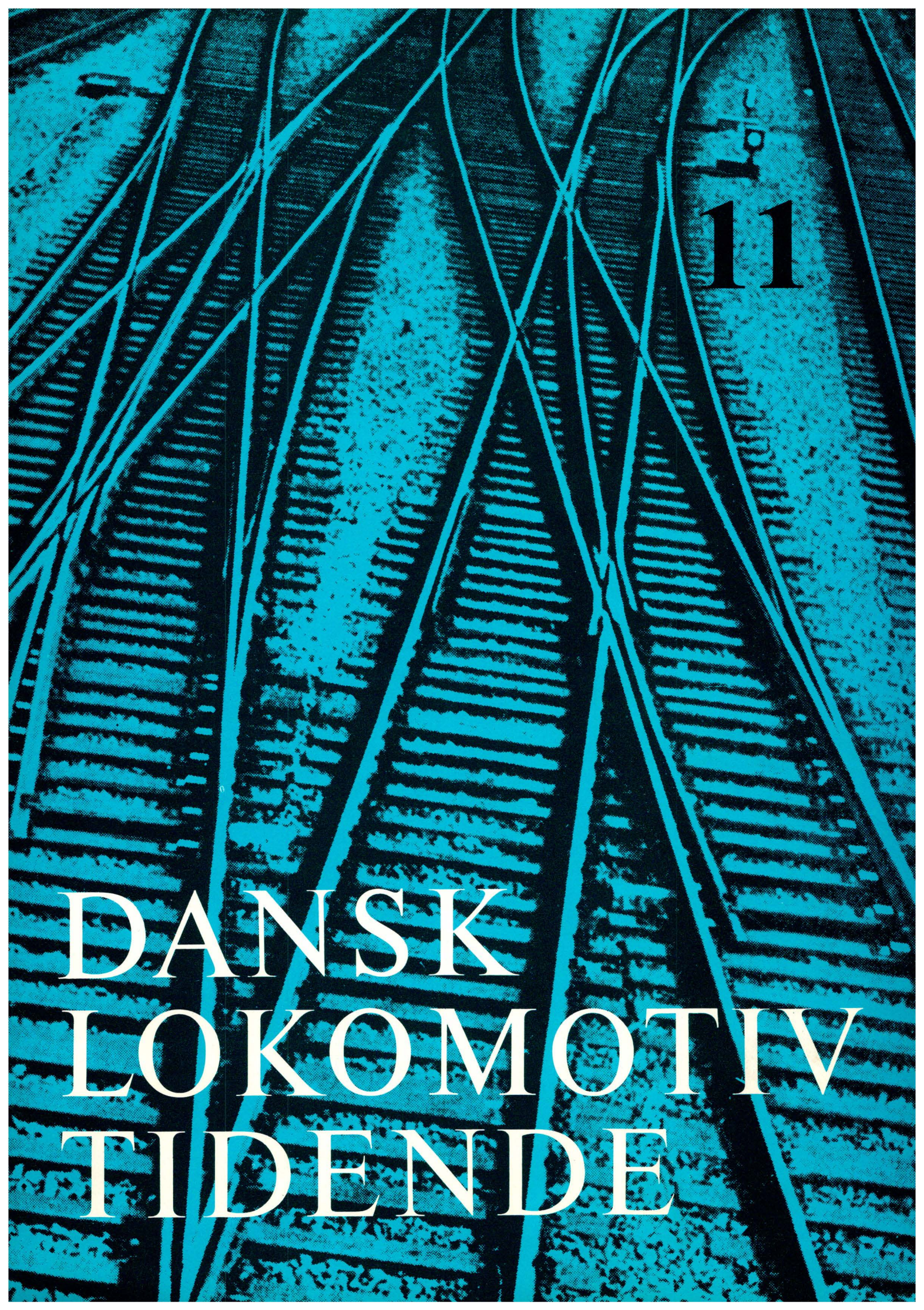


A black and white photograph of a railway track receding into the distance. The tracks are made of wooden sleepers and metal rails, and they curve slightly to the right. The background is a hazy, open landscape. In the upper right corner, there is a large, bold, black number 11.

11

DANSK LOKOMOTIV TIDENDE



DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

10. DECEMBER 1974 – 74. ÅRGANG

11

Indhold:

Fra CO I's repræsentantskabsmøde . . .	2
Børge Aanæs om lønforholdene	3
Særlige ydelser	4
Økonomisk demokrati	6
Elektronisk nærtrafik har stor succes i USA	8
Tidligere DSB-mand første direktør for HT	10
Det forsvundne lokomotiv	13
Japans »vidundertog« i store vanskeligheder	14
Togafsporinger i USA i stigende antal .	16
Personalia	16

Redaktører:

E. Greve Petersen
(ansvarshavende)
K. B. Knudsen

Redaktion og ekspedition:

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

Frederiksberg Bogtrykkeri
Howitzvej 49.

Fra CO I's repræsentantskabsmøde

Centralorganisation I har den 13. november d.å. i København afholdt sit 28. ordinære repræsentantskabsmøde.

I sin beretning sagde formanden, Børge Aanæs, at en del af de mange uafklarede spørgsmål, som tjenestemandreformen af 1969 efterlod, var blevet løst. Det nye forhandlings- og aftalesystem har nu fået virkning over hele tjenestemandsområdet, og der har været en betydelig stigning i antallet af bemyndigelser til de tilsluttede organisationer med adgang til at træffe aftaler med styrelserne om specielle spørgsmål.

Een af de fundamentale ting i tjenestemændenes aflønningssystem – den automatiske dyrtidsregulering – blev i 1973 overdraget en kommission at gennemgå og vurdere for hele arbejdsmarkedet. Kommissionen har afsluttet sit arbejde, uden at der er opnået enighed om noget som helst. Det bør måske betones, at Dansk Arbejdsgiver Forening indtog en afvisende holdning og ønskede dyrtidsreguleringen afskaffet.

Der er imidlertid ingen tvivl om, at den nuværende regering vil sætte stærkt ind på at få pillet ved dyrtidsreguleringen, men grundlaget er os ubekendt, hvorfor en fornemmelse af, hvad der kan ske, blot bygger på udtalelser, som fra politisk hold er fremsat offentligt fra tid til anden. Det skal imidlertid stå klart, at tjenestemændene som øvrige lønmodtagergrupper ønsker dyrtidsreguleringen bevaret, og skulle den subsidiært få en form, hvorefter der udbetales lige store portionsstørrelser til alle, må tjenestemændene, for at gå med dertil, i hvert fald sikre sig, at der sideløbende findes en reguleringsmekanisme, hvorefter lønglidningen på det private arbejdsmarked kan tilgodeses tjenestemændene. Det er jo netop fordelene ved den nuværende procentvise regulering, at der er delvis dækning for omtalte lønglidning.

Kommissionen fandt under sit undersøgelsesarbejde ud af, at der langt ind i andre lønmodtagergrupper er procentregulering af disses dyrtidsreguleringsordninger. Det har endvidere kunnet påpeges, at dyrtidsreguleringen af lønningerne ikke, som hævdet, især fra arbejdsgiverside, er den egentlige årsag til inflationen.

Børge Aanæs genvalgte som formand for centralorganisationen. Ligeledes genvalgte Anton Dalsgaard som næstformand og E. Greve Petersen som kasserer.

Børge Aanæs om lønforholdene

3

Det nu afsluttede udvalgsarbejde om dyrtidsregulering er nedfældet i en betænkning nr. 724, og konklusionen fra arbejdet er udtrykt således:

Drøftelserne i udvalget har vist, at der inden for den tidsfrist, der er givet udvalget for udarbejdelse af sin betænkning, ikke har kunnet tilvejebringes enighed om een samlet løsning på de i kommissoriets pkt. 4 og 5 angivne spørgsmål.

Udvalget er imidlertid af den opfattelse, at det fremlagte materiale vil kunne indgå i de overvejelser, som fremover måtte finde sted om eventuelle ændringer i dyrtidsreguleringen.

Når man måtte drage denne konklusion hænger det sammen med, at man måtte konstatere, at der ikke kunne føres overenskomstforhandlinger i udvalget.

Der ligger nu et meget værdifuldt undersøgelsesmateriale vedr. de mange forskellige dyrtidsreguleringsordninger, og for os som tjenestemænd er det ikke uden betydning, at man nu har fået klarhed over, at procentregulering finder sted langt ud over tjenestemændenes rækker.

Der kan også være anledning til at fastslå, at det ikke er dyrtidsregulering af lønningerne, der er den egentlige årsag til inflationen.

Indenfor det sidste år er udløst 6 portioner, der for store dele af arbejdsmarkedet har givet en time-lønsforhøjelse på kr. 2,40, hvilket svarede til 12% i lønstigning.

Pristallet er steget fra 118 til 136, altså en stigning på 16%, således at der reelt er tale om en reallønsnedgang på 4% for de lønmodtagergrupper, der ikke har mulighed for lønglidning.

For tjenestemændenes vedkommende og for andre lønmodtagergrupper med procentregulering,

har reguleringen med mellem $\frac{1}{2}$ og $\frac{3}{4}$ års forsinkelse kun lige givet dækning for prisstigningerne.

Desværre er det lykkedes at skabe en modvilje i meget store dele af befolkningen mod vor dyrtidsregulering, selvom det helt naturligt burde være omvendt, således at de lønmodtagere, der får reallønsnedgang på den automatiske dyrtidsregulering, burde stræbe efter en bedre ordning fremfor et krav om forringelse af vor regulære ordning.

Om det lykkes at bevare vor nuværende ordning, skal jeg ikke spørge om, det vil nok blive et diskussionsemne i den kommende overenskomstsituation.

Overenskomstfornyelsen 1975/77

Og hermed er jeg kommet til sidst punkt i beretningen, nemlig den forestående overenskomstsituation, hvis udgangspunkt er det dårligst tænkelige.

Situationen i dag er temmelig uoverskuelig, idet vor inflation er blandt de største i Europa, mere end 15% pr. år.

Vort underskud på betalingsbalancen er i 1974 lig 7 mia. kr.

Og som det mest håbløse. Vi har næsten 100.000 arbejdsløse.

Hvis vismændene skal anviser en løsning, er den ikke ligefrem lønmodtagervenlig.

Man hævder, at der fortsat er meget dystre udsigter for beskæftigelsen,

at en lavere levestandard er nødvendig,

at devaluering af kronen er en mulig løsning, og

at det er nødvendigt at hindre lønstigninger.

Man har foreslået

1) suspension af dyrtidsreguleringen

2) fastfrysning af realløn.

Helhedsløsning

Regeringen har gennemført skattelettelse, som, hvis man ikke netop hører til de grupper, der rammes af skatteomlægningen, kan betyde disponibel indtægt på mellem 150 og 175 øre mere pr. time.

Af denne årsag mener man, at lønmodtagerne må kunne gå med til en indkomstpolitik med ingen eller meget begrænsede lønstigninger.

Vi har drøftet denne situation i

*Foreningens hovedbestyrelse
og redaktionen
ønsker medlemmerne og
bladets øvrige læsere
glædelig jul
og godt nytår!*

Særlige ydelser

4

Tjenestemændenes Fællesudvalg, og vi kan ikke umiddelbart acceptere en indkomstpolitisk helhedsløsning, ligesom vi ikke har den fornødne tillid til, at en sådan løsning vil ramme andre end lønmodtagere, og navnlig vil ramme statsansatte og andre fastlønsgupper, fordi den fornødne styringsmekanisme ikke er tilstede.

