



9

DANSK  
LOKOMOTIV  
TIDENDE



## DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

10. SEPTEMBER 1967 — 67. ÅRGANG

9

### Indhold:

Efter en togkatastrofe . . . . .	2
Moderne italiensk jernbanemateriel . . . . .	4
Det var ikke let at være høker . . . . .	6
Lønoversigt . . . . .	9
Den »sidste« t-bane . . . . .	10
Tidsregningens tilblivelse . . . . .	12
Vejlekassen . . . . .	16
Boligbidrag . . . . .	16
Personalialia . . . . .	18
Ny stor bogklub . . . . .	19
Damernes Dag . . . . .	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.

Indtil dette skrives, er det ikke juridisk klarlagt, hvor ansvaret for lyntogsulykken ved Odense den 10. august kan placeres. I tiden umiddelbart efter kunne man imidlertid i pressens artikler følge opfattelsen af, hvad der måske var den egentlige årsag til ulykkens opståen, blandt andet følgende sammenfattende: »Alt i alt var det mennesket, ikke teknikken, som svigtede«. Vi tager vort udgangspunkt her, idet vi erkender, at med de fjernstyringsinstallationer, man har indrettet på den fynske hovedbane, er der opnået et kvalitetsmæssig godt sikkerhedssystem, som teknisk tåler sammenligning med det bedste i andre lande med jernbanedrift; men på den anden side ligger der bag brugen af dette sikkerhedssystem en lang række bestemmelser, som måske i deres udformning og beskrivelse er faktorer, der har et medansvar for, at uheld i det hele taget kan opstå. Det kan også betegnes som en svaghed ved sikkerhedssystemet, at dets bestemmelser tillader et skøn om, hvorvidt et blokafsnit i fjernstyringsområdet er besat af tog eller ikke. Når man tilmed tilkendegiver, at de tekniske sikkerhedsfunktioner er meget avancerede, må det være helt urimeligt at åbne muligheder for et skøn, som indebærer stor risiko. Et system efter den recept er som et skib uden ror.

Befolkningen har utvivlsomt i bred almindelighed stor tillid til jernbanerne som et relativt sikkert transportmiddel, men den ulykkelige katastrofe har ganske åbenbart røkket ved denne tillid, som i øvrigt er noget fundamentalt i jernbane- eller anden transportvirksomhed, hvor mennesker rejser. Dette tillidsforhold må genskabes, ikke ved forhastede og derfor ofte hasarderede foranstaltninger, men ved en nøgtern overvejelse af de muligheder der ligger for de ansvarlige på dette transportfelt.

Forinden ulykken, var truffet beslutning om nedsættelse af et reglementsudvalg, som blandt andet skal revidere signal- og sikkerhedsreglementerne. Dette udvalg bliver bogstaveligt talt kastet ind i opgaven med det varsko, som lyntogsulykken er. Udvalget har jo ikke tænkt, at dets arbejde skulle indledes på så alvorlig en baggrund, men tragedien understreger nødvendigheden af et reglement, som udelukker individualiteter og fortolkninger, fordi bestemmelserne med det, af den etapevise tekniske udvikling, skete ændringer ofte er affattet og opstillet på en måde, som har givet

problemer ved tilegnelsen af nye bestemmelser. Det er så meget mere paradoksalt, som man derved ser, at det i teknisk henseende avancerede og effektive sikkerhedssystem gør det supplerende reglement mere omfattende og uoverskueligt.

Det har ikke tidligere manglet på kritik af disse reglementers nuværende udformning, så en understregning af dette er ikke blot udtryk for bagklogskab. Reglementsbestemmelserne må bygge på enkelhed, thi jo mere kompliceret de formes og snørklet de skrives, jo mere fristes til forenkling af tingene i det daglige til fare for sikkerheden.

Så længe det går godt, er der måske ingen, som gør alvorligt forsøg på at ændre den tilstand; men når uheldet er ude, er der ingen grænser for de ledendes viden om, hvem der skulle have gjort hvad.

Der er en righoldighed af ordrer og reglementsbestemmelser, den enkelte ansatte skal sætte sig ind i og være à jour med. Statsbanernes organisation er et stort og indviklet apparat, som kræver ordrer og bestemmelser for at kunne fungere. Og som alt udvikler sig, foretages ændringer og rettelser i bestående forhold. Den uden for stående vil næppe fatte nødvendigheden af alt det materiale, den ansatte skal tilegne sig dag for dag for at kunne udføre sin del af virksomheden. Materialelægningen kan medføre, at den enkelte kommer til at savne overblik, og at fejltagelser kan opstå, fejltagelser som for nogle kan blive katastrofale. For den, som fører et tog, og for den, som gennem signalsystemet skal angive dets vej, er der ingen margin for fejltagelser. Dermed er et stort og krævende ansvar lagt på deres skuldre. Deres »værktøj« skal være sådan, at de uden risikofyldte refleksioner kan benytte det. Derfor skal uddannelsesgrundlaget altid være det bedste. Og enhver ny udvikling følges af uddannelse. Men den forenkling, teknikken giver systemet, bør også føre til en forenkling af de supplerende skriftlige bestemmelser.

Det er naturligt, at der fra mange sider fremsættes forslag om midler til at eliminere risikoen for togulykker, ikke blot som den ved Odense, men i det hele taget. Hvorvidt man er i stand til ved noget system at fjerne enhver risiko får nok stå som et åbent spørgsmål. Men hvad der er muligt bør gøres. Et forslag går ud på, at man ved radiotelefoni skal skabe en hurtigere kontakt mellem tog og signalstyringscentraler eller stationerne. Noget sådant er ikke fremmed for statsbanerne, som benytter det på

visse rangerområder, men som også har haft forsøg med systemets anvendelighed ved strækningekørsel. Brug af radiotelefoni kan vel nok være nyttig under begrænsede forudsætninger. Beslutning om indførelse af radiotelefoni har forsøgene endnu ikke ført til, fordi man ikke blandt de kendte systemer har fundet et, som man kan forlade sig fuldt ud på. Det må jo først og fremmest være sikkert, at funktionerne kan foregå uhindret alle vegne undervejs. På den anden side må, som nævnt tidligere, tilstræbes størst mulig enkelhed i sikkerhedssystemet, en kendsgerning der efter vor mening er den bedste garant for færrest mulige menneskelige fejltagelser. Skal radiotelefoni derfor indføres ved strækningekørsel, må der forudsættes et begrænset anvendelsesområde til alene togs sikkerhedsmæssige førelse over jernbanelstrækningerne. Radiotelefoni skal ikke anfægte signalsystemet, men der kan ikke ses bort fra nyttigheden af denne kontakt under vanskelige kørselsforhold, som i tåget vejr eller under nedbrud. Radiotelefoni må ikke anvendes til sekundære formål som oplysning om f.eks. på- og afsætning af vogne og ekspeditioner i øvrigt i forhold til togkontorer, stationer og maskindepoter. Med det system fjerner man den påkrævede enkelhed i sikkerhedssystemet.

Man overvejer nu fremtidige foranstaltninger til sikring af sikkerhedssystemets effektivitet og den lære, man må drage af det menneskelige islæt. Imens afventer det berørte personale afgørelsen for ansvaret. For os alle, men ikke mindst for dette personale, vil ulykken være en knugende mindelse; men midt i alt det grufulde toner avisernes kæmpestore og undertiden særprægede overskrifter frem. Overskrifter som i nogle tilfælde snarere sigtede på større oplagstal end objektivitet. Overskrifter som i hvert fald for nogle af de implicerede i ulykken ikke var balsam på deres i forvejen forståeligt tyndslidte nerver. Men menneskeskæbner på den måde spiller måske ingen større rolle i den forbindelse.

# Moderne italiensk jernbanemateriel

De italienske statsbaner undergår i disse år en gennemgribende modernisering. Dette blev for nylig demonstreret herhjemme på Østerport Station, hvor der var udstillet et helt jernbanetog, bestående af nye vogne af forskellige typer samt et elektrisk og et dieselelektrisk lokomotiv, begge af helt nye konstruktioner.

Italiens trafikminister var til stede ved udstillingens åbning sammen med trafikminister Svend Horn.

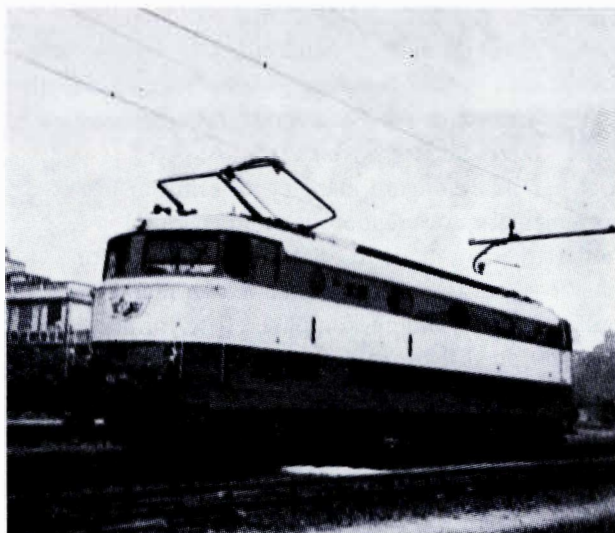
Det elektriske lokomotiv er det allerførste eksemplar af en nykonstruktion, type E 444, som har været under arbejde gennem flere år. Der er bestilt 4 stk., som nu skal prøves i praksis, før der bestilles større serier.

Da de italienske statsbaner er elektrificeret ved 3000 volt jævnstrøm, er lokomotivet et jævnstrømslokomotiv. Det er et 4-akslet bogielokomotiv med en banemotor til at drive hver aksel. Det har 20 t akseltryk og vejer altså 80 t.

Lokomotivet er 16,80 m langt. Det kan udvikle 3.400 kW, dvs. ca. 4.600 hk, ved timeydelse. I ganske korte perioder kan det naturligvis yde mere, uden at motorerne derved bliver for varme. Lokomotivet er gearet til en normal top-hastighed af 180 km/t, dvs. 50 m pr. sek. Trækraften er da 5500 kg, hvilket svarer til 4.100 hk. Ved lavere hastigheder er adhæsionsvægten den begrænsende faktor. Da lokomotivets forreste bogie aflastes en del, og da den bageste bogie bliver belastet tilsvarende mere ved kraftig acceleration, kan den forreste bogies hjul komme til at spille, uden at de 20 t adhæsionstryk udnyttes. Dette har man korrigeret for ved i den nye lokomotivkonstruktion at tilføre den bageste bogies banemotorer mere strøm end banemotorerne i den forreste bogie under acceleration.

