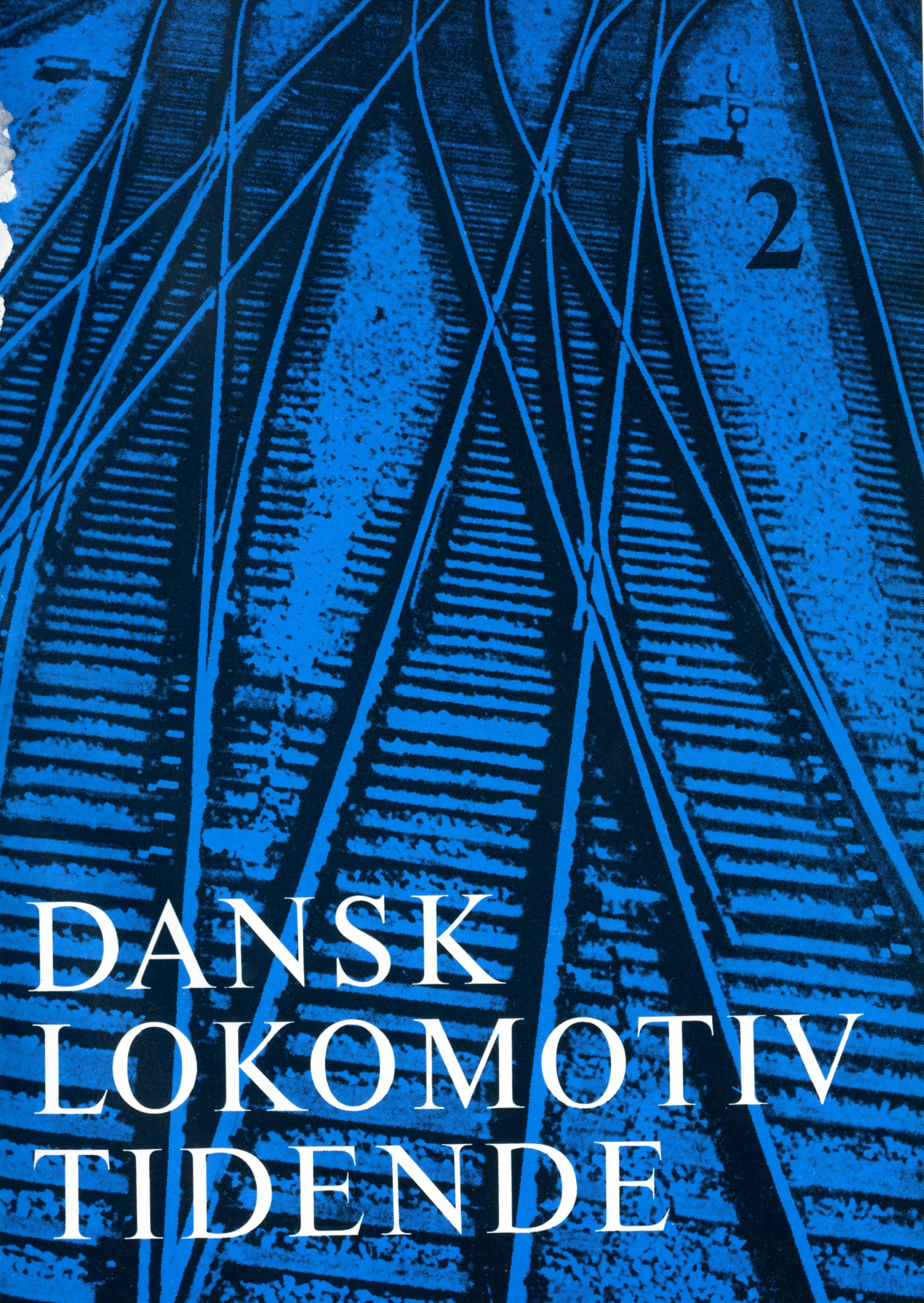




2

DANSK LOKOMOTIV TIDENDE



DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

10. FEBRUAR 1974 – 75. ÅRGANG

2

Indhold:

Politisk uklarhed	2
Aftale om kørepenge	3
Sikkerhedsfodtøj	4
Det ender med, vi bliver sorteper	6
Vognmodernisering	9
Ny mand i AOF	12
Biler på tog	14
Personalia	19

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.

Folketingsvalget 9. januar gav ikke baggrund for en stærk politisk fløj til at løse landets politisk-økonomiske problemer. Valget blev en sejr for partiet Venstre, men et nederlag for den politik partiet tegnede sammen med en række andre partier. Mulighederne for samarbejde om en flertalspolitik er ikke styrket – tværtimod. For overenskomstforhandlingerne på arbejdsmarkedet giver den politiske situation ikke optimisme, men måske kan valgresultatet alligevel føre til aftaler i erkendelse af, at parterne ikke skal forvente politiske indgreb. Arbejdsgiverne har med interesse dyrket de politiske aspekter. Medens dette skrives, skal folketingets formand forsøge at finde et grundlag for et politisk flertal, som kan samarbejde om løsning af for det første de kortsigtede presserende økonomiske problemer og dernæst langtsigtende planer. Såvel arbejdsmarkedets som tjenestemændenes organisationsledere har imidlertid opmærksomheden nøje rettet mod det, som foregår på Christiansborg. Ikke mindst tjenestemændenes forhold er direkte påvirkelige af Folketingets planlægning til løsning af problemerne. Vi må således stå i venteposition og jo længere tingenes løsning trækker ud, desto dårligere står vi i forhandlingssituationen. Midt i al den uklarhed, de politiske forhandlinger udtrykker, er der imidlertid på et begrænset område, som vedrører lokomotivmænd, indgået en aftale om beregning af køretimer. Med aftalen om time- og dagpenge indgik en bestemmelse som ville have den virkning, at køretimer skulle kunne opnås, når der udførtes 5 timers tjeneste og rejsen havde en længde af 8 km eller derover. Dette var en betydelig forringelse af det hidtidige beregningsgrundlag. Kort fortalt resulterede sagen i, at køretimebegrebet blev taget ud af aftalen om time- og dagpenge, og derefter var det overladt de respektive styrelser og organisationer selv at træffe aftale. Det er for vort vedkommende endt med en aftale om, at beregningsgrundlaget fremtidig skal være enten 5 timers tjeneste eller en rejselængde på mindst 8 timer. En anden afgørende ting er, at der ydes samme sats for 1. – 22. lrm. DSB vil nu gå i gang med at beregne efterbetalingen efter de opgørelser, der tidligere er indsendt og beregnet efter satserne, der da var gældende i tidsrummet 1. april 1974 – 30. september 1974 var kørepengene 2,37 kr. pr. time. Fra 1. oktober 1974 er de 2,54 kr. pr. time.

Aftale om kørepenge

Der er den 29. januar 1975 indgået en aftale mellem DSB og Dansk Lokomotivmands Forening om beregning af kørepenge.

Aftalen er som følger:

§ 1. Under tjeneste i tog ydes kørepenge i stedet for time- og dagpenge.

§ 2. Kørepengenes grundbeløb udgør 1,87 kr. pr. time.

Stk. 2. Det i stk. 1. nævnte grundbeløb reguleres som anført i § 8.

Stk. 3. Kørepengene beregnes for befordringsmidlets planmæssige afgangstid fra hjemstedet indtil den virkelige ankomsttid tilbage til samme. Dele af en time afrundes opad til hel time. Såfremt der inden for 1 time efter ankomsten til tjenestestedet atter afrejses fra dette medregnes det mellemliggende tidsrum såvel ved beregningen af kørepengene som ved afgørelsen af, om fraværet fra tjenestestedet har haft en varighed af mindst 5 timer.

Stk. 4. Såfremt tjenesten er tilrettelagt som delt tjeneste sammenlægges tjenestetimerne i de enkelte tjenesteafsnit såvel ved beregningen af kørepengene som ved afgørelsen af, om fraværet fra tjenestestedet har haft en varighed af mindst 5 timer.

§ 3. Såfremt det af hensyn til tjenesten er nødvendigt at overnatte uden for hjemmet og der ikke af styrelsen stilles soverum til rådighed, godtgøres dokumenterede merudgifter til overnatning efter bestemmelserne i kapital III i aftale af 21.3.1974 om godtgørelse af merudgifter ved tjenesterejser i Danmark.

§ 4. For ture, der medfører overnatning i udlandet forhøjes kørepengene og eventuel godtgørelse for udgifter til overnatning med 25%.

§ 5. Der ydes ikke kørepenge i følgende tilfælde:

a. For rejser, der ikke strækker sig ud over 8 km fra tjenestestedet

eller ikke har en varighed af mindst 5 timer.

b. For rejser inden for et område bestående af Københavns og Frederiksberg kommuner.

Stk. 2. Til lokomotivpersonale, der udfører rangering med rangermaskine eller rangertraktor på hjemstedet, ydes herfor en godtgørelse svarende til halvdelen af de til enhver tid gældende kørepenge. Samme godtgørelse ydes til lokomotivpersonale, som er stationeret ved et depot inden for Københavns og Frederiksbergs grænser, når rangering udføres på anden station inden for nævnte område end den station, ved hvilken depotet er beliggende. Godtgørelsen ydes kun, når rangeringen udføres med egentlige rangermaskiner (herunder togmaskiner der udelukkende benyttes til rangering) med rangertraktor eller med motorvogn uden forbindelse med togfremførelse (dog ikke når rådighedspersonale kører motorvogn/diesellokomotiv til eller fra tog). Til rangering henregnes også forvarmning af tog og betjening af stationære anlæg med damp. Godtgørelsen regnes fra det tidspunkt, maskinen (rangertraktoren) forlader driftsdepotets eller depotværkstedets sporområde, indtil maskinen (rangertraktoren) atter kommer ind på dette sporområde. For rangering på driftsdepotets eller depotværkstedets sporområde ydes kun godtgørelse, når rangeringen sker i forbindelse med anden rangering eller varer ½ time eller derover.

Midlertidig tjeneste på fremmed sted

§ 6. Beordres lokomotivpersonale til at udføre midlertidig tjeneste uden for det faste tjenested ydes godtgørelse i henhold til bestemmelser-

ne i aftale af 21.3.1974 om godtgørelse af merudgifter ved tjenesterejser i Danmark. I sådanne tilfælde ydes tillige for ture fra udstationsstedet kørepenge samt evt. godtgørelse for natophold efter bestemmelserne i nærværende aftale, idet dog kørepengebeløbene ned sættes med 1/3.

