der er tale om overskudsdeling, selv om vi er medlemmer af LO, er det ligesom om vi hver gang skal skubbes ud i mørk forglemmelse. På et møde hvori jeg deltog, gik emnet udelukkende om ØD. Jeg vil ikke sige, at jeg blev forbavset over den egoisme, der blev udvist fra andre fagområders side, idet de bidrag de skulle af med, skulle investeres i deres egne firmaer, og hvad så med os tjenestemænd? Jeg tillod mig at spørge, hvem der skulle betale til ØD, når maskinerne hen ad vejen overtager det menneskelige arbejde – maskinerne måske.

Nu er det, at man fagpolitisk faktisk bakker den egoisme op. Arbejderne skal have del i overskuddet i

form af, at den løntilbageholdenhed de udviser skal investeres i deres firmaer. Om dette eller hint bliver til noget, står hen i det uvisse, men ikke desto mindre må vi være forberedte, og her er det jeg mener, at vi tjenestemænd ikke kommer til at gå ram forbi hvad løntilbageholdenhed angår, og da det er tanken, at de her omtalte ydelser skal kunne skaffe arbejdspladser, vil ego hermed foreslå, at vor (tjenestemændenes) tilbageholdenhed bliver ilnvesteret i indekstrakter, så yder vi også vores bidrag i form af evt. øget byggeri.

BAF.

Funktions Regler

I forbindelse med det netop overståede turvalg, viser det sig at vores funktionsregler spiller en rolle, så tjenestefordeleren får dobbelt arbejde. Hvordan det?

For at oppebære funktion skal tjenestemanden have varetaget tjeneste i højere stilling i 15 dage i sammenhæng (AH 3,1 § 2 stk. 1) eller hvis funktionen *udelukkende* er begrundet i feriefravær, når tjenestemanden har varetaget et sådant arbejde i 22 dage i sammenhæng (AH 3,1 § 2 stk. 2).

Dette giver anledning for mange lokomotivassistenter til at overveje, om de ved at stemme sig i reserven kan indtjene funktion. Derfor er det værd at se nærmere på AH 3.1 § 2 stk. 3. I den står:

»For nærmere angivne grupper af tjenestemænd kan der, når midlertidig tjenesteste i højere stilling medføre særlige ulemper, herunder væsentlig ændrede tidspunkter for tjenestens begyndelse og slutning, med finansministeriets godkendel-

se bortses for karensdage efter stk. 1 og 2.»

Til denne gruppe hører også de under maskintjenesten beskæftigede tjenestemænd, hvis tjeneste er forud tilrettelagt. Til denne gruppe som vi jo tilhører ses der bort fra karenstid i følgende tilfælde:

- a) »Når den oprindelige tjeneste falder med sammenlagt mindst 2 timer i tiden kl. 17-06 og tjenesten i højere stilling medfører en forskydning af den oprindelige tjenestes møde- eller fratrædelsestidspunkt med over 2 timer.«
- b) »Når den oprindelige tjeneste falder på anden måde end under pkt. a) anført og tjenesten i højere stilling medfører, at der udføres tjeneste mindst 2 timer i tiden kl. 17-06.«
- c) »Når tjenesten i højere stilling medfører, at der udføres sådan tjeneste på en forud fastlagt fri-dag eller arbejdsfri dag.«

Til disse administrative bestemmelser skal man især bide mærke i det følgende:

»I de tilfælde hvor en af de under Pkt. a)-c) anførte årsager medfører, at der bortset fra karensdage, beregnes vederlag for funktion for hele funktionsperioden uanset på hvilken dag i perioden ændringen af den oprindelige tjeneste finder sted.«

De fleste som har en My-uddannelse er »gamle« nok i ancinitet til at søge en rangertur, derfor når der så er brug for en ekstra mand til lejlighedsvis at fremføre et tog med en anden trækkræfttype skal der altså skaffes en afløser for ham, det må givet medføre nogle rokeringer som ikke er hensigtsmæssigt, hverken for DSB eller for lokomotivpersonalet. Det kunne derfor være på sin plads snarest at få ændret karenstidsbestemmelserne.

Ph. Jensen, KØ.

D.L.F. Ng. afdl. indbyder medl. og pensionister til velkomst og afskedsfest torsdag d. 11.11.82 kl. 18.30 på rest. Hesselhuset.

Der serveres traditionen tro torsk med tilbehør - snitter og kaffe + 3 genstande for 85,00.

