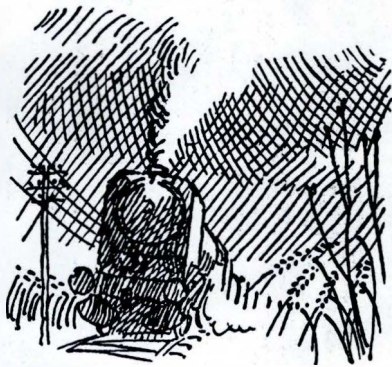


1

DANSK  
LOKOMOTIV  
TIDENDE





## DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

10. JANUAR 1967 — 67. ÅRGANG

### 1

#### Indhold:

Ved årsskiftet .....	2
Lønproblemerne er vigtigst .....	3
En nytårshilsen .....	5
T-baner i tørre tal .....	6
Nyt marketenderi på Københavns hovedbanegård .....	8
Ny formand i Finsk Lokomotiv- mands Forbund .....	9
200 km/t — planmæssigt .....	10
Tidsregningens tilblivelse .....	13
Personalía .....	17
Damernes Dag .....	19
Fradrag i selvangivelsen .....	20

#### Redaktører:

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

#### Redaktion og ekspedition:

Hellerupvej 44, Hellerup.  
Telefon Hell. 7269.  
Kontortid 9-16.  
Lørdag lukket.

Frederiksberg Bogtrykkeri  
Howitzvej 49.

For 1966 som helhed kan der udtrykkes tilfredshed. Med dette år har de økonomiske forhold foreløbig toppet, og når bortses fra vore løn- og arbejdstidsreguleringer har der næppe været sådanne organisationsmæssige forhold, som har kunnet vende interessen fra kapløbet om at erhverve mammon og jordegods. Een ting udgjorde dog en speciel begivenhed. Tjenestemandskommissionen, som den så smukt betegnedes fra starten og som af omstændighederne ændredes til en lønningskommission, og 1967 skal bringe resultatet af kommissionsarbejdet. Af det, der til nu ligger kendt om kommissionsarbejdet, synes det klart, at den kommende lov på en række områder vil bryde med den traditionelle udformning af en tjenestemandsløvslov. Naturligvis har lønklassificeringssystemet den største interesse. Det er nu en gang sådan, at man stærkest befatter sig med, hvor meget der lykkes op for statspengeposen. Andet steds i dette blad får man et lille indtryk af de principper lønningskommissionen kunne tænke sig at lægge til grund for et lønklasesystem. Forud for en endelig fastlæggelse er man imidlertid i styrelserne gået i gang med en såkaldt »opsplitning« eller opdeling af de enkelte tjenestemandskategorier, hvilket groft taget er en slags arbejds-vurdering. Dette skal være en vejledning for kommissionen ved placering i de endeligt fastlagte lønklasser. Det er ikke mindst for en organisations hovedbestyrelse klart, at den må have den største opmærksomhed henvendt på dette forhold. De nye principper kan tilsløre den indbyrdes placering som hidtil har været rådende. Og der vil nok blive placeringer, man synes er forfordeling af egen placering, når fortiden benyttes til sammenligning. En arbejds-vurdering i dens videste konsekvens burde søges gennemført, selv om vi i praksis kender meget lidt til den slags herhjemme, men kommissionen viger formentlig tilbage for den, skønt den i princippet måtte yde større retfærdighed og mindre tilfældighed ved lønklasseplacering. Om det foreliggende forslag til lønklasseplacering kan siges, at det efter danske forhold er anderledes. I Sverige f. eks. har man benyttet et lignende system i en årrække. Af den grund behøver det ikke at være godt, men der er i forhold til det nugældende system mere albuerum og derfor mulighed for mere differentieret placering. Lokomotivmændene vil møde vanskeligheder, og tilmed har vi et ikke indfriet tilgodehavende fra lønningsloven af 1958.

# Lønproblemerne er vigtigst –

*når tjenestemandskommissionen skal til at modernisere hele ansættelses- og lønningspolitikken i staten*

Lønproblemerne er et meget vigtigt område under forhandlingerne i tjenestemandskommissionen. På baggrund af den kritik, som også CO I har sluttet sig til, kunne man sige, at det ideelle måske ville være, om man kunne gennemføre en lønfastsættelse på grundlag af arbejdsvurdering – det vil først og fremmest sige på grundlag af de krav, der stilles til udøvelsen af de enkelte job.

Et sådant system anvendes i begrænset udstrækning f. eks. ved chefstillinger og i nogen måde også ved forfremmelser, idet man dog i sidste tilfælde i højere grad anlægger en vurdering af, hvordan manden har passet sit hidtidige arbejde.

Enten man nu er tilhænger af dette system eller ikke, så bør et nyt lønsystem være mere »bevægeligt« eller fleksibelt, end det hidtidige. Derfor må de enkelte lønningsklasser opbygges på den måde, at de muliggør i hvert fald beskedne ændringer i forholdet mellem tjenestemandsgupperne, uden at hele systemet skal tages op til ændring. På den anden side må afstanden mellem de enkelte lønningsklasser heller ikke være så lille, at det frister til overdreven opdeling af de enkelte personalegrupper på forskellige lønningsklasser.

Denne målsætning kan efter de foreløbige drøftelser i arbejdsgruppen under tjenestemandskommissionen øjensynlig imødekommes gennem et system, der bygger på en indbyrdes lige stor procentvis afstand mellem to på hinanden følgende lønningsklasser. Det betyder, at oprykning, efterhånden som man bliver ældre og kommer højere op ad lønstigen, vil give flere kroner. Herom henviser vi til vedføjede taleksempler. Lønningsklasserne kan efter dette system tilrettelægges ud fra forholdsvis generelle synspunkter i modsætning til nu, hvor de i høj grad er tilpasset de enkelte tjenestemandsgupper, som derved fastlåses til de lønningsklasser, hvortil de er henført.

En vanskelighed er det, at man, på grund af tjenestemændenes større værdi for staten efterhånden som erfaringerne indhøstes under arbejdet, sikkert bliver nødt til at have alderstillæg, men systemet må tillige være sådan, at det giver mulighed for advancement.

## *Alderstillæg bør bevares*

Det er svært at forklare, og det er også svært at lave – vær overbevist om det! Formanden for CO I, forbundsformand Egon Rasmussen, sagde på repræsentantskabsmødet for nylig omtrent sådan, at tjeneste-

mandsrepræsentanter, der ikke er medlem af tjenestemandskommission og lønningskommission m.v. arbejder energisk for at komme derind. Kun de, der er der, har opdaget, hvor svært arbejdet er, og med den ironi, som formanden kan lægge i stemmen, syntes han ikke at være utilbøjelig til at mene, at ikke-medlemmer af kommissionen egentlig havde rigtigt godt af det, hvis de kunne komme med.

Nå, det var et sidespring. Her skal vi nøjes med som motivering for tanker om, at alderstillæggene bør bevares under en eller anden form, at henviser til den i øvrigt meget ufuldstændige lønstatistik fra Dansk Arbejdsgiverforening. Den synes at vise, at lønningerne stiger med alderen – for industriarbejdere til man er i fyrrerne, og for resten noget lignende for funktionærer.

## *Mindst et avancement*

På den anden side synes det fornuftigt at begrænse lønrammernes længde noget – for derved at give bedre mulighed for avancement til højere lønklasse. Derved vil det også være muligt at sikre normalt kvalificerede tjenestemænd mindst ét avancement. Foruden at man så skal have et nyt dørskilt, må det formodes at have en vis tiltrækningskraft med en finere betegnelse også for tjenestemænd. Se bare på titel-inflationen i det private erhvervsliv. Hvor træffer man en journalist i dag? Vær så venlig at spørge efter redaktøren. Hvor træffer man en arbejdsmand i dag? Vær så venlig at spørge efter specialarbejderen. Hvor træffer man en ingeniør i dag? Vær så venlig at spørge efter civilingeniøren. Man kunne blive ved.

Nu mener vi ikke andet med dette end en måske lidt mærkværdig formuleret tilslutning til et lønsystem, som bliver mere fleksibelt, og som giver bedre muligheder for forfremmelser med dertil hørende højere løn. Det sidste er vigtigt. Titler er meget gode, men større månedsløn er mere værd!

## *Sådan kan det gøres*

Som eksempler på, hvordan et sådant lønsystem kan gennemføres, har arbejdsudvalget opstillet tre eksempler på nye ordninger, der alle bygger på samme princip. Forskellen er kun, at man i det ene forhøjer lønnen fra trin til trin med 3 pct., i det andet med 4 og i det tredje med 5 pct. Der er kun tale om *eksempler* på, hvordan det *kan* gøres, og det samme gælder for den viste lønskala, der i eksemplerne er tænkt at gå fra 10.000 kr. til 100.000 kr. Man får efter systemerne fra 47 til 75 lønningsklasser, af



hvilke de første har 4–5 alderstillæg, medens antallet af alderstillæg aftager opefter på lønskalaen og helt forsvinder, når man kommer op på chefniveau.

Med disse eksempler, hvoraf i skematisk form vises et udsnit af 3-pct. systemet med i alt 75 lønklasser, er ikke sagt noget om indplaceringen. Det bliver en senere tids hovedpine. I øjeblikket er det alene princippet, der drøftes – men så meget kan siges, at man allerede er opmærksom på, at såfremt det ønskes, er der intet i vejen for, at man ved henførelse af de nuværende tjenestemænd kan undlade at benytte nogle løntrin – hvis altså det forekommer mest rimeligt. Elastisk skal systemet jo være, hvis man for alvor vil bort fra det nuværende system med dets stivhed.

### *Ens afstand*

Hvor længe skal man gå for at få alderstillæg? I øjeblikket er der to år mellem oprykningerne på de lønklasser, som omfatter de fleste tjenestemænd, og tre år mellem oprykningerne i de højere klasser. Det bør nok være ens i fremtiden, men der er ikke taget stilling til, om der skal være to eller tre år – men der synes at være nogenlunde enighed om, at afstanden bør være ens over hele den del af lønskalaen, som indeholder alderstillæg.

### *Tre procent bliver mere og mere!*

Vi viser som illustration til denne artikel en del af eksemplet, hvorefter lønningen på hvert trin er 3 pct. højere end på det foregående. Det ses, at man



begynder med 10.000 kr. i første lønklasse. Når der forfalder et alderstillæg, kommer man op på 10.300 kr., og har så samme løn som første trin i anden lønklasse. Endnu et alderstillæg giver på ny tre procent i tillæg, men nu af en løn på 10.300 kr., hvorved lønnen stiger til 10.609 kr. – og så er vor mand kommet på linie med første løntrin i 3. lønklasse.

Eksemplet bygger på 5 løntrin på de første 10 lønklasser, med 4 løntrin på de næste 10 klasser. Derpå med tre på 20 lønklasser op til 40. klasse, endelig med kun to løntrin op til 50. lønklasse og derpå med kun ét – nemlig begyndelseslønnen.

Det er tanken med en sådan forenkling, hvis det viser sig muligt at komme den vej frem, at man skulle være fri for de mange dele, en tjenestemandsløn består af. Det er klart, at disse lønninger også må kunne ændres i takt med lønudviklingen på det private arbejdsmarked. Det skal nok give vanskeligheder selv med dette system, hvis en gruppe skal rykkes op eller ned – for det sidste kan jo da i hvert tilfælde tænkes af teoretikere – men vil man lave lighedspunkter med det private arbejdsmarked, må sådanne ændringer kunne ske tid efter anden, uden at man derved ændrer hele systemet.

### *Mulighed for justering*

Det kan tænkes, at mere generelle ændringer bliver ønskelige. På det private arbejdsmarked finder man især tre former for lønstigning – lad os nu koncen-

### *Eksempel*

Eksempel på opstilling af lønningsklassesystem med procentvis samme afstand mellem alle løntrin. Hvert løntrin er 3 pct. højere end det foregående.

Lønstørrelse	Lønningsklasse og løntrin		
kr.			
10.000	1 <sup>1</sup>		
10.300	2 <sup>1</sup>	1 <sup>2</sup>	
10.609	3 <sup>1</sup>	2 <sup>2</sup>	1 <sup>3</sup>
10.927	4 <sup>1</sup>	3 <sup>2</sup>	2 <sup>3</sup>
11.255	5 <sup>1</sup>	4 <sup>2</sup>	3 <sup>3</sup>
11.592	6 <sup>1</sup>	5 <sup>2</sup>	4 <sup>3</sup>
11.940	7 <sup>1</sup>	6 <sup>2</sup>	5 <sup>3</sup>
12.298	8 <sup>1</sup>	7 <sup>2</sup>	6 <sup>3</sup>
12.667	9 <sup>1</sup>	8 <sup>2</sup>	7 <sup>3</sup>
13.047	10 <sup>1</sup>	9 <sup>2</sup>	8 <sup>3</sup>
13.439		10 <sup>2</sup>	9 <sup>3</sup>
13.842			10 <sup>3</sup>

# En nytårshilsen

trere os om den og ikke tale om lønnedgang, for det sidste er vist kun teori. De tre former på det private arbejdsmarked består først af overenskomstillæg opnået ved de store forhandlinger normalt hvert andet år. Dem har tjenestemændene hidtil fået tilgodeset gennem de såkaldte overenskomstillæg. Hvordan det skal klares i fremtiden er naturligvis svært at sige, men man kunne måske tænke sig, at man forhøjede ved at stryge f. eks. de to laveste satser og lagde to nye ovenpå i den øverste ende. Det kan gøres på mange andre måder. Det nævnte er kun en tanke.

Den anden form for løntillæg på arbejdsmarkedet er dyrtidstillæg. Det får tjenestemændene også, og den ordning skal naturligvis bevares. På arbejdsmarkedet får man imidlertid nu kun godt og vel halv dækning for prisstigningerne, medens tjenestemændene opnår næsten fuld dækning. Derved har tjenestemændene opnået i hvert fald delvis dækning for den tredje form for lønstigning på arbejdsmarkedet – den såkaldte lønglidning.