Lokomotivet er indrettet til automa-

*Elektrisk lokomotiv E 444*



tisk acceleration. Dette indebærer skifte mellem de enkelte modstandstrin ved de rigtige hastigheder. Lokomotivet har elektrisk modstandsbremse.

Den nye lokomotivtype skal bruges til de hurtigste eksprestog og er konstrueret med henblik på både at forøge accelerationstempoet og maksimalhastigheden for at sætte rejsehastighederne i vejret.

De nye lokomotiver koster 1,7 mill. kr. pr. stk.

Næsten alle Italiens hovedbaner er nu elektrificeret. På de mindre trafikerede sidebaner bruger man dieselmekaniske motorvogne med bivogne til persontrafikken, men damplokomotiver til gods-trafikken.

I løbet af den sidste halve snes år er der anskaffet eller bestilt et betydeligt antal dieselelektriske og dieselhydrauliske lokomotiver til sidebanerne og desuden en mængde dieselhydrauliske rangerlokomotiver og traktorer, nogle af disse med hydrodynamisk, andre med hydrostatisk kraftoverføring.

De mest bemærkelsesværdige dieselelektriske lokomotiver falder i to hovedtyper og med forskelligt akseltryk og ydeevne. De kaldes type D 443 og D 343. Hver af disse kan opdeles i forskellige

undergrupper, dels fordi de er bygget gennem en årrække, og dels fordi de er udstyret med forskellige typer dieselmotorer.

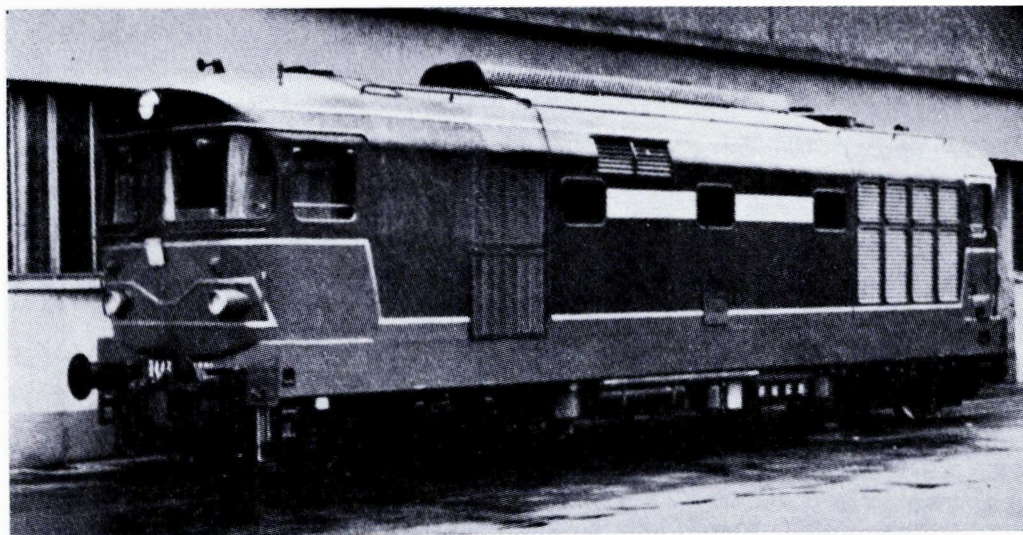
Det udstillede dieselelektriske lokomotiv, type D 443, har en FIAT dieselmotor med 12 cylindre, som er i stand til at udvikle 2000 hk. Den driver en generator, fremstillet af Ansaldo.

Lokomotivet er som helhedskonstruktion udviklet af OM-fabrikerne, der kontrolleres af FIAT.

Lokomotivet er påfaldende kort, kun 14,40 m langt. Vægten er 69,5 t, svarende til ca. 17,5 t akseltryk. Lokomotivet har kun en enkelt banemotor i hver bogie. Det er gearet for 130 km/t.

Af denne type diesellokomotiver er der bygget tre noget forskellige prototyper, og nu bygges der en serie på 50 stk. til. De skal bl.a. indsættes på jernbanestrækningen fra Neapel til Tarrant, som har meget lange strækninger med stigningsgradienter op til 26‰ – jfr. kun 10‰ på DSB's hovedbaner og 17‰ på de projekterede broer over Storebælt og Øresund.

De italienske jernbaner får desuden i denne tid leveret 75 lignende lokomotiver, type D 343, der er noget lettere og



*Dieselektrisk  
lokomotiv  
E 443*

kun har 1500 hk, men ligeledes er indrettet til at køre 130 km i timen. Disse lokomotiver koster 1,7 mill. kr. pr. stk. mod 2 mill. kr. pr. stk. for type D 443.

Desuden anskaffes der også et betydeligt antal 3-akslede elektriske lokomotiver, nogle af dem uden eget førerrum, idet de fjernbetjenes fra et lokomotiv med førerrum. De fungerer tilsammen som 6-akslede lokomotiver, der har meget stor trækraft.

På udstillingen vises der flere nye ekspresvogne, nemlig en 1. klasses vogn med 10 kupéer, en 2. klasses vogn med 12 kupéer, en kombineret 1. og 2. klasses vogn med 5 1. klasses og 6 2. klasses kupéer; desuden en vogn med et køkkenrum i den ene ende. De nye vogne er udført i overensstemmelse med de standarder, som de vest- og mellemeuropæiske jernbaneselskaber nu er blevet enige om. De er alle 26,40 m lange; både 1. og 2. klasses kupéerne har 6 siddepladser. Sæderne kan trækkes frem, så de kan mødes på midten, hvorved der i hver kupé bliver plads til tre liggende passagerer i vognens længderetning. Denne praksis har længe været brugt af de tyske forbundsbaner.

Gennemgangen fra vogn til vogn be-

skyttes af gummirør, som trykkes sammen, i stedet for de gamle bælgforbindelser. Herved reduceres afstanden mellem vognkasserne, og disse kan blive meget lange.

Der er bestilt 649 af de nye ekspresvogne. De koster ca. 650.000 kr. pr. stk. Desuden er der bestilt 129 rejsegods- og postvogne af samme konstruktionsstandard.

Nogle af vognene er, som et eksperiment, udstyret med den ny Willison-automatkobling og -buffer. Denne midterkobling og -buffer skal indføres på næsten alle de person- og godsvogne samt lokomotiver, der i fremtiden skal køre på Europas hovedbaner. Herved kan der spares meget arbejde og undgås mange ulykker. Desuden er trækstyrken af den nye kobling 150 t mod 85 t for skruekoblingerne, og togvægten vil derfor med tiden kunne forøges betydeligt. Den nye kobling kan bruges sammen med de ældre koblinger.

En af de udstillede personvogne er beregnet til lokaltog. Den er indrettet stilfuldt og meget enkelt, og der er navnlig taget hensyn til, at den kan være let at vedligeholde og renholde. Denne vogn har 2 udgange i hver side fra brede tvær-

korridorer lige inden for bogierne. Imellem disse korridorer er der en meget stor salon med separate stole for hver siddende passager, og over bogierne er der liggende, men mindre saloner. Herved opnås det, at man kan nøjes med en ganske ringe indstigningshøjde fra de lave italienske perroner til de pågældende jernbanevogne.

Nogle af disse vogne er indrettet med fjernbetjeningsanlæg. Det er nemlig meningen, at denne vogntype skal bruges til lokaltrafikken ved de store byer, såsom Milano, hvor der skal køres med tog bestående af 10 af de pågældende vogne og et 6-akslet elektrisk lokomotiv af den nyeste standardtype. Disse tog kan da køre med lokomotivet forrest i den ene retning og med styrevognen forrest i den anden retning.

De italienske jernbaner har også konstrueret en hel række nye godsvogntyper.

I øvrigt arbejdes der energisk på udbygningen af banestrækningerne, hvor vejkrydsninger elimineres, hvor enkeltsporede baner i vid udstrækning ombygges til dobbeltsporede, og hvor kurver rettes ud, så man kan forøge kørehastighederne.

*C. E. Andersen.*

# Det var ikke let at være høker

6

## Historiske småglimt i et jubilæumsår

### Da Københavnerne lærte at spise wienerbrød

### Problemer for postbude før 1770

En uoverensstemmelse for hundrede år siden mellem arbejdsgivere og lønmodtagere var årsag til, at københavnerne lærte at spise wienerbrød. Hovedstadens bagersvende krævede pludseligt kontant løn i stedet for kost og logi, vask, arbejdsdragt samt nogle skilling ugentligt til skrån. Mestrene reagerede med afskedigelse af de »højruppede« svende, og de indkaldte nogle snese bagersvende fra Østrig og Tyskland.

Navnligt det brød, som østrigerne bagte, faldt i københavnernes smag. Ingen af de hjemlige bagere havde »kendt til at lave kager«, som de nu så svendene fra Wien gøre det. De nye *geseller* rullede smør ind i dejg tilsat gær, hvilket gjorde kagerne lette og sprøde. Kunderne blev begejstrede for det nye brød, der knasede helt anderledes i munden end de klæge bagervarer, som hidtil var blevet budt dem.

Efterhånden som de danske bagersvende vendte tilbage til deres arbejdspladser (trætte af en tilværelse, der hverken gav kost eller logi eller kontant løn), lærte de wienerne kunsten af og forbedrede endda bagemetoden og produkterne ved at tilsætte lækkert fyld. Det danske wienerbrød blev snart så berømt, at dets ry nåede helt tilbage til Wien – hvor det danske wienerbrød forøvrigt siden er gået af mode.

Beretningen om wienerbrødets historie har vi fundet på en pudsigt og usædvanlig godt tilrettelagt udstilling, der efter kortere gæstespil i København og Søllerød nu snart bliver vist i Odense og Århus. Udstillingens fædre er redaktør *Gunnar Knudsen*, Lyngby, tegneren *Erik Bork*, Virum, samt chefen for *Bonde's Bogtryk/Offset*, bogtrykker *A. Kaysen-Petersen*. Udstillingens navn dækker dens indhold: »Tryk og Ting fra forrige århundrede«.