Hvorledes styre indkomster, når man end ikke kan styre den skattepligt, som følger med indtjeningen?

Helhedsløsningen 1963 viste, at tjenestemænd og andre med stive lønssystemer kom langt bag efter i indkomstudviklingen, derfor må vi advare. Sporene skræmmer.

Vort spørgsmål til den regering, der vil føre indkomstpolitik bliver derfor helt enkelt:

Kan man føre indkomstpolitik for hele befolkningen eller skal det kun være for lønmodtagere?

Kan man give os den fornødne tillid til, at man ad den vej kan rette landets økonomi op?

og sidst men ikke mindst:

Hvilken garanti får vi for, at man ad den vej vil genskabe den fulde beskæftigelse?

Disse spørgsmål er ubesvarede, og før vi får et imødekommande svar herpå, vil vi ikke love en positiv indstilling til evt. indkomstpolitik.

Vort udgangspunkt må derfor indtil videre være, at vi ønsker en normal forhandling om overenskomstfornyelse for perioden 1975/77, hvori indgår krav om dækning af det efterslæb, der er oparbejdet siden sidste overenskomst.

Opnås der herefter enighed om et puljebeløb, må der foruden de allerede forud disponerede 60 mill. kr. skulle sættes et beløb af til ajourføring af stedtillæggene i henhold til de nye indekstal.

Skulle vi lade os overbevise om,

Ved midtvejsforhandlingerne i foråret 1974 aftaltes mellem finansministeren og centralorganisationerne at anvende et beløb på 30 mill. kr. til opretning af særlige ydelser. Den arbejdsgruppe som behandlede ændring af arbejdstidsreglerne fik også til opgave at se på fordelingen af dette beløb. Der blev opstillet en prioritetsrækkefølge:

1. Udvidelse af tidsrummet for søn- og helligdagsbetaling.
2. Forhøjelse af natpengesatser.
3. Forhøjelse af overarbejdsbetalingen.
4. Betingelse for 3-delte vagter, tjeneste ud over 12. time og rådighedstillæg.

Ad 1.

Timebeløbet forhøjes til 9.00 kr. og ydes for arbejdstimer mellem lørdag kl. 14 og mandag kl. 4.

Såfremt tjenestemanden udfører tjeneste på lørdage før kl. 14 som led i en forud tilrettelagt tjeneste, hvoraf halvdelen eller mere ligger efter kl. 14, ydes godtgørelse for hele tjenesten.

Såfremt tjenestemanden udfører tjeneste på mandage inden kl. 6 som led i en forud tilrettelagt tjeneste, der påbegyndes søndag kl. 24 eller tidligere, ydes godtgørelse for hele den del af tjenesten, der ligger inden kl. 6.

Ad 2.

Natpengesatsernes grundbeløb forhøjes med 45 øre pr. time og er fra kl. 17-22 3,80 kr. fra kl. 22- 6 5,75 kr.

at begrænsede lønstigninger er den eneste mulighed i den nuværende situation, så må vi i hvert fald kræve reallønnen ført ajour og derefter fastholdt.

Måske der så kunne findes en

Hertil kommer dyrtidsreguleringen der for tiden udgør 36%.

For rådighedstjeneste på tjenestestedet, der indgår i arbejdstiden med $\frac{3}{4}$, jfr. § 8, stk. 1, i arbejdstidsaftalen, ydes der, når soverum ikke er stillet til rådighed, ligeledes natpenge med halvdelen af de anførte satser. Tilsvarende gælder for rejsetid som passager, såfremt der hverken er stillet soveplads til rådighed for tjenestemanden eller ydet nattillæg i henhold til aftale af 29. marts 1974 om godtgørelse af merudgifter ved tjenesterejser i Danmark (bortset fra Grønland) og Færøerne.

For arbejdsfri ophold uden for hjemstedet samt for rådighedstjeneste i hjemmet ydes ikke natpenge.

PS. Ved soverum forstås værelse med seng (sovesofa el.lign.) og sengeklæder samt adgang til bad og toilet - jfr. § 8 i time- og dagpengeaftalen.

Ad 3.

Overarbejdsbetalingen tillægges 50%. Divisoren for årsgennemsnittet jævnføres med det private arbejdsmarkeds. I stedet for 1990 bliver den 2080, en lille forringelse, men forhøjelsen af overarbejdsbetalingen andrager alligevel 3 à 4 kr. for de største grupper inden for CO 1's område.

Ad 4.

Grundbeløbene for 3-delt vagt og tjeneste ud over 12. time fastsættes til 3,25 kr. hhv. 1,55 kr. Hertil kommer dyrtidsreguleringen, der for tiden udgør 36%.

løsning via Økonomisk Demokrati, således at den stigning, der tilkommer lønmodtagerne, ikke skal blive i arbejdsgivernes lommer, men måske med en mindre tidsmæssig forsinkelse tilfalder lønmodtagerne.

5

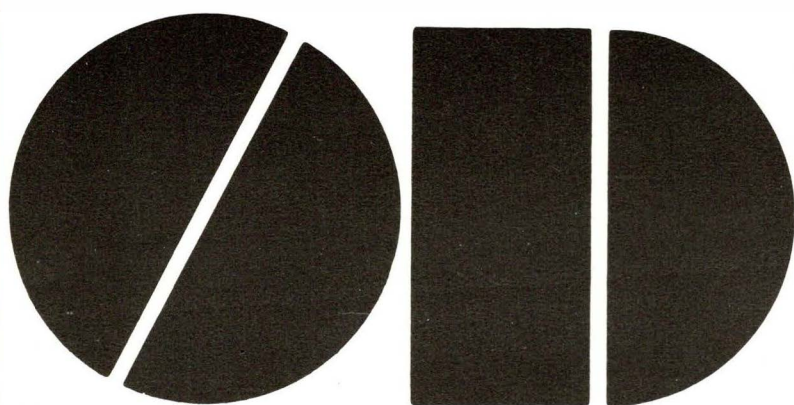
Cirkulære om
overarbejdspenge og godtgørelse for mistede fridage
fra 1. december 1974

—ooo—

I medfør af aftale af 19. november 1974 om overarbejdspenge og godtgørelse for mistede fridage udgør satserne for overarbejdspenge pr. time fra 1. december 1974 følgende:

Løn­mæssig placering Skalatrin	Sted­til­lægssats						
	0	I	II	III	IV	V	VI
	kr.	kr.	kr.	kr.	kr.	kr.	kr.
1	28,67	29,30	29,94	30,58	31,22	31,86	32,50
2	29,38	30,04	30,69	31,35	32,01	32,67	33,32
3	30,11	30,79	31,46	32,14	32,82	33,49	34,17
4	30,87	31,56	32,26	32,95	33,64	34,34	35,03
5	31,64	32,36	33,07	33,78	34,50	35,21	35,92
6	32,44	33,17	33,91	34,64	35,37	36,10	36,84
7	33,26	34,01	34,76	35,52	36,27	37,02	37,78
8	34,10	34,87	35,65	36,42	37,19	37,97	38,74
9	34,96	35,76	36,55	37,35	38,14	38,94	39,73
10	35,85	36,67	37,48	38,30	39,12	39,94	40,75
11	36,76	37,60	38,44	39,28	40,12	40,96	41,80
12	37,70	38,56	39,42	40,29	41,15	42,01	42,87
13	38,66	39,55	40,43	41,32	42,21	43,09	43,98
14	39,65	40,56	41,47	42,38	43,29	44,20	45,12
15	40,67	41,60	42,54	43,47	44,41	45,35	46,28
16	41,71	42,67	43,63	44,60	45,56	46,52	47,48
17	42,79	43,77	44,76	45,75	46,74	47,73	48,71
18	43,89	44,90	45,92	46,93	47,95	48,96	49,98
19	44,99	45,99	46,98	47,98	48,97	49,97	50,97
20	46,13	47,10	48,07	49,04	50,02	51,00	51,97
21	47,29	48,24	49,19	50,14	51,09	52,04	53,00
22	48,49	49,41	50,33	51,26	52,18	53,11	54,04
23	49,71	50,61	51,50	52,40	53,29	54,20	55,11
24	50,97	51,84	52,70	53,57	54,43	55,31	56,19
25	52,27	53,10	53,93	54,76	55,59	56,44	57,29
26	53,59	54,39	55,19	55,98	56,78	57,60	58,42
27	54,96	55,72	56,48	57,24	57,99	58,78	59,56
28	56,36	57,08	57,80	58,51	59,23	59,98	60,72
29	57,80	58,47	59,15	59,82	60,50	61,20	61,91
30	59,27	59,90	60,53	61,16	61,79	62,45	63,12
31	60,79	61,37	61,95	62,53	63,11	63,73	64,35
32	62,34	62,87	63,40	63,93	64,46	65,03	65,60
33	63,94	64,41	64,89	65,36	65,83	66,35	66,87
34	65,58	66,00	66,41	66,82	67,24	67,70	68,16
35	67,27	67,62	67,97	68,32	68,67	69,08	69,48

ØKONOMISK DEMOKRATI



Vi holder ikke udsalg om principper – men detaljer kan der forhandles om, fastslår fhv. minister *Erling Jensen* i denne samtale

– *Er Økonomisk Demokrati en død sild, som en del modstandere ynder at sige?*

Erling Jensen: – Hvis vi skal holde os til zoologien, så vil jeg betragte Økonomisk Demokrati som en sprællevende kongeørn. Jeg tror, man må erkende, at det er en idé, der er både retfærdig og rimelig, og derfor aldrig kan være en død sild, som nogle altså har fundet på at sige for at nedvurdere ØD.

– Det man kunne diskutere, var, om Økonomisk Demokrati ramte præcist i den øjeblikkelige situation, og det er det, som får mig til at sige, at så må vi hellere sammenligne Økonomisk Demokrati med en kongeørn, som stiger højere og højere. For lige netop i dette øjeblik, hvor vi to snakker sammen, er vi i den sjældne kombination, at idéen og den praktiske nødvendighed rammer hinanden. Der er ingen, som nogensinde har været i tvivl – os i arbejderbevægelsen, både i fagbevægelsen og i partiet, om det rimelige i Økonomisk Demokrati,

om det fordelingspolitisk nødvendige i Økonomisk Demokrati. Men vore modstandere har påberåbt sig – eller søgt at påberåbe sig – at tidspunktet eventuelt ikke var rigtigt.

– Det må siges at være den stik modsatte situation, vi befinder os i nu. Industrirådet har markeret, at de skal bruge ca. 35 til 40 milliarder i investeringer i de kommende år. Hvor skulle de få accept til dem, og hvor skulle de komme fra uden Økonomisk Demokrati. Samfundet – og ikke mindst borgerlige politikere – har påberåbt sig, at vi har behov for en indkomstpolitisk løsning. Hvordan skulle man kunne få en indkomstpolitisk løsning uden i hvert fald Økonomisk Demokrati.

Sagkundskaben forstår værdien af ØD

– *Fremtrædende økonomer har givet udtryk for det samme, ikke?*

Erling Jensen: – Ja, det var karakteristisk, at ikke bare vi – men også fremtrædende økonomer, der bestemt ikke er socialister – lad mig

først og fremmest nævne Thorkil Kristensen – i disse måneder rejser land og rige rundt for at overbevise erhvervslivet og borgerlige politikere om, at Økonomisk Demokrati er en nødvendighed. Når Thorkil Kristensen hævder det, er det jo ikke ud fra socialistiske grundsætninger eller et ønske om at fordele værdierne mere retfærdigt og give lønmodtagerne større medejendommelighed ud fra retfærdighedssynspunkter. Det er simpelthen ud fra en praktisk økonomisk vurdering af, at vil man opnå den erhvervsmæssige udvikling, som vi har brug for, så må Økonomisk Demokrati være et kraftigt redskab.