Yderligere lønglidning på det private arbejdsmarked kan man tænke sig, at tjenestemændene kunne opnå dækning for gennem omklassificering eller på anden måde. Det er således i arbejdsudvalget forudsat, at der kan ske oprykninger i langt højere grad end hidtil.

## *Fra jungle til klarhed*

Skal vi bort fra de mange kolonner i tjenestemændenes lønberegning, de mange kolonner, der gør hele systemet til en jungle, som det er meget svært at finde ud af, ville det være en fordel, om man efter hver regulering opgør grundløn og overenskomstillæg som et enkelt udtryk. Der kunne opnås yderligere forenkling, såfremt også dyrtidstillægget ved hver regulering indregnes i lønskalaen.

## *Staten vil kunne få folk*

Dette her er altså tanker, man kan gøre sig efter den hidtil forløbne del af forhandlingerne i tjenestemandskommissionen og på grundlag af det, der er sivet ud fra forhandlingerne. Det er ideer, som nok er værd at overveje, men hvordan de fortsatte forhandlinger vil forløbe og hvilke muligheder for ombygning af vort nuværende system, de vil give, kan ingen sige nu. Man kan kun håbe – og føje til, som det er sagt andetsteds, at målet både for staten og for tjenestemændene må være at gøre ansættelsesvilkårene så gode, at staten kan få den fornødne kvalificerede arbejdskraft – til enhver tid.

Mange danskere går over tæsklen til det nye år, om end ikke med skrivekrampe, så dog med en vis ømhed i de muskler der har været i aktivitet ved skrivning af jule- og nytårskort.

Denne udveksling af hilsner, er en både smuk og betænksom skik, men blegner dog i sin glans, hvis kontakten mellem modtager og afsender kun er etableret denne ene gang om året.

Når jeg nu, på landsoplysningsudvalgets vegne, sender vor nytårshilsen til D.L.F.s medlemmer, håber jeg ikke det er et år siden læseren har haft kontakt med vort arbejde. Rapporterne fra det lokale oplysningsarbejde, giver mig dog anelse om, at der er stor sandsynlighed for det desværre er tilfældet.

Vor nytårshilsen skal derfor være en appel til jer om i det nye år, at omfatte de bestræbelser der gøres fra oplysningsfolkene, med større opmærksomhed end tilfældet er i dag.

En sådan appel er ikke kun ment som noget der blot skal siges fordi det er nytårsskifte, men vi benytter lejligheden til at komme ind på emnet, der bunder dybere end man formentlig er klar over i lokomotivmandskredse.

Et oplysningsarbejde skal nemlig have en central plads i organisationens arbejde, ellers stagnerer vi, og stagnation er som bekendt tilbagegang.

Nu er jeg ganske vist ny i arbejdet på landsplan, men har dog en erfaring fra den lokale virksomhed, derfor kender jeg også de indvendinger, der nu danner sig i læserens sind. »Jeg har ikke tid«, »Det vil jeg ikke ofre en rød øre på«, »Lad de andre om det«, og mange andre færdigsyede floskler.

Det er blot ikke en rigtig tankegang, tilværelsen omkring os fortæller noget andet. Staten investerer i oplysning, de forskellige oplysningsforbund samler aften efter aften i hundredtusinder af mennesker til aftenskole og voksenundervisning, alle forbund og foreninger, faglige og politiske, højre som venstre orienterede, opretter kulturcentre, højskoler o.m.a., bøger, blade og film spredes ud for at give oplysning.

Vi må være med i denne udvikling, for at få del i de goder og fordele der gives når man ved noget.

Fremstødet skal afpasses efter de særlige forhold vor unormale arbejdstid giver, det er muligt, men betinger en større interesse i medlemskredsen.

Vor nytårshilsen er derfor en opfordring til et farvel med den negative »hvad rager det mig« indstilling, og et velkommen til den positive »VI VIL VÆRE MED« indstilling.

Godt oplysnings-nytår.

*Jørn Thillemann.*



# T-baner i tørre tal

Af Tage W. Jensen

5 Få offentlige debatter har fået så mange til at tage så lidt hensyn til kendsgerninger som debatten om Københavns t-bane.

Projektet omtales gang på gang i avisers læserbreve, i kronikker og mand og mand imellem i en blanding af følelsesbetonede meninger og irrelevante kendsgerninger. Der er rigelig grund til at lade tørre tal om t-baner bidrage ind imellem. Og vi har valgt tal fra t-baneorganisationen med de fleste erfaringer, London Transport, der åbnede verdens første underjordiske bybane et år før danske soldater drog af sted til krigen 1864 . . .

Tallene, med kommentarer, besvarer nogle af de mest forekommende argumenter imod t-baner. Først:

»Hvorfor får vi ikke i stedet for en t-bane mange flere busser og flere motorgader?«

Svaret: En moderne motorgade med plads til flere busser kræver større plads end en t-bane, koster lige så meget at bygge pr. km og har kun en brøkdel af t-banens kapacitet. F. eks. kan Victoria-linjen, der for tiden bygges i London og bliver denne bys 7. t-banelinje, befordre et antal rejsende svarende til det antal, der ville kunne befordres ad 11 – elleve – motorgader tværs igennem byen.

»Københavnerne behøver blot at gå ned på den uhumske Nørreport station for at få et indtryk af, hvor ubehagelig en t-bane er.«

Forkert. Nørreport er ikke en t-banestation – i alt fald ikke i moderne forstand. Derimod kan den udmærket sammenlignes med den gamle, dårligt ventilerede fodgængertunnel under Themsen, som for nøjagtig 100 år siden blev erhvervet af jernbanen.

En t-banestation karakteriseres især af effektive ventilationsanlæg og hurtige elevatorer og/eller rulletrapper. I LT's bybane fornyes luften 100 % hvert 15. minut ved hjælp af vifter med en kapacitet på 5 millioner kubikfod luft i minuttet. Samtidig vedligeholdes en gennemsnitstemperatur i tunnelerne, sommer/vinter, på 69–73° Fahrenheit.

Banens 273 stationer ligger gennemsnitlig fra 24 til 80 fod under jordoverfladen – den dybest liggende station er Hampstead, 192 fod under jordoverfladen. Dybt liggende stationer (i alt 33) betjenes af tilsammen 94 hurtigtgående elevatorer – i Hampstead bevæger elevatoren sig med en fart af 800 fod i minuttet. 58 stationer har hurtiggående rulletrapper, hvoraf den længste er på Leicester Square station, 161 fod 6 tommer lang med en vertikalstigning på 80 fod 9 tommer. 191 rulletrapper i alt kan befordre

10.000 rejsende i minuttet med en fart af 100–145 fod pr. minut.

»T-baner er ikke altid gemt væk under gaderne og giver derfor ikke altid mere plads på jordoverfladen.«

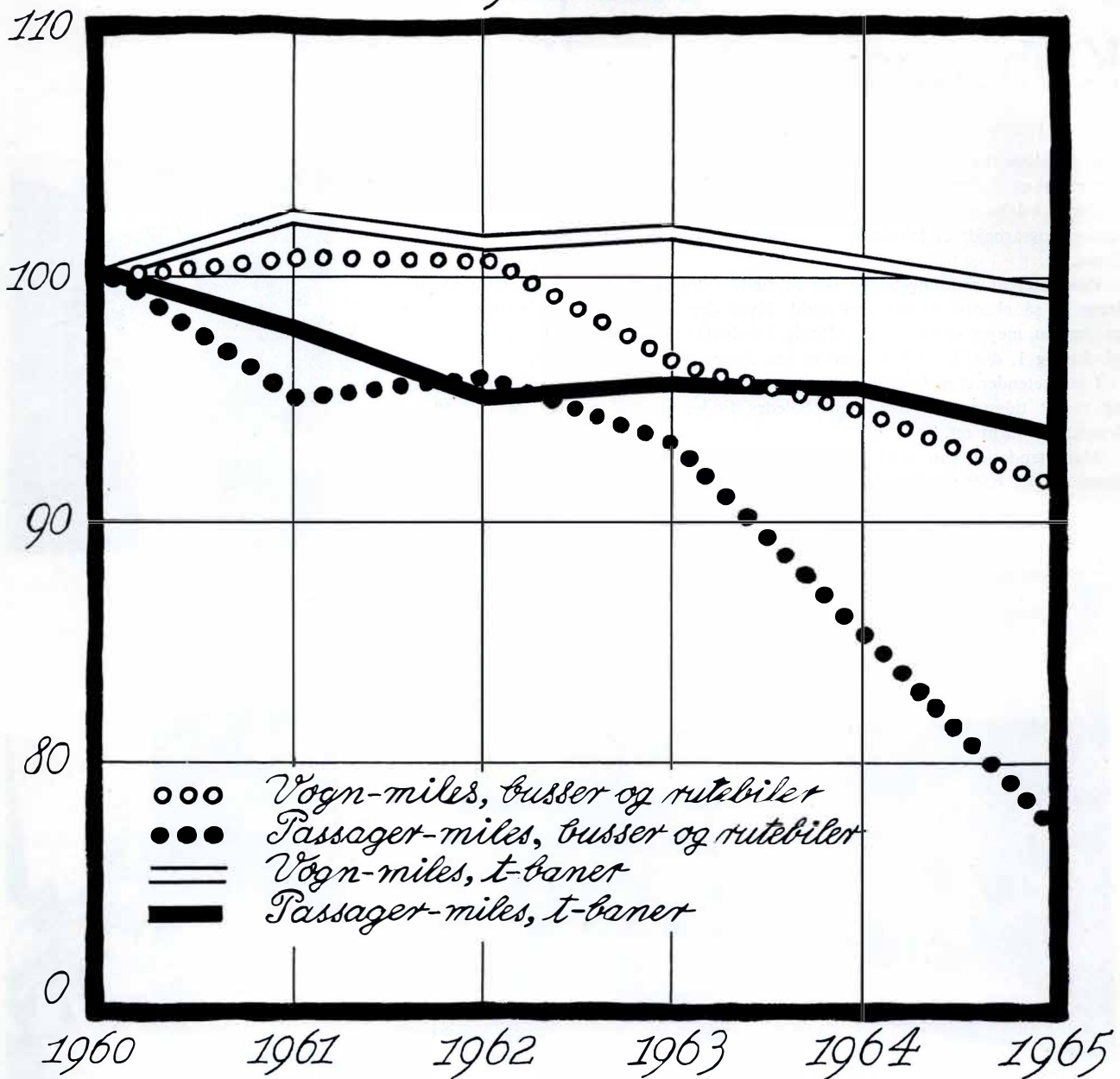
Hvor det er mest praktisk, deler t-baner spor med eksisterende by- eller omegnsbaner. Af LT's rutenet på 215 miles er 88 miles lagt i tunneler under jordoverfladen – længste tunnel rækker uafbrudt fra East Finchley til Morden, et »rør« på 17 miles 528 yards.

»T-baner er kun for nødstedte byer – man skal ikke bygge fremtid med dem.«

Trafikfolk i de fleste storbyer verden over hvor man indser, at stigende befolkninger ikke berettiger til at sprede byfunktionerne over større landområder, før mulighederne for størst mulig koncentration på stedet er udnyttet, er enige om, at en kombination af t-baner, busser med høj passagerkapacitet fortrinsvis på specielle busgader samt en vis begrænsning af ren og skær privatkørsel i nogle bydele er løsningen på storbyers hastigt voksende trafikproblemer. Storbyen, siger de, har centrale funktioner for hele landet og bør kunne virke som en effektiv maskine, der varetages af mange mennesker. T-baner kan tage sig af størstedelen af myldretidsrejsende hurtigere, mere direkte og mere økonomisk end nogen form for overfladetransport. Økonomien er et vigtigt led i beregningerne, og den påvirkes i særlig høj grad af personaleomkostninger. Derfor nærer LT store forventninger til automatisk togdrift, der først indføres på Victoria-linjen. Det automatiske tog vil få t-banens driftsomkostninger til at stå endnu gunstigere sammenlignet med bustjenestens driftsomkostninger, dels som følge af strømbesparelser, dels ved en halvering af det i øjeblikket nødvendige personale.

For tiden har t-banen 9.181 ansatte – 8.014 mænd + 1.167 kvinder – mens busserne har 35.946 – 31.022 mænd + 4.924 kvinder – på lønninglisterne. I denne forbindelse tilføjes, at der nu daglig i gennemsnit foretages 1.842.000 passagerrejser med t-banen, mens busserne i samme ruteområde kan notere gennemsnitlig 5.475.000 passagerrejser daglig (til sammenligning: S-banens daglige gennemsnit er 180.000 passagerrejser). Men: Siden 1952 er antallet af buspassagerer i London faldet jævnt og alvorligt. I morgentimerne kl. 7–10 er antallet faldet fra 290.000 (1952) til 190.000 (1964), og endnu mere bemærkelsesværdigt er, at det samlede antal byrej-

1960 = 100



sende, såvel ad gader og veje som med bybaner, også er faldet i samme tidsrum. Årsagen hertil er selvfølgelig, at gaderne nu benyttes af flere private biler og motorcykler, der fylder mere end busserne og befordrer færre passagerer.

Derimod viser tendensen for t-banerne temmelig stabil karakter, selv om også t-banerne må notere sin andel i nedgangen (se diagrammet).

»En t-bane vil koste skatteyderne en bunke penge – skatterne er store nok i forvejen«.

Dette argument udtrykker efter nogle iagttageres opfattelse, at danske vælgere efterhånden er blevet noget lignende hjernevasket til at tro, at alt, som staten kræver og siger, er uigendrivelig sandhed og uforanderlig nødvendighed! I virkeligheden ser tal-

lene for t-baneprojektet ikke alarmerende ud blandt de øvrige poster på statsbudgettet.