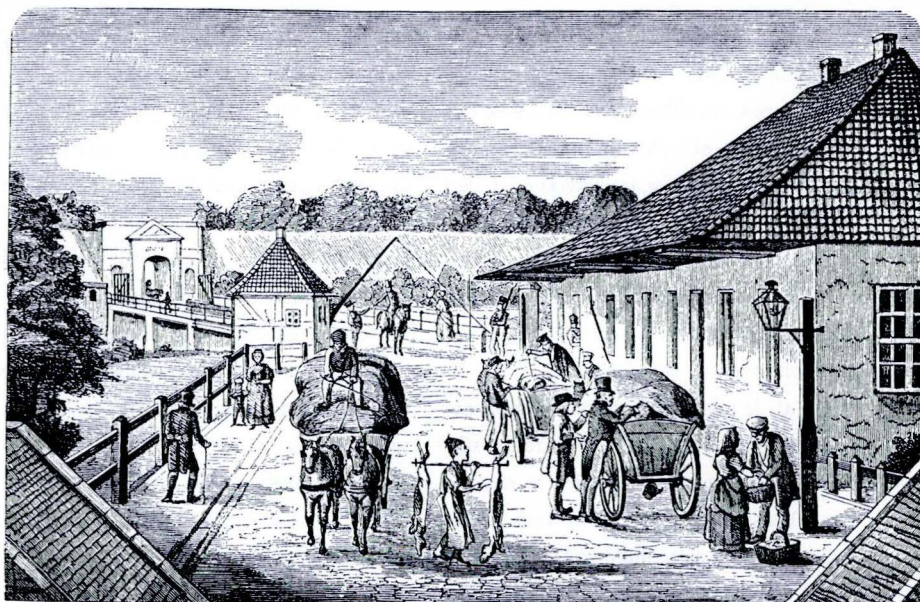
— — —  
Og det nu følgende afsnit af denne byjubilæums-inspirerede artikel gav den københavnske høkerforening os stof til. Denne forening fejrede omkring 1. juli sit 150 års jubilæum, med reception, fest, gaver og Angleterre-middag, som det sig hør og bør, samt med udsendelsen af et festskrift i form af et særnummer af bladet »Høkeren«. Redaktør *Eide Jacobsen*, som er en af de luneste mænd i det gamle København, må stå som kilde for det, der her skal berettes om de gamle høkeres besvær og bedrifter:

Den tredivte juni for halvandet hundrede år siden gav Københavns Magistrat en tilladelse til høkerne J. P. Søborg og L. Christensen, at de måtte afholde en autoriseret »Forsamling af Høkere«, der kunne drøfte høkerhandelens problemer. Og man kan ikke nægte, at sådanne problemer eksisterede.

I gamle dage var det svært at være høker.

Da den nuværende høkerforening blev stiftet i 1817, led hovedstaden endnu under efterveerne fra den store ildebrand i 1795, der hærgede ialt 65 gader med ca. 1000 huse og ødelagde adskillige offentlige bygninger samt flere af byens kirker. Seks år efter storbranden bombarderede en engelsk flåde kongens by, hvilket blev indledning til en syv års krig mod England og en to års krig mod Sverige. Høkerne, der for en stor del levede af at handle med varer af udenlandsk oprindelse, var måske den handelsstand, der led mest under forholdene. I 1813 kom statsbankerotten, hvilket vil sige, at staten gik fallit og trak en mængde privatforetagender med sig i grøften. Konkurs og lukkede forretninger hørte med til dagens billede, og høkerstanden kom ud for en konkurrence, som det var vanskeligt at værges sig mod: Torvebønder, sælgerkoner og udenbys eller indenbys skipere åbnede ulovlige udsalg, hvor de fra primitive stader solgte varer til underpris.

For at dæmme op for dette massive indgreb i deres næring henvendte hø-



Bønder ved Acciseboden, Nørreport.

kerne sig på stadens rådhus og fik udvirket, at magistraten indskærpede Valbykonerne, at de ikke måtte sælge flæsk i mindre partier end hele og halve sider. Videre fastsloges det, at ingen andre end høkerne måtte sælge smør i pundervis. Mel, gryn og ærter var nogle af de varer, der i følge den nye forordning helt overlades høkerne at falbyde.

Det er naturligvis lettere at give forskrifter end at få dem respekterede. Skippere fra provinshavnene kom stadigvæk til hovedstaden med levnedsmiddellaster, som de solgte ved kajpladsen. Mange skipperkoner hjalp på mandens fortjeneste ved at løbe rundt i gaderne og op i husene, hvor de tilbød æg, fisk, frugt, fjerkræ og østers. De anselige husholdninger og de velsituerede borgere, der kunne købe store partier ad gangen, fik deres forbrug dækket udenom høkerne. De havde ofte faste aftaler med omegnens store gårde, der leverede smør, æg, fjerkræ, slagtede kalve og flæskesider. Det kød, der indkøbtes om efteråret, blev nedsaltet eller røget, så det slog til vinteren igennem.

Og myndighederne syntes at betragte høkerstanden som en samling af arbejdssky individer, der faktisk formerede sig for stærkt. I 1816 resolverede en særligt nedsat embedsmandskommission, at de 324 høker-næringsbreve, der var udstedte i København, skulle reduceres til det halve. Hvad skulle man med alle disse høkere? Kommissionen anbefalede, at ingen høkerbevilling fremtidigt burde gives til mænd under 45 år, og man skulle helst være invalid for en opnå en bevilling.

Imidlertid sad der i *Commerce-kollegiet* (i dag hedder det handelsministeriet) et par embedsmænd, som så fornuftigere på tingene. I et dokument, som gengives i bladet »Høkeren«, erklærer commercekollegiet, at »Høker- og Viktualiehandelen er ligesaa nødvendig som ved nogen anden Handelsgren, at den drives af Mennesker, der forstaa den og have god saavel Købmands- som Menneskedannelse, at de have solid Varekundskab i, hvad der vedkommer deres fag, hvorfra og hvorledes de forskaffe sig de bedste Varer for de bedste Priser, forstaa at holde Regnskab og Bøger, ere i Kultur som i Sæder agtbare Folk«.

I april 1817 kom der en ny næringslov, som ingen handlende var glade for, ejheller høkerne, og et par måneder senere sluttede disse levnedsmiddelsælgere

sig sammen i en *corporation*. Den stiftedes under et møde for standens medlemmer. Tilladelse til at afholde et sådant møde måtte indhentes hos magistraten, der den 27. juni 1817 modtog følgende skrivelse:

*Til Den høie Magistrat  
Underdanigst Promemoria.*

*Da vi formener, at en Forsamling af Høkere her i Staden vil være nødvendig, for at man i denne kunde blive forenede om, hvad man fandt nødvendig for Fremtiden at iagttage, saa vove vi at spørge den høie Magistrat om det maa være os tilladt at foranstalte en saadan forsamling? Hvorfor vi udbede os den Gunst, at en af den høie Magistrats Medlemmer der vil tage Sæde, og at den Protokol, som vi ved denne Lejlighed agter at lade føre, maatte af den høie Magistrat blive autoriseret.*

*Kjøbenhavn, den 26ende Juni 1817.*

*Underdanigst*

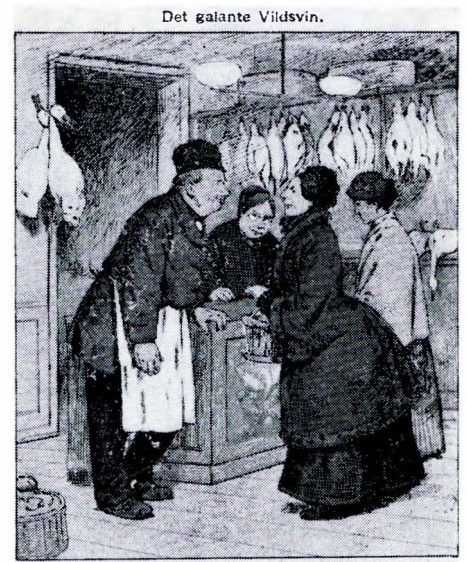
*J. P. Sjøborg. L. Christensen.*

*Formænd for Høkerne i Kjøbenhavn.*

Tilladelsen til »Forsamlingen« blev givet, og hermed indledtes en udvikling, der har ført høkerforeningen frem til den betydning, den i så mange henseender har i dag.

Som bekendt har postvæsenet her i landet bestemt sig til at indføre de fra andre himmelstrøg kendte distriktstal, der skulle kunne lette fordelingen af post til adressaterne. I gamle dage var det ikke så ligetil at finde frem til de folk, man søgte i København. Adresserne var noget flydende. Agent *Hans Holck*, der åbenbart var en mand med friske ideer, udsendte den 10. januar 1770 første årgang af en vejviser, der senere blev til den navnkundige *Krak's*. Publikationen hed »Kjøbenhavns politiske Veyviser«, og indeholdt »Anviisning til de fleste Boepæle« samt mange forskellige »nyttige Efterretninger og Oplysninger« af interesse for de fleste.

Men toogtyve år tidligere, i 1748, havde en teologisk kandidat ved navn *Hans Barhow* gjort tilløb til at skrive en vejviser over København. Det lykkedes ham ikke at få adresselisten trykt, men en del af forarbejderne, i manuskriptform, findes i rigsarkivet. Herfra har vi hentet materialet til sidste trediedel af nærværende jubilæumsartikel.