Skt. 2. Godtgørelse i henhold til stk. 1 ydes ikke, blot fordi der udføres tjeneste, som normalt udføres af andetsteds stationeret personale, men kun når personalet ifølge ordre midlertidigt stationeres på et andet sted end hjemstedet. Sådant midlertidigt stationering skal foretages i tilfælde, hvor afløsningen vil foranledige en fraværelse fra hjemstedet, der er mere end en time længere end den, som lokomotivpersonalets længst ordinære tjeneste på det pågældende sted efter turlisterne medfører.

§ 7. Til tjenesterejser henregnes ikke de rejser, som personale, der kan oppebære kørepenge, må foretage ifølge karakteren af dets sædvanlige tjeneste, herunder kørsel som passager i forbindelse med tjeneste i tog, men kun rejser, som dette personale i anden anledning beordres til at foretage. Der ydes dog godtgørelse som for tjenesterejser i stedet for kørepenge når en tur (fraværelse fra hjemstedet) uforudset forlænges med mere end 4 timer.

Stk. 2. Når der i de i stk. 1 omhandlede tilfælde oppebæres time- og dagpenge for tjenesterejser, kan der ikke samtidig beregnes kørepenge.

Dyrtidsregulering

§ 8. For hver fulde 3 points udsving i reguleringspristallet ud over 100 forhøjes eller nedsættes det i § 2 fastsatte grundbeløb med tre pro-

cent. Eventuelle overskydende points henstår til næste regulering.

Stk. 2. Regulering i henhold til stk. 1. sker på grundlag af reguleringspristallet for januar og juli for tidsrummet henholdsvis 1. april – 30. september og 1. oktober – 31. marts.

Ikrafttrædelsesbestemmelser
§ 9. Aftalen træder i kraft den 1. april 1974, således at der for tjeneste, som er påbegyndt inden og afsluttes efter aftalens ikrafttræden, ydes godtgørelse efter de tidligere regler og satser.

Stk. 2. Samtidig ophæves § 109, stk. 1–4, 6–8 og 10 i lov nr. 154 af 7. juni 1958 om lønninger og pensioner m.v. til statens tjenestemænd, for så vidt angår det ved DSB beskæftigede personale.

Kørepengebeløb

Fra 1.10.1975 udgør kørepengene 2.54 kr. pr. time for 1.–22. lrm. Fra 1.4.1974 udgjorde de 2.37 kr. pr. time.

DSB går nu i gang med at beregne efterbetalingen.

○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○

Har du tænkt på

at arbejdssikkerhed skabes af den enkelte på arbejdspladsen. En gammel malersvend forklarede sin lærling det således: »Arbejdssikkerhed er, når du bruger den store pensel, taber den lille og når at samle den op, inden Hans-Jørgen har sat hælen på den og gokket nakken i gulvet!«

Vidste du

– at DSB's ulykkesstatistik for 1972 udviser ialt 1403 tilskadekomster og heraf alene 368 skader



SKÅN FØDDERNE

- BRUG SIKKERHEDSFODTØJ

- på fødder eller 26,2%. For 1973 er tallene: ialt 1230, fodskader 312, 25,4%. –
- at en støberiarbejder, der fik en 3 tons tung jernskål ned over sin ene fod, takket være sikkerhedssko kun fik en skramme og en mindre blødning –
- at en anden arbejder, der fik foden i klemme under en plade på 8 tons, slap med en lille blødning på stortåen og kunne fortsætte arbejdet efter at have fået – et par nye sikkerhedssko –
- at sikkerhedsfodtøj for at opnå Arbejdstilsynets godkendelse af Statsprøveanstalten bl.a. belastes med fra godt 1 til 3 tons hvilende tryk på stål-tåhætten –
- at tåhætten i sikkerhedstræsko alligevel kun vejer 100 gram –
- at tåhætten efter sigende beskytter mere end 50% af fodens 26 knogler –
- at meget sikkerhedsfodtøj også har indbygget ortopædisk stål-skinne, der støtter svangen og modvirker, at denne synker ned.

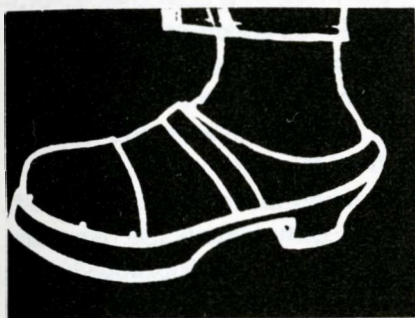
(Ifølge lægevidenskaben hidrører mange fod-, ben- og rygska-der fra nedsunken fodsvang) – og – at DSB ligesom mange andre virksomheder yder tilskud (50%) til anskaffelse af sikkerhedsfodtøj –

Med andre ord:

Køb et par sikkerhedstræsko i dag!

Betal den ene –

DSB betaler den anden



Lidt om – DSB-tilskud til anskaffelse af sikkerhedsfodtøj

For at begrænse antallet af fod- og tåskader hos personale med arbejde, der er forbundet med risiko for sådanne beskadigelser, giver DSB tilskud til anskaffelse af nedennævnte sikkerhedsfodtøj med følgende beløb pr. par:

træsko 45 kr.
lædersko 55 kr.
støvletter og støvler 65 kr.

Tilskudsbeløbene, der dækker ca. 50% af udgiften, reguleres årligt.

Tilskud gives kun til sikkerhedsfodtøj, der er godkendt og er forsynet med oplysning herom (mærkning).

Medarbejderen sørger selv for anskaffelse og betaling, hvorefter tilskud udbetales ved aflevering af

den kvitterede regning – forsynet med tjenestestedets attest for, at fodtøjet er anskaffet, og at medarbejderen udfører arbejde, der berettiger til tilskud – til et regnskabsførende ekspeditionssted, f.eks. en station.

For nyansatte gælder, at tilskud først gives efter 3 måneders beskæftigelse, men da også til sikkerhedsfodtøj, der er anskaffet i denne periode.

Eller sagt på en anden måde:

*DSB tænker på dine fødder –
– gør du det?*

Værd at vide – om sikkerhedsfodtøj

Egenskaber

Det er vigtigt at vælge sikkerhedsfodtøj, der:

- yder tilfredsstillende værn mod den risiko, det tilsigter at imødegå –
- er bekvemt at have på –
- ikke er for tungt –
- er let at tage af og – og
- iøvrigt ikke generer under arbejdet.

Sikkerhedsfodtøj må heller ikke kunne give anledning til selvstændige faremomenter, som eksempelvis påpeget i Rangerreglementet

(RR), hvor personalet af hensyn til faren for at glide på skinner, fodtrin m.v. advares mod under rangering at bruge fodtøj med gummi- eller træsåler eller med jernbeslag.

Det er baggrunden for, at rangerpersonale *ikke* kan få tilskud til f.eks. sikkerhedstræsko.

Godkendelse

Sikkerhedsfodtøj skal for at opnå godkendelse af Direktoratet for Arbejdstilsynet eller af tilsvarende myndighed i et af de andre nordiske lande opfylde en række krav til materialer og udformning m.m. og bliver bl.a. udsat for både tryk- og faldprøver.

Mærkning

Godkendt sikkerhedsfodtøj skal af fabrikant eller forhandler – på fodtøjet eller dets emballage – være forsynet med angivelse heraf.

(På sikkerhedsfodtøj fremstillet i et andet nordisk land er den oprindelige mærkning dog tilstrækkelig).

*Hvor får du fat
i et par sikkerhedssko?*

Spørg din sikkerhedsrepræsentant!



Det ender med, vi bliver sorteper

6 Dette er de to formænd for henholdsvis CO I og CO II, Børge Aanæs og Jens Christensen, fuldstændig enige om vil blive resultatet af et hvilket som helst forslag om en økonomisk løsning.

Interviewet med formændene, som er indledningen til de to centralorganisationers fælles informationsvirksomhed, afslører også, at dette ikke er det eneste, man er enige om.

På mange andre områder dækker Børge Aanæs og Jens Christensens synspunkter hinanden – også at man på længere sigt sandsynligvis vil konstatere, at det er irrationelt med to centralorganisationer.

CO I og CO II starter nu en fælles informations- og orienteringsvirk-

somhed. Hvorledes skal den fungere?

Børge Aanæs. Den skulle gerne fungere således, at alle vore meddelelser og informationer kommer ud enslydende og samtidig til samtlige CO I- og CO II-organisationer.

Hvilke forventninger stiller man til den?

Jens Christensen. Jeg forventer, at den vil betyde en udbygning af det naturlige samarbejde, der har eksisteret mellem CO I og CO II i mange år.

Det blev yderligere understreget, da vi flyttede i samme hus, hvorved de to sekretariater fik nærmere kontakt med hinanden end tidligere, og dette fik blandt andet den følge, at man nu vil drive en fælles orienteringsvirksomhed.

CO I havde tidligere et fagblad, CO I-Nyt. Er det afgået ved en stille og blid bladdød?

Børge Aanæs. Det kan man ikke sige. Vi har simpelt hen besluttet at ofre det på samarbejdets alter, idet vi ikke kunne arbejde sammen om en fælles informationsvirksomhed, hvis kun den ene af organisationerne udgiver et fagblad, og derfor besluttede vi at droppe det, idet der samtidig indgår i den nye aftale, at den også skal omfatte en artikelservice. Iøvrigt vil der opstå et problem for de organisationer, som ikke selv udgiver et fagblad og i stedet for anvendte CO I-Nyt, men det kan den nævnte artikelservice nok delvis afhjælpe.

Det blev nævnt, at CO I og CO II har et godt samarbejde. Kan den nye informationsvirksomhed være



Fra venstre Børge Aanæs og Jens Christensen.

kimen til, at det bliver endnu tættere?

Jens Christensen. Min personlige opfattelse er den, at CO I og CO II's områder er så sammenfaldende, at det på længere sigt vil være urationelt med to centralorganisationer.

Jeg ved godt, at der vil være mange følelsesmæssige forhindringer at overvinde, men jeg tror, at der vil komme en fusionering – for at bruge et moderne ord.