Københavns t-baneprojekt er budgetteret til ca. kr. 2.000 millioner over de godt 20 år, det vil vare at virkeliggøre projektet – altså ca. 100 millioner årlig. Statens budget for 1967/68 er beregnet til 19.000 millioner. 100 millioner kr. på det budget ser ikke frygtindgydende ud. Og iagttagere spørger, om der ikke kunne spares eller udelades poster på statens budgetter de kommende 20 år svarende til udgiften til den københavnske t-bane?

Derved ville t-banen ikke komme til at koste skatteyderne ekstra på skattebilletterne, men i stedet for blive anledning til altid aktuell rationalisering af statens voksende udgifter til fordel for den vigtige opgave at forsyne København med en effektiv bybane.

Sådan kan man måske også se på det . . .



# Nyt marketenderi på Københavns hovedbanegård

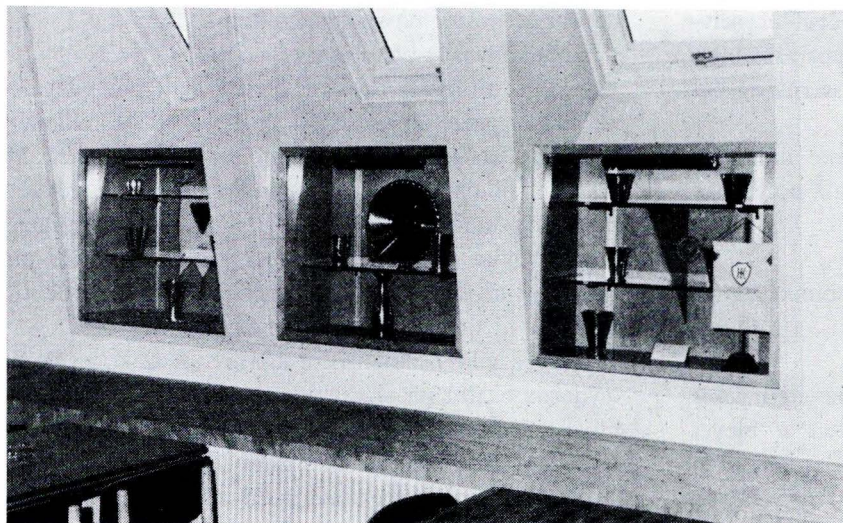
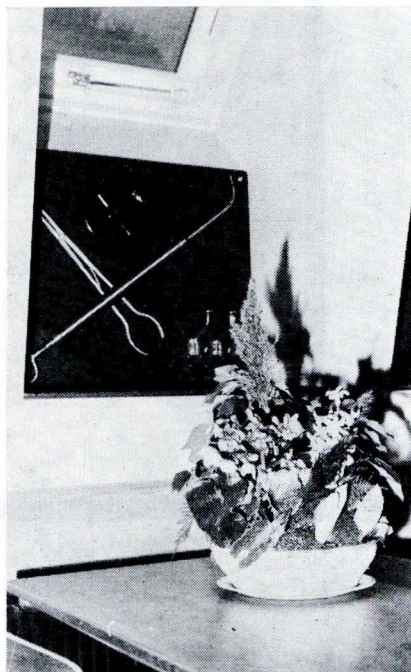
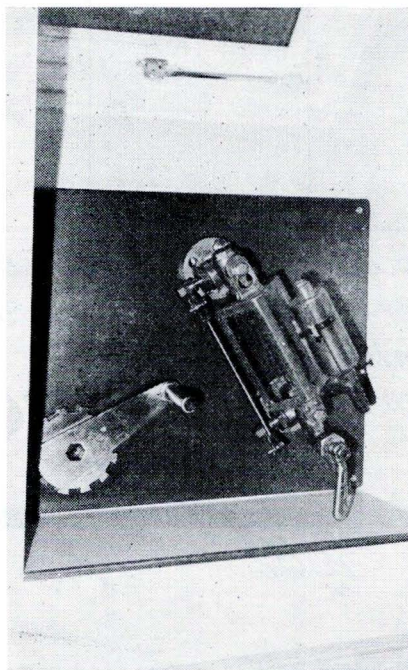
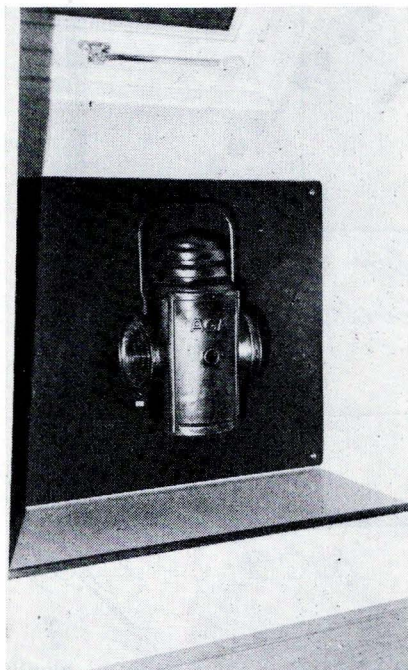
Den 15. december 1966 har Danske Statsbaner og de 4 jernbaneorganisationer indviet et nyt marketenderi i administrationsbygningen ved Københavns hovedbanegård.

Under ledelse af overarkitekt E. Bonding har der forestået et stort og omfattende ombygningsarbejde af lokalerne på 2. sal, der i mange år var anvendt til uniformsdepot.

Resultatet af anstrengelserne om at finde frem til en egnet udnyttelse af lokalerne er så absolut kronet med held. Hvor der tidligere var reoler og skranker, er der nu meget smukke og stilfulde lokaliteter, hvor personalet fra hovedbanegården og 1. distrikts administration kan hygge sig i spisepauserne.

I marketenderiet er indrettet et »tip-top« moderne køkken med selvbetjenings-disk og meget tidssvarende ovn m.m. Således findes en elektro-ovn, der på 40 sek. leverer en varm ret.

Marketenderiet kan modtage 140 gæster ad gangen og vil indtil videre være åbent fra kl. 6,00 morgen til klokken 24,00 nat.



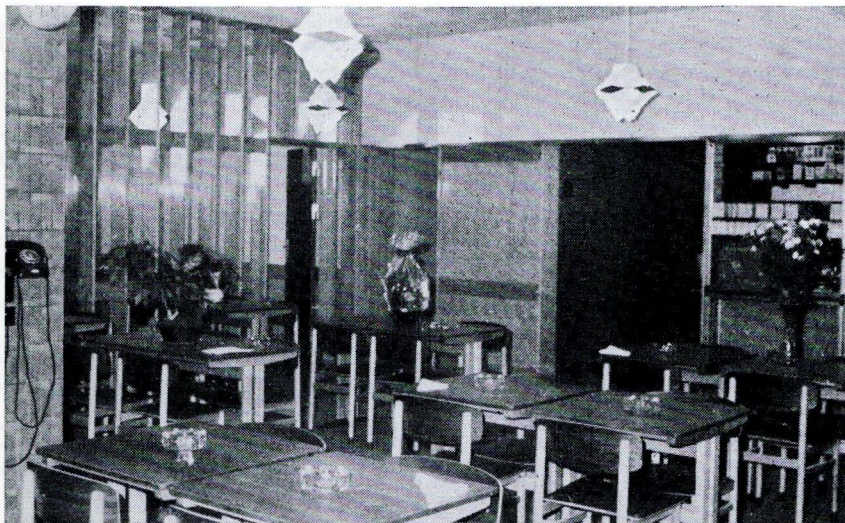
1. Kokken i arbejde.

2.-5. Udsmykningsmæssigt har fantasien fået lov til at udfolde sig. Som man ser, har også levn fra damplokomotivet fået sin plads.

6.-8. Interiøret giver et klart indtryk af de tidssvarende lokaliteter med enkle og hensigtsmæssige møbler. Udleveringsdisken er holdt i takt med moderne normer.



# Ny formand i Finsk Lokomotivmands Forbund



Vor broderorganisation i Finland holdt i dagene fra 25.-27. oktober 1966 sin 52. kongres.

Kongressen blev åbnet i Folkets Hus, Helsingfors, af den fungerende formand Pekko Oivio, som har varetaget foreningen siden Gösta Widings død i januar 1965. Foruden de 122 kongresdelegerede deltog et stort antal gæster fra ind- og udland.

Kongressen behandlede ikke mindre end 61 fremsendte forslag fra hele landet og vedtog et antal resolutioner, omfattende de vigtigste spørgsmål. Således protesterede man imod en ændring i godtgørelsen for natarbejde, der hidtil er blevet ydet i form af reducere i tjenestetiden, men som fra statens side nu ønskes erstattet i penge.

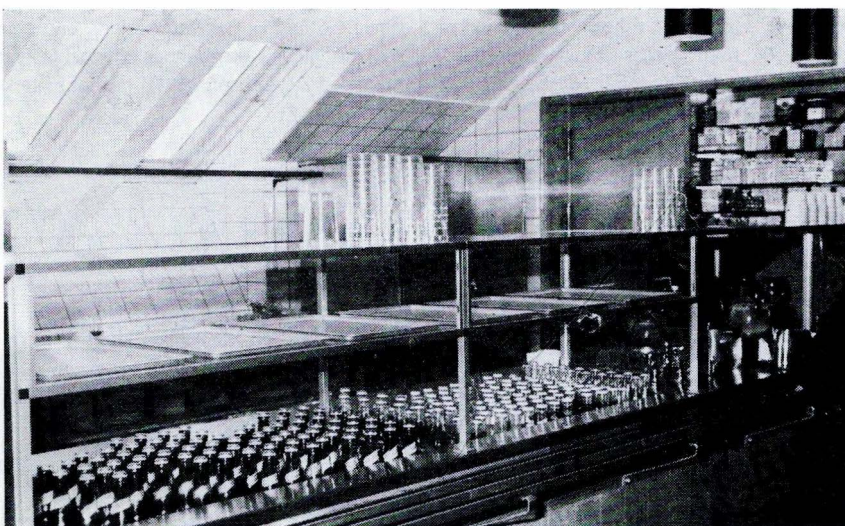
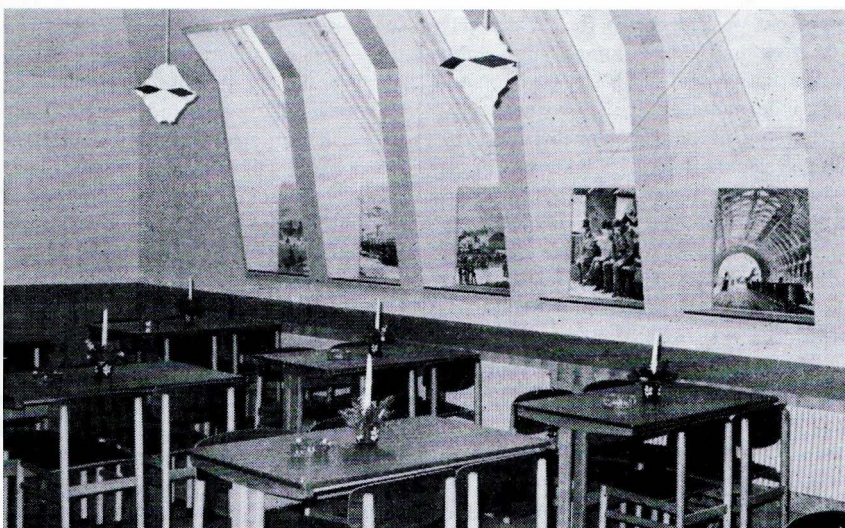
Man var ligeledes utilfreds med et fremsat forslag fra staten om ændringen i pensionsloven, medens man gav tilslutning til et forslag om, at tjenestetiden fra begyndelsen af 1967 fastsattes til 126 timer inden for en 3 ugers periode og til 120 timer fra og med januar 1969.

Kongressen valgte med akklamation P. Oivio til formand.

Den nye formand er født den 24. november 1918 og kom efter overstået mellemskoleeksamen ind som lokomotivfyrbøderaspirant ved de finske baner.

Han udnævntes til lokomotivfører 1953.

Sit organisationsarbejde grundlagde han ved sekretærvirksomhed og som medlem af afdelingsbestyrelsen i Helsingfors, hvorfra han i februar 1957 blev valgt ind i forbundets hovedbestyrelse.





# 200 km/t – planmæssigt

Af P. Juul Brask

10

Med den i alle lande påbegyndte og i flere henseender allerede fuldførte strukturændring af jernbanens traktionsmidler, der væsentligst af brændselsøkonomiske årsager betegner overgangen fra damp- til diesel- eller elektrodrift, er der for alvor indtrådt den situation, at virkelig hurtigdrift med en gennemsnitshastighed på omkring 160 km/t kan gennemføres på et for jernbanen økonomisk grundlag.

Dermed ikke sagt, at den udvikling, der inden for dampsektoren var indtrådt i 30'erne og som kronedes med de i en tidligere artikel beskrevne damplok., i og for sig ikke kunne være fortsat - der var endnu lige efter krigen mange sagkyndige stemmer, der talte derfor - men som sagt, de stigende priser på fast brændsel og den hårde konkurrence har gjort sit til, at denne udvikling er standset; dog kan man ikke frakende de den gang høstede erfaringer og resultater en uvurderlig betydning med hensyn til afklaringen af de rent løbetekniske problemer, der især ved disse høje hastigheder gør sig gældende, og til hvis løsning de har dannet grundlaget for den senere udvikling.

De første skridt i denne retning blev indledt med de berømte forsøgskørsler, som de to firmaer Siemens & Halske og AEG så tidligt som 1903 foretog på banestrækningen Marienfelde - Zossen, som var stillet til rådighed af de berlin-ske militærmyndigheder.

Som fig. 1 og fig. 2 viser, havde hvert af disse virksomheder konstrueret en elmotorvogn, hvis vognkasse, der efter den tids opfattelse havde en tillempet strøm-linieforn, hvilede på to 3-akslede drivbogier, hvis to yderste aksler var direkte drevet af hver sin 3-fasede vekselstrømsmotor. Til driften af disse tjente en vekselspænding på omkring 1150 V, der var

nedtransformeret fra 12000 V i den 3-dobbelte køreledning. Ydelsen af motorerne kunne bringes fra 1000 op til 3000 hk eff.