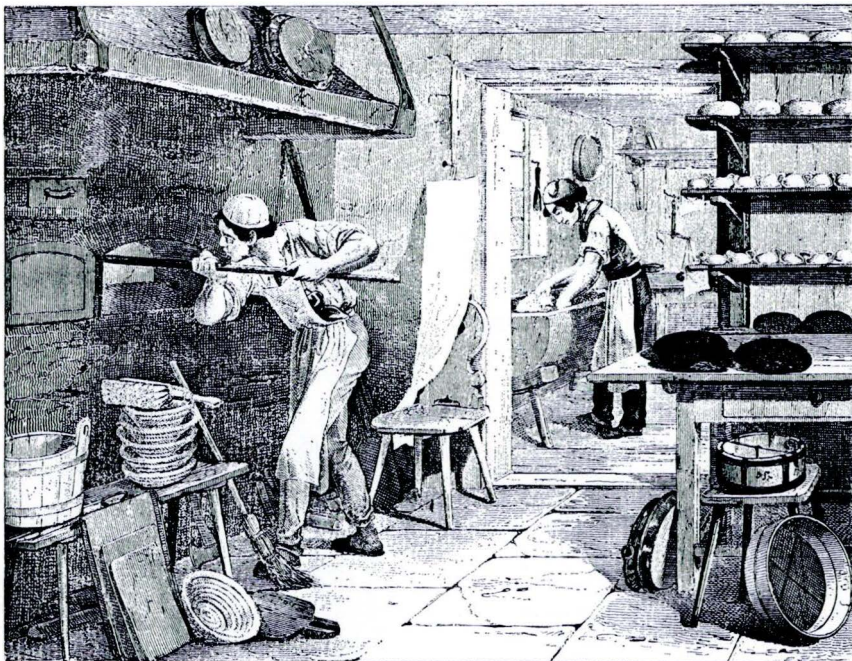
— Saa skaffer De os jo et godt, stort Svinchovede om en tre, fire Dage?  
— Saa snart Fruen siger til, skal jeg være til Tjeneste!



Fra Kjødmarkedet på Nytorv.



G. Lade's forretning i Gothersgade 125 udgav i 1817 en samling billeder af Klædedragter i Kjøbenhavn, her en »Spækhøker«.



Bageri fra midten af forrige århundrede. Litografi.

Hans Barhow foretog en serie »Vandringer i de københavnske Gader« og beskrev dem i et foliolæg på 42 sider. Intet af det kom i trykken, og forfatteren undgik således de injuriosøgsmål, han ellers havde kunnet regne med. Her nogle prøver fra vejviser-teksten:

Om en ejendom i Store Kirkestræde: »Et ordinair Spisehuus. Manden heder Hans Pedersen. Konen er en Satan. De holt længe Spiisehuus.

I Store Færgestræde: »Heeman. Har Rasmus til Kone, som holder ham i Ave«.

I Lille Kongensgade: »smuck Pige. Vricker naar hun gaar«.

I Højbrostrædet: »Riches Encke. Isenkræmmerske. Har en Datter med stor Ansigt og Flab«.

I Vingårdsstrædet: »Feddersen, Urtekræmmer, er 50 Aar. Har sin Søsterdatter hos sig. Hun kiøn Pige, passabel, skal have Anders.

I Laksegade: »En Stolemager Pipgras, Fattig, har mange Børn. Hans Døtre er Gref Ranzows Maitresser. Han spadserer med dem«.

I Ulkegaden (nu Bremerholm): »En Meelmand, som har en Datter, gaar med kryllet Nacke«.

I Fortunstræde: »Giesler. Har en uægte Datter, som holder Galan«.

Fra et hus på Hallands Aas (nu Kon-



Etatsråd T. Krak med sin hund (1899).

gens Nytorv) fortæller den omvandrende teolog:

»Meier, en gammel Mand. Chinafar. Har Penge. Om Morgen drikker sin Caffé. Saa rider ud, saa spiser, saa sover, saa Caffé, saa rider, saa Caffé og Thee. Bor under til Hallandsaas. Hans Sovekammer til Lille Kongensgade«.

Barhows optegnelser kan fungere som mønster for, hvordan en vejviser ikke skal være.

Grunden til, at vejvisere så forholdsvis sent begyndte at trænge igennem i verdens større byer, var bl.a. den, at handels- og håndværksfag samlede sig efter håndtering i bestemte gader, hvor hvermand vidste, at de var at finde. I København var det tilfældet til langt op i det 19. århundrede: børstenbinderne holdt til i Antonistræde, hosekræmmere i Store Grønnegade, skomagere i Christen Bernikovstræde o.s.v.

Viggo Jensen.



Lidt anderledes end nutidens stål- og chromskinnende butiksinerjor.



# LØNOVERSIGT

1 oktober 1967

Lkl.	Grundløn + alderstillæg	1/6 portioner overenskomst- tillæg	Tillæg 1/4, 1963	22% dyrtids- tillæg	Bruttoløn	3/2 % pensions- bidrag af bruttoløn	Nettoløn	Feriegodt- gørelse
7.	12.120	6.528	1.728	4.482,72	24.858,72	870,06	23.988,66	359,83
	12.480	6.528	1.728	4.561,92	25.297,92	885,43	24.412,49	366,19
	12.840	6.528	1.872	4.672,80	25.912,80	906,95	25.005,85	375,09
	13.200	6.528	1.872	4.752,00	26.352,00	922,32	25.429,68	381,45
	13.560	6.528	2.016	4.862,88	26.966,88	943,84	26.023,04	390,35
	13.920	6.528	2.016	4.942,08	27.406,08	959,21	26.446,87	396,70
10.	13.200	6.528	1.872	4.752,00	26.352,00	922,32	25.429,68	381,45
	13.560	6.528	2.016	4.862,88	26.966,88	943,84	26.023,04	390,35
	13.920	6.528	2.016	4.942,08	27.406,08	959,21	26.446,87	396,70
	14.520	6.528	2.160	5.105,76	28.313,76	990,98	27.322,78	409,84
	15.120	6.528	2.160	5.237,76	29.045,76	1.016,60	28.029,16	420,44
12.	13.680	6.528	2.016	4.889,28	27.113,28	948,96	26.164,32	392,46
	14.280	6.528	2.016	5.021,28	27.845,28	974,58	26.870,70	403,06
	14.880	6.528	2.160	5.184,96	28.752,96	1.006,35	27.746,61	416,20
	15.480	8.160	2.160	5.676,00	31.476,00	1.101,66	30.374,34	455,62
	16.080	8.160	2.304	5.839,68	32.383,68	1.133,43	31.250,25	468,75
15.	14.940	6.528	2.160	5.198,16	28.826,16	1.008,92	27.817,24	417,26
	16.020	8.160	2.304	5.826,48	32.310,48	1.130,87	31.179,61	467,69
	17.100	8.160	2.448	6.095,76	33.803,76	1.183,13	32.620,63	489,31
	18.180	8.160	2.592	6.365,04	35.297,04	1.235,40	34.061,64	510,92
18.	17.820	8.160	2.592	6.285,84	34.857,84	1.220,02	33.637,82	504,57
	19.260	9.792	2.736	6.993,36	38.781,36	1.357,35	37.424,01	561,36
	20.700	9.792	3.024	7.373,52	40.889,52	1.431,13	39.458,39	591,88

I lønoversigten er ikke medregnet stedtillæg, som årligt efter sats a er 1.356 kr., b 924 kr., c 708 kr., d 540 kr. og e 240 kr.

Honorartillæg er uforandret 43 pct., medens procenttillægget forhøjes til 192,8 pct.

Ydelsens art		Emolumenter				
		Lokomotivpersonale				
		18. lkl.	15. lkl.	12. lkl.	10. lkl.	7. lkl.
Time- og dagp.	Timepenge .....	1,39	1,39	1,29	1,29	1,29
	Fulde dagpenge .....	25,95	25,95	23,95	23,95	23,95
	Hertil nattillæg .....	31,70	31,70	27,75	27,75	27,75
	Tillæg for 1.—4. dag .....	11,70	11,70	9,20	9,20	9,20
	Nedsatte dagpenge .....	17,85	17,85	17,20	17,20	17,20
	Hertil nattillæg .....	11,95	11,95	10,15	10,15	10,15
	Kørepenge .....	—	1,19	0,99	0,99	0,99
	Rangergodtgørelse .....	—	0,59,5	0,49,5	0,49,5	0,49,5
	Overarbejdspenge .....	25,11	21,53	19,60	18,40	17,45
	Godtgørelse for mistede fridage	200,00	172,00	156,00	147,00	139,00
Natpenge	Kl. 18—21	1,10	1,10	1,10	1,10	1,10
	Kl. 21—6	2,20	2,20	2,20	2,20	2,20
	For tjeneste fra lørdag kl. 14 til søndag kl. 24 samt skæve helligdage 0-24	1,77	1,77	1,77	1,77	1,77
	For mere end 3-delt tjeneste...	2,34	2,34	2,34	2,34	2,34
	For delt tjeneste udov. 12. time	1,10	1,10	1,10	1,10	1,10

Rettelsesblad  
til  
lommebogens  
side 14

# Den „sidste” t-bane

10

Elektroførerne på Londons 391 km bybane ville have haft mindre arbejdsplads i dag, hvis jernbane»profeter« for 60 år siden havde set rigtigt – de betragtede Hampstead t-banen, indviet sommeren 1907, som »sidste led« i byens t-banenet.

Indvielsen blev formelt udført 22. juni af handelsministeren, The Rt. Hon. David Lloyd George. Handelsministeriet havde tilsyn med de dengang privat-ejede bybaner og omnibusselskaber.

Der var »en atmosfære af finale over hele begivenheden«, oplyser samtidige rapporter.

Allerede året efter blev t-banenettet udvidet første gang: Central London Railway til White City. Og mens dette skrives, er Victoria linjen, første ny t-bane i London siden Hampstead, kun ca. 15 måneder fra åbningsdagen, og London Transports ingeniører i samråd med byplaneksperter arbejder med andre udvidelser og forbedringer. »Finalen« er stadig ikke i sigte.

Hampstead t-banens 16 stationer forbandt centrumstationen, Charing Cross (hedder nu Strand) med villaprægede boligområder mod nord, Hampstead og Golders Green – i alt 12,8 km, heraf 2,8 km sidelinje fra Camden Town til Highgate (nu Archway).

Ruten er en del af den 57,6 km Morden-Edgware linje. Efter Hampsteads indlemmelse var det muligt at køre fra Morden i syd til Highgate eller Edgware i nord via forretningskvartererne i centrum eller i vest-distriktet.

## *City og Hampstead*

Morden-Edgware er egentlig to særskilt byggede t-baner, der blev sluttet sammen: City & South London Railway – verdens første elektriske t-bane, åbnet 1890 – og Hampstead t-banen. Sidstnævnte blev kernen i ruten, som til at begynde med kaldtes Morden-Edgware linjen, siden august 1937 blot Northern Line, nordlinjen.

I dag betjener nordlinjen 50 stationer fra Morden til Edgware med mellemstationen, Mill Hill East, og den anden af linjens nordlige endestationer, High Barnet.

Nordlinjen er en af Londons mest typiske t-baner.