Børge Aanæs. Ja – men alting skal have en modningstid, og man skal nok være lidt forsigtig med at trække for hastige løsninger ned over hovedet på folk.

Jeg tror imidlertid på, at den fælles informationsvirksomhed kan være med til at gøde jordbunden for en voksende forståelse for, at man lige så godt kunne være én organisation.

CO II er tilknyttet FTF, som er partipolitisk neutral. Hvilket tilknytningsforhold har CO I?

Børge Aanæs. Det er en misforståelse, at CO I er tilknyttet LO. Det er ikke korrekt. Halvdelen af CO I-organisationerne er tilknyttet LO og den resterende del er medlem af FTF.

Jeg selv sidder i LO's forretningsudvalg, men det er i min egen skab af formand for Jernbaneforbundet, og jeg vil godt slå fast, at CO I som sådan også er partipolitisk neutral.

Jens Christensen. Jeg mener også, at der er langt større mulighed for en sammenlægning af CO I og CO II, end der er for en sammenlægning af f.eks. Dansk Post- og Telegrafforening og Dansk Postforbund, hvor sidstnævnte er medlem af LO.

Det er fordi, at når det drejer sig om etatsorganisationer, spiller det partipolitiske en meget stor rolle,

uanset man i det daglige kan arbejde vældig godt sammen.

Børge Aanæs. Jeg er helt af samme opfattelse, men jeg vil da godt samtidig påpege, at det bestemt har hjulpet på det gode samarbejde organisationerne imellem, at der består et godt forhold mellem LO og FTF, og at man oven i købet har borgfredsaftalen, således at der ikke skulle kunne opstå grænsestridigheder, hvad vi tit oplevede tidligere.

Jens Christensen. Jeg vil godt lige skyde ind, at man skal da heller ikke arbejde på de store enheder for de store enheders skyld. Der kan godt være områder, hvor det er mere værdifuldt med mindre enheder, og derfor tror jeg ikke, at centralorganisationerne i alle tilfælde skal hige mod sammenlægning af etatsorganisationerne.

Jeg synes selv, at der er en meget fornuftig deling af opgaverne for centralorganisationerne og for etatsorganisationerne.

De to centralorganisationer går hånd i hånd sammen i samarbejdet i Tjenestemændenes Fællesudvalg (TFU). Hvorledes er samarbejdet der med de øvrige centralorganisationer (Danmarks Lærerforening og Akademikernes Centralorganisation)?

Børge Aanæs. Vi har et glimrende samarbejde, hvor vi alle hidtil har forstået at bøje os lidt mod hinanden. Vi har også forstået, at man somme tider for sammenholdets og samarbejdets skyld kan være tvunget til at afstå fra visse ting, men netop i TFU føler jeg, at CO I og CO II har behov for et meget snævert samarbejde.

Er du ofte ude for, at du som CO I-formand kan komme i konflikt med de afgørelser, du som TFU-formand må lægge ryg til?

Børge Aanæs. Jo, men det gælder

vel for os alle fire, at det i samarbejdets navn ikke altid er lige behagelige ting, vi skal hjem og fortælle vore medlemmer.

Jens Christensen. En god målestok for at samarbejdet er lykkedes i TFU er, at AC ønskede at komme med. Oprindeligt var det Danske Statsebedsmænds Samråd, der var med, men da det blev opløst, og AC dannet, ønskede man her at deltage med sin tjenestemandssektion, selv om den kun udgør en mindre del af AC.

Jeg tror heller ikke, at Danmarks Lærerforening kunne drømme om at forlade TFU-samarbejdet. Jeg kan iøvrigt forestille mig, at der vil ske forandringer inden for TFU inden for de nærmeste år, således at det ikke alene vil være statstjenestemændene, der er repræsenteret der, men hele det offentlige område. Hvordan det skal håndteres, har vel ingen gjort sig konkrete tanker om endnu – men én ting står fast: Det må ikke ødelægge det gode samarbejde, vi i øjeblikket har i TFU. Det har vi virkelig mestret.

Børge Aanæs. Samarbejdet har været til gavn for samtlige statens tjenestemænd. Vi har ikke siden TFU (tidligere SLF) blev stiftet været i den situation, at en minister har kunnet spille nogen af centralorganisationerne ud mod hinanden, og det har stor betydning, når man forhandler.

Uanset regeringsdannelsen står vi sikkert over for forslag til en økonomisk løsning. I TFU er man blevet enige om at forhandle uden opsigelse af aftalerne. Hvorfor det?

Børge Aanæs. Det har vi gjort to gange tidligere – i 1971 og i 1973 – hvor vi forhandlede på grundlag af hovedaftalen uden at opsiges den eksisterende lønaftale. Når vi ikke i starten denne gang var helt så villige, var det fordi vi følte, at det var

ud fra et nyt grundlag, vi skulle forhandle.

Men efter at vi har fået oplyst grundlaget – og vel også ud fra konstateringen af, at folketinget kan lovgive uden at forhandle – har vi erklæret os villige til at forhandle på grundlag af hovedaftalen uden opsigelse.

Vi er endnu en smule uenige med ministeren om grundlaget, men det må siges at være af teknisk karakter.

Jens Christensen. For mig står det, at vi er villige til at forhandle uden opsigelse af aftalerne som et udtryk for, at vi er ikke så fastlåste i formalisme, som så mange andre har været.

Man kan bestemt ikke skyde os i skoene, at vi ikke har villet forhandle.

Vil man i de kommende forhandlinger kunne acceptere en nul-løsning i 1975.?

Børge Aanæs. Jeg kan ikke forestille mig, at vi kan acceptere en total nul-løsning. Vi har et lønforterslæb, og det må vi have dækket ind først.

Der er nok ingen tvivl om, at der vil blive stillet forslag om ændring af dyrtidsreguleringen. Kommer vi til at vinke farvel til den procentuelle dyrtidsregulering?

Jens Christensen. I CO II har vi den principielle indstilling, at vi ikke vil have ændret den procentuelle automatiske dyrtidsregulering. Hvis det imidlertid i forhandlingerne skulle komme dertil, at vi går over til et fast ørebeløb, må vi stille det som et ufravigeligt krav, at det følges op af en taktregulering, ellers kan spændvidden i det stive tjenestemandssystem ikke bevares.

Børge Aanæs. Der er her et punkt, hvor der er en forskel i opfattelserne i CO I og CO II.

I CO I har vi fået fuldmagt til at

forhandle på grundlag af en ensartet dyrtidsregulering med et fast ørebeløb, men vore betingelser er samtidig så store, at forskellen over til CO II ikke er særlig stor, f.eks. vil vi ikke acceptere en 40-øres løsning. Vi vil op på et tal, der giver fuld dækning for prisstigningerne. Imidlertid vil vi også kræve, at en ensartet dyrtidsregulering følges op af en eller anden lønreguleringsfaktor.

Så er forskellen ikke så stor?

Jens Christensen. Nej, det er blot en nuance.

ØD bliver hentet frem og pudset af med passende mellemrum. Er det et krav fra tjenestemændene, at det kommer med i en eventuel økonomisk løsning?

Jens Christensen. De grupper, der er mindst indstillet på ØD, er nok at finde i CO II. Jeg vil dog alligevel hævde, at vi i CO II har en principiel tilslutning til at gå ind for tanken.

Det er også min opfattelse, at hvis der bliver foretaget politiske indgreb, der medfører, at der ikke udløses lønstigninger til lønmodtagere, når der kan påvises produktionsstigninger, er man nødt til at indføre ØD, således at lønmodtagere kan få del i kapitaldannelsen.

Børge Aanæs. Jeg har også den indstilling, at hvis lønmodtagerne skal udvise tilbageholdenhed, kan det ikke være arbejdsgiverne, der skal skumme fløden. Det må være således, at lønmodtagerne skal have en rimelig andel i de penge, arbejdsgiverne sparer op i virksomhederne ved henlæggelser, afskrivninger, reservefonds m.v. – og så vil jeg endvidere tilføje, at jeg kan ikke se nogen form for ØD, uden at de offentligt ansatte er med.

Tror d'herre på – med de tidligere bitre erfaringer in mente – at der kan praktiseres en økonomisk løs-

ning, uden at tjenestemændene på en eller anden måde bliver sorteper?

Børge Aanæs. Nej, det tror jeg ikke. Nu foreligger der jo mere end én helhedsplan, og regeringens var énsidigt vendt mod lønmodtagerne. Det er særdeles let at gennemføre en begrænsning af lønmodtagernes indtægter og især for de offentligt ansatte. Det mærkede vi ved sidste helhedsløsning i 1963.

Men hvorledes man kan gennemføre en begrænsning af de øvrige indkomstdannelser, har vi ingen erfaringer for.

Personligt har jeg ingen tiltro til, at den kan lade sig gøre.

Jens Christensen. Jeg er også meget skeptisk. Selv om vi med de erfaringer, vi har fra den sidste helhedsløsning, gør et helhjertet forsøg på at gøre en ny bedre, vil vi konstatere, når udviklingen er forløbet et stykke tid, at vi atter er blevet sorteper.

Det tyder ikke på nogen særlig stor optimisme.?

Børge Aanæs. Nej, jeg er principielt mod enhver form for indkomstpolitisk løsning.

Indkomstpolitikken skal efter min mening styres over skatte- og socialpolitikken – ikke over lønpolitikken.

Jens Christensen. Jeg er helt enig. Jeg synes også, at man skal spille meget mere på de andre instrumenter, fordi det vil være lønmodtagerne, der uvægerligt vil komme til at betale mest i en indkomstpolitisk løsning.

Hvis der samtidig galoperer en inflation, som i hvert fald heller ikke tilgodeser lønmodtagerne, vil det ende med, at vi kommer til at sidde med det uheldige kort i hånden, uanset hvordan man så end får strikket en indkomstpolitisk løsning sammen.

Vognmodernisering en udfordring for centralværkstedet i Århus

Af Ole Hansen

Både DSB's kunder og personale kan glæde sig over det moderniserede vognmateriel i fjerntogene, men de færreste tænker på den arbejdsindsats, der har ligget bag moderniseringen. For centralværkstedet i Århus blev opgaven en udfordring og en prøvesten for nye samarbejdsformer. Tiden var knap, da beslutningen om ændringen af de mange vogne af typerne A, AB, B og BD med henblik på intercity-trafikken blev taget, og det gjorde ikke forholdene lettere, at man måtte imødesæ omplacering af et betydeligt antal ansatte på værkstedet.