Tilmelding til spisningen slutter d. 4.11. kl. 18.00.

Tilmelding kan ske på tlf. 31 27 70 og 35 23 62 og ved liste på stuen.

Forud for det selskabelige samvær er der møde med K. B. Knudsen og D.L.F.s nye næstf. K. Christiansen fra kl. 16.00 til kl. 17.00.

Herefter fra kl. 17.00 til 18.00 vil fung. oing. P. I. Nielsen orientere om maskintjenestens fremtidige virke.

P.B.V.

A. K. Johansen

»Lanternen«

Efteråret står for døren, og der indbydes til efterårsfest i Lanternen på Elmely Kro ved Tølløse den 6. november. Afg. 16.04 fra København (Roskilde 16.31) med tog til Tølløse, hvor en bus kører os til Elmely Kro.

Menu:

Tyndstegfilet med kartoffelkroketter, grønsager og bearnaisesovs.

Is med pærer og chokoladesovs.

Vin ad libitum.

Kaffe.

Natmad:

Suppe.

Dans til levende musik.

Der afgår bus til København fra Elmely Kro kl. ca. 2.00.

Pris pr. couvert 150,00 kr. incl. bus.

Indtegnings senest den 25.10.1982 på de ophængte lister på depoterne eller på tlf. (02) 38 41 83 eller (02) 38 32 21.

DLF Århus afdeling afholder velkomst- og afskedsfest lørdag den 6. november kl. 18.15 på »Hornslet Gæstgivergård«, Banevej, Hornslet. Pensionister er velkomne.

Der serveres en anretning, hvor til foreningen giver et tilskud, så prisen pr. deltager er 60,00 kr. Drikkevarer kan købes til rimelige priser.

Nærbanen, afgang kl. 17.10 kan benyttes. Ekstratog hjem kl. ca. 1.15. Deltagerbillet kan benyttes som rejsehjemmel. Udleveres før afgang. Tegningsliste på opholdsstuen.

Festudvalget

Helgoland

Novemberfest afholdes lørdag den 13. kl. 18.00.

Pensionister og medlemmer der er interesseret bedes skrive sig på listen, der er fremlagt på stuen eller ringe til K. L. Jensen (01) 31 79 eller A. Schmidt (02) 45 08 67.

Menu kr. 150,00.

Festudvalget

PERSONALIA

Opmærksomhed frabedes

Evt. opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

Lkf E. A. Lindengren, mdt Pa.

Evt. opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

Lkf P. F. Mikkelsen, mdt Ar.

Evt. opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

Lkf H. T. Poulsen, mdt Es.

Evt. opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

Lkf Aage Andersen, mdt Es.

Adressefortegnelse

20

Københavns Godsbanegård: Lokomotivfører John Østerberg, Skodsborg Strandvej 157, 2942 Skodsborg.
Tlf. (02) 80 33 53.
Kasserer: Lokomotivfører Bent Christoffersen, Åparken 28, 2600 Glostrup.
Tlf. (02) 96 31 46.

Helgoland: Lokomotivfører Arne Schmidt, Kildeholm 1, 2600 Glostrup.
Tlf. (02) 45 08 67.
Kasserer: Lokomotivfører Jens Chr. Jensen, Jernbane Alle 73, 1.tv., 2720 Vanløse.

Enghave: Lokomotivassistent Jens Bak, Strandbyparken 5, 2650 Hvidovre.
Tlf. (01) 78 62 58.
Kasserer: Lokomotivassistent Henning Hansen, Litorinaparken 144, 2680 Solrød Strand.
Tlf. (03) 14 41 21.

Helsingør: Lokomotivfører M. B. Rasmussen, Margeritten 2 F, 2620 Albertslund.
Tlf. (02) 64 67 33.
Kasserer: Lokomotivfører R. G. Holm, Ydysvej 12 D, 3000 Helsingør.
Tlf. (02) 21 07 38.

Næstved: Lokomotivfører Jørgen Jensen, Mariedalsvej 45, 4700 Næstved.
Tlf. (03) 73 13 56.
Kasserer: Lokomotivassistent Erik W. Nielsen, Herman Bangsvej 6, 4700 Næstved.
Tlf. (03) 73 25 61.

Gedser: Lokomotivfører J. O. Jensen, Ø. Alle 7, 4874 Gedser.