Den har verdens længste, uafbrudte, underjordiske t-banetunnel – 27,8 km gennem undergrund fra Morden til East Finchley via centrum; den når dybest af alle byens syv t-banelinjer – 67 m under gadernes trafikpropper; den har tunneler 21 m under flodens vandspejl – syd for Waterloo station.

Eneste punkt, der ikke er typisk t-bane, findes på Dollis Brook viadukten, Mill Hill East strækningen,

hvor nordlinjen når LT-nettets højeste punkt – 18 m over gaderne.

## *Pund og dollar*

Bygningen af den »sidste« t-bane havde dramatiske tilløb. Oprindeligt blev banen autoriseret i 1893 til at betjene Charing Cross-Hampstead strækningen, iberegnet en forbindelse til Euston.

Dengang skulle t-baner, som alle normale forretninger, kunne betale sig. Hampstead-selskabet manglede penge, spørgsmålet var: hvem ejede en sparegris med de nødvendige ca. kr. 600 millioner, som han ville slå hul på og have mod til at lægge på bordet? Svaret kom først syv år efter: en amerikaner i Chicago!

USA var midt i en ekspansionsperiode.

Den købekraftige dollar sendte også dengang – i begyndelsen af forrige århundrede – gyldne strejf over det europæiske marked, der ikke var uimodtagelig for glansen. . .

En financier i USA, Charles Tyson Yerkes, repræsenterede kapitalstærke, amerikanske sporvejs- og industri-interesser. Han fik i oktober 1900 økonomisk kontrol over Hampstead-projektet. Desuden fik han ret til at udvide dels Hampstead t-banen til Highgate, dels hovedlinjen til Golders Green, som på den tid kun var en korsvej i det åbne omegnsland.

Nogle påstod, at Yerkes var lidt af en drømmer.

Yerkes påstod, at 20–30 år frem i tiden ville mange mennesker ikke betænke sig på at bo 25–30 km fra byen og køre hurtigt og bekvemt med elektrisk t-bane imellem bolig og arbejdssted.

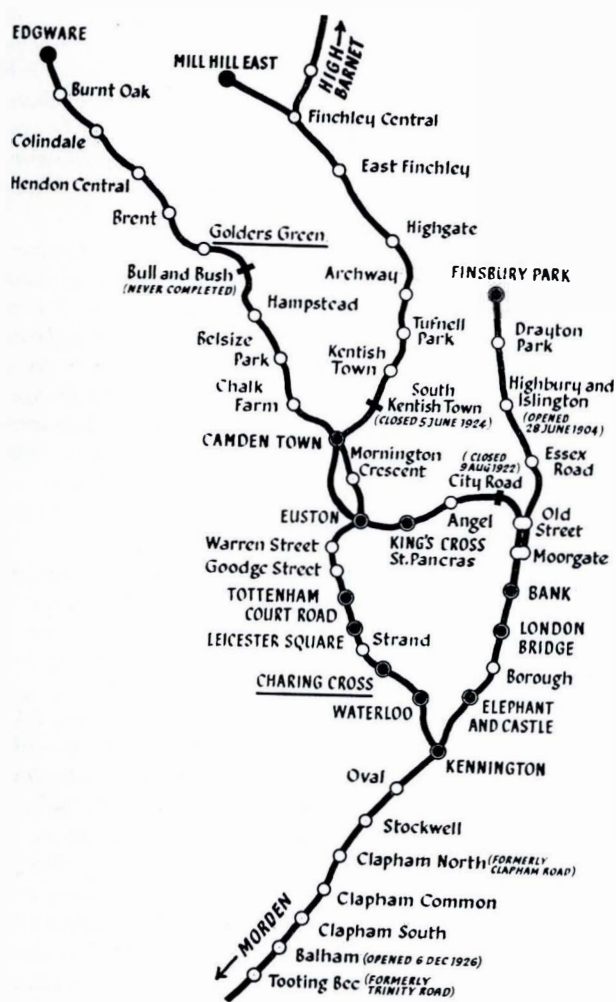
»Han mener også, at heste-omnibussen er dødsdømt«, skrev Daily Express-redaktøren, Ralph David Blumenfeld (1864–1948) dengang i sin dagbog (det var R. D. B.'s søn, Sir John Elliot, der blev formand for London Transport 1953 til 1959).

Tre år efter amerikanernes overtagelse af projektet begyndte borearbejdet.

## *Held og uheld*

Hampstead t-banens stationer blev indrettet som de øvrige t-banestationer – med elevatorer og lavtliggende fodgængertunneler imellem billeshaller og de underjordiske perroner.

En af stationerne, Strand på hovedlinjen, havde billeshall under pladsen foran hovedbanegården. Det var umuligt for Hampstead-folkene at opbryde pladsen, så de kunne komme til at grave elevatorskakter, uden at gribe forstyrrende ind i passagerernes færden på pladsen.



Hampstead t-banen fra Charing Cross til Golders Green har 60 års jubilæum i år. Nogle mente, den ville blive Londons sidste t-bane. Jernbanekortet viser noget andet – kun stationen, »Tyren og busken«, imellem Golders Green og Hampstead kom aldrig videre . . .

Teknikerne regnede i stedet for ud, at de kunne bygge skakterne fra tunnelen underne og arbejde sig op efter.

Held og uheld optrådte nu yderst hjælpsomt sammen – for omtrent samtidig med denne plan, før man var gået i gang med selve arbejdet, styrtede hovedbanegårdens tag ned og satte den omstridte plads ud af funktion 3½ måned.

Hampstead-folkene greb lejligheden, brød pladsen op og begyndte at grave skakter på normal vis, fra oven og ned. Seks uger efter var første skakt færdig.

Hvis der i dette anes amerikansk handlekraft, trådte den meget tydeligere frem, da Hampstead skulle have

sit første rullende materiel: det blev delvis bygget i USA, sejlet til Manchester, England, hvor vognene blev samlet, hvorefter de ny tog blev kørt ad skinnevejen til Camden Town. 150 vogne, heraf 60 motorvogne, var første ordre til firmaet, American Car & Foundry Company.

Skinnerne kom fra Carnegie Steel Works of Pittsburgh, USA.

Så forretningen begyndte virkelig at rulle for Yerkes og hans medinteressenter.

### T-banen og storbyen

Hampstead t-banen blev en linje med overraskelser for »profeterne«, der så den som Londons sidste t-bane.

Overraskelserne ser således ud i kronologisk orden:

April 1914 udvidedes tunnelen første gang fra Strand til en ny enkeltperron under District Charing Cross stationen.

December 1923 blev en forlængelse indviet fra Golders Green mod nord til Hendon Central.

April 1924 åbnede forbindelsen Hampstead-City & South London Railway.

Samme år – i august – blev udvidelsen til Edgware færdig. Den kunne have været klar lidt før, men der kom en lille hindring i vejen i form af 10 ugers murerstrejke.

September 1926 blev udvidelserne klar fra Charing Cross til Kennington (ikke at forveksle med Kensington) samt fra Clapham Common til den sydlige endestation, Morden.

Juli 1939 åbnede en forlængelse af tunnelen fra Highgate til East Finchley.

April 1940 blev de nylig elektrificerede spor mod nord fra East Finchley til High Barnet taget i brug.

Maj 1941 blev den enkeltsporede strækning Finchley Central-Mill Hill East elektrificeret.

Hampstead t-banen levede ikke megen tvivl om, at t-baner er særdeles smidige og medlevende dele af et storbysamfund.

Ingeniørerne havde så meget skub på, at de byggede perrontunneler til en station, der aldrig blev færdig. Stationen skulle have heddet, North End – men anlægget ligger i umiddelbar nærhed af pub'en, »Tyren og busken«, så den betegnes stadig med det navn (»Bull and Bush«) på jernbanekortet, samt tilføjelsen: »Aldrig fuldført« (se »Bull and Bush« på kortet, imellem Golders Green og Hampstead øverst til venstre).

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

Af cand. mag. C. E. Andersen

(fortsat fra nr. 1)

12

## Et tidssvarende verdsligt tidsangivelsessystem.

Forf. til disse linier har gennem en menneskealder beskæftiget sig med dette problem og har fundet frem til et kalendersystem, som må kunne løse alle problemer.

Månedsoverordningen tænkes suppleret med eller i praksis erstattet med to andre tidsenheder, som i det følgende vil blive benævnt henholdsvis kvartaler og terminer; disse kan desuden overflødigsgøre anvendelsen af ugerne i mange henseender.

Året tænkes indledt med en ikke-arbejdsdag. Den bør være en hviledag, bogstavelig talt, fordi den følger efter nytårsaften. Denne dag bør desuden være helligdag. Den kan betegnes som årsdagen eller nytårsdagen. Den er en skillegdag, hvor man ser både tilbage og frem. Den kan betegnes som årets nul-dag. Den kan forøvrigt bruges til status og statistikker. I så fald kan den ekstra betegnes som »statusdag«.

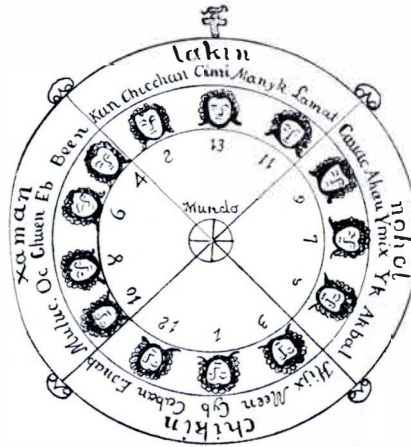
I skuddår, skuddagsår, kan man tilføje en ekstra dag ved årets slutning. Den kan kaldes skuddag eller 4-årsdag. Også denne dag, som er en vigtig mærkedag, bør være en ikke-arbejdsdag. Den kan bruges til større tællinger m.m., måske valg. Den kan passende kaldes »census-dag«.

Det resterende »egentlige« år omfatter 364 dage. – Det tænkes inddelt i 4 kvartår, »kvartaler«. Disse bliver lige lange, idet de hver får 91 dage.