– Vi har tænkt Økonomisk Demokrati ud fra den forudsætning, at fordelingspolitik bliver mangefuld, hvis ikke vi også fordeler kapitalen. Og det er nu blevet en praktisk nødvendighed. Fordi man er nødt til, hvis man vil skabe en større beskæftigelse og skabe bedre erhvervsklima at investere mere i erhvervslivet, end man har gjort tidligere. – Hvis man vil gøre dette i en pengefattig tid, i en tid, hvor det er svært at låne, ja, så må det betyde, at man gør det ved at ændre fordelingen af driftsresultatet. Man må altså tage en større del af driftsresultatet ud og lade det blive i virksomheden. Det betyder jo i virkeligheden, at man fjerner noget af det, vi tidligere har været med til at fordele i henholdsvis løn og udbytter, og tager det helt ud af fordelingsnøglen i den øjeblikkelige situation.

Lønmodtagerne må have andel i resultatet

– Det må da også tilsvarende betyde, at man så anerkender, at den

fordelingsnøgle igen må anvendes, når pengene er blevet til investeringer, når de er blevet til kapital, – når de er blevet til selskabsformuer. Ellers kan man da ikke drømme om at finde accept fra lønmodtagernes side, som skulle gå på, at man holdt igen med sine øjeblikkelige lønmuligheder, for at ejerne fik en bedre formueopsparing. Nej, hvis man nogensinde vil drømme om, at lønmodtagerne i en beskæftigelsesvanskelig og erhvervsvanskelig tid skulle holde igen i beskeden omfang på deres mulighed for lønudbetaling, så må det da mindst forudsætte, at de fik en andel af det resultat der kom ud af denne tilbageholdenhed, og at denne andel mindst svarede til det afkald, de havde givet. Derfor kan man hverken tænke sig industriens investerings-situation løst uden Økonomisk Demokrati. Eller slet ikke tænke sig, at vi nogensinde når frem til en indkomstpolitisk løsning uden at det, vi forpligter os til at give afkald på i selve den indkomstpolitiske situation, mangefold kommer igen ved ejendomsret til de erhvervsformuer, det giver anledning til, og med dertil knyttet bestemmelsesret, så vi er ligeværdige ejere af denne erhvervsformue.

En principdebat er meget ønskelig

– Vil Socialdemokratiet forelægge lovforslaget om Økonomisk Demokrati igen i denne samling?

Erling Jensen: – Vi har vel brug for en principdebat om Økonomisk Demokrati i hele befolkningen. Derfor vil vi i Socialdemokratiet skabe en folketingsdebat, som giver anledning til en ny diskussion i befolkningen om denne vigtige sag. Vi vil skabe den enten i form af en forespørgsel eller gennem en folketingsbeslutning om principperne

i Økonomisk Demokrati. Når vi retrækker den form, er det ud fra den praktiske erkendelse, at med den nuværende sammensætning af Folketinget, kan Økonomisk Demokrati ikke få flertal som lovforslag. Derfor har det ikke noget praktisk formål blot nu at lægge det frem. Vi har jo markeret, hvad det indeholder. Men ud fra det ønske at få skabt en principdebat om hovedspørgsmålene i Økonomisk Demokrati, vil vi gerne have sagen op til en ny drøftelse. Der er jo en tendens til, at modstanderne af noget fornuftigt har lettere spillerum hvis det, de argumenterer imod, er et kompliceret lovforslag med en masse detaljer, som er svært overskuelige. Derfor vil vi nok foretrække at få principdebatten netop på Økonomisk Demokratisk principper. For de er så indlysende rigtige og så klare og så enkle, at vi véd med sikkerhed, at jo stærkere debat vi får om principperne i Økonomisk Demokrati, jo hurtigere og jo større tilslutning får vi omkring disse principper.

Et lovforslag nødvendigt for gennemførelsen

– Et lovforslag vil altså komme til sin tid?

Erling Jensen: – Det er klart, at disse principper må iklædes et lovgrundlag. Og dette lovgrundlag er stadigvæk for os at se det rigtigste og det retfærdigste i den formulering, vi allerede har fundet, og som i vi er enige med fagbevægelsen om, men vi ønsker ikke at blokere debatten om Økonomisk Demokrati ved at sige: Her har vi det bedste lovforslag, og dets detaljer kan ikke diskuteres. Det kan de selvfølgelig. Dets principper kan ikke diskuteres, fordi: fjerner man principper-

ne, så er det ikke længere Økonomisk Demokrati. De, der har kaldt særprægede systemer Økonomisk Demokrati, uden at følge principperne, vil sælge noget under falsk varebetegnelse. De har villet sælge udbyttedeling, folkeaktier eller opsparing af forskellig art under et kaldenavn af Økonomisk Demokrati – men det er ikke Økonomisk Demokrati, før der er tale om et kollektivt ejerskab, før der er tale om et ejerskab i form af ansvarlig kapital, og før der er tale om, at denne ansvarlige kapital også giver medbestemmelsesret på de enkelte virksomheder. Det er ikke Økonomisk Demokrati, før det er medarbejderne på den enkelte virksomhed som bestemmer i ligeligt omfang for hele den aktiekapital, der er skabt under fonden i den virksomhed. Og det er ikke Økonomisk Demokrati, uden at det er lønmodtagerne i fællesskab, der ejer den formue, som det økonomiske demokrati har skabt.

Der er en række detaljer som er egnet til diskussion – indbetalingsformen, udbetalingstidspunkt, omfanget af indplaceringen, indplaceringens frivillige eller obligatoriske karakter, fondens opbygning og medlemmernes sammensætning.

Der er altså masser af disse detaljer, som er markeret i lovforslaget, der kan diskuteres. Og det er vi også villige til, men vi er ikke villige til at diskutere principper, fordi disse principper er forudsætningen for, at det overhovedet er Økonomisk Demokrati. Dem kan vi ikke holde udsalg af – men detaljerne kan vi drøfte, ellers ville det ikke være forhandlinger, og ellers ville det heller ikke være lagt frem til fri forhandling.

Og lad mig til slut slå fast:

Økonomisk Demokrati er kommet for at blive.

Elektronstyret nærtrafik har stor succes i USA

8

Efter et tiår med forsinkelser, der hovedsageligt har været forårsaget af de hindringer, embedsmænd i administrationen har lagt i vejen, er USA's første datastyrede nærtogs-trafiknet i arbejde.

Det er i og omkring San Francisco, at dette trafiknet, der har det officielle navn »Det automatiserede Bugt-Områdes Hurtig-transport« (»Bart« kaldet efter dets amerikanske navn) kom i drift i september i år, og alle passagererne i nærtrafikken er yderst begejstrede for det.

»Det er mægtigt«, siger flere af passagererne. »Der spares en halv time i transport hver morgen, så nu kan vi nå at få morgenmad, inden vi tager hjemmefra«.

De eneste masse-transportssystemer, der ligner BART's datastyrede 148/km drift, er Washingtons nærtrafik-anlæg med en længde på 150 km – det er stadig under bygning – og nærtrafik-anlægget for Atlanta i staten Georgia, hvor planer-

ne endnu kun er på tegnebordet men godkendte af de bevilgende myndigheder.

Siden den 16. september i år, hvor den fem tre kvart kilometer lange jernbanetunnel på San Francisco bugtens bund og mellem San Francisco og Oakland blev åbnet som afslutning på BART-anlægget, har der kun været mindre fejl: En svigten i el-forsyningen foranledigede 75 minutters stop i myldretiden, et tog har påkørt et rådyr, tre mennesker kom lettere til skade i en elevator på en af stationerne og fejli programmeringen af BART-togene medførte i et tilfælde, at togene kørte til de forkerte destinationer – men uden katastrofale følger. »Gammeldags« forsinkelser har man også oplevet i den korte tid, det datastyrede toget har været i drift.

For tiden er det 9,6 milliarder kroner dyre nærtrafik-anlæg i drift mandag-fredag fra kl. 6 om morgenen til klokken 8 om aftenen. Alt

efter hvor langt man skal rejse, er prisen fra 30 cents (1,80 kr.) til 1,25 dollars (7,50 kr.) Betalingen lægges i en automat, der udsteder billet elektronisk i overensstemmelse med det beløb, der er betalt.

I den første uge med fuld drift var der 566.677 passagerer på det nye datastyrede San Francisco nærtrafik-net.

En af passagererne var telefonmontør Norm Azevedo fra Walnut Creek, der har 48 km at køre fra sin hjemstation til arbejdspladsen i San Francisco. De nye tog har givet ham beskedne ti minutter længere hjemme om morgenen, men selv dette korte »ekstra« tidsrum er han begejstret for.

»Nu kan jeg spise min morgenmad i ro og fred«, fortæller han. »Førhen, når jeg skulle med bussen eller kørte selv, skulle jeg hjemmefra kl. 6.50 efter at have slugt morgenmaden«.

Nu tager den 37-årige montør hjemmefra kl. 7 og kører i egen bil den første del af sin daglige rejsestrækning til Pleasant Hill stationen på BART-nettet otte km fra hans hus.

Når Azevedo har lænet sig mægtigt tilbage i det polstrede sæde i toget åbner han sin mappe og løber de rapporter igennem, han skal beskæftige sig med i dagens løb. »Jeg når en masse arbejde på de 35 minutter i toget – arbejde, jeg selv sagt ikke kunne se på bag bilrattet«.

Andre passagerer i de fjerndirigerede morgentog tager sig en ekstra lille lur eller får læst morgenavisen, mens aluminiums-togene blidt farer frem af skinnenettet, hvor der ikke er eneste følelig svejse-søm. De datastyrede tog, hvor ingen menneskelig hånd rører ved knap eller håndtag, der regulerer farten, kører fra forstæderne på San Francisco bugtens østside ned i un-



Motorførerens opgaver på Bart-tognet er blevet begrænset stærkt, hvad det manuelle arbejde angår men stadig kræves der naturligvis den største agtpågivenhed. Billedet viser et af de hurtige elektronstyrede Bart-aluminiumstog på vej ad det moderne banelegeme gennem Oakland.

dervandstunnellen på bugtens bund for at dukke op minutter efter i selve San Francisco.