Rødby Færge: Lokomotivfører K. E. Nielsen, Lindevang 14, 4970 Rødby.
Tlf. (03) 90 22 04.
Kasserer: Lokomotivassistent F. E. S. Jørgensen, Krøngevej 40, 4930 Maribo.
Tlf. (03) 90 66 27.

Kalundborg: Lokomotivfører A. Søgaard, Bredekildevej 83, 4400 Kalundborg.
Tlf. (03) 51 45 23.
Kasserer: Lokomotivfører K. O. Jensen, Stationsvej 3 B, 4400 Kalundborg.
Tlf. (03) 51 17 16.

Korsør: Lokomotivassistent P. H. Jensen, Frølundevej 69, 4220 Korsør.
Tlf. (03) 58 05 70.
Kasserer: Lokomotivfører E. G. Tranders, Æblehaven 19, 4220 Korsør.
Tlf. (03) 57 33 19.

Nyborg: Lokomotivfører A. K. Johansen, Egernvænget 118 Skovparken, 5800 Nyborg.
Tlf. (09) 31 27 70.
Kasserer: Lokomotivassistent F. Thybo, Hovmarken 2, Skellerup, 5540 Ullerslev.
Tlf. (09) 35 23 62.

Odense: Lokomotivfører P. A. L. Jørgensen, Poul Møllersvej 13, 5230 Odense M.
Tlf. (09) 11 59 09.
Kasserer: Lokomotivfører F. J. Hansen, Vilh. Kyhnsvej 32, 5230 Odense M.
Tlf. (09) 11 05 67.

Fredericia: Lokomotivfører Th. Nielsen, Nyager 24, Bredstrup, 7000 Fredericia.
Tlf. (05) 95 45 70.
Kasserer: Lokomotivfører J. Vestergaard Nielsen, Nymarksvej 146, 7000 Fredericia.
Tlf. (05) 92 46 24.

Padborg: Lokomotivfører M. Kjær-Nielsen, Rønhavevej 28, Bov, 6330 Padborg.
Tlf. (04) 67 33 65.
Kasserer: Lokomotivfører H. C. Thiesen, Egevej 12, 6330 Padborg.
Tlf. (04) 67 30 63.

Tønder: Lokomotivfører E. Jensen, Frilandsvej 11, 6270 Tønder.
Tlf. (04) 72 16 05.

Esbjerg: Lokomotivfører V. Dorner, N. J. Poulsensvej 4, st., 6700 Esbjerg.
Tlf. (05) 12 49 56.
Kasserer: Lokomotivfører H. M. Barlo, Strandbygade 58, 3. th., 6700 Esbjerg.
Tlf. (05) 12 90 58.

Struer: Lokomotivfører B. S. Kristensen, Hjernvej 58, 7600 Struer.
Tlf. (07) 85 06 12.
Kasserer: Lokomotivfører K. R. Christensen, Danmarksgade 50, 7600 Struer.
Tlf. (07) 85 35 45.

Frederikshavn: Lokomotivfører H. Lund, Lindegårdsvej 53, st., 9900 Frederikshavn.

Ålborg: Lokomotivfører Finn C. Christensen, Købkesvej 14, 9000 Ålborg.
Tlf. (08) 12 16 91.
Kasserer: Lokomotivfører B. V. Pedersen, Idrætsvej 13, 9000 Ålborg.
Tlf. (08) 12 61 11.

Randers: F. V. P. Hvam, Mariagervej 36A, I. 8900 Randers.

Århus: Lokomotivfører G. E. Nielsen, Skanderborgvej 229, st. th., 8260 Viby J.
Tlf. (06) 14 20 87.
Kasserer: Lokomotivfører M. Hansen, Runevej 31, 8210 Århus V.
Tlf. (06) 24 24 57.

Viborg: Lokomotivfører Aage Thomsen, B. S. Ingemannsvej 20, 2., 8800 Viborg.
Tlf. (06) 62 47 86.

Herning: Lokomotivfører O. Bruno, Håkongsgade 29, 7400 Herning.
Tlf. (07) 12 20 05.

Flytning

Husk i god tid at melde flytning til postvæsenet. Hvis medlemsbladet udebliver, meld det da til postvæsenet. Hjælper dette ikke, skriv så til bladets ekspedition.

Artiklers indsendelse

Artikler eller notitser, som ønskes optaget i medlemsbladet, skal foreligge hos redaktøren d. 15. måneden før, medlemsbladet udkommer.