Før den egentlige forsøgskørsel blev foretaget, blev motorvognene af hensyn til efterprøvning og indkøring forspændt et normalt el-lok., efter at alle de for den forestående forsøgskørsel vigtige komponenter var fundet at være i sin orden, gik man i gang med den endelige kørsel. Med en trinvis forøgelse af hastigheden stigende fra 60-100-120 osv., nåede hastighedsmåleren på Siemens & Halske-vognen 206,7 km/t, hvorimod AEG-vognen slog denne rekord med 210,2 km/t.

Man havde hermed for første gang i jernbanens historie overskredet 200 km/t-grænsen, en for den tid ret så betragtelig præstation, og således tilvejebragt det ønskede bevis for, at der selv ved disse hastigheder kunne køres fuldt forsvarligt, hvad der bl. a. gav sig udtryk i de målinger, man i vognens prøverum tog af de på skinnelægemet virkende sidekræfter, der ikke på noget tidspunkt overskred normale størrelser, et klart udtryk for, at jernbanedriften hviler på et principielt rigtigt grundlag.

Men samtidigt viste det sig jo også, at de ved disse forsøgskørsler indhøstede erfaringer ikke kunne udnyttes i praksis, da man med den tids noget primitive sikringstjeneste ikke beherskede den teknik, der i dag gør det muligt at informere lok-føreren og strækningsforholdene under kørslen.

Men som tiden gik - ikke mindst under presset fra landevejstrafikkens interessante udvikling - blev man inden for sikringstjenesten i de store jernbanelande klar over, at det var her, skoen trykkede; skulle man derfor stå sig i konkurrencen, var det bydende nødvendigt at

skabe sådanne forbedringer på dette felt, at forudsætningerne for udnyttelsen af disse store hastigheder kunne realiseres. Ved indførelsen af automatisk virkende signalanlæg både på strækningen og på selve førerpladsen - i forbindelse med forstærkning og udretning af overbygningen - blev der her skabt grundlaget for de i mellemkrigstiden indførte hurtigmotorvognstog, der især i Frankrig og Tyskland gjorde sig vel bemærket i køreplanerne.

Men først efter den 2. verdenskrig er som bekendt den økonomiske situation - i hvert fald inden for EEC-området - blevet stabiliseret i en sådan grad, at vilkårene for jernbanens konkurrenceevne er blevet væsentligt bedre.

Efter i stor udstrækning at have fornyet driftsmateriellet og udbedret de store skader, som krigen havde forvoldt, turde man efter nøje overvejelser (som for øvrigt også har sat sit præg på den her i landet fremkomne betænkning om traktionsmidlerne) gå ind for fuld elektrificering, en strukturændring der i første omgang vil føre til store anlægsudgifter, men som i det lange løb vil få stor indflydelse på jernbanedriftens rentabilitet.

I den forbindelse må den indsats, man i Frankrig har gjort for udviklingen af det elektrisk drevne hovedbanelokomotiv, især fremhæves.

Med konstruktionen af det i fig. 3 viste lok., serie CC7.100, har man fundet frem til en type, der også har vundet indpas i andre landes elektrificeringsplaner og som danner grundstammen af de maskintyper, hvortil de hurtigste tog bliver anvendt.

Det var med et eksemplar af denne type, CC7.121, franskmændene satte en ny milepæl i jernbanens historie, idet man den 24. februar 1954 på banestræk-

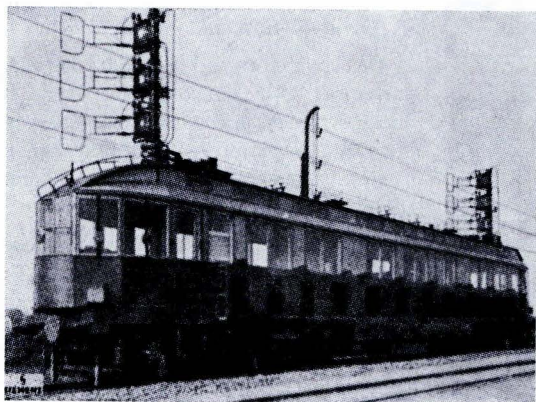


Fig. 1.

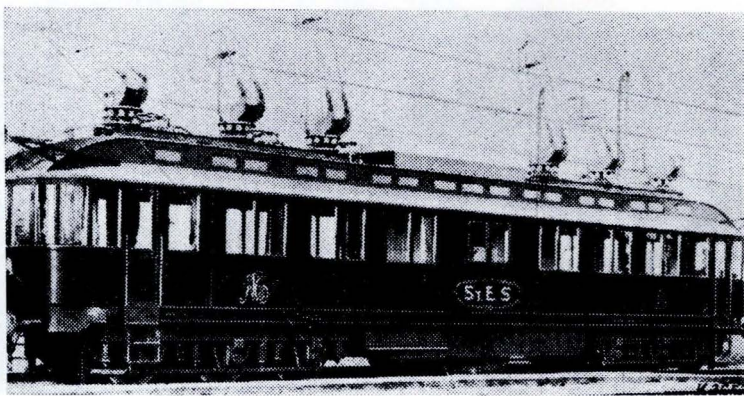


Fig. 2.



ningen mellem Dijon og Beaune nåede en hastighed på 242 km/t. Denne hastighed, sagde man, var kun begrænset af motorernes ydeevne, men ikke af stabiliteten, da det målte sidetryk på sporet med 240 km/t ikke oversteg 3,6 t.

Et lignende forsøg blev foretaget for at fremskaffe et holdbart sammenligningsgrundlag foretaget med 2 lokomotiver af en noget lettere udgave, en BB-koblet type af serien 9.100 nr. 003 og 004, se fig. 4.

Da der på grundlag af CC-lok's ydeevne under normal drift ved 140 km/t kunne konstateres en overordentlig stor sikkerhedskoefficient, måtte man for at opnå tilsvarende resultater med 9.100-maskinen ændre noget på omsætningsforholdet i disses tandhjulsudveksling.

Men ikke nok med det; CC-maskinen var selv med sin hidtidigt opnåede max-hastighed på 243 km/t langt fra kommet i nærheden af sin stabilitetsgrænse, og motorernes termiske muligheder var endnu ikke fuldt udnyttet; det forekom derfor logisk at forsøge med en yderligere forøgelse af max-hastigheden.

Ud fra bedømmelsen af de resultater, man indhøstede ved 243 km/t-prøverne, kunne man fastlægge den for strækningen tilladte hastighed til 320 km/t.

De for disse forsøg udvalgte lok., BB9.004, fig. 5 og CC7.107, fig. 6 fik tandhjulsudvekslingsforholdet ændret således, at hastigheder på indtil 350 km/t kunne realiseres.

For BB9.004's vedkommende blev omsætningsforholdet sat til 1:0,894 i stedet for 1:2,517, hvilket blev muliggjort ved at indskyde et forlagshjulsæt, hvad normaludførelsen ikke havde. CC7.107 fik sit omsætningsforhold ændret fra 1:2,606 til 1:1,145 uden yderligere komplikationer.

Da omdrejningstallet for hjulsæt med påkrympet bandage ved så høje hastig-

heder er mere end dobbelt så stort som ved normaldrift, vil risikoen for en sprængning under disse betingelser være mere udtalt; man udvekslede derfor hjulsættene på både lok. og vogne med sådanne, hvor flangeprofilen var drejet ud i et med hjullegemet.

Drivhjulsættene blev desuden både statisk og dynamisk afbalanceret; løbefladens konicitet, der normalt er 1:20, blev ændret til 1:40.

Strømaftagerne dannede i begyndelsen et næsten uløseligt problem. Ved forsøgsførerne kom faktisk kun afsnittet Lamotte-Morcenx af den i 1927 elektrificerede strækning mellem Bordeaux og Hendaye i betragtning, da den i sin linieføring opviser en snorlige strækning på 47 km og en enkelt kurve med en krumningsradius på 3,1 km.

Køreledningen består kun af én ikke-varmekompenserende køretråd; den vil derfor udvide sig i varmt vejr og af den grund have tilbøjelighed til at hænge i buer mellem de med 90 m afstand anbragte master.

Det skulle snart vise sig, at den samtidige anvendelse af 2 strømaftagere var yderst farlig ved så store hastigheder. Man måtte derfor affinde sig med at hensyn til de forestående prøver at udvikle en speciel type, der ved 300 km/t mindst kunne aftage 4000 amp.; beregningerne havde nemlig vist, at der til opnåelse af denne hastighed krævedes en strømstyrke, som oversteg motorernes strømforbrug under driftsbelastning med omtrent 50 %. Desuden kunne forsøget kun gennemføres, når luftens temperatur var lav af hensyn til de ovennævnte vanskeligheder med køretrådens ophæng.

Det var nødvendigt at foretage 4 forberedende forsøgsførere med oscillografiske målinger for at sikre sig det rigtige anlægstryk mod køreledningen,

og for at komme op på den krævede strømstyrke på 4000 amp., blev en togstamme på 626 t koblet til 2 stk. CC-lokomotiver, hvortil kørestrømmen blev aftaget af kun én pantograf på det ene lok. og bragt op på en hastighed af 210 km/t. Desuden blev strømaftageren genprøvet for sin mekaniske modstandskraft i en tunnel ved Modane.

De endelige prøver, hvor det var hensigten at nå op på de 320 km/t, blev altså gennemført med en strømaftager, hvormed man kun vidste, at den kunne klare 4000 amp. ved en hastighed på 210 km/t.

For yderligere at sikre eksperimentets gennemførelse forøgede man spændingen i strækningens køreledning fra 60-75 kV ved indbygning af en autotransformator i understationerne.

Ved så store hastigheder, der her er tale om, spiller indflydelsen af luftmodstanden en afgørende rolle, og for at mindske denne modstand måtte man foretage forskellige ændringer af vognstammen som helhed; således blev alle de sammenkoblede vognender afskærmet langs sider og tag med en gummibælg, ligesom tilslutningen mellem forreste vogn og lok. fik den på fig. 7 viste udformning; desuden blev alle fremspringende genstande på vognene fjernet såsom luftventiler, håndgreb og trinbrætter, og for yderligere at nedbringe undertrykket efter den sidste vogn, blev der på denne påmonteret en dråbeformet afslutning, hvis udformning blev fastlagt på grundlag af laboratorieforsøg med en skalamodel 1:20.

Da man ved de tidligere forsøg havde konstateret, at der opstod lysbuer mellem skinnerne og lokomotivets drivhjul, blev antallet af kontaktsteder forhøjet, idet de 2 forreste vogne i hver togstamme, der for øvrigt var forsynet

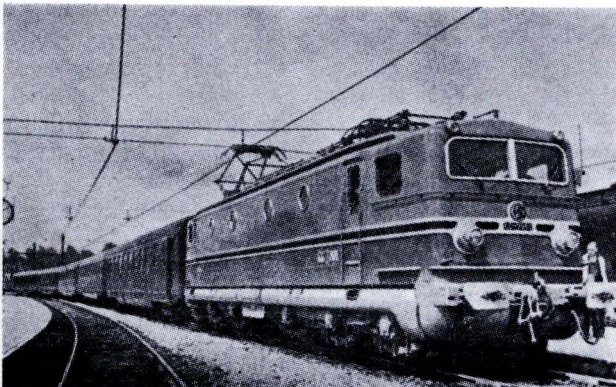
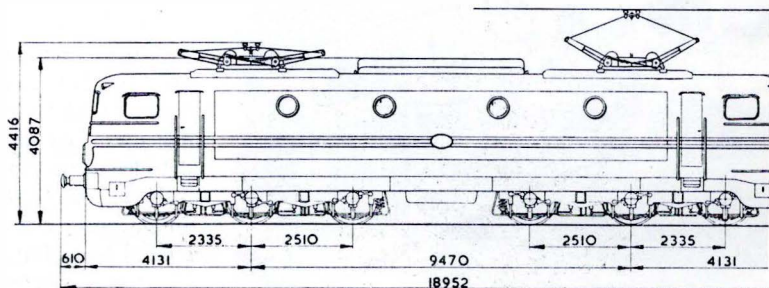


Fig. 3.





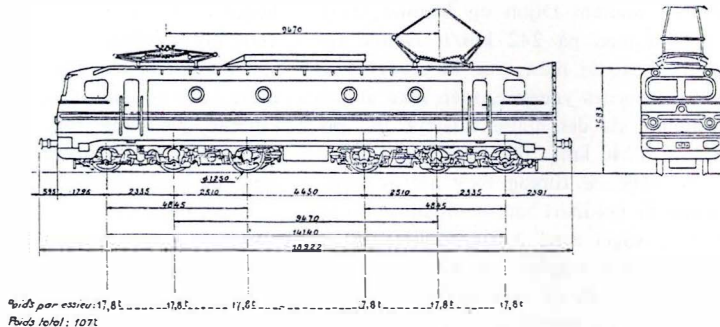
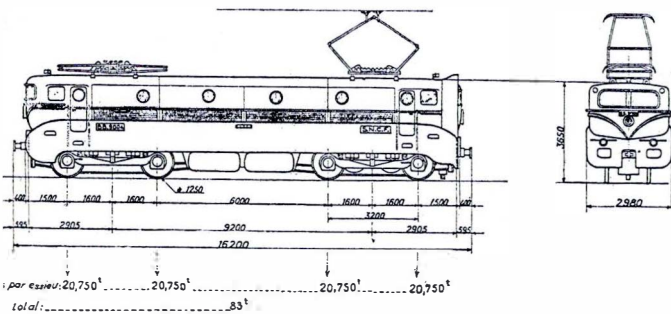


Fig. 6.