– Men i det store og hele må vi sige, at det er gået smertefrit, siger fællestillidsmand Karl Skødt Andersen. Også tidligere har strukturen måttet ændres, ikke mindst ved overgangen fra damp- til dieseltrekraft. I den nuværende situation har det formentlig spillet en rolle, at man til gengæld for omplaceringerne kunne forvente stabile beskæftigelsesforhold. Nedgangen i arbejdsstyrken til de nuværende 900 mand er alene sket ved frivillig afgang.

Tilrettelæggelsen af arbejdsgangen

Centralværkstedet i Århus måtte ellers for 4-5 år siden imødesæ et mandskabsoverskud, og opgaven med vognmoderniseringen kom derfor særdeles belejligt. Kun kort tid var levnet til planlægningsarbejdet, og det foregik fra starten i et nært samarbejde med de enkelte værksteder, såvel på værkstersom håndværkerplan. Dermed sikredes det, at teori og praksis kom til at svare til hinanden, selv om der nødvendigvis, efterhånden som moderniseringen skred frem, måtte foretages visse korrektioner, fordi det viste sig, at tingene kunne udfø-

res på en hurtigere eller mere hensigtsmæssig måde. I en periode var der næsten daglige møder mellem de implicerede for at sikre den bedst mulige arbejdsgang, og der lægges ikke skjul på, at divergenser kunne opstå, men den nære kommunikation var simpelthen nødvendig, fordi det blev lovet, at et bestemt antal vogne ville stå klar til køreplansskiftet i maj 1974. Det kom til at knibe, men hovedsagelig på grund af forsinkede leveringer udefra. Desuden gav det visse problemer, at de designmæssige beslutninger ikke alle var truffet fra starten.

Fremtidige opgaver

Op til 18 vogne har været til behandling ad gangen, og arbejdet med dem er koncentreret i det tidligere lokomotivværksted. Dog har også værkstedet i Mølleengen været inddraget, selv om det ellers normalt kun tager sig af godsvogne. Det har fået overdraget opgaven med en del af AB-vognene samt de B-vogne, der er indrettet med kiosk.

Da arbejdet var på sit højeste, beskæftigede vognmoderniseringen 280 mand, som var afgivet fra alle værkstedsafdelinger. I løbet af foråret kommer man ned på 160 mand, og til april næste år vil opgaven være slut.

– Men vil der ikke til den tid opstå beskæftigelsesmæssige problemer?

– Det mener jeg ikke, siger værkstedschef Henning Pedersen, men på lidt længere sigt vil meget naturligvis afhænge af de igangværende overvejelser vedrørende centralværkstederne, herunder fordelingen af opgaver mellem øst og vest. Der vil afgjort ske ændringer, f.eks. med hensyn til hvad en storrevision skal omfatte, ligesom vi ved, at der bliver stadig mindre tid til revisi-

onerne, fordi vognene ikke kan undværes i driften ret lang tid ad gangen. I den forbindelse sigtes der mod, at hele vognstammer fra IC-togene kan indgå til revision samtidig.

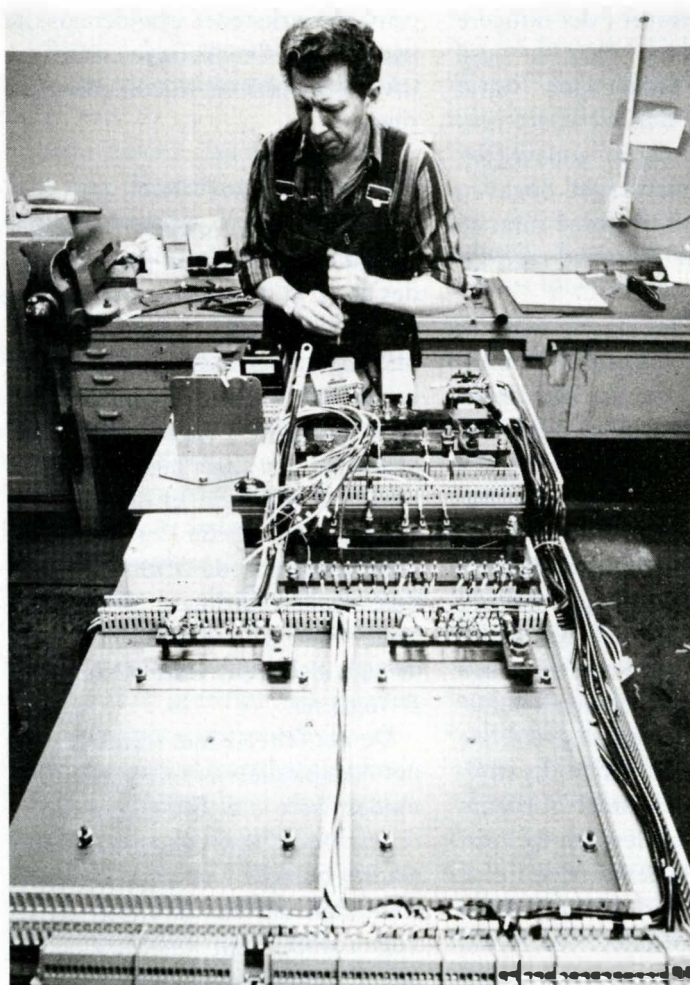
Et af fremtidsperspektiverne er, at værkstederne skal reduceres til kun at tage sig af fristeftersyn. Det vil sige, at en moderniseringsopgave som den, vi nu foretager, i fremtiden skal overlades til andre. Vi må blot konstatere, at det i den nuværende situation kan give problemer, at der ikke er ansat nye folk i en halv snes år, understreger værkstedschefen. Dermed er vi inde på spørgsmålet om nedbrydning af faggrænserne, og det er der adskillige eksempler på. F.eks. virker træhåndværkere som pladesmede, og på el-værkstedet arbejder adskillige tillærte. Omskolingens sker fortrinsvis i form af sidemandsoplæring.

Nyt kontra gammelt

Uanset overvejelser omkring centralværkstedernes fremtid står det klart, at de præges af et ændret syn på vedligeholdelse, reparationer og modernisering af vognmateriel. Før i tiden blev ældre vogne altid genskabt i deres oprindelige skikkelse. Nu søger man at opnå en standard svarende til den, en nybygget vogn ville få. Det synspunkt vandt genklang, da DSB i 1968 startede moderniseringen af CC-vognene – nu Bg – og er ført ud i fuldeste konsekvens ved ændringen af B-vognene.

Den opfattelse kan fremføres, at det ikke skulle være nødvendigt at modernisere kun 10 år gammelt materiel. Men kravene til komfort ændres hurtigt i vore dage, og også i fremtiden må det forudses, at en vogn i løbet af sin 30-40 årige levetid vil gennemgå ændringer af lig-

I det tidligere lokomotivværksted står vognene på rad og række under moderniseringen.



El-skabene ved vognenderne gennemgår ændringer på det elektriske værksted.



De gamle vinduesrammer kan bruges igen efter en oppudsning.

nende omfattende karakter. De erfaringer, som nu gøres, vil præge nybygningen af fjerntogsvogne og eventuelt også fortsat modernisering af eksisterende materiel, f.eks. i form af endnu bedre indstigningsforhold, elvarme, automatisk dø-åbning og -lukning og fjerntænding af kupebelysning i en hel vognstamme.

Også når det gælder reparationer, er nye synspunkter kommet ind i billedet. Mange af de hidtidige inventardele i B-vognene kunne anvendes igen efter forskellige håndværksmæssige ændringer, men timelønnen taget i betragtning kan det ofte bedre betale sig at lave helt nye dele. Samtidig stiler man mod, at vognopsynene kan udskifte

så mange enkeltdele som muligt med nye i stedet for at skulle reparere på det defekte.

Færdige komponenter

Når vognene i moderniseringsprogrammet indgår på centralstedet, er der i det indre kun kupeskillevæggene tilbage. Resten har værkstedet i Nyborg fjernet. En væsentlig del af arbejdet i første fase er koncentreret omkring vognenderne, idet der forberedes til automatisk kobling, nye indstigningstrin indsættes, og toilet af den nye type installeres. El-skabene ved toiletterne gennemgår ændringer med henblik på termostatsstyringen, og der monteres et skab til højttalerbetjeningen.

Hvad indretningen angår, søger man i videst muligt omfang at bruge færdige komponenter, der er hurtige at montere. Møblerne leveres af Scandia, mens værkstedets egne afdelinger tager sig af oppudsning af vinduesrammer og ændringer iøvrigt af kupeudstyr, som er udtaget af vognene inden moderniseringen.

Samtidig med monteringsarbejdet foretages malingen og den sidste designmæssige afpudsning. Som vognen nu står klar til indsættelse i driften, er den i højere grad præget af fabrikation end af håndværk, men seriearbejde er ved en så omfattende modernisering helt afgørende, både af tidsmæssige og økonomiske grunde.

Ny mand i AOF

– *Hvorfor er du blevet forretningsfører i AOF, Ole Vernerlund*

12

– Fordi AOF's bestyrelse opfordrede mig til det – og fordi jeg selv synes, det er en spændende udfordring. AOF har altid haft min store interesse, og jeg ser stedse nogle store muligheder for arbejderbevægelsen, der kan realiseres gennem AOF.

AOF er jo mange mennesker, der udfører et godt og dygtigt arbejde, det er et godt organisationsapparat – og det er et godt velrenommeret »firma« i offentlighedens øjne. Det giver tilsammen et godt grundlag at arbejde på.

– *Hvad tiltrækker mest?*

– Det ved jeg snart ikke. De arbejdsopgaver, AOF har taget op, er alle vigtige. Sådan ser jeg det. Men jeg kan da sige, at når deltagerantallet i landets fritidsundervisning er så højt som ca. en halv mill., hvoraf AOF har ca. 150.000 i sin virksomhed, hvortil kommer andre AOF-aktiviteter, der samler ca. en kvart mill. mennesker, ja så er det udtryk for et højt kulturelt niveau i et samfund, der ellers af mange beskyldes for at være kulturfjendsk. Glem ikke at fritidsundervisningen er Danmarks næststørste skole.