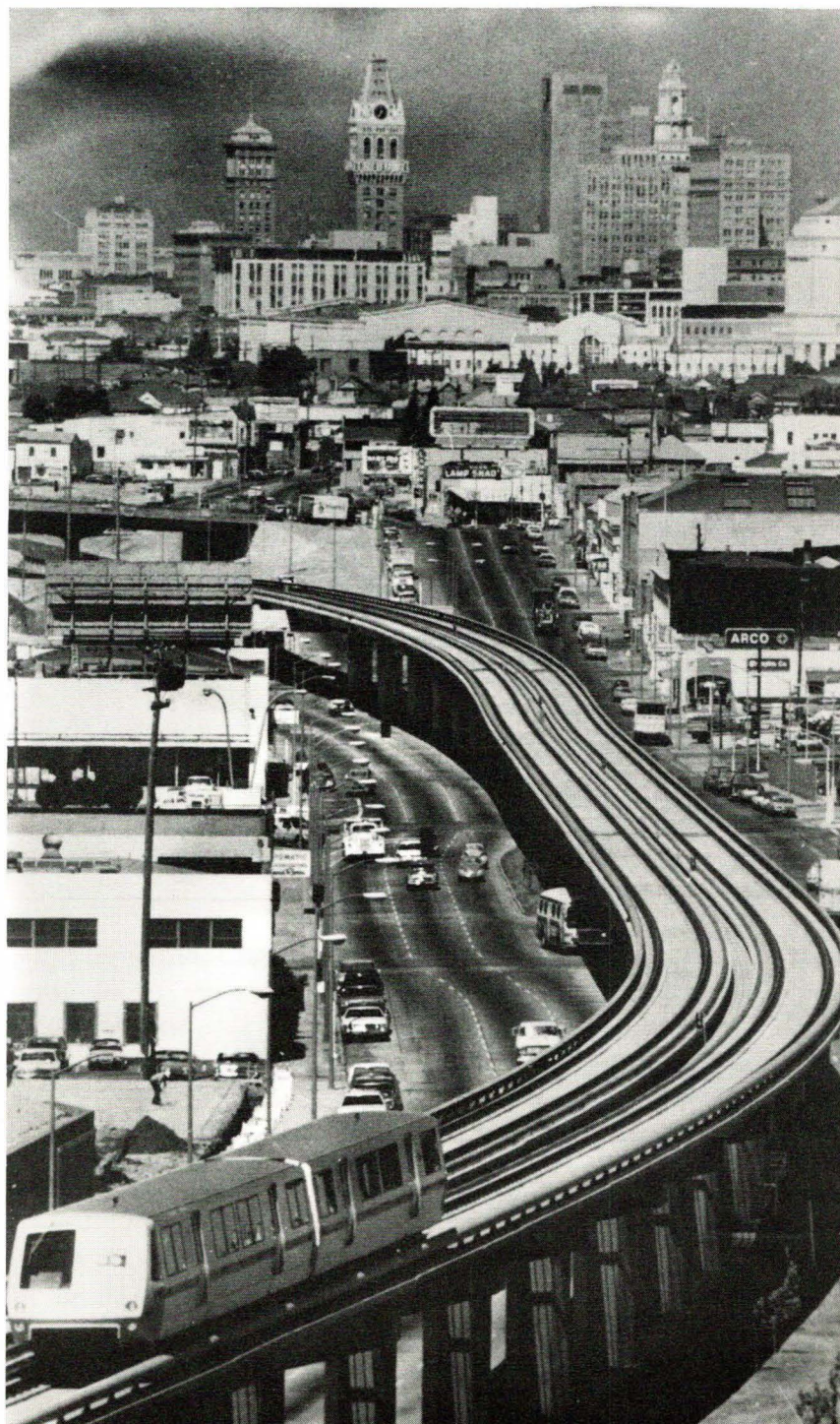
Telefonmontør Azevedo fortæller om sin økonomiske fordel ved det nye anlæg: »Jeg sparer fem dollars om dagen ved at køre med det data- og elektronstyrede tog i stedet for at tage min egen bil. Min retur-billet koster 2,30 dollars. Før da jeg kørte i bil ad store omveje fra Walnut Creek skulle jeg regne med 5,80 dollars til benzin om dagen, og hertil kom betalingen for at køre over Golden Gate broen og parkeringsafgiften inde i byen«.

BART-anlægget kørte med sin første passager den 11. september 1972, men den fulde udnyttelse af de elektronstyrede anlæg med brugen af undervands-tunnellen blev ikke tilladt af statens sikkerhedseksperter, førend BART kunne bevise, at dets computer-kontrol var absolut sikker.

BART-selskabet har sit eget politikorps på 99 mand, der skal opretholde ro og orden på stationerne og i alle systemets faser – blandt andet ved hjælp af et internt tv-system, der dækker alle større stationer.

For nylig så en journalist, at en passager i smug røg en cigaret på en perron og pludselig rungede det i højttaleren: »Rygning er forbudt overalt i BART-trafiksystemet. Det gælder også den herre i grå jakke på perron fire«.

BART's politistyrke har hjulpet med til at arrestere en bankrøver i et af togene. I slutningen af sep-



tember i år påkørte et tog et rådyr, der var sprunget over hegnet ind på skinnerne i nærheden af Walnut Creek. En Bart-politimand gav dyret nådesskuddet. Det var første

gang, at de bevæbnede jernbane-politifolk havde været nødt til at affyre et skud under tjeneste på trafiknettet.

VIP.

Tidligere DSB mand første direktør for HT

Samtale med
HT's direktør
K. N. Andersen

Vi begynder interviewet med at si-
ge til K.N. Andersen:

De kom i sin tid fra DSB – før De blev, først KS's direktør – og nu H.T.'s direktør? De er vel ganske godt kendt med lokomotiver og lokomotivmænd?

Ja, jeg er vel ikke lokomotivmand i ordets mest ædle forstand. Men jeg har haft meget med DSB's lokomotiver at gøre. Jeg kom til DSB i 1939 – og var under krigen i Århus og havde netop med lokomotiverne at gøre; senere fik jeg med optræning af motorpersonalet, derefter med lyntogene i København at gøre!

I DSB's tjeneste

De kender altså lokomotivmændene ganske godt?

Det gør jeg – og kender stadig mange, og har altid sat pris på dette bekendtskab. Det har været en fornøjelse at samarbejde med den gruppe.

Høstede De gode erfaringer i DSB's tjeneste?

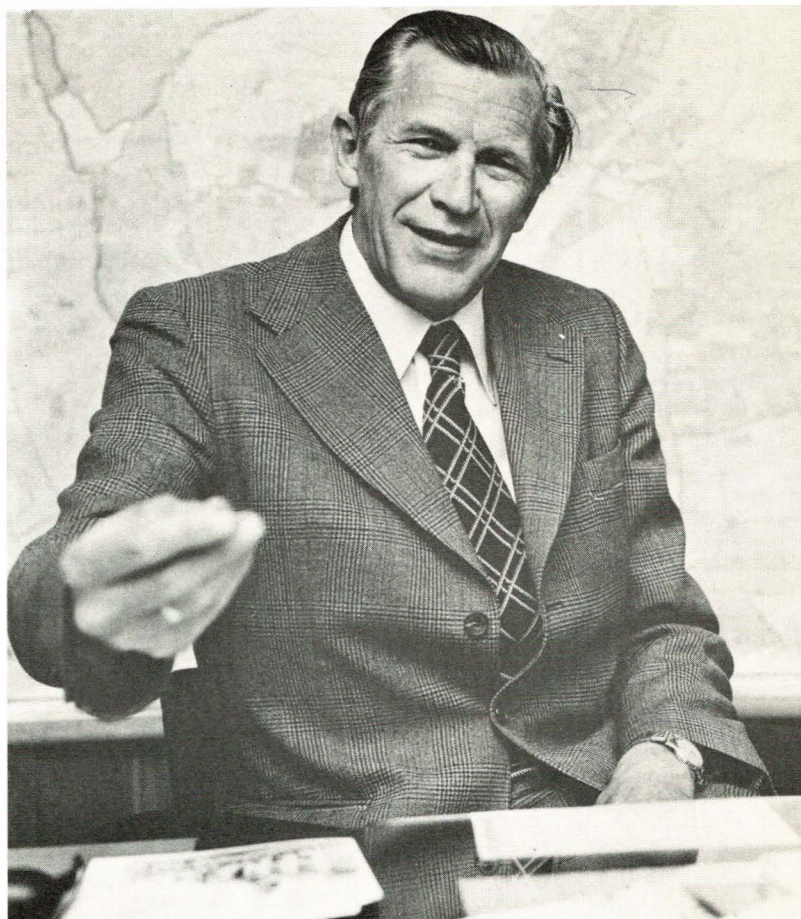
Ja, i allerhøjeste grad. I DSB fik jeg også med busserne at gøre i mange, mange år – i årene fra krigens slutning helt hen til 1963.

De blev chef i KS? Det at være chef er vel inciterende?

Ja, det kan både være behageligt – men også ubehageligt. »På tinnerne er der koldt, – og så er der ikke rækværk«, sagde Storm P.

Er det også Deres bitre erfaring?

Nej, – jeg må sige, at jeg var glædelig overrasket ved at komme til



KS, fordi det viste sig, at det kollegiale forhold her var lige så godt som i DSB, hvor jeg var vant til meget fine arbejdsbetingelser og et særdeles godt kollegialt samarbejde.

Der er sket en vældig udvikling for personalet i de sidste 10-år?

At det er til det gode, at man i højere grad tager manden på gulvet med på råd, er jeg ikke i tvivl om. Men det havde vi i øvrigt også ved DSB, allerede dengang jeg var ansat dør. Vi gjorde det i høj grad!

H.T. igang!

Nu er De blevet direktør i HT. Er man i gang?

Jo, driften har været i gang siden 1. oktober.

Hvordan er reaktionen?

Den har været positiv. Den kritik, der har været omkring taksterne synes at være forstummet.

Var det et hårdt job at få tingene op at stå?

Ja, det var det, et meget hårdt job. Men vi har haft et vældigt godt team, – og vi har fået god hjælp fra politisk side. Jeg synes, der er grund til at sige, at alle implicerede har trukket på samme hammel for at få det til at fungere.

H.T.'s opbygning

Hvor mange er der i HT's direktion?

Foruden mig er der én direktør til, Helge Kristensen. Han er jurist, jeg er tekniker.