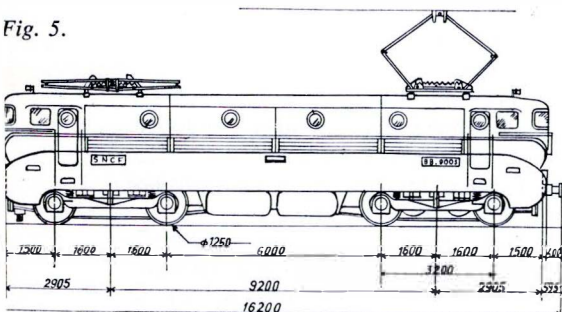


Fig. 4.

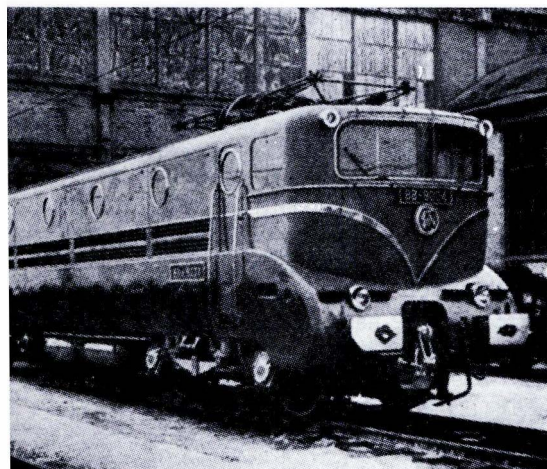
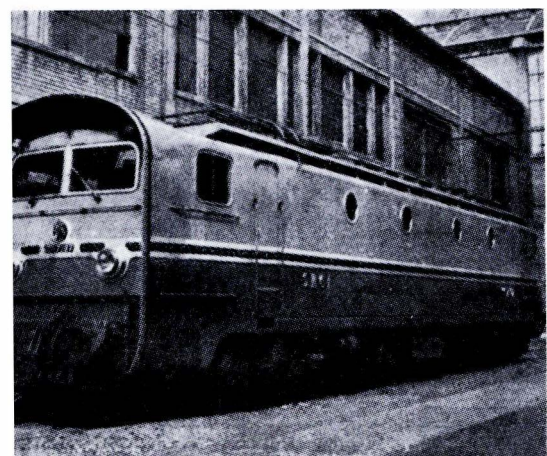


Fig. 7.



med SKF-rullelejer, blev udrustet med slæbekontakter til afledning af en del af den aftagne strøm. Der blev desuden anstillet forsøg med bremsklodser, der kunne aflede en væsentlig større varmemængde end normalt.

Derimod var der ikke anledning til at foretage ændringer af selve sporlegemet, der kun behøvede at blive gået efter på normal måde med hensyn til justering af sporvidde og opretning af skinnestød.

Fra den 17. marts 1955 blev strækningen, efter at disse foranstaltninger var foretaget, gennemkørt med et CC-lok. med normal udrustning og senere også med forsøgslokomotiverne CC7.107 og BB9.004 for at undersøge overbygningens kvalitet, som da heller ikke gav anledning til problemer; derimod gav køreledningen anledning til visse betænkeligheder, når dagtemperaturen var oppe på 28°C i skyggen.

Allerede den 26. marts om morgenen nåedes den første hastighedsrekord på 276 km/t. med lok. BB9.004 forspændt 3 vogne.

Men så oprandt den 28. marts – temperaturen var 12°C, og vinden, hvis styrke var på omkring 15 knob, kom fra vest-sydvest. – Efter først at have sikret sig, at hele strækningen var bevogtet, alle vejoverskæringer lukket og al færdsel på det andet spor var indstillet, kunne man melde alt klart til afgang fra udgangspunktet Facture. CC7.107 stod parat med sin 103,5 t tunge vognstamme, og kl. 13.25 blev der givet afgang.

Hastigheden steg planmæssigt, og på den udstukne strækning mellem La-Mothe og Morcenx gik man til sagen. Mellem 67 og 68 km-stenen viste hastighedsmåleren 331 km/t., den største hastighed, der til dato er opnået på nogen skinnevej med et jernbanetog. Men så måtte man afbryde forsøget, da strømaftageren ganske simpelt smeltede over!

Men selv under disse ekstreme forhold var stabiliteten upåklagelig, ligesom skinnelegemet heller ikke havde været udsat for nogen overlast. Det eneste, der foruden oversmeltningen af strømaftageren var sket af uheld, var en beskadigelse af en enkelt gummiklods i et af hulak-seldrevene (af Alsthom's konstruktion). Ellers var alle dele i disse vitale kraftoverføringsmekanismer såvel som hele den øvrige udrustning fuldstændig intakt. Strømforsøget var kommet helt op på 8200 kW.

Dagen efter, den 29. marts, påbegyndtes et lignende forsøg med BB9.004 ligeledes forspændt 3 vogne på i alt 103,5 t med afgang fra Facture kl. 7.35 for at udnytte den morgenfriske kølighed på kun 5°C. Vindretningen var nord-nordvest med en styrke på 4 knob.

Da man var kommet op på 290 km/t, brød strømaftageren (det var den bageste) sammen ved oversmeltning, og den anden blev derfor straks hævet; ved denne manøvre kunne gårsdagens præstation, der blev nået ved 71,7 km-stenen, dog alligevel realiseres – ganske vist ved at overskride den foreskrevne strømstyrke. Samtidigt konstateredes kortperiodiske tværsvingninger forårsaget af den kortvarige afbrydelse af strømtilførslen.

Indtil de 330 km/t. var stabiliteten upåklagelig, og ingen beskadigelser var optrådt af nogen art, derimod var sporet deformeret på en strækning af 500 m på grund af den førnævnte strømaf-brydelse.

Det største strømforsøg var ellers kommet helt op på 9400 kW, så det var intet under, at strømaftageren smeltede!

Med disse ret enestående forsøg er der ligesom i 1903 ført bevis for, at man med elektriske traktionsmidler behersker de høje hastighedsområder uden derfor at skulle slå af på kravene om den fulde sikkerhed.

(Fortsættes)



# Tidsregningens tilblivelse og tilfældigheder, dens mål, mangler og muligheder

Af cand. mag. C. E. Andersen

Vor tidsregning er først og fremmest baseret på to naturlige og for det praktiske liv vigtige periodiciteter, dagen og året.

Disse inddeles i mindre tidsmål. Men de nu hos os benyttede dele af dagen og året er ikke naturlige, endsige selvfølgelig; og de er langt fra at være praktiske.

Der er to perioder med længde mellem året og dagen, nemlig måneden og ugen.

Ugen, hvorved der tænkes på den moderne 7-dages uge, repræsenterer faktisk ikke en inddeling af året, men derimod en opsummering af dage. Ugen går endda ikke op i året. Den forløber uafhængigt af året, idet den sædvanligvis ikke begynder og heller ikke ender samtidig med året. Den går ud over året. Den har gjort det fuldstændig regelmæssigt, ganske upåvirket af alle kalenderreformer, og alle de vidt forskellige kalendersystemer, desuden uberørt af de forskellige slags år, der i tidens løb har været brugt og stadig bruges forskellige steder i verden.

Ugen angiver livsrytmen for de fleste mennesker. Men den gør det med forskellige helligdage og ikke-arbejdsdage i forskellige lande. Søndagen er helligdag og ikke-arbejdsdag hos de Kristne, Sabbathen er det hos Jøderne, og Gummaen er det hos Muhammedanerne, dvs. henholdsvis ugens første, syvende og sjette dag, idet selve ugens begyndelse og slutning er ensartet fastlagt. Nogle steder holdes weekend med  $1\frac{1}{2}$ –2 ikke-arbejdsdage ved ugens slutning. Men selve ugen er den samme overalt og har været det gennem to-tre årtusinder.

Ugen er ikke blot uafhængig af året, endda alle slags år, men også af måneden, endda alle slags måneder.

Tidligere var det imidlertid ganske anderledes. Oprindeligt gik ugen op i måneden, og den var synkroniseret med måneden. Ugen var simpelt hen en del af måneden, nærmere bestemt fjerdedelen af måneden.

Måneden var nemlig en månefaseperiode, en »måne«.

Dennes varighed er 29,53 dage i gennemsnit, men varierende op til godt en halv dag (døgn). Måneugens varighed er derfor 7,3–7,5 dage. Men for det borgerlige liv må den afrundes til at omfatte et antal hele dage.

Ugen gik også op i året, og den var synkroniseret med det; den udgjorde

simpelt hen en del af året. Året var nemlig et helt antal måneder.

Den gang var ugens varighed ikke konstant som nu, men androg et lidt varierende antal dage.

Ugen opstod utvivlsomt i Mesopotamien, de babyloniske, senere assyriske områder.

Jøderne synes oprindeligt ikke at have haft nogen uge. I hvert fald nævnes der intet herom i Bibelens ældste kapitler. Skabelsesberetningen refererer ganske vist til ugens 7 dage; men den er af nyere dato, og den hidrører antagelig fra Babylon.

Ægypterne havde ikke nogen uge. De holdt derimod halvmånedlige fester. Måneden var på 30 dage, men har utvivlsomt tidligere været en naturmåned.

Jøderne har formodentlig først begyndt at bruge ugen efter at have forladt Ægypten og være kommet under påvirkning af andre semitiske folk med mere fremstående kultur, måske selve Babylonierne, da Jøderne kom i fangenskab hos dem.

Babylonierne havde et måneds-tids-system med en naturmåned på 30–29 dage pr. måned, skiftende efter Nymånernes fremkomst, senere efter en bestemt, forud fastlagt turnus. 12 måneder sammenfattedes til et år. Hertil føjedes i visse år en ekstra måned efter behov, senere efter en bestemt turnus. Årenes længde varierede altså.

Månedsdagene var nummereret. Nogle af dem, men kun de færreste, havde desuden navne. Det drejede sig om den 1., 7., 15. og 28. Desuden havde den 3., 7. og 16. et fælles navn, der betød »hvile«. Men der var ikke nogen kontinuert periodetidsregning med uger på 7 eller noget andet antal dage.

Den 15. dag kaldtes Shapattum. Den indtog en særstilling i flere henseender. Denne dag var fuldmånedag eller meget nær ved en fuldmånedag.

Man må betænke, at selve månepæriteten ikke er helt regelmæssig. Månedsbegyndelsestidspunktet kunne ikke iagttages umiddelbart efter den teoretiske Nymånes begyndelse. Man må i øvrigt fæstne sig ved, at dagen, dvs. døgn, regnedes fra solnedgang (antagelig på grund af nymånetidsregningen), hvilket i øvrigt også var et varierende tidspunkt. Fremdeles spillede det en rolle, at den sande Sols bevægelser er lidt varierende; også det influerer på Nymåne m. m. foruden på selve tidspunkterne ifølge en sol-dags-tidsregning.

I Assyrien har man fundet en kalender i Assurbanipals velbevarede bibliotek af lertavler med kileindskrifter. De er samlet for kun ca. 2700 år siden; men nogle er nok meget ældre. Materialet er indhentet fra nær og fjern, og den pågældende kalendertavle er antagelig af babylonisk oprindelse.

På denne kalender er månedsdatoerne den 7., 14., 19., 21. og 28. særlige dage, hvor der påhviler herskeren en række pligter, som minder noget om kravene angående Jødernes Sabbath. Disse datoer adskilles alle præcist 7 dage fra hinanden, bortset fra tallet 19. Denne dato synes at falde umotiveret ind; men den kan måske forklares ved, at også den 19. regnedes for at være en slags helligdag, fordi den var den 49., regnet fra den foregående måneds begyndelse, hvis denne måneds længde var 30 dage. 49 er nemlig lig med  $7 \times 7$ , dvs. et helligt tal for Jøderne og måske også for andre Semiter. I Bibelen regnes der at skulle hengå 49 dage, dvs. 7 uger af uger, eller rettere 7 Sabbather af Sabbather, mellem Påsken og Pinsen, og at 7 Sabbathsår, dvs. 49 år, var hellige år, hvor man lod jorden ligge brak, hvor man frigav gæld og slaver osv., så vidt det ikke skete på de enkelte Sabbathsår.

Kalenderen i Assurbanipals bibliotek refererede til en bestemt måned. Man har derfor indvendt, at inddelingen kun havde gyldighed for den pågældende måned. Tilmed drejede det sig om måneden Ulul, dvs. den interkalære måned, altså en måned, der kun forekommer i visse år. Følgelig kan man ikke slutte, at alle måneder var inddelt som den, altså ugeinddelt. Ja, man kan ikke en gang slutte, at Ulul var regelmæssigt ugeinddelt lige til slutningen.

Nu er problemet allerførst: hvor lang var den måned? Den kan i hvert fald ikke have været 28 dage. Netop den omstændighed, at måneden var interkalær, viser, at den var en månemåned, altså 29 eller 30 dage, og desuden at den var synkroniseret med Månen. Den begyndte altså ved den iagttagne eller den teoretiske Nymåne og havde Fuldmåne 14,6–14,9 dage efter den teoretiske Nymåne, dvs. ca. 14 dage efter den iagttagne Nymåne.

De nævnte datoers fordeling og sekvensens begyndelsestidspunkt i forhold til Månen er sådanne, at sandsynligheden for, at de beror på tilfældige sammenføringer, er yderst ringe. Der må have været en fundamental sammenhæng.



Allerede før man opfandt skriftegn og taltegn, havde man behov for at holde nøje rede på årstider m.m. Selv efter, at man havde udviklet skriftsystemer og talsystemer, var der ikke ret mange mennesker, der kunne læse, endsige skrive, og endnu færre, der kunne regne. Iøvrigt havde man ikke engang papir og kuglepen til rådighed. Man måtte derfor holde rede på tiden på andre måder, visende solens og månens, vandrestjernerne og fixstjernerne gang. Det førte til mange slags kalendere, hvoraf nogle var meget originale, set med vore øjne. Det kunne f.eks. være snore med en masse knuder på, eller det kunne være benstykker med indridsninger på. Billedet viser en kalender, et trækstykke med indskæringer i, udført og benyttet af opfindsomme Indianere i Nordamerika.