– *Javist, men en væsentlig del af dem er deltagere i hobbybetonede hold? Er det samfundets – og AOF's – opgave at bidrage til det?*

– Jeg har ved flere lejligheder – bl.a. i »Ide og Hverdag« – forsøgt at analysere fritidsundervisningens aktiviteter, fordelt på emnegrupper. Og de analyser bekræfter naturligvis din påstand.

Men er det nu så negativt som nogle vil gøre det til? Jeg kan opremse mange gode argumenter for, at samfundet og AOF skal bidrage med tilbud også til hobbyundervisningen. Lad mig nævne et.

I en tid, hvor meget af det daglige virke på arbejdspladsen kan føles stresset og måske endda menings-

løst er fritidsundervisningen som en oase i ørk'nen. Et samfund, der pisker til højere effektivitet og større produktion, har naturligvis også en forpligtelse til at opstille rimelige fritidsmuligheder, delvist betalt af det fælles produktionsresultat.

– *Aktivitet kan vel også skabes af f.eks. kommunale aftenskoler?*

– Jeg er overbevist om, at jo flere initiativtagere, der er indenfor fritidsundervisningen, jo flere aktive får vi frem.

AOF's kontaktflade er stor – og det er vist rigtigt at sige, at kommunale aftenskoler kan dække et behov; medens f.eks. AOF skaber behov gennem opsøgende virksomhed, bl.a. på arbejdspladserne og blandt organisationernes medlemmer.

– *Det er vist ikke alle kommunalpolitikere enig i, det dér!*

– Nej, det ses! Hvis der i en kommune er interesse for at begrænse udgifterne til fritidsundervisning, er det bare om at begrænse initiativtagerkredsen.

Men for de kommuner, der ønsker at give sine borgere rige muligheder for at aktivere sig selv og få brug for de hænder og det hoved, som arbejdspladsen måske ikke giver den fulde mulighed for at anvende – og måske slet ikke, som de selv har lyst – for de kommuner drejer det sig om at få flest mulige initiativtagere.

– *Var dette en slet skjult bekymring for tilstandene ved indførelse af bloktilskud?*

– Åh ja, bloktilskud på fritidsundervisningens område kan vel bekymre, al den stund, at alt for mange kommunalbestyrelser må befrygtes at ville »misbruge« det nye refusionssystem.

Men vi må om nødvendigt lære at leve med bloktilskud – og anvende det som et middel til nærdemokrati.

Afgørende er det dog, at der fra Folketingets side gives klare kriterier for et minimum af tilbud i fritidsundervisningen. Alle ved jo – at der for alle andre undervisningsformer gælder faste regler for, hvad der skal tilbydes. Det gælder ikke i fritidsundervisningen, men hvis bloktilskud kommer, må det ske. Ellers bliver der stribevis af hundslagsmål – til glæde for ingen!

– *Kan du præcisere kriterierne nærmere?*

– Det må vel nærmest være et mindstemål af fritidsundervisning i forhold til befolkningstallet – og med oplysningsforbundene m.v. som initiativtagere – og med en henstilling til kommunerne om at afstå fra at stå som etablerant selv. Den kommunale aftenskole bør kun være der, hvis der ikke ad anden vej gives tilbud nok.

Måske vil det være en god idé at oprette en ankeinstans, som kan tage sig af henvendelser fra initiativtagere, der mener at kommunerne ikke opfylder kriterierne. I en sådan ankeinstans skal brugerne – initiativtagerne – være rigt repræsenteret.

– *Hvor ligger de andre store udfordringer i AOF?*

– Vel først og fremmest i tillidsmandsuddannelsen.

I samarbejde med LO har AOF nu i et par år opbygget en helt ny, systematiseret faglig tillidsmandsuddannelse. Den faglige komité i LO har på det område overladt en meget stor del af arbejdet til AOF. Lad mig nævne deltagerrekruttering, underviseruddannelse, udarbejdelse af undervisningsvejledninger, udarbejdelse og levering af undervisningsmaterialer, behovsanalyser – for dog blot at nævne nogle opgaver.

I AOF er vi tilfredse med samarbejdet om tillidsmandsuddannel-

sen, og vil leve op til fagbevægelsens forventninger til os.

Uddannelsesfonden, der er det økonomiske fundament for dette store projekt, har betydet, at der nu er skabt et stærkt organiseret uddannelsesarbejde for tillidsmænd – på tværs af faglige grænser og med et stort indhold af solidaritet.

– *Kan AOF leve op til det?*

– Det er en enorm stor forpligtelse, der gives AOF, både i afdelingerne, vore amtsorganisationer og på landsplan. Ja vi må vel også tale om en udfordring, som AOF simpelthen ikke kan få bedre. Vi skal have alle led – og hundredevis af tillidsmænd i AOF, vundet for denne opgave – og det er ikke svært.

– *Den politiske tillidsmandsudANNELSE?*

– Vi oplevede ved valget i december 1973 og siden, at det vi vel allesammen troede var sikkert, nemlig vort velfærdssamfund, var let at få til at vakle. Det gav vist mange et chok, at vælgerne i den grad turde spille hasard med det politiske styre, ved at sætte Glistrup i Folketinget – og med de mange mandater.

Denne begivenhed har vel mere end noget andet vist, at en bedre information til vælgerne er nødvendig. Det forudsætter imidlertid en bedre uddannelse af politiske tillidsmænd.

Socialdemokratiet har bedt os tilrettelægge og gennemføre en meget omfattende tillidsmandsudannelse for partiet – og det har vi gjort. I løbet af foråret er vi i fuld gang.

Og så er en fælles indsats fra AOF's afdelinger m.v. nødvendig – og rigtig.

Jeg vil godt pege på, at AOF altid har været med i de politiske landvindinger, der er gjort af arbejderbevægelsen – og at vi derfor også har et medansvar, når der sker tab,

f.eks. når respekten og troen på folkestyret hos mange mennesker går fløjten.

– *Har du nye tanker og ideer på dette område?*

– Jeg ved nu ikke om mine forslag er så nye, men de er måske mere aktuelle nu end tidligere.

Men det må da gå op for Folketinget, kommunerne, at AOF – og de øvrige oplysningsforbund – har mange muligheder for, på en ansvarlig måde, at kanalisere og provokere til debat om forskellige samfundsanliggender.

Den store EF-kampagne for nogle år siden viste jo at det er muligt at få folk til at gå aktivt med i samfundsdebatten – og ingen vil vel i dag påstå, at andre organer end AOF og de øvrige oplysningsforbund, kunne have løst denne store og vanskelige opgave.

Det burde give nogle politikere anledning til overvejelse, således som det iøvrigt også er sket med den energi-oplysningskampagne, der tænkes gennemført af oplysningsforbundene og Handelsministeriet.

– Kooperationen, hvor du jo kommer fra, har aldrig trukket store veksler på AOF? Vil du ændre dette?

– Ja, det vil jeg! I de 6½ år i kooperationen har vi mange gange drøftet arbejdsopgaver med AOF. Fra ingen af parterne har det skortet på lyst og interesse. Derimod snarere på økonomiske muligheder. Disse er imidlertid nu tilstede, og derfor skal denne opgave også løses!

– *Et uundgåeligt spørgsmål på et tidspunkt, hvor AOF's økonomiudvalg nærmer sig sin afsluttende fase. Hvordan ser AOF's økonomiske fremtid ud?*

– Der er gjort et endog stort arbejde af økonomiudvalget og af

forbundskontoret for at nå frem til et rimeligt grundlag at vurdere fremtiden på. Lad mig lige slå det fast.

AOF får forholdsvis store bidrag til sin virksomhed fra LO og fagforbundene hvert år. Vel noget nær 2 mill. kr. Resten, ca. 4 mill. kr. indtjener AOF's landsforbund selv, og dertil skal nævnes de, måske 10–15 mill. kr. AOF ude i afdelingerne formidler af fritidslovens midler. Det er ganske mange penge, der forvaltes.

Der er stor tilfredshed i AOF med, at fagbevægelsen placerer AOF så stærkt i oplysnings- og uddannelsesarbejdet som tilfældet er – og at man lader ord, handling og økonomiske tilskud følges ad.

Det vil også ske i fremtiden. Der vil fortsat være brug for penge til opretholdelse af en sekretærordning for AOF i provinsen – og et forbundskontor, der kan løse de mange opgaver, AOF får pålagt i de næste år. Derfor kan det jo godt tænkes, at vi vil finde nye strukturer.

Ole Vernerlund slutter:

– AOF har altid søgt at løse de opgaver, der er blevet os pålagt. Og det vil vi fortsat. Men én opgave må have en særlig bevilgning for os – fordi den er en del af det hele:

– Det er kulturformidlingsopgaven. Vi må bruge AOF mere i kulturens tjeneste. Vi bør føle forpligtelse til at anvende alle kulturformidlingslove f.eks. vedr. biblioteker, film, teater m.v. og vi bør søge nærmere kontakt til alle former for kulturarbejdere. Det er en jættestor opgave, men den vil placere AOF's oplysningsarbejde på et rimeligt niveau.

– Vi skal her tage initiativer, der placerer os centralt – ikke for AOF's skyld, men fordi tiden kræver det af os.

Biler på tog ad en Hålsingborg – Helsingør tunnel

Af C. E. Andersen

14

I DLT for den 10. november 1974, nr. 10, side 14–15, omtales den grundtanke, at en jernbanetunnel-forbindelse mellem Hålsingborg og Helsingør kan og bør udnyttes ikke alene til egentlig jernbanetrafik, men også til bil-på-tog-trafik.

Det anførtes, at en eventuel biltogsforbindelse helst må være ikke blot en lokal forbindelse mellem Helsingør og Hålsingborg, men tillige eller udelukkende mellem København og Hålsingborg.

Det påpegedes endvidere, at der er en række principielle fordele ved at anlægge og benytte flere vej-jernbane-terminaler med moderat størrelse frem for få og store. – De kræver ikke så megen plads. De kan udformes enklere og udføres billigere. Togdriften kan blive mere fleksibel, bl.a. i og ved overgangene mellem terminalsporene og fjernsporene. Bilophobningerne på vejene nær terminalerne kan blive mindre.