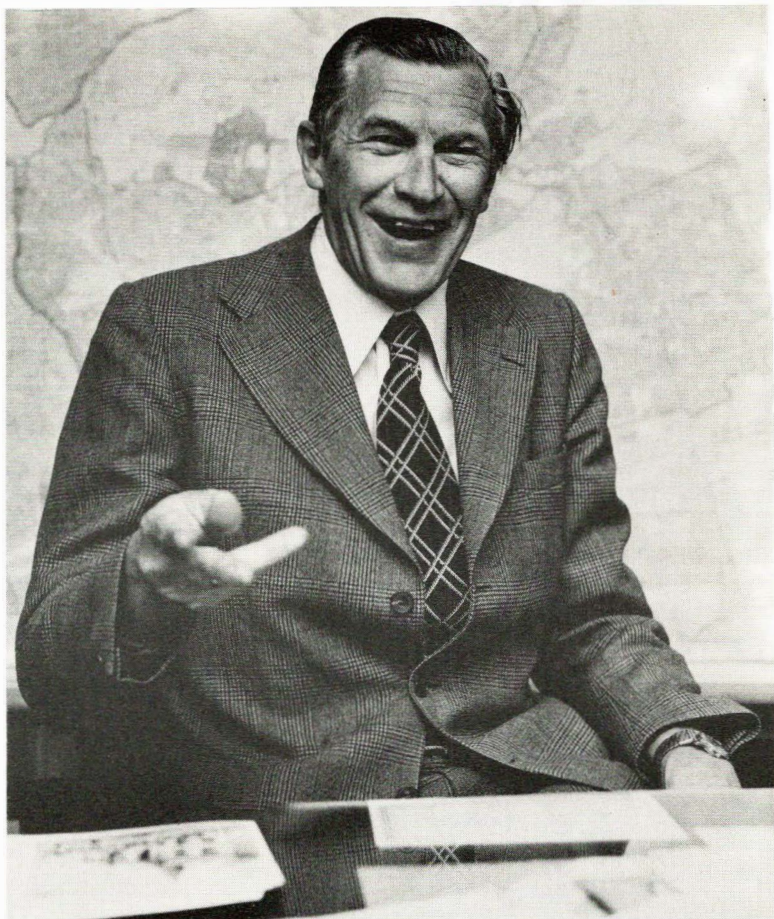
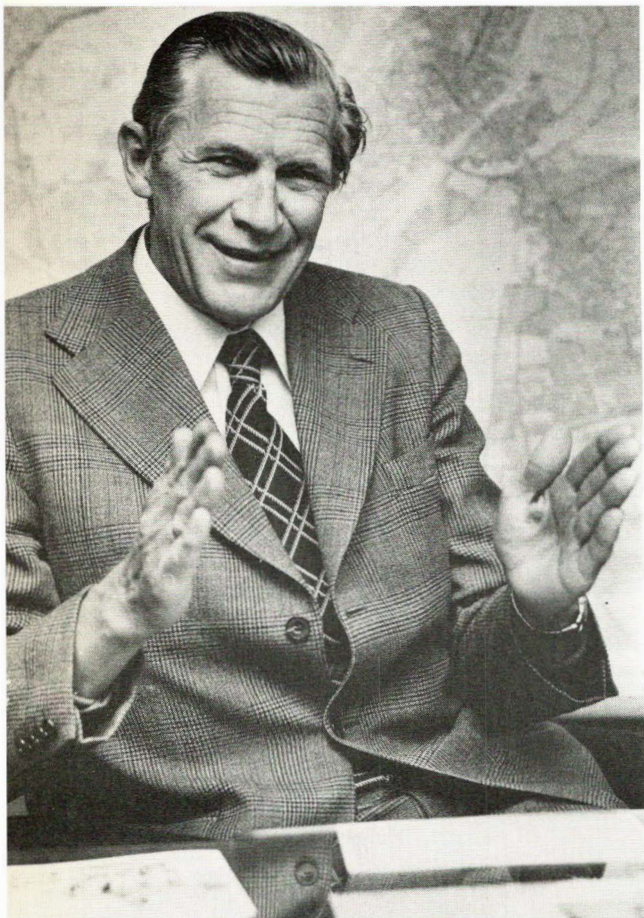
Helge Kristensen var forhen ansat i KS?

Ja, ligesom alle andre, der var ansat i KS, er han kommet over i HT.

Hvor mange busser er der i HT?
Ca. 1000.

Og personel?

Ca. 3.550, – deraf ca. 2.400–2.500 buschauffører; og omkring 450 værkstedsfolk, – samt kontorpersonale.



Hvem har valgt direktionen?

Det har bestyrelsen for HT.

Hvem er HT's øverste myndighed?

Hovedstadsrådet.

Og i selve selskabet (opbygning)?

Det er repræsentantskabet.

Hvordan er det valgt?

Det er valgt af hovedstadsråd og ministerium; og medarbejderne har også repræsentation med fire medlemmer (21 fra hovedstadsrådet, 6 fra staten og 4 arbejdstagerrepræsentanter, i alt 31).

Hvilke beføjelser har repræsentantskabet?

Det skal godkende budget, godkende alle driftsaftaler og økonomiske aftaler med andre o.s.v.

Repræsentantskabet er at opfatte som selskabets generalforsamling?

Ja. Men det er klart, at repræsentantskabets afgørelser kan ikke ef-

fektueres, hvis der ikke er økonomisk dækning. – Og det er Hovedstadsrådet, der sidder på pengekassen.

Bestyrelsen?

Der er ni medlemmer i bestyrelsen. De syv er valgt af Hovedstadsrådet – og to er udpeget af ministeren. De to er repræsentanter for DSB, nemlig overtrafikinspektør Svendsen og ekspeditionssekretær Foldberg.

Bestyrelsens beføjelser?

Naturligvis varetages den daglige ledelse af direktionen, men det er bestyrelsen, der er selskabets egentlige ledelse.

Medindflydelse

Hvordan med medindflydelse?

I de styrende grupper er medarbejderne repræsenteret i repræsentantskabet, og det er lykkedes at få en repræsentation, som dækker såvel det geografiske som det fagmæssige: Der er formanden for chaufførgruppen i København, og en repræsentant for chaufførgrup-

perne uden for København, – og så er der valgt en repræsentant for kontorpersonalet, og en repræsentant for værkstedsfolkene.

Køb af 12 busselskaber

Hvor mange selskaber måtte HT forhandle med?

12 busselskaber, så det var en ret så drøj forhandling.

Man blev enig med alle 12?

Ja.

Det største selskab?

Det var KS. – Her drejede det sig om et par hundrede millioner kr. (650 busser).

Men der er flere private busselskaber, som man ikke har forhandlet færdig med?

Ja. Der er 250 busser, som vi nu forhandler med. Vi forhandler med Landsforeningen af Danmarks bilruter om en samarbejdsaftale med disse busser. Nogle foretrækker måske overtagelse, nogen en driftsøkonomisk aftale. Det er vigtigt, at

disse busser kommer med i det driftsmæssige samarbejde af hensyn til det fælles takstsystem, som vi skal have indført.

Takstpolitik

Kan De sige lidt om takstpolitikken?

Det første, vi har gjort, er, at vi har justeret taksterne, så de er på samme niveau. Men i det første halve år kører vi videre med de takstsystemer, som hver enkelt af de tolv havde. Man vil have nogen tid til at forberede det fælles takstsystem; og det er for så vidt vedtaget, idet man opdeler området i et antal zoner – omkring 95. – Men zonesystemet er elastisk, nærmest at opfatte som et stort enhedstakstområde, spændende over hele området, men hvor der er en vis graduering for lange rejser, altså *ikke* ét stort enhedstakstsystem.

Trafikrådet

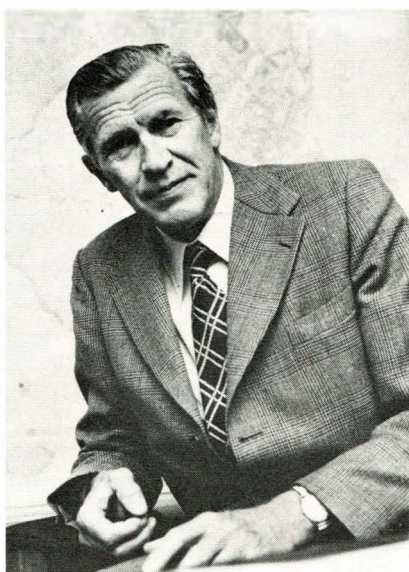
Hvordan kommer trafikrådet ind i billedet?

Det er et råd, som erstatter den tidligere koncessionsgivende myndighed. Men det har ifølge loven fået flere opgaver. Det har bl.a. en koordinerende opgave, d.v.s. det skal søge at koordinere trafikken mellem bus og bane, – og en *særlig* opgave: At Rådet inden den 1. oktober 1976 skal have stillet forslag om en forening af bane og busdriften – og stille forslag til løsning af de økonomiske problemer i forbindelse hermed.

HT og DSB

Samarbejdet mellem HT og DSB?

Selv om DSB's tidligere busser nu skal drives i vort regi, vil vi opretholde samarbejdet – ikke mindst, når vi tænker på, hvad der



skal ske om nogle år: at forene bane- og busdriften. I øvrigt skal bane og bus ikke konkurrere.

Delegering

Beføjelser i HT er delegeret ud til distrikter?

Det er der lagt stor vægt på i loven; og vi mener også, at det er den rigtig måde at drive en sådan virksomhed på, altså ved decentralisering i så vidt omfang, som det er praktisk muligt. Derfor har vi opdelt området i distrikter, og distrikterne igen i driftsområder, en organisationsform, der meget nær svarer til den, som DSB har foretaget med deres rutebiler.

Hvilke beføjelser har disse distrikter og driftsområder?

Der er givet dem de beføjelser, at de er ansvarlige inden for trafikken i deres område. De skal forhandle med de lokale politiske myndigheder; de skal komme med udkast til køreplaner m.v.

Ligger værkstederne under distrikterne?

Ja, det gør de. De skal også styres lokalt. Men en generel overordnet teknisk styring vil komme herfra; således at man herfra søger at få en samling på det.

Hvor mange værksteder bliver der tale om?

Man vil nok få ca. 14–15 stykker, men i højst forskellig størrelse.

Det er mekanikere, der er ansat her?

Ja, med speciale i busser.

Kommunerne positive

Hvad siger kommunerne ude i området til det nye selskab?

Vi har talt med alle kommunerne for at forhandle bl.a. om zonegrænser. Vi har sagt til kommunerne: Vi vil gerne have jer med på råd. Vi er ikke interesseret i at trække zonegrænser, som ikke er fornuftige. Vi har fået yderst positive reaktioner.

Og reaktioner fra publikum?

Vi har foretaget en del linieomlægninger, og de er blevet vel modtaget af befolkningen. Vi har også lavet nogle hurtigbusser – og det har været en overordelig succes.

Til slut berører vi samordning med DSB-taksterne.

Herom siger K.N. Andersen:

Det skal overvejes nærmere. Der har været nogle misforståelser i visse aviser. Man har troet, at de takster, som man nu får, vil gælde valgfrit: bane – bus. Men det er der *ikke* tale om.

Der er tale om, at DSB's takster meget nær kommer til at ligge på linie med HT's, men det bliver to parallelle takstsystemer. Og andet trin i hele denne sag bliver så at samordne de to systemer senere.

Det forsvundne lokomotiv

Af H. Tønnesen

Fhvn. lokof. Th. Hesselberg. Esbjerg maskindepot. fyldte 90 år den 8. december 1974. Ved antagelsen i 1908 var der ingen faste regler, som nu, hvorfor aspiranttjenesten kom til at strække sig over 6 år, indtil han i 1914 blev ansat som lokomotivfyrbøder aflønnet med kr. 103.83 om måneden, der skulle strække til underhold af en familie på 5 personer.

Som så ofte før og senere kneb det for DSB at få de fornødne bevilinger igennem til dækning af de arbejder, der skulle udføres.

Således kom han til sammen med sine jævnaldrende at udføre lokofyrb.tj. i næsten 14 år, hvoraf de 10 år var lokoftj. på rangerlokomotiverne på Esbjerg station og havneområde, før de i 1912 blev opnørmeret til lokoførere i Reserven.

Esbjerg maskindepot havde den gang 10 lokof. disponible til afløsning i faste ture, til fremføring af særtog, udstationering til andre depoter, bl.a. Brande, Kolding, Lunderskov, Nyborg, Sønderborg og Vejle.

Jernbanedriften undergik i de år store forandreninger, der også gjorde sig gældende i betjening af maskinerne, således ændredes bremseformen totalt og signalsystemet blev et ganske andet. Maskinerne blev større og større, hastigheden øgedes og som drivkraft nåede vel dampmaskinen sin største udfoldelse netop i de år.

De store trafikomlægninger på Fyn og i Jylland i forbindelse med bygningen af Lillebæltsbroen i 1935 indvirkede naturligvis i høj grad på maskinpersonalets arbejdsforhold, og der blev ikke mindst i de første og nærmeste dage efter broens åbning stillet store krav til den enkelte. Netop den 15. maj (åbningsdagen) kørte H. et eksprestog kl. 18.00 fra Esbjerg til Fredericia. Der

havde hele dagen været store uregelmæssigheder i toggangen, således kom der næsten ingen maskiner tilbage til Esbjerg fra Fa. Indtil Kolding fulgtes togplanen fint, men herfra blev det til langt stop i Eltang og i Taulov og efter 4½ times kørsel kunne toget anbringes ved peronen i Fa. kl. 22.30.