Når denne måned var en måne-måned, må også de øvrige måneder have været måne-måneder og følgelig synkroniseret med månefaseperioden.

Man må altså slutte, at også de andre måneder har været inddelt som den kun i visse år indtrædende Ulul.

Det må antages, at alle månederne hver for sig er begyndt med en regelmæssig ugeinddeling, men afsluttet lidt uregelmæssigt. Dette stemmer for øvrigt godt med månefaserne, fordi den sete Nymåne ikke falder lige midt imellem to sete Fuldmåner.

Hvis denne hypotese er rigtig, skal den interkalære måned altid have samme ugeinddeling i alle de år, hvor den forekommer, ganske uanset interkalærsystemet. Derimod skulle den have forskellig ugeinddeling fra år til år, hvis ugen forløb som en regelmæssig 7 dages uge udover månederne og årene. I så fald skulle den pågældende kalender kun gælde for et bestemt år, og Ulul ville kun blive gentaget med samme ugedagsplaceringer med 25-30 års mellemrum. Da der vistnok ikke er angivet noget år for den, må den have generel gyldighed for Ulul og da sikkert også for de øvrige måneder.

Det er endelig af interesse at konstatere, at der er mange, regelmæssigt fordelte fester i den pågældende interkalære måned, uanset at den kun indtræffer med lange og uregelmæssige mellemrum. Disse ville næppe være forekommet, hvis ikke de også havde forekommet i de andre måneder, i det mindste den foregående måned, som Ulul kan være en gentagelse af.

Endelig må fremhæves ligheden med den før omtalte babyloniske månedsinddeling med navne for visse datoer, der var spateret på lignende måde. Selve navnet Shapattum betyder »hertets hviledag«. Man ved, at Shapattum var den 15. dag i måneden. Allerede dette tyder på, at Shapattum refererede til Fuldmånen. En passage i et babylonisk, astronomisk epos viser, at det er helt klart, at Shapattum var Fuldmånedagen. Ordet shapattu menes at betyde det komplette, fulde.

Navnet Shapattum minder mistænkelig meget om Jødernes Sabbath. Jøderne kan måske have overtaget ordet fra Babylonerne. Mere sandsynligt er det dog, at ordet er af meget gammel dato, måske ældre end det hebraiske sprog. Sprogkyndige mener, at der er grund til at

antage, at både ordet Shapattum og Sabbath stammer fra et ord, som tilhører et ældre sprog, hvorfra både babylonisk og hebraisk er udviklet, og at det oprindeligt simpelt hen betød Fuldmånedagen.

Man tvinges altså til at antage, at Jødernes Sabbaths-begreb har tilknytning til naturmåneds-perioden.

I Bibelens ældre afsnit står der intet om en 7-dages periodicitet i forbindelse med Sabbathen. Derimod nævnes gang på gang Nymåne og Sabbath i forbindelse med hinanden, begge som dage, hvor der f.eks. skulle ofres, hvor man ikke måtte arbejde, osv.

Eksempelvis foreskrives der i 4. Mosebog ofring på Sabbathsdagen, og umiddelbart derefter skrives der om »Nymåneofret ved hver af årets Nymåner«. I Kongernes Bog står der: »Hvorfor vil du gå til ham i dag; det er hverken Nymåne eller Sabbath.« I Hoseas' Bog siger Jahve om Israel: »Jeg skal få dets munterhed til at ophøre, ligeså dets fester, dets Nymåner, dets Sabbather.« I Amos' Bog skrives der: »Når Nymånen er forbi, så vi kan sælge korn, og Sabbathen, så vi kan udså hvede.«

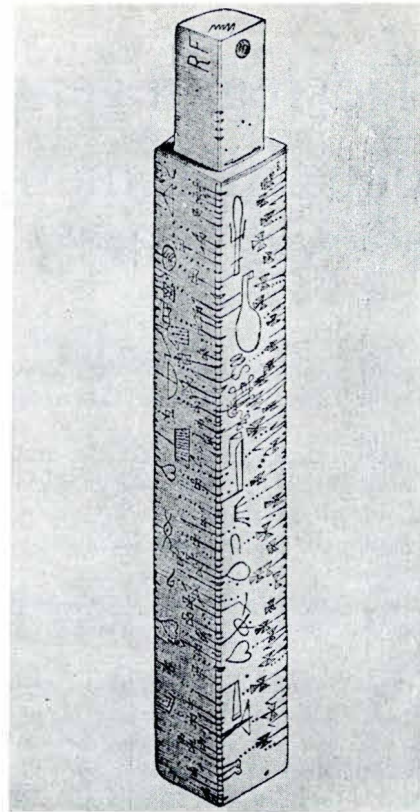
Heraf synes det at fremgå, at Sabbatherne og Nymånedagene var festdage, og at den ordinære forretningsaktivitet var begrænset på disse dage. I øvrigt synes disse bemærkninger at indicere, at der kun var én Sabbath pr. måned, og at den faldt på Fuldmånedagen.

Først senere kan Sabbatherne være blevet hyppige fastedage. Måske skete det, da man indførte den helt regelmæssige periodicitet, der var uafhængig af månen.

Ordet Sabbath refererede for øvrigt ikke blot til selve Sabbathsdagen, men til hele ugeperioden. Ugens andre dage var ikke navngivne, men blev angivet ved nummerfølgen. Dermed var der faktisk ikke sagt noget om, at der måske nu og da kunne gå mere end 7 dage på en uge, hvilket var nødvendigt, for at Sabbatherne kunne følge månen.

På et eller andet senere tidspunkt er Sabbathsperioden blevet til en helt regelmæssig 7-dages periode. Derved blev den løsrevet fra måneden, altså månefase-perioden.

Den regelmæssige 7 dages uge kom til at løbe på tværs af Jødernes store, religiøse fester, hvoraf nogle stadig fastholdes på bestemte naturmåneds-dage, såsom Fuldmåne, men på varierende



ugedage. Ugens oprindelige formål var jo ellers at spatiere fastedagene regelmæssigt, men på en sådan måde, at de faldt sammen med Månens mest karakteristiske faser.

Jøderne blev efterhånden fuldstændig fanatiske med hensyn til indleven efter den helt regelmæssige 7-dages uge. De gik endda endnu videre og gjorde selve 7-tallet til et helligt og rundt tal, i det mindste med hensyn til dets anvendelse i forbindelse med tidsmål. Det viste sig på mangfoldige måder. Man talte om Sabbather, dvs. uger, om Sabbathsår, dvs. hvert 7. år eller 7-års perioder. Endvidere om Sabbather af Sabbather, dvs. 49 dages perioder, og jubelår, dvs. 49-års perioder, om 343 års perioder osv. Denne praksis kulminerede i den del af Bibelen, der hedder Jubilæernes Bog, som er forfattet i det 2. århundrede før Kristi fødsel. Heri er hele Jødefolkets lange historie, lige fra Skabelsen til det babyloniske fangenskab, dateret efter jubelår og sabbathsår, og i det hele taget søgt indordnet efter 7-tallets rytme. Selv året er baseret på ugen. Det regnedes at omfatte 4 kvartår, hvert bestående af 13 Sabbather. Årets længde var 364 dage. Det var altså tilnærmelsesvis et solår, hvilket var højst bemærkelsesværdigt på baggrund af, at Semitterne og Grækerne regnede med månedsår. I virkeligheden var det dog et uge-år, idet ugens 7 dage bestemte dets længde præcist uden småligt hensyn til Solens bevægelse.

De, der har brugt eller stadig bruger ugen, altså 7-dages ugen, har formodentlig alle overtaget den fra Jøderne eller andre semitiske folk.



I ældre tider, da man ikke havde radio og fjernsyn eller dagblade, der gav oplysninger om datoerne, var det særlig vigtigt at holde nøje rede på dagene. Kalenderer var derfor endnu mere påkrævet i de tider end i vore dage. Billedet viser en gammel, primitiv skandinavisk kalender.

Omkring vor tidsregnings begyndelse breddede brugen af ugen sig til Ægypten, Lilleasien, Grækenland og det nuværende Italien samt østpå.

Ugens enkelte dage fik nu navne. Men disse navne refererede til guder, der symboliserede visse himmellegemer, nemlig Solen, Månen og de 5 med det blotte øje synlige planeter, dvs. vandrestjernerne, som man tillagde stor guddommelig, mystisk og astrologisk betydning.

Hver time fik tilskrevet en skytsgud. Dette bevirkede, at hver dag i ugen kom til at begynde med sin skytsgudstime; deraf fik hele dagen navn.

Da de døgnnavngivende guder ikke var Kristendommens guder, må brugen af de pågældende ugedagsnavne og følgelig også brugen af selve ugen have udbredt sig forud for Kristendommen.

De germanske folk overtog ugen fra Romerne, men ændrede navnene til at svare til deres egne guder.

Skønt ugedagenes navne er forskellige, er betydningen og rækkefølgen den samme overalt, lige fra Indien til England.

Selv Nordmændene, der sejlede til Island, benyttede ugen, formodentlig ganske synkront med ugen på det europæiske og asiatiske fastland. Islændingene regnede med 52 uger pr. år, hvorved året kom til at omfatte 364 dage. Det var altså et uge-år, dvs. et år, der var afledt og bestemt af 7-dages ugen. Da dette år viste sig at være for kort, besluttede man i det 10. århundrede at indføre en ekstra uge hvert 7. år. I år 1000 indførtes Kristendommen i Island og dermed den julianske kalender. Til trods herfor brugte folket uge-året meget længe, men således at ekstra-ugerne ikke interkaleredes hvert 7. år, men i 5 år af en 28-års turnus, hvorved der opnåedes større korrelation med dette år og solåret.

Allerede i det gamle Rom havde man en tidsregning, der var analog med Semitternes uge-tidsregning. Formålet med denne tidsordning var i og for sig kun at angive markedsdagene. Men disse har sikkert været ikke-arbejdsdage, muligvis festdage for mange eller måske alle.

Denne romerske uge omfattede helt regelmæssigt 8 dage, og den forløb uafhængigt af månederne og årene, som for øvrigt var måneds-år. Ugedagene betegnedes ved alfabetets første bogstaver. Det viser, at man ikke interesserede sig særlig meget for arbejdsdagene eller for

ugen som sådan, dvs. dens periodelængde, men kun for en passende og ens spartiering af markedsdagene.

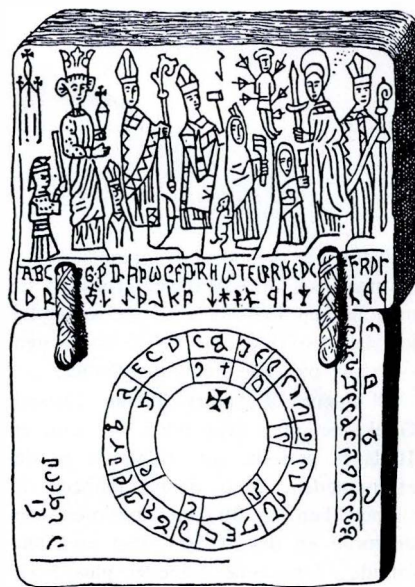
Nu ved man, at den romerske måned oprindeligt var en naturmånedsperiode. Derfor er den tanke nærliggende, at Romernes 8-dages periode simpelt hen er udviklet som en del af månefaseperioden, svarende til  $\frac{1}{4}$  fase, ligesom Jødernes 7-dages uge. Den romerske 8-dages uge må da senere være blevet løsrivet fra måneden, måske på det tidspunkt, da naturmåneden blev erstattet af en reguleret måneperiode.

På et eller andet tidspunkt har man i Rom indført en måned, der rskiftede regelmæssigt mellem 29 og 31 dage. Dette hang formentlig sammen med, at man altid bestræbte sig på at undgå de »runde« dage, som ansås for at være uheldsvarslen. Det er muligt, at man trods alt stræbte efter at overholde en vis sammenhæng mellem disse måneder og naturmånederne. Årets sidste måned, februar, havde nemlig 23 dage, hvorved årets samlede længde kom op på 354 dage, hvilket svarer til 12 naturmåneder. Hertil føjedes i visse år en ekstra måned, kaldet Mercedonius, omfattende ca. 29 dage. Af disse henregnedes dog de sidste 6 dage til februar, så det blev mercedonius i stedet for februar, der fik 23 dage. Derved blev det altid årets sidste officielle måned, som blev abnormt kort.

Det er værd at hæfte sig ved, at den 23. februar kaldtes Terminalia, dvs. slutning, hvilket vidnede om, at den sidste dag af februar var den sidste dag i de år, der omfattede 12 måneder.

Månedernes første dage, dvs. nymånedagene, kaldtes Kalendae, Fuldmånedagene, eller i de nyregulerede måneder den 13. eller 15. dag i måneden, alt efter månedenes længde, kaldtes Ides. Månedernes 5. henholdsvis 7. dag, svarende til halvmåneder i første kvarter, kaldtes Nones, dette navn hentyder til tallet 9 og refererer til, at Nones faldt 9 dage før Ides, eftersom begge dage medtaltes. Differensen var altså 8 dage, endda ganske uanset om det drejede sig om lange eller korte måneder. Dette tyder på en sammenhæng mellem månedsinddelingen og den ovenfor omtalte 8 dages uge.

Romerne regnede ikke dagene fremefter fra Nymåne-, Halvmåne- og Fuldmånedagene, eller rettere sagt Kalendae, Nones og Ides. Men de angav datoerne ved så og så mange dage til, altså før



end, Nones, Ides og desuden Kalendae. Dette tyder på, at Romernes måned var baseret mere på Fuldmånen end på Nymånen, hvilket måske var en sund praksis. Dette indebærer, at tidsafstanden fra Fuldmånetid til næste synlige Nymåne måtte blive ca. 16 dage. Det var akkurat to 8-dages perioder. Ifølge den senere, regulerede kalender var der 16 dage mellem den 13. og 29 og mellem den 15. og 31. dag i måneden.