I denne sammenhæng er der grund til at erindre, at den første halvdel af året nu omfatter 181 dage og den sidste halvdel 184 dage i ikke-skuddår, såfremt man ved halvåret tænker på tiden januar-juni henholdsvis juli-december. De nuværende kvartaler, regnet som 1.-3., 4.-6., 7.-9. og 10.-12. måned, er ulige lange, nemlig henholdsvis på 90 (i skuddår 91), 92, 91 og 92 dage. De enkelte måneders længde varierer lige fra 28 til 31 dage, og det sker efter en besynderlig rækkefølge. Dette er bl.a. påfaldende ved, at den korteste, som iøvrigt er den længdevaryerende måned, ikke er placeret midt i eller ved slutningen af året.

Hvert kvartals sidste dag udskilles som en ekstra dag, ligesom årsdagen og 4-årsdagen. Den kan passende kaldes kvartalsdagen. Den må være en ikke-arbejdsdag.

Kvartalet iøvrigt deles i 6 lige lange perioder. De kan passende kaldes terminer. Da kvartalet har 90 dage, ekskl. kvartalsdagen, kommer hver termin til



Den regelmæssige 7-dages uge er gået ind i vor bevidsthed som en vaneforestilling i en sådan grad, at vi er tilbøjelige til slet ikke at tænke over dens tilblivelse og dens hensigtsmæssighed eller upraktiskhed. 7-tallet er jo efterhånden – netop på grund af ugen – blevet til et markant og guddommeligt tal. Det er ikke ligefrem et rundt tal, og det virker som en anakronisme i 10-tallets tidsalder.

at omfatte 15 dage. Såfremt kvartalsdagene medregnes under disse perioder, kommer årets 6., 12., 18. og 24 periode dog til at omfatte 16 dage.

En af terminens dage kaldes terminsdagen; den kan i visse henseender opfattes som et sidestykke til kvartalsdagen, årsdagen og fire-årsdagen, ganske uanset, hvor mange sabbather, søndage, andre helligdage, nationaldage o.s.v. terminen indeholder. Terminen får da som regel 3 ikke-arbejdsdage, i kvartalernes sidste terminer dog 4. Som regel vil to af disse være regelmæssigt tilbagevendende helligdage, ugehelligdage, hvilken ugedag de end må falde på. Hvis der er flere, kan den tredje identificeres med terminsdagen.

## Arbejdsterminen, perioden med faste antal arbejdsdage.

Principielt er det ganske ligegyldigt, hvordan terminens arbejdsdage og ikke-arbejdsdage er fordelt. Fordelingen må endda gerne variere fra termin til termin, regelmæssigt eller uregelmæssigt, eller fra år til år, desuden fra sted til sted, hvorved der ikke blot tænkes på geografiske steder, men også på arbejds-samfundene og religionssamfundene; ja, selv indenfor samme land eller by kan man bruge forskellige rækkefølger for arbejds- og ikke-arbejdsdagene.

Derimod må kravet om, at antallet af arbejdsdage indenfor hver enkelt termin

Nogle af de gamle kulturfolk i det sydlige Merico brugte en uge, som i princippet lignede vor uge, idet den forløb helt regelmæssigt ud over månederne og årene med en stadig gentagelse af en række ugedage med bestemte navne i nøjagtig samme følge, skønt gentaget igennem århundreder.

Denne uge havde imidlertid 13 dage. Året regnedes at omfatte 365 dage, skønt man godt vidste, at det var en smule længere. Året omfattede altså 28 sådanne uger à 13 dage + en ekstra dag, hvorved et år altid begyndte og endte på en ugedag med samme navn. Jfr. vort kalendersystem, hvor året, når det ikke er skuddår, omfatter 52 uger, hver på 7 dage + en ekstra dag, hvorved årenes ugedagsfordeling ændres fra år til år.

Hvorvidt 7-dages ugen eller 13-dages ugen er bedst, det skal ikke diskuteres her. Dog kan det vist godt bemærkes, at ingen af disse tidsperioder, der omfatter et meget kantet antal dage, som endda ikke går op i månedernes eller årenes dage, ikke er særlig praktiske. Men dette synspunkt kan naturligvis kun spille en underordnet rolle, hvis man tilskriver ugerne guddommelighed og følgelig uomgængelighed.

Vort månedssystem er forøvrigt lige så traditionsbestemt og overtro-bestemt. Det er uregelmæssigt, kantet og upraktisk. Når vort år har 7 måneder med 31 dage og 4 måneder med 30 dage og en enkelt måned med 28-29 dage, skyldes det, at de gamle Romere før Cæsars tid systematisk bestræbte sig på at undgå runde datoer i måneden og f.eks. før fuldmånedagen, og ligeledes runde antal af dage i måneden. Deres måned var oprindelig en naturmåned, en månefaseperiode, d.v.s. 29½ dag, som naturligvis måtte afrundes til et helt antal dage. Deres år var et månedsår, d.v.s. 12 naturmåneder, altså 354 dage, hvortil måtte føjes en ekstra måned nu og da efter behov. For at undgå tallet 30 lod man månedernes varighed skifte mellem 29 og 31 dage. Herved blev der kun 23 dage til årets sidste måned, som dengang var februar. Men når vort moderne kalendersystem, der baseres på solåret, omfatter 7 måneder, som hver har 31 dage, samt 4 måneder à 30 dage og en enkelt måned inde i året med 28 dage, i skuddår 29 dage, hvoraf den 24. dag er skuddagen, skyldes det, at vi stadig ikke har kunnet løsrive os fra de vaner, der herskede i Rom i de forhistoriske tider.

Efter fremvæksten af en papindustri i Europa og efter opfindelsen af bogtrykning med løse bogstaver blev det muligt at fremstille kalendere i stort antal og for moderate priser. Man behøver ikke længere at lave træstokke med udskæringer, endstige at skulle se på månen. De nye, på papir trykte kalendere kunne indeholde mange oplysninger, og de udvikledes til almanakker, som indeholdt meget andet.

Kalenderne viste ikke blot månedsdatoerne og ugedagene, men også månedens faser samt planeternes positioner, som navnlig astrologerne havde brug for, og som den overtroiske befolkning tilskrev stor betydning, en af kalenderens vigtigste funktioner var at vise, på hvilke dage af året man burde lade sig årelade.

Gutenberg fremstillede kalender i 1448. Billedet viser en af de senere kalendere, som han udgav.



er fast, nemlig 12, hverken færre eller flere, være ufravigeligt.

Det kan realiseres ved, at man lader terminsdagene være ikke-arbejdsdage og ved, at man tillader, at de placeres vilkårligt i terminerne. Dette indebærer, at de kan henlægges til de helligdage eller nationaldage, som ikke følger ugehelligdagsordningen.

I sjældne tilfælde kan der måske være to eller tre specielle helligdage eller nationaldage indenfor en termin, så terminsdagen ikke er tilstrækkelig til at regulere terminens antal af arbejdsdage. Men det betyder næppe noget i praksis, fordi 4 af årets terminer har 4 ikke-arbejdsdage, deriblandt juleterminen og en forårstermin, som eventuelt kan omfatte påsken; og hvis der endelig i nogle samfund er et abnormt stort antal helligdage indenfor en termin, kan man vel tolerere, at en af disse helligdage eller en af søndagene eller sabbatherne gøres til arbejdsdag.

De 12 terminsdage er alle hele arbejdsdage: Og de er alle ens.

En arbejdsttermin er altså 12 hele arbejdsdage, og disse dage må falde indenfor en og samme af de 24 terminer, hvoraf året består. Men de 12 arbejdsdage kan som sagt falde vilkårligt på terminer med 15–16 dage.

En halv arbejdsttermin er 6 arbejdsdage. En halvtermin må udgøre enten første eller sidste halvdel af arbejdstterminen.

Den halve termin minder om ugen.

Men dens dagfølge er ikke knyttet til ugerytmen.

En dobbelttermin er to på hinanden følgende terminer, hvoraf den første har et ulige ordensnummer indenfor året. Den svarer omtrent til måneden, men ikke helt, fordi både dagantallet og begyndelsesdagen er anderledes eller kan være det.

Dobbeltterminen omfatter altid 24 arbejdsdage, hvorimod vort kalenderårs måned er omfatter fra 24 til 27 søgndage.

En triplete termin har 36 arbejdsdage, og et kvartal har 72 arbejdsdage.

Et år har altid 288 arbejdsdage, uanset årets samlede antal dage og arbejdsdagens placering o.s.v.

Dette antal arbejdsdage eller virkedage svarer i de fleste lande nogenlunde til det nu forekommende antal arbejdsdage; dog er antallet mindre end i de lande, hvor der nu er 6 hele arbejdsdage i ugen, og det er lidt større end i de lande, hvor 5-dages arbejdsugen er fremherskende.

Arbejdstidens samlede længde pr. år bør principielt ikke ændres, fordi tidsystemet ændres. Da den samlede arbejdstid ikke blot bestemmes af antallet af arbejdsdage, men også af arbejdstiden pr. dag, kan man kompensere for ændring af arbejdsdagens antal ved at ændre arbejdstiden pr. dag. Dette gør man forøvrigt allerede nu. Mange steder tillader et firma, at dets beskæftigede vælger mellem en 5-dages arbejdsuge og en arbejdsuge, der også omfatter dele af den

sjette dag, men med arbejdstiden pr. dag tilpasset derefter. Iøvrigt må de forskellige arbejdsgrupper arbejdsdag naturligvis være ulige lange.

Ved fastsættelse af arbejdstidens varighed, begyndelse og afslutning må man iøvrigt holde sig for øje, at ferienes samlede længde bør tages i betragtning, og der kan ligeledes varieres. Ferienes samlede længde kan f.eks. være 1, 1½ eller 2 eller 2½ arbejdstimer pr. år.

En ting er imidlertid de enkelte personers arbejdstid pr. år. Et andet er virksomhedernes arbejdstid. Der spiller ferierne som regel ingen rolle. Samfundets arbejdstid pr. år bliver altså  $12 \times 24$  dage, altså 288 dage, der som sagt alle bliver lige lange.

Lønninger kan baseres på arbejdstimer eller på arbejdsdage, vel at mærke hele og ens og effektive arbejdsdage, i stedet for, som nu, arbejdstimer, arbejdsuger og kalendermåneder.

Også renteberegninger kan ske på basis af 12-dages terminer i stedet for som nu 30-dages måneder.