Straks efter ankomsten kom den fungerende hen og spurgte: »Hvornår H. kunne køre et tog tilbage til Esb.«. »Så snart vi får drejet« var svaret. »Det er udmærket, nu skal jeg drage omsorg for, at I kan komme på drejeskiven, men det bliver nok i remisen, for den vi har på stationen er ikke helt klar«.

Efter en times venten blev der meldt afgang, og vi kørte op til remisen og fik drejet maskinen klar til at køre til Esbjerg. Der kom stadig ikke afgangssignal, og flere maskiner kom op bag ved. Efter 2 timers forløb kom der besked fra remisen, at vi skulle returnere til remisen, hvor der stod værelser til rådighed. Det blev ikke til megen søvn, de lugtede af nymalede vægge og døre. Allerede kl. 4.30 var vi oppe, klar til at køre igen.

Men hele formiddagen gik og endelig kom der besked om, at der ønskedes en maskine til Esbjerg.

Vi kørte ud og ventede og ventede på afgang, efter 1½ times venten kom der kontraordre: Vi skulle igen i hus.

Der gik endnu halvanden time, så kom endelig besked om, at vi skulle køre ud.

Vi gik ud i remisen hen til sporet, hvor maskinen som så mange gange før var klargjort, opsmurt og under damp, klar til udkørsel.

Sporet var tomt. Maskinen var væk.

Vi gik tilbage til lokomotivmesterens kontor, hvor det efterhånden opklaredes, at maskinen var kørt i



et forspand. Maskindepotet anviste os en D- maskine til erstatning.

Vi kører over til afgangsrissen og får spændt for. Her møder togføreren og fortæller, at han har gået og ventet på afgang siden kl. 5.00 i morges og derfor gerne ville have afløsning. Han forsøger igennem blokposten, dels at få afløsning dels at få afgangssignal. Det lykkes ikke, resultatet bliver, at såvel lokof. som togføreren begiver sig over til remisen for at tale med trafiksektionen.

Her loves der, at der skal blive afgang snarest, og ved 16 tiden gives der endelig afgangssignal.

Ja, vi kom afsted, men vi måtte presse maskinen til det yderste for at komme op igennem skoven med det store godstog og det kneb med at nå frem til Esbjerg, som vi først nåede frem til kl. 19.30. Lokomotivmesteren tog imod os i remisen, og ville høre lidt om, hvorledes det var spændt af. Hertil kunne jo kun svares, at det havde været en drøj tur, men der kunne ikke være tvivl om, at når først Fa.st. var blevet fuldt fortrolig med det nye bloksignalanlæg ville det blive til gevinst for sikkerheden og dermed for DSB.

Japans »vidunder-tog« i store vanskeligheder

14

Japans super-tog, der er kendt under navnet »projektilet«, har netop kunnet fejre sin tiårs fødselsdag men ikke uden bekymringer. De hurtige, moderne tog er kørt ind i vanskeligheder.

Efter i hele sin eksistens at være blevet hyldet og feteret som verdens hurtigste, sikreste og mest præcise tog har »projektil-togene« allerede nu nået en alder, hvor selv eksperter i Japan modstræbende må indrømme, at de er »faldet af på den« og trænger til en kraftig vitamin- eller saltvandsindsprøjtning.

Almindelig træthed i materiel og elektronisk udstyr får skylden for tingenes tilstand: I deres tiårige eksistens har togene kørt med over 750 millioner passagerer over en strækning på 515 km mellem Tokio og Osaka – ialt for samtlige tog tilsammen 290 millioner km svarende til 380 retur-rejser til Månen.

Selvom jernbane-eksperter i alle dele af verden har betragtet »Projektil-togene« som en model for moderne jernbanetrafik og service, har togene i de seneste år været plaget af besværligheder og uheld af alle slags. Som eksempler kan nævnes, at højfølsomme måleinstrumenter har reageret direkte modsat, når de skulle advare mod snestorme, mod fejl i skinnerne, mod strømafbrydelser som følge af rotters angreb på elektriske ledninger eller kortslutninger forårsaget af slanger, der havde slået sig ned i signalboxe.

Disse fejl har skabt vanskeligheder for trafikken, men de har hurtigt kunnet udbedres.

De virkelige vanskeligheder hober sig op i 1972 og toppede i foråret 1973, da »Projektil-togenes« skinne-til-motorvogn kommunikationssystem eller – som det officielt kaldes – Automatisk Tog Kontrol

(ATC) hærgedes af utallige fejl i elektronikken. ATC-systemet ned-sætter togets fart, hvis der registreres fejl i systemet foran på banenettet og sørger for, at farten igen øges, når det muligt farlige punkt er passeret. Systemet udvælger også det rigtige spor, når toget kører ind på en station og standser toget automatisk, når der er fare på færde. Ifølge talsmænd for De Japanske Statsbaner overflødiggjør ATC-kontrolsystemet komplicerede og dyre lyssignaler, der bruges langs skinnerne på alle traditionelle baner.

Mellem den 1. juli og den 10. august i år var problemerne større end nogensinde, og i denne periode kørte »Projektil-togene« kun efter køreplanen de 16 dage. De japanske Statsbaner forklarede dette med ukontrolable naturbegivenheder – og med henvisning til, at Lokomotivmændene ikke var særligt villige til at samarbejde om det automatiske system! Dette sidste er dog aldrig blevet uddybet.

Vanskelighederne foranledigede imidlertid aflysning af 406 tog i den nævnte periode, mens 882 kørte med forsinkelser – den største på fire timer. Billetter til en samlet værdi af 2,7 millioner kr. måtte refunderes, hvilket gav de hårdt trængte statsbaner et yderligere underskud. Indtægter fra »Projektil-togene« udgør omkring 30 procent af De Japanske Statsbaners indtjening.

Efter gentagne og omfattende klager over, at de japanske super-tog ikke havde kunnet overholde den plan, der var grundlaget for deres eksistens, gik Statsbanerne omsider i sidste måned (oktober 1974) ind på at aflyse 320 ture mellem Osaka og Tokio i fire døgn umiddelbart efter nytår 1974–1975 for at man kunne foretage en omfattende kontrol af sikkerhedsforan-

staltningerne. Embedsmændene, der er stolte af den rekord, »Projektil-togene« har med hensyn til færreste antal alvorlige ulykker eller tilskadekomne passagerer, oplyser, at de fire dages togaflysninger vil berøre 700.000 passagerer og være ensbetydende med et indtægtstab på 30 millioner kr.

Kontrollen vil være altomfattende og omfatte eftersyn af skinner og banelegemer, de strømførende luftledninger og hele det elektroniske fartstyrings-anlæg.

Statsbanernes embedsmænd vil endvidere tage 360 af de ialt 1.820 »Projektil-tog« ud af drift, fordi de betragtes som »udslidte«. Embedsmændene oplyser, at disse tog, der var færdigbygget inden september 1964, nu har kørt mere end de fire millioner km, de var beregnet til. Hele tiden er togene blevet kontrolleret og efterkontrolleret og fixet op, men nu kan det ikke længere betale sig at sætte dem i stand.

De fladnæsede blå- og elfensben-farvede tog, der på japansk kaldes »Shinkansen« havde deres debut den 1. oktober 1964 – det år, hvor der var olympiade i Tokio. De vakte straks opmærksomhed som verdens hurtigste og smarteste tog med en gennemsnitshastighed på 171,5 km/tm, hvilket betød, at de gennemkørte strækningen fra Tokio til Osaka på tre timer og ti minutter eller tre timer og tyve minutter hurtigere end deres forgængere på den tidligere smalsporede bane. Tekniske eksperter fra USA, Storbritannien, Frankrig, Vesttyskland og andre lande strømmede til for at opleve vidunderet.

Millardprojektet med »Projektil-togene« startedes i 1958 med et lån i Verdensbanken på 80 millioner dollars. Lånet var først og fremmest beregnet til ændring af skinnebredden fra de smalle skinner,



De vanskeligheder, som Japans stolthed »Projektil-togene« har oplevet i de seneste år, afspejles i dette billede: Passagerene har måttet forlade et af de elegante tog og gå ad banelinien de to kilometer til næste station, fordi der opstod fejl i det elektroniske system.

som britiske ingeniører lagde i Japan i 1874.

De slanke, moderne og luftkonditionerede tog, der opvarmes ved hjælp af damp om vinteren, kører tværs gennem Japans industribælte og gennem de prydelige agerbrugsdistrikter i det centrale Honshu, smutter på sin rute gennem 64 tunneller og over 300 broer. Togene kører 103,8 km ad den nye Tokaido-strækning højt over motorveje, byer og andre jernbaner. Der er ikke en eneste jernbaneoverskæring, hvor de fleste ulykker indtræffer ved kollisioner med biler, lastbiler, cyklister og andre trafikanter.

Togene er forsynet med alle slags moderne komfort, herunder radiohøretelefoner ved hvert sæde, mulighed for afsendelse af telegrammer og for telefonsamtaler til alle dele af Japan, ligesom der er restaurant og cafeteria.

Det moderne banenet og togsystem, der i dag betragtes som en teknisk bedrift, mødte oprindeligt modstand fra mange sider. Dagbladet »Asahi« skrev i sit millionoplag, at »Projektil-togene«, da de kun var på tegnebordet, betragtedes som »et spild af tid og penge, når der var andre måder at bedre rejsefaciliteterne på«. Bladet kon-

staterede, at projektet i spild af penge og arbejdsindsats kunne måle sig med verdens hidtil mest fjolde ideer: Opførelsen af pyramiderne i Ægypten, den kinesiske mur og det japanske slagskib »Yamato«...

»Projektil-togenes« afgang er øget fra dagligt 65 i 1965 til i øjeblikket 235 samtidig med, at linienettet er udvidet med 180 km fra Osaka til Okayama. Det skete i efteråret sidste år. I foråret 1975 øges de modernetogs aktiviteter med yderligere 400 km (fra Okayama til Fukuoka i det sydlige Japan).

VIP.

Togafsporinger i USA i stigende antal

16

Antallet af togafsporinger i USA forårsaget af dårlig vedligeholdelse af skinner og jernbanedæmninger er steget betydeligt i de seneste år, og myndighederne erklærer, at situationen vil blive endnu værre, førend den kan blive bedre.

Over 7.000 tog afsporedes i 1973 – en stigning på 27 procent i forhold til 1972, hvor 5.508 tog løb af sporet.

Henved halvdelen – omkring 47 procent – af afsporingerne var forårsaget af defekte skinner eller dæmninger, oplyser trafikministeriet. Endvidere skyldtes andre 23 procent af årsagerne defekt rullende materiel, tilføjedes det.

Tallene for antallet af afsporinger i år foreligger selvsagt ikke endeligt, men i de første fire måneder af indeværende år er antallet af afsporinger steget med 15 procent i forhold til samme periode sidste år.

»Årsagen til det stigende antal afsporings-ulykker må søges i det sidste tiårs svigtende vedligeholdelse af skinner og udstyr inden for jernbaneindustrien«, erklærer de føderale myndigheders talsmand, John Ingram, der fortsætter:

»De baner, der har de gode skinner og dæmninger, oplever simpelthen ikke afsporinger. Der er nogle jernbaneselskaber, der har virkeligt fine skinner, men i det store og hele er der de fleste steder

sket slitage og nedbrydninger, der ikke er udbedret i tide«.