Skønt man ikke har historiske data til belysning af en eventuel sammenhæng mellem Romernes naturmåned, der blev observeret, beregnet og bekendtgjort af præsterne, og Romernes verdslige 8-dages uge, må de nævnte forhold dog tyde på, at der kan være sket en udvikling, som ligner den, der førte til 7-dages ugen hos de semitiske folk.

Ugen som en fjerdedel af naturmåneden er ingenlunde en generel foreteelse, tværtimod.

I Peru havde de gamle Indianere dog en 7-dages uge.

I Kina har man haft en slags 28-dages uge, som dog nok snarere burde kaldes en 28 dages måned, hvor hver dag var karakteriseret ved et stjernebillede, nær Ekliptika, så der var et stjernebillede med tilhørende navn for hver dag i perioden. Men denne uge eller måned må jo i virkeligheden have omfattet en hel månefaseperiode, altså ca. 29½ dag. Skønt en fjerdedel af de 28 stjernebilled-dage svarer til en kvart månefaseperiode, kan de 28 dage ikke inddeles i 4 perioder, der hver omfatter 7 dage. Man må have indført 1 eller 2 interkalære dage i hver måned.

I oldtidens Grækenland havde man en slags 10-dages uge. Den fremkom ved, at man inddelte måneden i 3 underperioder. Måneden var imidlertid en naturmåne, som omfattede 29 eller 30 dage, skiftende efter en bestemt turnus.



Følgelig var længden af månedens sidste uge ikke altid 10 dage. Trods alt ser man herved ligheder med de romerske, jødiske, assyriske og babyloniske ugesystemer på visse udviklingsstadier.

Oldtidens Ægyptere havde ligesom Grækerne, men årtusinder før dem, en 10-dages periode, som udgjorde en del af måneden. Men denne måned var simpelt hen en 30-dages periode, som udgjorde en del af året, idet året omfattede 12 sådanne måneder plus 5 ekstra dage i slutningen af året: Det pågældende år var altså et tilnærmet solår, og måneden var tilnærmedesvis en solmåned, dvs.  $\frac{1}{12}$  år. På et meget tidligt tidspunkt var måneden utvivlsomt en naturmåned, hvilket fremgår af, at Månen betegnes ved et månesejl, samt ved, at man plejede at holde fester med halv-månedlige mellemrum, hvortil kom, at selve indførelsen af en tidsenhed på 30 dage sikkert er inspireret af naturmånedens længde. Disse forhold kunne måske tyde på, at Ægypternes 10-dages periode kan være af meget gammel dato og være afledt af naturmåned, kort sagt være en periode, der med hensyn til sin udvikling har visse ligheder med de før omtalte »uger«.

Under den franske revolution indførtes der et kalendersystem, i brug fra den 5. oktober 1793 til udgangen af 1805. Dette system regnedes at begynde på den franske revolutionsdag, 22. september 1792. Årets inddeling mindede stærkt om det gamle ægyptiske system.

Året omfattede 12 måneder à 30 dage, hvortil føjedes 5, i skudår dog 6 ekstra dage ved årets udgang. Hver af 30-dages månederne inddeltes i 3 perioder, kaldet dekader, som omfattede 10 dage. Deraf var den sidste en ikke-arbejdsdag, altså svarende til søndagen. Om disse perioder så kan betegnes som uger eller ikke, er naturligvis et definitionsspørgsmål.

Kineserne har i næsten 5 årtusinder, og Koreanerne og Japanerne igennem 2-3 årtusinder benyttet et kalendersystem, der er karakteriseret ved en 60 dages cyklus, som fortsætter helt regelmæssigt ud over årene. Hver af de 60 dage i en cyklus har navne, som fremkommer ved at sammenholde 10 himmeltegn-navne med 12 jordtegn-navne. Følgelig begynder navnene på en 60-dages periodes første 10 dage alle med det samme himmeltegn-navn og navnene på de næste 10 dage med et andet himmeltegn-navn. Herved fremkommer der en



Mayaerne på Yucatan-halvøen, det sydøstlige Mexico, brugte et meget sindrigt kalendersystem, eller faktisk 2 systemer sideordnet. Det ene var baseret på en 13-dages uge. Det andet på en 20-dages uge. Begge med navne på de enkelte dage i en bestemt følge, der stadig blev gentaget uden uregelmæssigheder. Sidstnævnte var det vigtigste. Dets opståen og benyttelse var naturligt, fordi man benyttede et 20-tals system.

Året omfattede 18 20-dagesperioder og 5 ekstradage. Ved årsinddelingen var 20-dages perioderne daterede og kunne for så vidt kaldes måneder. På grund af de 5 ekstradage fulgtes ugedagsnavnene og månedsdatoerne ikke ad, men blev forskudt med 5 dage pr. år. Den afbildede, kunstnerisk udførte sten viser dette originale kalendersystem.

periodicitet, der minder om de tidligere omtalte 10-dages perioder. Men dette kinesiske system har intet med naturmåneder eller månedsår at gøre.

Mayaerne i det sydøstlige Mexico, på Yucatan-halvøen, havde en 13-dages uge med dagene nummereret fra 1 til 13. Deres borgerlige år havde 365 dage uden ekstra skuddage, skønt deres astronomer vidste, at solåret i virkeligheden var lidt længere. Året omfattede altså 28 uger à 13 dage + 1 ekstra dag. Derved kom ugerne til at forløbe ud over året. Da Mayaernes talsystem var baseret på 20, sammenfattede de 20 uger à 13 dage til et tidsmål på 260 dage.

Mayaerne havde også en anden tidsregning, og den var langt vigtigere. De sammenfattede dagene i 20 dages perioder, hvor hver dag havde et nummer i nummerfølge, fra 0 til 19. Uafhængigt deraf havde dagene hver et navn. Året omfattede 18 sådanne uger eller måneder, hver med sit navn, plus en lille ekstra periode på 5 dage, ligeledes med navn. 20-dages periodens dagnavne forløb helt regelmæssigt ud over årene. Herved kom de samme dagnavne til at gentage sig på samme datoer hvert 4. år.

Det foran omtalte tidsregningssystem førte til en kalender, der gentoges hvert 13. år. Begge kalendersystemer blev imidlertid kun sammenfaldende hvert 52.

år. Da man ofte benyttede begge tidsregninger sideordnet, lige som vi ofte bruger månedsdatoer og ugedagsnavne sammen, virkede de to kalendersystemer kontrollerende på hinanden.

I Guatemala brugte Cakchiquel Indianerne på Columbus' tid et tidsregningssystem, der var helt og holdent baseret på deres 20-tal system. Jfr. Kinesernes 60-dages perioder, vore 7-dages perioder og Jødernes  $7 \times 7$  dages og  $7 \times 7$  års perioder, som Jubilæernes Bog er baseret på. Dagene sammentales fra en bestemt historisk begivenhed i perioder på 20, og 20 sådanne perioder sammenfattedes til en større periode, på 400 dage; endelig regnedes 20 af disse perioder sammen til 8000 dages perioder. Dette system var indført omtrent samtidig med, at Columbus opdagede Amerika. Følgelig blev der aldrig brug for længere tidsmål. Skønt det var nyt, tyder mange ting på, at det var inspireret af et lignende ældre system.

Skønt dette tidsregningssystem er karakteriseret ved en opsummering af dagene i små, lige lange perioder, ligesom det er tilfældet med ugetidsregningen, har det ikke noget at gøre med ugebegrebet i dettes oprindelige betydning.

Det ses altså, at ugebegrebet og udviklingen af perioder med varigheder mellem en måned og en dag har udviklet sig på mange og højst forskellige måder rundt om i verden.

Resultatet til dato er, at man i vore dage overalt på Jorden bruger den regelmæssige 7-dages uge som den såvel for det religiøse som for det praktiske liv langt vigtigste periode, der er længere end dagen.

Men denne periode er ikke naturlig, eftersom den ikke længere er knyttet til naturmåned eller den kunstigt regulerede måned og ej heller til måneds- eller solåret.

Ugen er heller ikke tilpasset det moderne tal-system, 10-talsystemet.

Ugen har fået en tilfældig karakter, og den er derfor lidet praktisk, selv om alle mennesker nu må søge at tilpasse sig efter den så godt, de formår at gøre det.

Så vidt om det tidsmål, som vi kalder ugen, og som er det for samfundslivet langt vigtigste af alle tidsperioder, der er længere end dagen.

Vi skal senere se, at vore øvrige tidsmål er lige så historisk tilfældige og lige så upraktiske, som ugen er det.



## PERSONALIA

### Forfremmelse til lokomotivfører i 15. lkl. efter ansøgning.

Lokomotivfører (12. lkl.):  
S. Hansen, Ar, sst. (1-12-66).  
L. T. Jensen, Ar, sst. (1-1-67).

### Ansæt pr. 1.-1.-1967 som lokomotivmedhjælper

Lokomotivmedhjælperaspirant:  
B. Stiller, København Gb ved København Gb.  
H. Poulsen, København Gb ved København Gb.  
E. Rasmussen, København Gb ved København Gb.  
R. Lindberg, København Gb ved København Gb.  
T. T. M. Michaelsen, København Gb ved København Gb.  
N. K. Ravnborg, København Gb ved København Gb.  
L. T. Larsen, København Gb ved København Gb.  
L. Rasmussen, København Gb ved København Gb.  
J. Pedersen, København Gb ved København Gb.  
J. Nielsen, København Gb ved København Gb.  
H. B. Røhl, København Gb ved København Gb.  
K. A. Olsen, København Gb ved København Gb.  
K. S. Larsen, København Gb ved København Gb.  
E. J. Straarup, København Gb ved København Gb.

### Ansæt pr. 1.-2.-1967 som lokomotivmedhjælper

Lokomotivmedhjælperaspirant:  
P. B. Olsen, København Gb ved København Gb.

### Forflyttet pr. 1.-1.-1967

Lokomotivfører (12. lkl.):  
M. B. Pedersen, Roskilde til Århus.  
O. B. Christoffersen, København Gb til Århus.  
S. E. Pedersen, Helgoland til Århus.  
E. A. C. Skov, København Gb til Fredericia.  
P. E. Rasmussen (Gray), København Gb til Fredericia.  
F. Asring, Helgoland til Fredericia.  
H. J. Nielsen (Sjøn), Helgoland til Fredericia.  
H. Nielsen, Esbjerg til Struer.

M. H. Jakobsen, Rødby Færge til Næstved.

T. Nielsen, Århus til Padborg.

### Forflyttet pr. 1.-1.-1967

Lokomotivmedhjælper:  
E. Larsen, København Gb til Helgoland.  
B. J. Nielsen, København Gb til Helgoland.  
B. Skott, København Gb til Helgoland.  
J. K. Christensen, København Gb til Helgoland.  
A. K. Nielsen, København Gb til Enghave.  
P. Hansen, København Gb til Enghave.  
J. A. Hansen, København Gb til Enghave.  
Jørgen Jensen, København Gb til Næstved.  
J. Andresen, Næstved til Århus.  
M. Hansen, Næstved til Århus.  
H. J. Hansen, Enghave til Århus.  
J. Jørgensen, Roskilde til Fredericia.  
I. Bargmann, Næstved til Fredericia.  
H. Christiansen, Enghave til Esbjerg.  
J. L. Mortensen, Enghave til Esbjerg.  
H. T. Hansen, Roskilde til Esbjerg.  
J. E. Thomsen, Slagelse til Næstved.

### Forflyttet pr. 1.-1.-1967

Lokomotivmedhjælperaspirant:  
V. Haubye, København Gb til Slagelse.

### Afskediget efter ansøgning

Lokomotivfører (15. lkl.):  
A. L. Hansen, Ar, på gr. af alder m. pens. (31.-3.-67).  
Lokomotivfører u.f.nr.:  
B. H. Nielsen, Es (30.-11.-66).

### Tak

Hjertelig tag for venlig deltagelse ved min mand, pens. lkf. N. V. E. Jensens bisættelse den 10. december 1966.

Tak for fanens tilstedeværelse.

*Helga Hjorthskov Jensen.*

### Opmærksomhed frabedes

Al opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

*S. M. Thomsen,*

lokomotivfører, Randers.

Evt. opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

*J. I. Christiansen,*

lokomotivfører, Randers.

## MØDER

### Fredericia

Fredericia afdeling afholder ordinær generalforsamling på »Fredericia Tea-

ter« fredag den 27. januar 1967 kl. 15.

Efter generalforsamlingen afholdes spisning og kammeratligt samvær sammen med de i 1966 afgåede kammerater.

Der serveres et lille sildefad, ribbenssteg, hjemmelavet medister, 1 øl og kaffe, hvortil hver deltager betaler 20 kr.

Afdelingen ser gerne et stort fremmøde af pensionister til generalforsamlingen og spisningen.

Pensionister kan tilmelde sig spisning på telefon 2 46 37 eller 2 46 36.

*Afdelingsbestyrelsen.*

### Odense

Odense afdeling afholder ordinær generalforsamling på Carlslund i Fruens Bøge tirsdag den 24. januar kl. 16.00.

Efter generalforsamlingen afholdes spisning og kammeratligt samvær.

Afdelingens pensionister indbydes som afdelingens gæster, og man håber på god tilslutning.

Der serveres kold anretning med lune retter.

Pensionister kan tilmelde sig af hensyn til spisningen på telefon 11 59 09 eller på opslaget ved maskindepotet senest den 22. januar.

*Afdelingsbestyrelsen.*

### »Lanternen«

Som tidligere meddelt i DLT afholdes der fest for medlemmerne mandag den 30. januar 1967 i Vanløse Kulturgård, Lindehøj 12, 1 minuts spadseretur fra Vanløse station. Der bliver til hver deltager serveret to snitter med sild, derefter tre stykker smørrebrød, godt belagt, og til sidst kommer der en ostanretning på bordet. Selvfølgelig bliver der også noget at drikke til, der er hertil beregnet en øl pro persona, og en halv flaske snaps, som dog skal deles af seks, som vi har praktiseret med stort held. I løbet af aftenen vil blive serveret en kop kaffe for dem, der får lyst til en kaffetår.