Endvidere vistes det, at der i Københavnsområdet er flere steder, hvor det er muligt at lave små terminaler. Derimod kan der næppe findes plads til store terminaler i de nordlige byområder. – En stor terminal kan udføres på Vestamager syd for Sjællandsbro-vejen. Den kan tjene en bil-på-tog-forbindelse mellem København og Malmø via Saltholm. Men det falder lidt udenfor rammerne af den her skitserede plan, – medmindre den udnyttes som en storterminal for bil-på-tog-trafikken såvel mellem København og Hålsingborg som København og Malmø, eventuelt længere, og tillige mellem København og Lübeck samt København og Fredericia, eventuelt længere.

Det væsentlige for planen er dog ikke, hvor terminalerne bedst kan placeres, ej heller om der skal være

én eller flere. Hovedsagen er, at der er mindst ét velegnet sted i Københavns-egnen. – Da det er tilfældet, kan en Hålsingborg-København biltogforbindelse realiseres.

Det allervigtigste er imidlertid, at en Hålsingborg-København-forbindelse kan føres videre som biltogforbindelse igennem Københavnsområdet og over Sjælland til Vesttyskland via Fehmernbælt eller eventuelt via Storebælt, så der kan etableres en transitforbindelse via Danmark mellem Skandinavien og Midt- Vest-Europa.

Biltogforbindelsen forudsætter visse ændringer af H-H projektet

Det aktuelle i sagen – just det der har ansporet nærværende fremstilling og den publicering på dette tidspunkt – må være, at man, medens tid er, beslutter sig til at udføre H-H tunnelprojektet lidt anderledes end hidtil planlagt, så tunnelen kan udnyttes effektivt ikke blot til den egentlige togtrafik, men også til biltrafikken.

Af hensyn til den udvidede trafikopgave må tunnelanlæggene suppleres med:

A) Bane-vej-terminaler såvel i Sverige som i Danmark. Der må være mindst én terminal på hver side af Øresund. Hvis man vil nøjes med en i hvert land, må det være bedst at placere dem henholdsvis umiddelbart nordøst for Hålsingborg, nær det sted, hvor motorvejen Hålsingborg-Stockholm krydser motorvejen Malmö-Göteborg, og nordvest for København, nær det sted, hvor motorvejen fra Helsingør deles i grene mod det centrale København og vest om København til motorvejen over Sjælland.

Den førstnævnte terminal må projekteres med stor endelig kapaci-

tet, særlig af hensyn til Sverige-Tyskland-trafikken. Derimod kan den anden udføres med blot moderat kapacitet; endda med liden kapacitet, hvis den (senere) suppleres med en anden lille terminal ved Lyngbyvej.

Disse terminaler kan i simpleste form udføres som veje i form af perroner for hhv. den nord- og sydgående trafik og derimellem et blindt endende biltogsspor, samt uden for dette spor og perronerne to gennemgående spor, der fortsætter i et andet niveau end vejene.

B) Af hensyn til biltogene, dog også af hensyn til den egentlige godstogstrafik, må der bygges en ny banestrækning med to spor fra Rungsted til terminalen ved Klampenborgvej og videre til København.

Mellem Rungsted stations perronspor er der allerede to gennemkørselsspor. De fire spor kan fortsætte parallelt til Folehaven. Herfra kan de to spor efter en sporudfletning ude af niveau drejes langs Folehaveskoven og Sandbjerg Østerskov til krydsning med Langhaven; lidt sydligere kan de nå frem til Helsingør-København-motorvejens østside. Nær Mølleåen kan de føres til vestsiden, såfremt det foretrækkes at placere bane-vej-terminalen på den kun 75 m brede arealstribе mellem motorvejen og Lundtoftegårdsvej. Ellers kan den fremføres langs østsiden til et terminalanlæg nord for Klampenborgvej. Gennemkørselssporet må derefter krydse motorvejen af hensyn til sammenføringen med Nordbanen.

Der kræves da ialt 14 km ny bane fra Rungsted til Jægersborg. Der er ikke synderlige terrænmæssige eller bebyggelsesmæssige gener ved den linie. Men krydsningerne med motorvejen vil kræve store broanlæg.

Ved Jægersborg kan banen fra Rungsted føres direkte til Nordbanen. Den skal ikke (eller behøver ikke at) tjene lokaltrafikken, således som den planlagte S-bane over Lundtoftesletten skulle det. Dens formål er først og fremmest at tjene gods-, jerntog- og biltogtrafikken mellem Sverige og Danmark samt Sverige og Tyskland. Derfor må den ved Jægersborg helst føres ad et broanlæg over motorvejene og Nordbanen til dennes vestside og videre på selvstændige spor.

Gentofte station må da udbygges med en ekstra perron og et ekstra spor af hensyn til S-togtrafikken, så de nuværende S-togsspor kan frigøres og udnyttes til transit-fjerntrafikken.

DSB har fra gammel tid reserveret en arealstribet til to ekstra spor på hele strækningen fra Jægersborg, ja helt fra Lyngby til Hellerup station og langs dennes vestside.

Den nye bane kan fortsættes langs S-banen og føres sammen med S-ringbanen ved Tagensvej.

Eventuelt kan der lidt syd for Tuborgvej afgrenes et ved Lyngbyvej endende mellemspor eller to, som på boldbanearealet føres ned til et lavere niveau mellem to vej-perroner. Disse kan få direkte forbindelse hhv. fra og til Lyngbyvej, den sidste med en bue under Lyngbyvej og ringbanen til Hans Knudsens Plads, eventuelt til den planlagte tunnel til Vibenshus Runddel.

C) De skitserede nye baneanlæg bør udføres med frirumsprofiler for vogne med meget store dimensioner, både brede og høje.

Samtidig eller senere kan banestrækningen Nørrebro-Vigerslev/Sydhavnen ombygges til store vognprofiler.

Desuden kan banestrækningen mellem Rungsted og Helsingør lidt efter lidt moderniseres og ombyg-

ges, så også denne strækning kan befares af de store vogne. Det forudsætter, at en del vejbroer må fornyes.

D) Øresundstunnelen mellem Helsingør og Hålsingborg må udføres med større profiler end hidtil påtænkt. Det behøver dog ikke at fordyre den i synderlig grad. Men beslutningen herom og projekteringen og udførelsen nødvendiggør stillingtagen til planen snarest.

E) Hvis tunnelen skal tjene omfattende trafik, bl.a. mange biltog, vil det være ønskeligt, om den udføres med to spor i stedet for som planlagt med kun ét spor.

Dette vil forøge byggeomkostningerne anseeligt. – Undersøgelserne angående Storebæltstunnelen viste, at en tosporet tunnel under Storebælt kun vil koste 15–20% mere end en enssporet tunnel. Skønt en Øresundstunnel må udføres helt anderledes, vil det formodentlig også gælde for den, at omkostningerne ikke stiger mere end 20%, hvis den udføres med to spor i stedet for ét. Det betyder, at meromkostningerne kan holdes under 100 mill. kr. for DSB's vedkommende.

Tunnelen kan med to spor afvikle al den trafik, der kan ventes, selv i de timer hvor trafikken er allerstørst, både fjern- og lokalperson-tog, fjerngodstog og biltog, såvel fjerntrafik som lokaltrafik, alt uden tidsforsinkelser.

Men hvis der ikke træffes beslutning derom nu, kan man risikere, at tunnelanlægget kun udføres med ét spor, og endda kun for togmateriel med ringe bredde og højde. I så fald bliver kapaciteten ikke særlig stor og næppe tilstrækkelig til omfattende trafik, bl.a. med hyppige biltransporterende tog.

Biltrafikkens omfang

Færgerne over Øresund på de

nordlige og sydlige ruter befordrede i 1972 1.475.000 biler. – Til sammenligning kan det nævnes, at færgerne over Storebælt, Kattegat og Fehmernbælt overførte henholdsvis 1.986.000, 1.426.000 og 504.000 biler, hvortil kommer 94.000 biler mellem Gedser og Grossenbrode. Mellem Göteborg og Frederikshavn befordredes 272.000 biler.

Hvor stor vil biltrafikken via Øresund blive i fremtiden?

Og hvor stor en del deraf vil blive Sverige-København-trafik henholdsvis Sverige-Tyskland-trafik?

Det er altid vanskeligt at spå om fremtiden; og i dette tilfælde gælder det i ganske særlig grad.

Det må jo holdes for øje, at en fast vejtrafikforbindelse mellem Malmø og København – det være sig en vejbro + vej-tunnel således som planlagt, eller en bil-på-tog-forbindelse, den langt billigste – til enhver tid vil afvikle en del af trafikken, specielt lokaltrafikken mellem Malmø og København, og desuden en del af fjerntrafikken, dog kun en mindre del af transittrafikken, fordi Malmø-København-forbindelsen vil blive en stor omvej for størstedelen af trafikken.

Også Fehmern-rutens udbygning til biltransporterne og godsbanevogntransporterne vil påvirke trafikken.

Biltrafikkens fremtidige fordeling på person- og lastbiler samt semitrailere uden traktor og chauffør er faktisk uberegnelig.

Det er altså yderst problematisk, hvor megen biltrafik Hålsingborg-København-forbindelsen bør kunne afvikle.

Biltogenes generelle udformning

Under disse omstændigheder må man rette interessen mod

bil-på-tog-forbindelsens mulige kapacitet og dernæst skønne over, om den overhovedet kan blive tilstrækkelig stor eller tværtimod unødvendig stor.

Men før forbindelsens kapacitet søges belyst, er det nødvendigt at omtale selve togene lidt nærmere og desuden at skitsere en mulig driftsplan.

Af hensyn til udformningen og udnyttelsen af terminalerne må det være principielt vigtigt, at alle personer ligger i samme niveau, og følgelig at togmateriellet konstrueres for biler i kun én etage, eller i hvert fald kun for ind/udkørsler i én etage.

Det er muligt at konstruere vogne med 2 etager for biler og indre ramper mellem nedre og øvre etage.

Personbiler er meget lette, og de kræver ikke stor etagehøjde i vognene; men der bør dog være rigelig etagehøjde til gående personer.