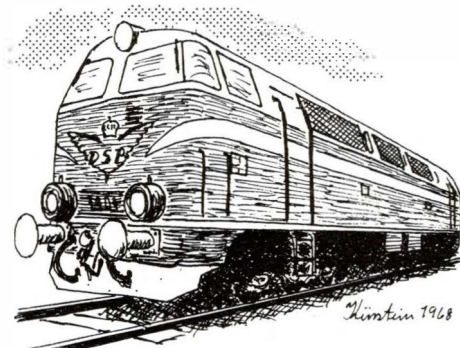
På grund af de dårlige skinner er antallet af uheld og ulykker steget for det nationale langdistance-persontogsselskab AMTRAK siden dets oprettelse i 1971, og i mange tilfælde har småbyer eller bymæssige bebyggelser måttet rømmes, efter at godstog med brandfarlige eller eksplosive ladninger er rendt af sporet.

Indtil nu har Amtrak haft 26 afsporinger, hvor der ved de tolv ialt blev kvæstet 177 passagerer, mens en passager dræbtes.

De slet vedligeholdte skinner og jernbanedæmninger har også været årsag til, at Amtrak ikke kan overholde sine køreplaner. Persontogene har ofte måttet omdirigeres ad baner, der normalt kun befærdes af godstog, eller der har måttet køres med stærkt nedsat hastighed.

Disse ordrer om nedsættelse af farten har betydet, at visse strækninger kun har måttet gennemkøres med en fart af 16 km/tm, og det giver selvsagt store forsinkelser. I 1973 udstedte Amtrak ialt 52.000 påbud om nedsat hastighed på forskellige slet vedligeholdte strækninger.

Trafikministeriet oplyser, at der i 1973 rapporteredes om 412 uheld eller ulykker forårsaget af farligt materiel – skinner, dæmninger eller rullende materiel. I 1972 var tallet 337.



PERSONALIA

Forfremmelse til lokomotivfører (17. lrm.) efter ansøgning pr. 1-10-1974

Lokomotivfører (15. lrm.):

E. B. F. Jørgensen, ddt Ng i ddt Ng

Forfremmelse til lokomotivfører (17. lrm.) efter ansøgning pr. 1-10-1974

Lokomotivførerne (13. lrm.):

H. P. H. Pantón, ddt Gb i ddt Gb

K. Juul, ddt Ro i ddt Gb

G. Madsen, ddt Str i ddt Rf

Forfremmelse til lokomotivfører (17. lrm.) efter ansøgning pr. 1-11-1974

Lokomotivfører (13. lrm.):

A. B. Hansen, ddt Hg i ddt Gb

Forfremmelse til elektrofører (10. lrm.) efter ansøgning pr. 1-11-1974

Elektroførerne (7. lrm.):

B. V. Pedersen, ddt Kh i ddt Kh

B. Nielsen, ddt Kh i ddt Kh

F. K. Larsen, ddt Kh i ddt Kh

J. Mullitsgaard, ddt Kh i ddt Kh

J. H. Hansen, ddt Kh i ddt Kh

C. Mortensen, ddt Kh i ddt Kh

J. Knudsen, ddt Kh i ddt Kh

E. Thomassen, ddt Kh i ddt Kh

E. J. Pedersen, ddt Kh i ddt Kh

C. C. Nielsen, ddt Kh i ddt Kh

R. K. Rasmussen, ddt Kh i ddt Kh

I. O. Andersson, ddt Kh i ddt Kh

Forfremmelse til lokomotivfører (18. lrm.) pr. 1-4-1974

Lokomotivførerne (17. lrm.):

N. P. Jensen, ddt Es i ddt Es

E. Kristensen, ddt Ar i ddt Ar

P. T. O. Christensen, ddt Fa i ddt Fa

H. M. M. Christensen, ddt Kø i ddt Kø

P. I. Andresen, ddt Fa i ddt Fa

H. Jepsen, ddt Pa i ddt Pa

V. H. Pallesen, ddt Ar i ddt Ar

A. Schmidt, ddt Es i ddt Es

H. Nielsen, ddt Es i ddt Es

E. E. F. Lissau, ddt Rf i ddt Rf

N. J. I. Hansen, ddt Kø i ddt Kø

K. E. D. Kofoed, ddt Gb i ddt Gb

E. Hansen (Bogø), ddt Gb i ddt Gb

L. Boldt, ddt Kø i ddt Kø

H. R. Ottosen, ddt Gb i ddt Gb

A. Christensen (Tunø), ddt Gb i ddt Gb

C. G. J. Loving, ddt Gb i ddt Gb

O. E. D. Madsen, ddt Str i ddt Str

A. H. Nurup, ddt Kø i ddt Kø

H. Bech, ddt Fa i ddt Fa

R. V. Dorner, ddt Es i ddt Es

H. C. Glerup, ddt Fa i ddt Fa

B. E. Thomsen, ddt Ng i ddt Ng
 L. C. Rasmussen, ddt Ng i ddt Ng
 H. D. Frederiksen, ddt Ar i ddt Ar
 J. J. Lorenzen, ddt Gb i ddt Gb
 R. N. C. C. Olsen, ddt Ar i ddt Ar
 A. Nielsen, ddt Pa i ddt Pa
 H. Koue, ddt Gb i ddt Gb
 K. Falkenberg, ddt Ng i ddt Ng
 P. E. S. Rasmussen, ddt Pa i ddt Pa
 A. Østergaard, ddt Ab i ddt Ab
 S. H. Petersen, ddt Str i ddt Str
 R. L. Pedersen, ddt Fa i ddt Fa
 H. B. L. Hansen, ddt Kø i ddt Kø
 K. E. Petersen, ddt Gb i ddt Gb
 O. S. Nielsen, ddt Gb i ddt Gb
 P. R. T. Pauelsen, ddt Gb i ddt Gb
 B. M. Stokkendahl, ddt Gb i ddt Gb
 S. A. Christensen, ddt Gb i ddt Gb
 H. W. Christensen, ddt Rf i ddt Rf
 P. V. Jensen, ddt Kø i ddt Kø
 S. G. Jensen, ddt Gb i ddt Gb
 K. K. M. Marbak, ddt Gb i ddt Gb
 G. A. Hansen, ddt Ar i ddt Ar
 C. S. Rasmussen, ddt Gb i ddt Gb
 K. Olesen, ddt Es i ddt Es
 H. C. Hansen, ddt Ar i ddt Ar
 J. A. H. Hansen, ddt Hg i ddt Hg
 P. R. V. Andersen, ddt Hg i ddt Hg
 J. T. Svaneborg, ddt Kb i ddt Kb
 G. Lenno, ddt Ab i ddt Ab
 H. Halbro, ddt Ar i ddt Ar
 C. H. Andersen, ddt Gb i ddt Gb
 P. H. Nielsen, ddt Ng i ddt Ng
 H. Vedel, ddt i Gb i ddt Gb
 O. S. Madsen, ddt Gb i ddt Gb
 E. W. Jespersen, ddt Gb i ddt Gb
 P. A. W. Pedersen, ddt Gb i ddt Gb
 W. U. Nielsen, ddt Hg i ddt Hg
 S. C. S. Pedersen, ddt Kb i ddt Kb
 H. H. P. R. Andersen, ddt Hg i ddt Hg
 M. Rasmussen, ddt Fa i ddt Fa
 N. P. R. Hansen, ddt Es i ddt Es
 A. J. H. Christensen, ddt Str i ddt Str
 A. S. K. Rind, ddt Ar i ddt Ar
 P. K. Kristensen, ddt Gb i ddt Gb
 H. V. Hansen, ddt Gb i ddt Gb
 H. A. Christensen, ddt Gb i ddt Gb
 P. A. Taklo, ddt Gb i ddt Gb
 S. P. Christiansen, ddt Gb i ddt Gb
 S. A. Andersen (Helsing), ddt Gb i ddt Gb
 K. F. Renard, ddt Gb i ddt Gb
 L. H. Jensen, ddt Gb i ddt Gb
 H. C. Zerling, ddt Fa i ddt Fa
 H. Hansen (Veber), ddt Gb i ddt Gb
 B. K. Hansen, ddt Hgl i ddt Hgl
 J. R. Larsen, ddt Hgl i ddt Hgl
 O. A. Sørensen, ddt Ar i ddt Ar
 B. W. Hofmann, ddt Gb i ddt Gb
 V. E. Thomsen, ddt Gb i ddt Gb
 C. L. Knudsen, ddt Gb i ddt Gb

T. I. Jensen, ddt Gb i ddt Gb
 G. E. F. Härtel, ddt Gb i ddt Gb
 R. C. Hansen, ddt Kø i ddt Kø
 I. J. Christoffersen, ddt Gb i ddt Gb
 P. Schädler, ddt Kb i ddt Kb
 P. Wichmann, ddt Gb i ddt Gb

**Forfremmelse til lokomotivfører (13. lrm.)
 pr. 1-11-1974**

Lokomotivassistenterne (10. lrm.):
 N. T. B. Kristensen, ddt Hgl i ddt Hgl
 E. A. Andresen, ddt Gb i ddt Gb
 O. M. Petersen, ddt i Gb i ddt Gb
 B. V. Petersen, ddt Gb i ddt Gb
 S. E. Nielsen, ddt Gb i ddt Gb

**Forfremmelse til lokomotivfører (18. lrm.)
 pr. 1-6-1974**

Lokomotivfører (17. lrm.):
 S. R. T. Hesselberg, ddt Kb i ddt Kb

**Forfremmelse til lokomotivfører (18. lrm.)
 pr. 1-7-1974**

Lokomotivførerne (17. lrm.):
 O. Bregnum, ddt Ar i ddt Ar
 H. O. Andersen, ddt Kb i ddt Kb
 E. A. Petersen, ddt Hg i ddt Hg

**Forfremmelse til lokomotivfører (18. lrm.)
 pr. 1-8-1974**

Lokomotivfører (17. lrm.):
 O. A. Honoré, ddt Hg i ddt Hg

**Forfremmelse til lokomotivfører (18. lrm.)
 pr. 1-9-1974**

Lokomotivførerne (17. lrm.):
 K. J. Engstrøm, ddt Hg i ddt Hg
 J. G. Pinholt, ddt Hg i ddt Hg
 A. Vilhelmsen, ddt Fa i ddt Fa

**Forfremmelse til lokomotivfører (18. lrm.)
 pr. 1-10-1974**

Lokomotivførerne (17. lrm.):
 H. V. Larsen, ddt Kø i ddt Kø
 J. C. G. Rasmussen, ddt Næ i ddt Næ

**Overgået til stillingen som lkm. på prøve
 (16. lrm.) pe. 1-11-1974**

lkas (8. lrm.):
 F. H. Pedersen, ddt Gb i ddt Gb

**Genansat i stillingen som lokomotivfører
 (13. lrm.) pr. 1-10-1974**

Fhv. lokomotivfører V. P. L. Hansen, ddt
 Gb i ddt Gb

Ansæt på prøve pr. 1-10-1974

Lokomotivassistenterne (7. lrm.):
 C. N. Böttcher, ddt Gb
 U. Salmonsens, ddt Gb
 F. Christensen, ddt Gb
 E. Nielsen, ddt Gb
 T. H. Jensen, ddt Gb
 J. P. Jensen, ddt Gb
 N. V. Holst, ddt Gb
 M. J. Jensen, ddt Gb
 E. H. Hansen, ddt Gb