Statistikker kan baseres på arbejdstimer eller hele terminer eller kvartaler i stedet for arbejdstimer, -uger og -måneder. Statistikkerne kan gøres mere eller mindre findelte ved at baseres på hele terminer, halve terminer, kvartaler, dobbelte terminer, 4- eller 8-dobbelte terminer, kvartår, halvår og helår, samt længere perioder, hvorom senere.

Skolevæsenet kan organiseres efter timeplansskemaer, hvor man lægger de 12



Kalendere var i mange henseender vigtigere i tidligere tid end i vore dage, for man havde ikke aviser, hvori man kunne se datoen og fik ikke meddelt datoen om morgenen i forbindelse med radioens nyhedstjeneste.

I Middelalderen udførtes kalenderne på mange og højst forskellige måder. I Skandinavien og mange andre steder var det almindeligt at bruge træstokke med indskårne mærker eller 4-6-8-kantede træprismer eller trælinealer med indskæringer, eventuelt flere, der var sammenholdt ved et bånd eller en ring gennem huller i den ene ende; det kunne også være træplader, som var sammenføjet i den lange side, omtrent som bøger af pergament eller papir, eller måske snarere som vore dages ringbøger. Sådanne trækalendere har været almindelige helt op til Middelalderens slutning. Fra omkring år 1500 udsattes de for konkurrence fra kalenderne, der var fremstillet efter andre grundprincipper, navnlig som tryk på papir. Men i 1600-tallet kom der en renaissance for dem, hvilket dog skyldtes, at det kom på mode hos overklassen at eje sådanne kalenderne og forstå, hvordan man skulle bruge dem.

Skønt runeskriften faktisk blev fortrængt af den romerske skrift, da den kristne religion trængte frem, holdt runetegnene sig på kalenderne helt op til moderne tid.



terminsarbejdsdage til grund og indordner dem i årets terminssystem. Skolevirksomheden vil da ikke blive vanskeliggjort ved, at helligdage, nationaldage, specielle skolefridage o.s.v. bringer huller i det regelmæssige skolearbejdschema.

Tidsskrifter og andre periodiske publikationer kan udsendes i relation til halv-, hel-, dobbelt- eller triple, quadruple-terminer, kvartaler, tertaler, halvår eller helår. Udsendelserne kan ske på de samme datoer, da det skitserede kalendersystem ikke ændres fra år til år.

Forandringer med hensyn til hyppigheden kan foregå uden vanskeligheder, modsat nu, hvor det f.eks. er svært at skifte fra måneds- til ugebasis.

Medens terminernes ydre rammer ligger helt fast, kan terminerne indadtil ændres indenfor meget løse bånd. Dette betyder, at arbejdsdage kontra ikke-arbejdsdage og søgnedage kontra helligdage kan ordnes meget frit, næste vilkårligt; og ugesystemet med dets helligdage, som er forskelligt fra religion til religion, kan opretholdes i sine gamle, faste rammer.

Eksempelvis kan terminen deles i tre grupper dage, hver omfattende fire arbejdsdage og en ikke-arbejdsdag, eller den kan have lutter arbejdsdage, men således, at de beskæftigede er delt op i 5 grupper med forskellige ikke-arbejdsdage.

#### Uge- og terminssystemet forenet.

Dersom terminen skal efterleves religiøst med en fast helligdag pr. uge, det være sig gumma, sabbath eller søndag, som skal være ikke-arbejdsdag, kan en termin omfatte disse to med en uge adskilte helligdage plus terminsdagen; denne kan være periodens sidste dag, eller den kan placeres umiddelbart før eller efter en af de to helligdage, hvorved week-endernes længde skifter fra en til to dage. Ikke-arbejdsdage forskydes da en dag for hver termin. Terminerne bliver altså ikke ens.

Idealet ville være, om ugen kunne lægges helt fast i forhold til terminen og indenfor terminen, på samme måde i alle terminerne.

Dette forudsætter, at en af årets dage, nytårsdagen, i hvert 4. år tillige skud-

Rimstav, Telemarken: øverste billede viser sommersiden 14. april-13. oktober, nederste billede viser vintersiden 14. oktober-13. april.

dagen, holdes uden for ugeregnskabet, så ugen kan gå op i året, og desuden at en af hvert kvartals dage, kvartalsdagen, og en af hver termins dage, det kan være selve terminsdagen, holdes uden for ugeregnskabet, så ugen kan gå op i terminen og synkroniseres med den.

Hidtil har det ikke været muligt at enes universelt om at indordne ugen under året. Følgelig er der næppe chancer for at opnå enighed om eller blot flertal for at indordne ugen under terminen og at få hele verdens befolkning til at forandre livsvaner fra ugerytme til terminsrytme.

Men det skulle ikke synes at være umuligt at få et flertal til at gå ind for terminen som et tidsmål, der træder i supplement til ugen og i stedet for måneden, eller i supplement til måneden, kort sagt som et verdsligt tidsmål eller i det mindste som et dateringsmiddel.

Muhammedanerne og Jøderne og andre, der ikke bruger solårsmåneden, men derimod månemåneder, kan vel ikke have noget imod terminen eller dobbeltterminen; de kan formodentlig bedre acceptere den end den romerske solårsmåned, eftersom terminssystemet er meget mere regelmæssigt end det romerske månedssystem, der nu bruges i de fleste lande. Godkendelsen af terminssystemet udelukker jo ikke brugen af uge- eller naturmånedssystemet, ja, ikke engang solårsmånedssystemet.

Terminssystemets indre elasticitet kan måske skabe grundlag for, at folk i alle lejre kan gå ind for det som noget, der kan tillades ekstraordinært til overskuelige tidsangivelser samt til arbejdstidsfordelingen for dem, der skulle få lyst til at indordne sig derefter.

Dersom terminssystemet legaliseres som noget tilladeligt, åbner der sig helt nye muligheder. Blot systemet standardiseres internationalt og tillades benyttet i denne form, men uden nogen tvang til at benytte det, vil der sikkert være en del, der vil sætte sig ind i det og måske bruge det og være glade for det.

Der vil måske være enkelte, som vil gå endnu videre og sammenordne termins- og ugesystemerne, uanset at de, der er stærkt bundet af religiøse traditioner, ikke vil gøre det.

De, der ikke er bundet af Bibelen, Thoraen eller Koranen, får mulighed for at benytte et uge-terminssystem, d.v.s. terminer, som hver består af to uger plus en terminsdag. Denne tidsenhed kan

f.eks. begynde med en mandag og ende med terminsdagen, eller terminsdagen kan placeres lige før terminens sidste søndag, hvorved den vil kunne udnyttes omtrent som en weekend-lørdag nu. Terminen kommer derved til at bestå af to uafbrudte arbejdsdagsperioder, som hver omfatter 6 hele arbejdsdage efter henholdsvis en og to ikke-arbejdsdage. Ikke-arbejdsperioderne kommer altså til at skifte regelmæssigt mellem en og to dage.

Måske er det endog tænkeligt, at den katolske kirke vil være villig til at indordne ugen under terminen. I Vatikanet er man jo godt nok opmærksom på, at ugen ikke oprindelig var en helt regelmæssig 7-dages periode. Da de nye kalendersystemer blev debatteret i U.N., gav en talsmand for Vatikanet udtryk for, at man nok ville være villig til at indordne ugen under året.

Derimod går Jøderne og Muhammedanerne sikkert aldrig med til at indordne deres uger og naturmåneder under terminerne og solåret.

Af hensyn til de kristnes store årsfester og en eventuel koordineret uge- og terminsregning må årets 6., 10. og 24. termin ændres.

I påsketerminen kan terminsdagen være arbejdsdag og indføres lige før terminens første søndag eller før selve Påsken. Langfredag, Påskedag og 2. Påskedag kan derimod ikke være arbejdsdage. Det samlede antal arbejdsdage bliver da 12 ligesom i andre terminer. Pinsen må følge ca. 7 uger efter Påsken. Følgelig må Pinsedag placeres midt i 10. termin. Dennes terminsdag kan identificeres med Pinselørdag eller 2. Pinsedag, afhængigt af hvilke af disse dage, der ønskes som ikke-arbejdsdag.

Juleterminens første 8 dage, som svarer til perioden 16.–23. december, kan være arbejdsdage. Derefter kan følge 3 ikke-arbejdsdage, svarende til 24.–26. december nu. Sluttelig følger en ikke-arbejdsdag, den 31. december, samt i skudår en ekstra ikke-arbejdsdag, den 32. december. Den 24. og 31. december kan så betragtes som en slags søndag.

Ved jul, nytår, påske, sommersolhverv eller slutningen af 2. kvartal, samt efterårsjævndøgn eller slutningen af 3. kvartal, bliver der perioder på som regel 3 sammenhængende dage, som bliver ikke-arbejdsdage. Ellers afbrydes de normalt lige lange arbejdsperioder regelmæssigt af skiftevis 1 og 2 dages ikke-arbejdsperioder.

Årets arbejdsperioder bliver herved helt regelmæssige. Der bliver 24 terminer, hver med 12 fulde arbejdsdage.

### Notationsform.

Da systemet er karakteristisk ved at angive arbejdsdagene, må det byde på en særlig varighedsangivelse og datering for arbejdsdagene alene.

Man kan f.eks. angive årene, kvartalene og dagene inden for kvartalene, eventuelt med angivelse af terminerne og dagene indenfor terminerne. Datoerne inden for kvartalene og terminerne kan da angives dobbelt, dels for det samlede antal dage, dels for arbejdsdagene alene. De sidste tal kan blive identiske med de første, men bliver som regel noget lavere, hvorved man altid kan se, hvad der refereres til.

Notationsformen kan være således: Anno 2037, 3, 69, 56, 5, 9, 8, d.v.s. år 2037, 3. kvartal, kvartalets 69. dag og 56. arbejdsdag, 5. termin, dennes 9. dag og 8. arbejdsdag.

### Perioder længere end året.

Nærværende fremstilling har hidtil kun drejet sig om tidsmålene mellem døgnet og året (middelsoldøgnet og middelsol-året).

Men også de længere og de korte tidsmål bør holdes for øje. Her skal kun omtales de længere.

Der kan være grund til at indføre en fire-årsperiode, dels af hensyn til længere tidsmål, dels af hensyn til skuddagene, altså til at solåret er ca.  $365\frac{1}{4}$  døgn (og stjerneåret ca.  $366\frac{1}{4}$  døgn).

Allerede i Oldtiden brugtes en fire-årstidsregning, nemlig Olympiader. Dette system var i brug i mange århundreder.