Selv om vognene kun indrettes med plads til biler i 1 etage, bør deres potentielle indre volumen udnyttes. Vognene kan f.eks. have en øvre etage med passagerbekvemmeligheder. Det kan navnlig få betydning i de tilfælde, hvor bilerne skal befordres over lange strækninger. Alternativt er det muligt at koble almindelige passagervogne til bil-togene; men så reduceres togenes kapacitet i de tilfælde, hvor man vil bruge længst mulige tog.

Lastbilerne er undertiden meget høje, og de stiller store krav til vognenes bæreevne. Derfor må man bruge i det mindste 2 slags vogne hhv. med bogier for lille og stor belastning, altså forskellige akseltryk, og eventuelt forskelligt antal aksler, måske også med forskellige boggieafstande. De svære vogne kan tage alle slags lastbiler og påhængsvogne og tillige busser, varebiler og personbiler. De lette vogne

kan kun tage personbiler og små varebiler, dog også større varebiler og rutebiler, såfremt vognene kun har 1 etage.

Alle tog bør kunne tage alle slags biler. Men de svære og høje biler bør henvises til togets ene ende.

Togene kan formeres af vogne med stor, middelstor og lille bæreevne. De kan bestå af sektioner, som er 200–250 m lange, hver med ind/udkørsler i begge ender og i begge sider.

Togene kan formeres af indtil 4 sådanne vognstammer.

H-K-forbindelsernes mulige bilbefordringskapaciteter

Et 1000 m langt tog kan befordre 200 personbiler eller 150–100 varebiler eller 80–60 svære lastbiler, hvoraf en del er lastbiler + full trailers, traktorer og semitrailers.

Tænker man sig, at 1/3 af togets plads udnyttes til personbiler, 1/3 til lastbiler og 1/3 til varebiler, og at deres bruttolængder er hhv. 5, 8 og 12 m i gennemsnit, kan toget befordre 60 personbiler + 35 varebiler og 25 store lastbiler eller tractor-semitrailers eller lastbiler + trailers, tilsammen ca. 120 biler.

Man kan eksempelvis tænke sig indsat et tog hvert 10. minut i hver retning – hvoraf halvdelen kører mellem Hålsinborg og København og halvdelen mellem Hålsingborg og Hamborg – eventuelt nogle af dem længere, både i Sverige og i Tyskland.

I så fald bliver kapaciteten ca. 720 biler i timen.

Regnes togene at køre i 10 minutters takt i 15 af døgnets timer og i 30 minutters takt i de 9 af døgnets timer, d.v.s. om natten, svarer det til 18 timers drift i 10 minutters takt.

Kapaciteten bliver altså 13.000 biler i timen pr. retning. – For et år bliver det mellem 9 og 10 millioner.

Såfremt en større del af bilerne er personbiler, kan der befordres et større antal biler.

Hvis personbilerne og en del af varebilerne transporteres i 2-etages vognformationer, kan der befordres langt flere.

Skulle det endelig blive påkrævet, kan togene køre langt hyppigere.

Hvor hyppigt de kan køre, afhænger først og fremmest af, hvor mange egentlige godstog der skal passere, og om de skal prioriteres altid.

Transporten med godstogene kan i vid udstrækning konverteres til transport af varer på lastbiler og semitrailers på jernbanevogne. Det kan gøres i stor stil, hvis de danske og svenske og tyske jernbaner går ind for denne transportform ved at stille for semitrailers og standardiserede semitrailers til rådighed for befragterne.

Imidlertid er de ovennævnte tal, ganske vist teoretiske tal, 9–10 millioner biler pr. år, så mange gange større end de tidligere nævnte tal for bilerne, der nu passerer Øresund pr. år, at det må være indlysende, at en bil-på-tog-forbindelsens kapacitet kan blive rigelig stor.

Den daglige togdrift

Man kan derfor nøjes med at indsatte kortere tog og færre tog.

Men tidsafstanden mellem de biltransporterende tog bør ikke være stor, især ikke for togene mellem Hålsingborgområdet og Københavnsområdet.

Med 20 minutters takt kan der blive 20 minutters ekspeditionstid i terminalerne. Det er rigeligt til at bilerne kan køre ind og ud, selv om dette sker successivt. Der kan endda blive marginaltid til indhentning af forsinkelser.

Følgelig er 1 terminalspor tilstrækkeligt i det nordlige København.

Hertil kan bemærkes, at biltogs-terminalerne ved Tauerntunnelen, ligeledes med 1 spor, ekspederer togene med gennemsnitlig 15 minutters mellemrum, når det er på krævet. Men da der skal sendes lige så mange fjerntog igennem tunnelen, snart eksprestog, snart godstog, snart persontog, snart ekstratog, er køreplanen fastsat således, at intervallet mellem biltogene undertiden kun er 10 minutter.

Kan trafikken direkte mellem Sverige og Danmark trækkes gennem Danmark?

Kapacitetsmæssigt kan den skitserede H-K forbindelse altså godt klare en fantastisk trafikforøgelse.

Men det er ikke tilstrækkeligt til at trække en væsentlig del af trafikken mellem Sverige og Tyskland gennem Danmark som transittrafik.

Forholdene for trafikken helt igennem Danmark skal i hvert fald være mere tillokkende end for den direkte trafik, hvis person- og lastbilerne skal skifte ruter.

Ellers vil Øresundsanlæggene ikke blive til megen nytte.

Såfremt man bygger disse, men til gengæld tvinger trafikken videre frem ad en fast forbindelse via Storebælt, Fyn og Jylland, Slesvig, Holsten og gennem Hamborg, er fordelene såre tvivlsomme og i bedste fald næppe store nok til at lokke de svenske og tyske trafikanter bort fra de direkte færgeruter.

Det eneste effektive middel til at få den direkte trafik mellem Sverige og Vesttyskland gennem Danmark må være at lade den gå via Fehmernbælt.

Færgeruterne her har for øjeblikket ikke kapacitet nok dertil. Men

kapaciteten kan forøges ved bygning af nye færgelejer og flere store færger, evt. ved overførsel af Storebæltsfærger hertil. Det er allerede planlagt at udvide rutens kapacitet ved bygning af endnu en ny stor dansk færge.

Forslår det så, kvalitativt og kvantitativt?

Færgeruterne mellem Sverige og kontinentet afvikler jo en vældig trafik, både med godsvogne og lastbiler.

I denne vinter skal der desuden etableres en jernbanefærgeforbindelse direkte mellem Vesttyskland og Finland, mellem Travemünde og Hangö. Færgerne får tre spordæk, hvert med fem spor, tilsammen med 1300 m sporlængde. Sejliden bliver kun omkring 30 timer.

Kan en transitforbindelse gennem Danmark få effektiv del i Skandinavien-Tyskland-trafikken?

Eller skal man helt afskrive Fehmernbæltrutens, altså Fugleflugtsliniens, chancer i konkurrencen med de direkte forbindelser mellem Finland/Sverige og Øst/Vesttyskland? – Det ville vist være en dårlig disposition!

Gennemgående biltog allerede efter bygning af en H-H tunnel

Så snart man får en H-H jernbanetunnel – og for den sags skyld allerede forinden – kan man indsætte biltransporterende tog, særlig lastbiltransporterende tog, direkte mellem Sverige og Tyskland via Danmark.

Lastbilerne optager nogenlunde lige megen plads på færgerne, uanset om de står direkte på dækket eller på jernbanevogne.

Bilerne kan befordres på sammenbyggede vognstammer, hvis længde svarer til færgesporenes længde, altså ca. 100 m på de stør-

ste danske og tyske færger, endda en del mere på det ene spor.

Efter fuldførelsen af H-H tunnelen kan man indsætte tog mellem København og Rødbyhavn bestående af 3 eller 6 sådanne vognformationer. De kan føres over Fehmernbælt med hhv. 1 eller 2 færger. Så kan der indsættes sådanne tog, som kører f.eks. direkte mellem Hålsingborg og Lübeck eller mellem Hålsingborg og Hannover.

Disse jernbanevogne må naturligvis være dimensioneret således, at de kan køre på alle jernbanestrækningerne, før disse eventuelt ombygges til større frirumsprofiler. De skal også kunne anbringes på færgerne.

Kombinationen af en Øresundstunnel og en Fehmernbælttunnel og storprofilbaner

Men selv det kan ikke blive kvantitativt eller kvalitativt tilstrækkeligt i det lange løb, i hvert fald ikke nok til, at hovedparten af den svensk-tyske trafik kan og vil strømme gennem Danmark.

Imidlertid kan situationen ændres fuldstændigt, hvis man supplerer tunnelen under Øresund med en tunnel under Fehmernbælt.

Dettes bredde er 19–20 km. Længden af en tunnel må blive ca. 18 km, idet man kan nøjes med dæmninger nærmest land, hvor vanddybden er ubetydelig.

Vanddybden tiltager langsomt mod midten, og er her godt 20 m.

Under disse omstændigheder kan en tunnel bygges billigt.

En tunnel under Storebælts meget dybe Østre Rende + den mindre dybe Vestre Rende, tilsammen 14.280 m, koster 1540 mill. kr. efter 1972-priser. På det grundlag kan man skønne ret præcist, at en Fehmernbælt-tunnel vil koste omkring 1,8 milliarder kr.

Det er et stort beløb. Men da det må deles mellem Danmark og Vesttyskland, er det ikke utopisk.

En sådan tunnel må naturligvis også bygges for togmateriel med store profiler.

Alternativt kunne man også tænke sig en broforbindelse via Fehmernbælt, ligeledes 18 km lang + 2 km dæmninger.

En sådan bro vil blive meget dyr, selv om den kun får jernbanespor, et eller to. Den vil også blive meget dyr, hvis den skal udføres som en kombineret jernbanetunnel, selv om denne udføres tosporet og for storprofiltog.

Derimod kan en ren vejbro udføres for moderate omkostninger. Den kan nemlig i hovedsagen udføres som en lavbro og blot over midten af bæltet som en højbro.

Hvis den frie gennemsejlingshøjde skal være 60 m i 300 m bredde, og der tillades 40‰ stigningsgradient herfra til lavbrostrækningerne med 6 m gennemsejlingshøjde, behøves kun 3,0 km højbrostrækning.

En lavbro over Storebælts Vestre Rende, 6.020 m lang, + 2.130 m dæmninger ved Sprogø og Fyn vil koste 430 mill. kr. som ren jernbanebro.