Ansæt på prøve pr. 1-11-1974

Lokomotivassistenterne (7. lrm.):
 A. K. Trelldal, ddt Gb
 E. J. Larsen, ddt Gb
 P. F. Jørgensen, ddt Gb
 P. T. J. Bøgelund, ddt Gb
 J. C. W. Brunsted, ddt Gb
 K. S. Hansen, ddt Gb
 K. G. Sørensen, ddt Gb
 T. B. Christensen, ddt Gb
 O. Lindh, ddt Gb
 P. Krogholt, ddt Gb
 J. Bertelsen, ddt Gb

Forflyttelse pr. 1-10-1974 efter ansøgning

Lokomotivførerne (13. lrm.):
 J. Nielsen (Rasch), ddt Hgl i ddt Gb
 T. P. Nielsen, ddt Hgl i ddt Gb
 Lokomotivfører (17. lrm.):
 N. S. G. Christensen, ddt Ab i ddt Ar

Forflyttet pr. 1-11-1974 efter ansøgning

Lokomotivfører (13. lrm.):
 E. Jensen, ddt Hgl i ddt Gb
 Lokomotivfører (17. lrm.):
 J. Jespersen, ddt Gb i ddt Ar

Navneændring

Lkas på pr. (7. lrm.) F. Nielsen, ddt Gb til F.
 L. Nielsen
 Lkf. (13. lrm.) O. Sørensen, ddt Gb til O.
 Wass

Afsked efter ansøgning pr. 17-9-1974
Lkas på pr. (7. lrm.) E. H. Dagsberg

Afsked pr. 30-11-1974

Lkf. A. H. Jensen (17. lrm.), ddt Kb, gr. svagelighed
Lkf. H. C. E. Lundemann (15. lrm.), ddt Od, gr. svagelighed
Lkf. C. E. Møller (15. lrm.), ddt Tdr., gr. svagelighed

Afsked efter ansøgning pr. 31-12-1974

Lokomotivførerne (18. lrm.):
B. E. Thomsen, ddt Ng, gr. alder
K. Olesen, ddt Es, gr. alder
L. C. Rasmussen, ddt Ng, gr. alder

Afsked pr. 31-12-1974

Lkf. F. J. Jørgensen (15. lrm.), ddt Gb, gr. svagelighed
Lkf. H. L. Hansen (17. lrm.), ddt Kø, gr. svagelighed

Tjenestefrihed uden løn

Lokomotivfører (13. lrm.) K. A. Nielsen
(Aabyhøj) pkt. 1-12-1974 til 30-11-1975.

Afgået ved døden

Lokomotivfører R. S. Nielsen (17. lrm.), ddt Fa, er afgået ved døden d. 4-9-1974.
Lokomotivfører O. A. K. Sørensen (17. lrm.), ddt Hgl, er afgået ved døden d. 3-9-1974.
Lokomotivfører K. B. Laursen, ddt Gb, er afgået ved døden d. 24-11-1974.

Opmærksomhed frabedes

Al opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

H. J. Sørensen,
lokomotivfører, Fredericia.

Eventuel opmærksomhed ved mit jubilæum frabedes venligst.

J. V. Hansen,
lokomotivfører, Kalundborg.

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

K. A. H. S. Nielsen,
lokomotivfører, Kalundborg.

Al opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

Eugen Hougaard,
lokomotivfører, Gb.

Juletræsfester

Århus

DLF Århus afd. afholder juletræsfest, tirsdag d. 7. januar 1975 kl. 18.00 i Håndværkerforeningens lokaler, Klostergade.

Pensionister indbydes venligst.

Indtegningsliste er fremlagt på opholdsstuen.

Indtegningen slutter d. 27/12.

Festudvalget.

Fredericia

Fredericia afdeling afholder juletræsfest på hotel »Landsoldaten« søndag den 29. december 1974 kl. 18.00.

Lokomotivmænd med tilknytning til Fredericia samt pensionister og enker indbydes venligst.

Indtegningslisten er fremlagt på opholdsstuen.

Pensionister kan indtegne sig hos afdelingskasserer A. Vilhelmsen, telefon 92 46 37.

P. a. v.
N. P. Juncker.

Nyborg

DLT Nyborg afdeling afholder ordinær generalforsamling onsdag d. 15. januar 1975 kl. 15.00 på Missionshotellet.

Dagsorden ifølge lovene.

Efter generalforsamlingen serveres der gule ærter, 1 øl + 1 snaps for 25 kr.

Pensionister indbydes venligst.

Tilmelding til spisningen kan ske på telf. 31 27 70 og 31 22 53 og ved opslag på opholdsstuen.

Sidste frist er d. 13. januar kl. 18.00.

P. a. v.
A. K. Johansen.

Arbejderbevægelsens Hvem-Hvad-Hvor

en opslagsbog der bør have en selvfølgeplads på alle Arbejderbevægelsens og Fagbevægelsens kontorer samt hos alle der interesserer sig for og er engageret i fagbevægelsen.

Her er bogens enkelte afsnit:

- Historisk oversigt.
- Arbejderbevægelsen i de enkelte lande og områder.
- Mænd og kvinder i arbejderbevægelsen (biografier).
- Begreber og Institutioner.
Litteratur.
Register.

Bogen er skrevet af en gruppe historikere, som omfatter: Arkivar, cand. mag. Ib Gejl – Arkivar, cand. mag. Finn H. Lauridsen – Arkivar, cand. mag. Dorrit Andersen – Arkivar, mag. art. Chr. R. Jansen – Arkivar, cand. mag. Erik Korr Johansen.

Arbejderbevægelsens H-H-H er en håndbog for arbejderbevægelsens egne folk, men først og fremmest er det en bog for alle, der følger med i det politiske liv. Der er aldrig før kommet en tilsvarende bog i de nordiske lande.

Arbejderbevægelsens Hvem-Hvad-Hvor Redigeret af: Overarkivar, dr. phil. Vagn Dybdahl, Erhvervsarkivet.

Redaktionel tilrettelæggelse: Erik Langkjær.

Illustrationer: Samtidige fotografier af begivenheder og personer, diagrammer m.m.

Omfang: 448 sider.

Pris 66.75.

Satser for særlige ydelser

Som fremgående af dette nummer af DLT side 4 er satserne for særlige ydelser ændret. Med gyldighed fra 1.12.1974 er de for følgende områder:

kr. pr. time

Natpenge for tjeneste i tiden	
kl. 17-22	4,40
Natpenge for tjeneste i tiden	
kl. 22-6	6,95
Godtgørelse for tjeneste på lørdage, søn- og helligdage, mandage, grundlovsdag og juleaftensdag, jfr. aftalens § 2	9,00
Godtgørelse for delt tjeneste, der strækker sig ud over 12 timer	2,03
Godtgørelse for tredelt tjeneste	4,21

Lommebogen 1975

Alle som pr 1. december 1974 er aktivt medlem af Dansk LokomotivmandsForening, får lommebogen gratis udleveret gennem de lokale afdelinger.

Af restoplaget er der mulighed for andre at købe lommebogen ved henvendelse til foreningens kontor, Hellerupvej 44, 2900 Hellerup. Prisen for lommebogen er 6,00 kr.

Indbinding af DLT

Ønskes Dansk Lokomotiv Tidende årgang 1974 indbundet, kan bestilling herpå sendes til foreningens kontor, Hellerupvej 44, 2900 Hellerup. Bestillingen skal være fremme senest 15. januar 1975. Prisen for indbindingen er 30,00 kr.

Indholdsfortegnelse

Ledende artikler

	Nr.	Side
DLF 75 år	1	2
Svar savnes	2	2
Vi må have flere folk	3	2
Midtvejsforhandling	3	2
DLF kongres	5	3
Kongres 1974	6	2
Personaletilpasning	7	2
Bevidst holdning	8	2
ITF kongres	9	2
Nye arbejdstidsregler	10	2
Fra CO I's repræsentantskabsmøde	11	2

Trafik og teknik

Overordnet trafikplanlægning	1	4
Fælles trafikpolitik i EF	2	16
Aspekter og vurderinger af planlægning i trafiksektionen	3	4
Lov om godstransport med motorkøretøjer	4	2
Der blæser milde vinde mod den kollektive trafik i dag	5	12
Teknologi og broprojekter afgørende for DSB's materialekøb	5	40
Storebæltsoverfarten udbygget for fremtiden	7-4.	8 12
Hurtigbaner med store profiler	8-12	9 9
DSB i hård konkurrence	10	10
Biler på tog ad en Helsingør-Helsingborg tunnel	10	14
Elektronisk nærtrafik har stor succes i USA	11	8
Japans »vidundertog« i store vanskeligheder	11	14
Togafsporinger i USA i stigende antal	11	16

Forskellige artikler

Stenkul og brunkul kan laves til olie	1	8
Sådan for man lønmodtagerne med i A/S-bestyrelserne	1	12
Fagbevægelsen præger EF-udviklingen	1	14
Selvangivelsen	1	16
Udtalelse om dyrtidsregulering	2	3
Køb dansk	2	5
Hvad står Gallup for	2	8
TV blevet uundværligt	2	14
Mozambique	3	9

En drøm blev til en realitet	3	10
Det kostede livet at tro på retfærdighed og demokrati	3	11
Forslagskassen	3	13
SJ moderniserer overnatningslokaler	3	17
Løn og pension april 1974	4	4
Aktuelle boligproblemer	4	8
Behovet for u-landshjælp er stort	4	12
Kampen mod pengeforringelsen	4	14
Arbejdsmiljøgruppen af 1972	4-16	9 8
Foreningens 75 årige historie	5	3
Seks formænd på 75 år	5	10
Vi ønsker større organisationsenheder	5	15
Mere system i skifteholdsarbejdet	5	16
Ugentlig fridag blev indført	5	18
En mindelund	5	19
Danmarks første, rigtige jernbanemuseum	5	20
Med pistol i nakken	5	22
Lokomotivmand bygger vagerkutter	5	24
Rationalisering	5	26
Lokomotivpersonalets uddannelse	5	33
Aftale om time- og dagpenge	5	61
Kongresreferat	6-3. 7-8. 8-7	9 15
Enkepension gennem ATP	6	23
Aktuelle forbrugerpolitiske spørgsmål	8	3
Løn og pension oktober 1974	9	3
Lokomotivførerjob i Sibirien	9	6
Arbejdstidsnedsættelse	10	4
Emolumenter oktober 1974	10	9
Olien – en hård branche	10	16
Børge Aanæs om lønforholdene	11	3
Særlige ydelser	11	4
Økonomisk demokrati	11	6
Tidligere DSB-mand første direktør for HT	11	10
Det forsvundne lokomotiv	11	13

Dødsfald, mærkedage m.v.

DLF 75 år	1	2
Egil Halvorsen 60 år	1	13
Formandskifte i Jernbaneforeningen	3	3
Kasserer i 25 år, N. E. K. Larsen, Od.	3	12
Rich. Lillie 90 år	7	3
Maskinchefen fylder 60	10	3

Fra medlemskredsen

Advisering af stop	1	18
Slutsignaler	2	13
En gammel bog	2	13
Rovdrift på personalet	3	14
Var det bare så enkelt	3	15
Et depot og dets problemer	3	16
Focus på ledelsen	3	16
Betragtninger	5	60
Hvad er meningen	6	22
Et tegn fra gamle dage	6	22
Vurderinger	6	22
Ved 75 års jubilæet	6	23



DEN FILOSOFISKE TEGNER

(Spare-
*jul
1974

Eller:
Hvordan
regeringen
kunne gøre
det billigere i
år for Familien
Danmark at få
juletræ helt
op til
loftet