Den endelige pris for dette store arrangement kan vi på nuværende tidspunkt, hvor dette skrives, ikke siges med sikkerhed, men det kan dog oplyses, at den vil komme til at ligge på ca. 25 kr.

Den rigtige pris vil komme på opslagene, der vil blive hængt op på de respektive depoter.

*Vel mødt den 30. januar 1967 kl. 18 i Vanløse Kulturgård.*

Venlig hilsen  
*Bestyrelsen.*



# Forsikringsagenturforeningen

18

Forbedring  
af motor-  
forsikringen



Uden præmie-  
forhøjelse  
ophæves den  
obligatoriske  
selvrisiko



Vor egen  
forening

*Fra 1. januar 1967 har Forsikringsagenturforeningen – forsøgsvis – ophævet den obligatoriske selvrisiko på alle sine løbende motorforsikringer uden præmieforhøjelse.*

For at undgå misbrug heraf er dog indført en regel om, at man ikke kan få erstattet mere end én skade på under 200 kr. inden for ét år. Der skal altså forløbe mindst 365 dage mellem to sådanne »småskader«.

Samtidig er indført en frivillig selvrisiko på 200 og 500 kr. mod en rabat på henholdsvis 10 % og 25 % i de hidtil gældende præmier.

Vi anbefaler dog forsikringen helt uden selvrisiko.

Ønsker De nærmere oplysninger om den forbedrede forsikring?

Da ret henvendelse til foreningens nærmeste tillidsmand – Deres kollega ved sikkert, hvem det er – eller indsend nedennævnte kupon til:

*Den gensidige Forsikringsforening  
for Tjenestemænd ved Statsbanerne,  
Niels Brocksgade 1, København V.,*

hvorefter en tillidsmand snarest muligt vil sætte sig i forbindelse med Dem.

Husk, at næsten alle *Deres forsikringsproblemer løses bedst gennem vor egen forening.*

– *Der sker noget i Forsikringsagenturforeningen* –

---

Undertegnede ønsker nærmere oplysninger om motorforsikring med frivillig selvrisiko.

\_\_\_\_\_

stilling

\_\_\_\_\_

navn

\_\_\_\_\_

station

\_\_\_\_\_

adresse

\_\_\_\_\_

kode nr. ell. lign.

\_\_\_\_\_

evt. tlf. nr.

Eventuelt oplyses:

- Jeg er medlem af Forsikringsagenturforeningen ved police nr.
- Jeg er *ikke* medlem af Forsikringsagenturforeningen, men ønsker gerne i øvrigt oplysning om fordelene herved.



## Tiden skifter – og moden med

Det gamle år, allerede godt på vej ind i glemmebogen, bød på adskillige modepåfund, der skød op med meteorhastighed, levede hektisk en kort tid og futtede af så pludselig som de kom.

F. eks. op-art'en. De kan vel huske den endnu, men der er ikke meget tilbage af den.

Så kom sølvmoden, og, bevares, den er her endnu, men man har allerede afløseren i kikkerten. Det bliver *satín* over hele linien, siger man sydpå, så snart ruller lavinen herop og gør os blanke og skinnende. 1966 var året, hvor tronfølgeren forlovede sig, the Beatles så småt gik hver til sit og hvor regeringen overlevede et valg. Det var også året, hvor buksemoden med et brag slog an hos de unge, hvor alle skulle have frakker med pelskrave op om ørerne og brednæsede laksko på fødderne, hvis ikke det var et par vinylstøvler.

Farverne var nye og skrappe. Der var bl. a. violblåt sat sammen med lincegrønt. De har kræfter til at stå en forårssæson i møde.

Længden – den lårkorte – tør vi slet ikke spå om. Der er ikke andet at gøre end at vente og se, hvad foråret bringer af chok.

## Den inderste påklædning

Korsetindustrien har unægtelig ændret kurs siden metalstivernes dage. Heldigvis. Det er ting som s-t-r-e-t-c-h strop- per, lycra og dacron fiber-fill, der står på listen nu og i det lette linge- ri er nylon og perlon sagen.

Panserets dage er omme. De nye materialer opfylder deres mission på en blidere måde, fylder mindre og tåler hyppig vask og der er opstået en lang række nye modeller.

Har De blandt andet bemærket de meget solgte buks-roll-on's med lange ben? Panties kaldes de af fagfolk og man har desværre ikke opfundet et kvikt dansk ord i stedet. Disse panties, der har aftagelige strømpebånd, forstærkede hoftestykker, figur følgende talle- snit, og fast forstykke (til maven!) findes i de fleste mærker med forskellige ben- længder, hvoraf den længste virkelig er lige så lang, som det korteste lårkorte.

De er meget anvendte af fotomodel- ler og mannequiner. Selv den slanke- ste pige kan have puder på lårene, der skal

Meget smuk peignoir og natkjole med besætning af store kniplinger. Det hele er af nylon og slet ikke så sart, som det ser ud til, bare det bliver behandlet rigtigt. Fra Triumph.

holdes inde, ikke mindst under slacks og slanke strik-kjoler.

Korseletterne lever i bedste velgående og er selvfølgelig også fremstillet i det elastiske lycra. Det er ikke altid så lige en sag at smyge sig ned i sådan et skind. Det frygtelige er, at er man først kommet i det, sidder det fast og er umådelig svært at korrigere. Ofte vil det bedste være at kravle ud igen og begynde forfra. Men kender man tricket, får man ikke den slags kvaler.

En erfaren korset-mand fortæller, at: man krænger korselettet, roll-on'en eller hvad man nu har sammen som en strømpe, ruller den forsigtigt op ad sig og spænder de *bageste* strømpebånd først. Bøjer man sig først frem for at lukke de forreste, glider lycra'en ned igen og så er miseren der.

Er man ikke sikker på skulderstrop- pernes længde, laver man dem helt korte og regulerer dem først, når de er kommet på plads.

Det var så meget om så lidt, men værd at vide – ikke sandt?

## Det er koldt

Har De tilbøjelighed til at få tør hud, er den tørre frostluft ikke så heldig, medmindre De pakker Dem godt ind, bogstavelig talt. En god creme i ansigtet og godt med pudder på, især på kin- derne, hvor huden er tyndest og hvor man let bliver blåsprængt af små årer. Læberne skal have et ekstra lag, eventuelt af en speciel fed type, som de fleste mærker fører. Hænderne har godt af en god lotion og neglebåndene må smøres en ekstra gang for ikke at flosse.

## Forresten

kan man udmærket købe to meter ligge- stolestof uden at have brug for en lig- gestol. Det passer perfekt til 6 dække- servietter og fås i forskellige ensfarvede stoffer med en kulørt bort ned midtfor. Man behøver strengt taget ikke at klip- pe dem ud. En løber ned af en hvid dug tager sig smukt ud. Og danner et selvfølgelig underlag for lys og blom- ster.





# Fradrag i selvangivelsen

20

Ved opgørelsen af den skattepligtige indkomst har skatteyderne ret til en række fradrag i den erhvervede indkomst. De fradrag, der har særlig betydning for lønmodtagerne, er:

1. Skatter ..... (pkt. 14)
2. Befordringsudgifter ..... (pkt. 16)
3. Fagforeningskontingenter ..... (pkt. 17)
4. Forsikringskontingenter (pkt. 18, m. v., herunder ATP og opsparingsordninger og 20)
5. Lønmodtagerfradrag A .. (pkt. 15)
6. Andre fradrag, som kan foretages ved siden af lønmodtagerfradrag A ..... (pkt. 25)
7. Lønmodtagerfradrag B, dvs. fradrag som kan foretages, hvis de overstiger lønmodtagerfradrag A ... (pkt. 15)

## 1. Skatter (pkt. 14).

De i 1966 betalte personlige skatter herunder folkepensionsbidrag og kirkeskat samt eventuelle strafrenter kan fradrages ved indkomstopgørelsen. Børnetilskud, som er modregnet i de personlige skatter, kan ligeledes bringes til fradrag. Fradrages kan endvidere forudbetalt skat.

## 2. Befordringsudgifter (pkt. 16).

Udgifter til befordring er fradragsberettigede, for så vidt de er nødvendiggjort ved enten skiftende arbejdssteder eller flere samtidige arbejdssteder. Udgifter, der er nødvendige for, at den skattepligtige eller med ham sambeskattede personer kan blive befordret mellem deres sædvanlige bopæl og arbejdsplads, kan kun fradrages, for så vidt udgifterne udgør mindst 500 kr., dog således at der ses bort fra 400 kr. (Eks. 1. befordringsudgifter = 450 kr. intet fradrag. Eks. 2. befordringsudgifter 550 kr. fradrag 150 kr.) (Jfr. evt. forhøj. af pkt. A).

Ved opgørelsen af den skattepligtiges samlede udgifter til befordring mellem hjem og arbejdsplads for et indkomstår kan i alle tilfælde højst medregnes et udgiftsbeløb på 1.800 kr. for hver person, og udgiftsbeløbet kan ikke overstige, hvad der ville medgå ved anvendelse af billigste offentlige befordring. Kan offentlig befordring ikke benyttes, opgøres udgiften ved anvendelse af eget befordringsmiddel på grundlag af følgende kilometertakster:

Automobil med egenvægt 625 kg og derover .... 24 øre pr. km  
Automobil med egenvægt under 625 kg ..... 23 øre pr. km  
Motorcykel  
med sidevogn ..... 23 øre pr. km  
Kabinescooter og solomotorcykel ..... 19 øre pr. km  
Cykel med hjælpemotor:  
For de første 1.400 km 15 øre pr. km  
Udover 1.400 km .... 10 øre pr. km  
Almindelig cykel ..... 15 øre pr. km og højst 210 kr. for et år.

Endvidere kan en skattepligtig, såfremt han dokumenterer, at han som følge af invaliditet eller kronisk sygdom har særlige udgifter til befordring mellem hjem og arbejdsplads, som er nødvendige for at opretholde indtægtserhvervelsen, fradrage den del af befordringsudgiften, der overstiger, hvad der må anses for normal befordringsudgift i det pågældende tilfælde.

## 3. Fagforeningskontingenter. (pkt. 17).

Fagforeningskontingent kan fuldtud fradrages på selvangivelsen. Det fradragsberettigede beløb for medlemmer af DLF udgør for 1966 kr. 331,50.

## 4. Forsikringskontingenter m. v. herunder ATP og opsparingsordninger. (pkt. 18, 19 og 20).

### a. Ubegrænset fradragsret.

I. Bidrag til ATP-fonden er fuldt fradragsberettiget (pkt. 18). Det maksimale fradrag vil normalt være 86,40 kr. Under pkt. 18 kan desuden fradrages bidrag til pensioner, der giver ret til løbende udbetalinger.

II. Sygekassekontingent kan fratrækkes fuldtud (pkt. 19). Under pkt. 19 kan tillige fratrækkes bidrag og præmier til sygedagpengefonden, pensions- og ulykkesforsikring, livrente m.v. samt indbetalinger til indekskontrakter.

### b. Begrænset fradragsret.

Andre beløb end de under punkt a) nævnte, som er anvendt til præmier og indbetalinger til livsforsikringer, pensions- og enkeforsørgelse, nye kapitalbindingskonti og godkendte børneopsparings- og selvpensioneringskonti m.v. kan fradrages inden for en maksimumsgrænse på 2.500 kr. 2.500 kroners grænsen gælder såvel forsørgere som ikke-forsørgere.

Livsforsikringspræmier – også for nytegnede forsikringer – kan, som ved andre ordninger under den begrænsede fra-

dragsret, bringes til fradrag på dette års selvangivelse, når de blot er betalt inden 31. januar 1967.

## 5. Lønmodtagerfradrag A. (pkt. 15).

Lønmodtagerfradrag A er fastsat til 10 pct. af lønindtægten, dog højst 800 kr. Fradraget beregnes for hver person, der beskattes sammen med den skattepligtige, og som har lønindtægt for fremmede.

### 7a. Lønmodtagerfradrag B, dvs. fradrag som kan foretages, hvis de overstiger lønmodtagerfradrag A (pkt. 15).

Personer, som har større udgifter til fortæring, arbejdstøj etc. end 800 kr. kan fratække disse udgifter fuldtud efter nedentående regler. Til gengæld bortfalder lønmodtagerfradrag A. Man må altså vælge mellem lønmodtagerfradrag A og B. De vigtigste fradrag er følgende:

#### a. Fortæringsudgifter.

##### I. Dobbelt husførelse.

Der kan indrømmes skatteydere, som på grund af erhverv midlertidigt opretholder dobbelt husførelse et fradrag for merudgifter til kost og bolig. Hvor skatteyderen bor ved arbejdsstedet under pensionatsforhold eller ved privat indkvartering eller tilsvarende, indrømmes fradraget uden dokumentation med 65 kr. ugentlig.

##### II. Natarbejde.

Herved forstås arbejde, hvoraf en væsentlig del, ikke under 3 timer, udføres i tiden fra kl. 18 til 6.

Der tillades uden dokumentation et fradrag for afholdte udgifter som følge af natarbejde på 3,50 kr. pr. nat.

For skatteydere, der har natarbejde som fast erhverv, f. eks. natvægttere, eller fast udfører deres erhverv som natarbejde, kan der dog uden dokumentation kun gives et fradrag på 400 kr. årligt.

##### c. Arbejdstøj.

Skatteydere, der selv skal holde sig med uniform i den daglige tjeneste, kan, hvad enten de modtager uniformstilskud eller ej, ved opgørelsen af deres skattepligtige indkomst fradrage et beløb svarende til den merudgift, pligten til at anvende uniform må antages at påføre de pågældende. Uniformsgodtgørelsen skal medregnes i indkomsten.

#### Renter.

Renter af lån, men ikke afdragene, kan fradrages fuldtud.