Bygges først jernbanebroen og derpå vejbroen som en tilbygning, koster det 460 mill. kr. mere. Ved samtidig bygning af bane- og vejbroen bliver prisen 840 mill. kr.

Heraf kan man slutte, at en ren vejbro vil koste 400–500 mill. kr.

På det grundlag kan det skønnes, at en tilsvarende vejbro over de 16 km af Fehmernbælt vil koste godt 1000 mill. kr. Dertil kommer udgifterne til de 3 km højbrostrækning. Hele broen vil da komme til at koste omkring 1500 mill. kr.

En sådan vejbro + jernbanetunnelen synes altså at ville blive billigere end en kombineret vej- og

jernbanebro – ganske som det gælder for Storebæltsforbindelserne.

En jernbanebro eller kombineret jernbane- og vejbro over Fehmernbælt kan nemlig ikke udføres med nær så stor gradient, så den må være højbro over en meget lang strækning eller over hele bæltet.

Det kan indvendes mod ethvert projekt til en broforbindelse med lavbrostrækninger, at en sådan bro ikke tåler skibsstød, eller rettere sagt, den kan udføres billigt, netop fordi den ikke skal kunne modstå skibsstød, og just derfor skal den være så lav, at den hindrer sejlads.

Det indebærer et vist faremoment, idet undervandsbåde kan påsejle brofagene og pillerne; og Østersølandene har jo henimod 1000 undervandsbåde, hovedparten af dem meget store og solidt konstrueret af hensyn til vandtrykket i store dybder.

Men når man tør risikere at bygge en bro over Storebælts Vestre Rende som en lavbro helt igennem, kan man vel også bygge en Fehmernbæltsbro overvejende som lavbro.

Derfor er der al grund til at foretrække jernbanetunnelprojektet for tog og biltog.

Derved er intet forspildt, end ikke selv om man senere vil supplere det med en vejbro, hvis det atter bliver muligt at køre billigt med biler, og hvis der kommer så megen trafik, at både togtunnelen og bilbroen kan udnyttes rimeligt.

For at kunne udnytte en storprofiltunnel fuldt ud, må man også kunne køre med storprofiltog mellem København og Rødbyhavn. Derfor må de nævnte baneombygninger helst være fuldført samtidig med tunnelen.

Det vil blive meget vanskeligt og dyrt at ombygge de eksisterende baneanlæg over Sjælland. Under disse omstændigheder må det være

overvejelse værd at bygge en helt ny fjernbane fra godsbaneringen ved Vigerslev til Køge. Den kan føres i en bue til lidt syd for Vestmotorvejen, og fra Søndre Ringvej kan den følge den sydlige Vestmotorvej næsten til Køge og sluttelig den eksisterende bane fra Roskilde.

Køge-Næstved-banen må moderniseres og forstærkes.

Endelig kan Storstrømsbroen få to spor og store frirumsprofiler, såfremt der skal laves en ny motorvejsbro over Storstrømmen.

De enkeltsporede strækninger over Falster og Lolland kan let og billigt ombygges til større profiler.

Også banerne fra Puttgarten til Lübeck-Hamborg samt Hamborg-Hannover og Lübeck-Büchen-Lüneburg bliver sandsynligvis ombygget til store profiler, når den helt nye storprofilbane mellem Hannover og Würzburg bliver færdig i 1985 – i hvert fald hvis Danmark medvirker til en helhedsplan.

Dersom Danmark udfører de omtalte tunnelanlæg med store profiler og nybygger og ombygger de omtalte strækninger med store profiler, vil det blive muligt at køre hele vejen mellem Sverige og Sydtyskland med storprofiltog.

I så fald vil forbindelsen over Danmark blive så gunstig i forhold til de lange færgeforbindelser uden om Danmark, at en stor del af trafikken næsten sikkert vil blive omdirigeret til Fugleflugtslinien.

Dette kan få revolutionerende virkning for DSB's driftsindtægter.

Hälsingborg-Helsingør-tunnelen kan opfattes som indledningen til denne plan om en storbane fra Sverige til Tyskland gennem Danmark.

Men rigtignok kun, hvis man er opmærksom på de store perspektiver, og i tide disponerer derefter – bl.a. ved at udføre tunnelen med to spor og store frirumsprofiler.

PERSONALIA

Ansæt på prøve pr. 1-11-1974

Lokomotivassistenterne (7. lrm.):

C. A. Wulff-Høyer, ddt Gb

P. D. Poulsen, ddt Gb

G. H. Jensen, ddt Gb

J. Rasmussen, ddt Gb

S. E. Warrer, ddt Gb

Forfremmelse til lokomotivfører (13. lrm.)

efter ansøgning pr. 1-12-74

Lokomotivassistent (10. lrm.):

O. P. Larsen, ddt Gb i ddt Gb.

Forfremmelse til lokomotivfører (15. lrm.)

pr. 1-11-1974

Lokomotivførerne (13. lrm.):

H. J. Nielsen, ddt Ro i ddt Ro

H. Johnsen, ddt Od i ddt Od

H. A. Nielsen, ddt Pa i ddt Pa

P. Grønning, ddt Od i ddt Od

C. W. E. B. Jørgensen, ddt Ng i ddt Ng

S. A. A. Hansen, ddt Fh i ddt Fh

J. E. M. Søgaard, ddt Ar i ddt Ar

M. Eriksen (L-afl), ddt Hgl i ddt Hgl

E. Christensen, ddt Vg i ddt Vg

H. Larsen, ddt Ng i ddt Ng

H. C. Hansen (Gislev), ddt Od i ddt Od

Forfremmelse til lokomotivfører (18. lrm.)

pr. 1-11-1974

Lokomotivfører 17. lrm.) V. M. Pedersen,

ddt Kø i ddt Kø

Afsked efter ansøgning pr. 31-12-1974

Lokomotivinstruktør (21. lrm.) T. Viberg,

ddo Kh gr. alder.

Afsked efter ansøgning pr. 20-11-1974

Lkas. på pr. (7. lrm.) M. L. Kristensen, ddt

Gb.

Afsked efter ansøgning pr. 31-12-1974

Lokomotivfører (13. lrm.) P. Bak, ddt Gb.

Afsked pr. 31-1-1975

Lokomotivfører (18. lrm.) J. C. G. Rasmus-

sen, ddt Næ, gr. svagelighed.

Navneændring

Lkf. E. J. Svensson, Gb, til E. J. Koblauch

d. 23-1-1975.

Opmærksomhed frabedes

Eventuel opmærksomhed ved mit 25 års jubilæum 1/3 1975 frabedes venligst.

M. B. Sørensen,

lokomotivfører, Korsør.

Eventuel opmærksomhed ved mit 25 års jubilæum frabedes venligst.

J. H. Olsson,

lokomotivfører, Helsingør.

Eventuel opmærksomhed ved mit jubilæum frabedes venligst.

L. E. Rasmussen,

lokomotivfører, Gb.

Al opmærksomhed ved mit jubilæum den 1. marts frabedes venligst.

L. Willumsgaard,

lokofører, Es.

Al opmærksomhed ved mit jubilæum frabedes venligst.

L. Heino,

lokomotivfører, Fa.

Opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst. Er bortrejst.

P. M. Hansen,

lokomotivfører, Gb.

Århus

Oplysningsudvalget, Århus afd., indbyder til et foredrag over emnet

Afsked, og hvad så?

Indleder: K. A. Bager, trafikkontrollør, personalekontoret, gdt.

Sammenkomsten afholdes onsdag d. 12-2-1975 kl. 14 i Håndværkerforeningen, Klostergade.

Alle foreningsmedlemmer med damer er velkommen.

Oplysningsudvalget, Århus,

E. Johansen.

FIAIC - INDBYDER TIL

FOTOKONKURRENCE OM DEN BEDSTE

REJSEREPORTAGE I 1975

Under protektion af den internationale jernbaneunion (UIC) indbyder den internationale organisation for turisme for jernbanemænd (FIAIC) til international fotokonkurrence i år - 1975.

Den danske afdeling af FIAIC - Danske jernbanemænds turistorganisation (DJT) - opfordrer herved alle interesserede til at deltage i konkurrencen.

Hver konkurrencedeltager må fremstille og forevise en billedserie med en interessant fremstilling af sine oplevelser og indtryk fra en ferierejse til udlandet.

Ved udvælgelsen af de bedste billedserier vil de fotografisk-tekniske bedste billeder

ikke blive foretrukket fremfor de billeder, der viser reportagens menneskelige, sociale og økonomiske aspekter.

Følgende konkurrenceregler er gældende:

Deltagere

Aktive og pensionerede jernbanefolk samt familiemedlemmer med rabatrejsemulighed.

Tilladte fotos

Såvel sort/hvide som farve i et antal af mindst 4 og højst 12 fotos.

Billedstørrelse

Kun 13 cm x 18 cm er tilladt og uden kant.

Mærkning af billederne

På bagsiden anføres

- deltagerens efternavn og fornavn
- DSB eller anden jernbaneforkortelse
- tjenestested
- sted og dato for optagelsen
- billedrækkefølgen 1 -

Som bilag til billederne medsendes en kort beretning om billedernes fortællende indhold.

Indsendelse

Senest 31. december 1975 til: Danske jernbanemænds turistorganisation (DJT), DSB passagersalgskontoret, Sølvgade 40, 1349 København K.

Billedserier, der godkendes til konkurrencedeltagelse, vil ikke blive tilbagesendt, og andre kun på anfordring.

Præmier

DJT udlodder præmie til de tre bedste billedserier, der udvælges til at deltage i konkurrencen.

1. præmie 200 kr. - 2. præmie 100 kr. - 3. præmie 50 kr.

FIAIC belønner den af en international jury i Paris godkendte, bedste fotoreportage med en vandrepræmie bestående af et smukt kunstværk.

Kunstværket forsynes med vinderens navn.

Tak

Min familie og jeg takker hermed for den støtte og sympati, vi har mødt såvel fra medlemmerne som fra foreningen i anledning af mit uheld 7.9.73.

Venligst

Lkas. G. H. N. Jensen

ddt Gb.



DEN FILOSOFISKE FITEGNER

*Selvbetjenings-princippet er genialt,
Gaa -- vi så selv varerne
i stedet for at spille
lid med at vente
på at blive
ekspederet ved
en disk-!*