En otte-årsperiode er meget nær 99 naturmåneder, idet en otte-årsperiode er 2922 dage og 99 naturmåneder er ca.  $2923\frac{1}{2}$  døgn. Forskellen er altså kun  $1\frac{1}{2}$  døgn.

Fire-årsperioderne bør naturligvis synkroniseres med årsperioderne, og helst sådan, at selve årstallet ved deling med 4 angiver fire-årsperiodernes afslutning. – Jfr. den Gregorianske kalenders skudår i de år, der er delelige med 4, og med uregelmæssigheder i de år, der er delelige med 100 og 400.

### Tidssystemets navn.

Det skitserede kalendersystem kan passende kaldes Terminssystemet eller Termins-Kvartals-Quadriennium-systemet.

På »Vejlekassen«s ordinære repræsentantskabsmøde den 20. juni vedtog repræsentantskabet at udskyde forslaget om en bemyndigelse til styrelsen om afslutning af en administrationsoverenskomst med *Den gensidige Forsikringsforening for Tjenestemænd ved Statsbanerne* samt nogle i den anledning nødvendige ændringer i »Vejlekassen«s vedtægter til behandling på et ekstraordinært repræsentantskabsmøde den 10. aug.

Forslagene har med en udførlig motivering tidligere været bekendtgjort her i bladet, ligesom behandlingen på det ordinære repræsentantskabsmøde har været refereret.

På det ekstraordinære repræsentantskabsmøde vedtog repræsentantskabet forslaget om bemyndigelse til afslutning af administrationsoverenskomsten med et overvældende flertal, idet 21 stemte for forslaget, og 2 stemte ikke.

Forslaget om ændringer i »Vejlekassen«s vedtægter blev enstemmigt vedtaget.

Efter de således vedtagne ændrede vedtægter fandt følgende valg sted:

*Egon Rasmussen*, formand,  
*Erik Svendsen*, næstformand,  
*E. Greve Petersen*, *Hans Jensen* og *Helge Hansen*  
valgtes til styrelsen,

*O. H. Jensen* og *Ejv. Madsen*, revisorer,  
*G. Kragballe* og *H. P. Pedersen*, revisorsuppleanter  
og *Revisions- og Forvaltningsinstituttet* valgtes som statsautoriseret revisor.

Alle valg var enstemmige.

Vedtægtsændringerne skal – forinden de har gyldighed – godkendes af Forsikringsrådet.

## VEJLEKASSEN

meddeler:

»Vejlekassen«s adresse er uændret  
*Københavns Hovedbanegård*  
Forretningsføreren, trafikkontroll. *E. W. Hauge*,  
Jernbaneforeningen, varetager indtil videre den  
daglige administration af hjælpekasen.

### Økonomiministeriet meddeler:

De nye boligbidragssatser, der med virkning fra 1. november 1967 træder i stedet for de satser, der er anført i det som bilag til økonomiministeriets cirkulære af 19. april 1966 om statens tjeneste- og lejeboligbidrag m.v. medfulgte lejesatsskema, er fastsat i overensstemmelse med en af tjeneste- og lejeboligudvalget af 17. juni 1964 herom afgivet indstilling.

Der gennemføres herved en forhøjelse af boligbidragene for statens tjeneste- og lejeboliger under hensyntagen til den på det private boligmarked i 1966 stedfundne huslejestigning, der ikke har kunnet tages i betragtning ved den pr. 1. september 1966 gennemførte regulering af tjeneste- og lejeboligbidragene.

De nye boligbidragssatser for statens tjeneste- og lejeboliger skal som foran nævnt træde i kraft fra 1. november 1967. Tilsvarende reguleringer bør fra samme tidspunkt gennemføres af boligbidragene m.v. for de statsunderstøttede institutioners tjeneste- og lejeboliger.

Da der for gennemførelsen af ændringen i boligbidragene for tjenesteboligerne ifølge bestemmelsen i § 2, 3. pkt., i finansministeriets regulativ af 12. april 1960 vedrørende indflytning i, brug og vedligeholdelse af, tilsyn med samt aflevering af statens tjenesteboliger skal gives 3 måneders varsel, skal man anmode styrelserne om snarest belejligt og inden 1. august 1967 at give de enkelte tjenesteboligindehavere meddelelse om boligbidragsforhøjelsen, således at de nye boligbidrag kan træde i kraft fra 1. november 1967. Tilsvarende varsel bør gives de enkelte indehavere af lejeboliger.

I tilfælde hvor et boligbidrag ekstraordinært er nedsat med 1 eller flere satser i den gældende lejesatsskala på grund af mangler ved boligen, bør boligbidraget som hovedregel reguleres således, at det også i den nye lejesatsskala nedsættes med et tilsvarende antal satser. Økonomiministeriet skal dog henstille, at styrelserne samtidig er opmærksom på, om der siden fastsættelsen af den ekstraordinære boligbidragsnedsættelses størrelse er foretaget sådanne forbedringer af boligens standard, at der er anledning til at foretage en nyvurdering af boligens brugsværdi.

P. M. V.

*H. C. Fedders*

/ *Heinr. Christensen*



Lejesatsskema for lejeboliger pr. 1. november 1967.

Nettoetageareal af værelser og kamre i m <sup>2</sup>														Hoved- stad	Køb- steder	Landet
≤14	<14 -17	>17 -21	>21 -25	>25 -30	>30 -37	>37 -45	>45 -55	>55 -67	>67 -82	>82 -100	>100 -122	>122 -148	>148			
0	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	312	222	150
1	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	378	282	198
2	0	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	438	336	252
3	1	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	504	396	300
4	2	0	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	564	450	348
5	3	1	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	630	510	402
6	4	2	0	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	690	564	450
7	5	3	1	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	756	618	504
8	6	4	2	0	..	..	..	..	..	..	..	..	..	816	678	552
9	7	5	3	1	0	..	..	..	..	..	..	..	..	884	732	600
10	8	6	4	2	1	0	..	..	..	..	..	..	..	942	792	654
11	9	7	5	3	2	1	0	..	..	..	..	..	..	1008	846	702
12	10	8	6	4	3	2	1	..	..	..	..	..	..	1068	906	756
13	11	9	7	5	4	3	2	0	..	..	..	..	..	1164	960	804
	12	10	8	6	5	4	3	1	..	..	..	..	..	1260	1044	852
	13	11	9	7	6	5	4	2	0	..	..	..	..	1350	1134	936
		12	10	8	7	6	5	3	1	..	..	..	..	1446	1218	1020
		13	11	9	8	7	6	4	2	0	..	..	..	1542	1302	1098
			12	10	9	8	7	5	3	1	..	..	..	1638	1386	1182
			13	11	10	9	8	6	4	2	0	..	..	1728	1470	1266
				12	11	10	9	7	5	3	1	..	..	1824	1554	1344
				13	12	11	10	8	6	4	2	0	..	2016	1644	1428
					13	12	11	9	7	5	3	1	..	2202	1812	1512
						13	12	10	8	6	4	2	0	2394	1980	1674
							13	11	9	7	5	3	1	2676	2268	1956
								12	10	8	6	4	2	2958	2550	2238
								13	11	9	7	5	3	3240	2832	2526
									12	10	8	6	4	3528	3114	2808
									13	11	9	7	5	3810	3402	3090
										12	10	8	6	4092	3684	3372
										13	11	9	7	4374	3966	3660
											12	10	8	4662	4248	3942
											13	11	9	4944	4536	4224
												12	10	5226	4818	4506
												13	11	5508	5100	4794
													12	5796	5382	5076
													13	6078	5670	5358

Enfamiliehus

Anden bolig

Uden installationer	1	0
Med 1 af installationerne: vand, gas, wc og bad	2	1
Med 2 af installationerne: vand, gas, wc og bad	3	2
Med bad + 2 af installationerne: vand, gas og wc	4	3
Med centralvarme	5	4
Med centralvarme + 1 af installationerne: vand, gas, wc og bad	6	5
Med centralvarme + 2 af installationerne: vand, gas, wc og bad	7	6
Med centralvarme + bad + 2 af installationerne: vand, gas og wc	8	7
Med vand + gas + wc	8	7
Alt undtagen centralvarme	9	8
Alt undtagen bad	12	11
Alle installationer	13	12

For tjenesteboliger fastsættes boligbidraget 3 satser lavere end for en tilsvarende lejebolig.  
Garagebidrag: 440 kr. årlig.

## PERSONALIA

### Forflytninger efter ansøgning

pr. 1.-6.-1967

Lokomotivmedhjælperaspiranterne:  
B. Svendsen, Kbh. Gb til Korsør.  
B. Madsen, Kbh. Gb til Korsør.  
K. H. Christiansen, Kbh. Gb til Korsør.  
C. Blid, Kbh. Gb til Helsingør.  
K. L. Hansen, Kbh. Gb til Helsingør.

### Forflyttelse pr. 1.-6.-1967

Lokomotivfører (12. lkl.):  
H. P. H. Hansen, Horsens til Århus.

### Forflyttelse efter ansøgning pr. 1.-9.-1967

Lokomotivfører (15. lkl):  
K. T. Andersen, Helsingør til Næstved.

### Forfremmet til lokomotivfører (15. lkl.) pr. 1.-9.-1967

Lokomotivfører (12. lkl.):  
E. M. J. Skov, Kbhvns godsbg., i Kbhvns godsbg.  
B. Holm, Kbhvns godsbg., i Kbhvns godsbg.  
H. Flyvebjerg, Kbhvns godsbg., i Kbhvns godsbg.

### Forfremmet til lokomotivfører (15. lkl.) pr. 1.-10.-1967

Lokomotivfører (12. lkl.):  
H. B. Sjøquist, Korsør, i Korsør.  
L. Fledelius, Kbhvns godsbg., i Kbhvns godsbg.

### Afsked e. ans. pr. 31.-10.-1967

Lokomotivfører (15. lkl.):  
N. P. Thomsen, Struer, gr. svagelighed med pension.

### Dødsfald

Lokomotivfører H. K. Mikkelsen, Århus, er afgået ved døden d. 8.-7.-1967.

Pens. lokomotivfører H. R. Hansen, Ingerslevsgade 238, 2., V., er afgået ved døden d. 14.-7.-1967.

Pens. lokomotivfører O. G. Olsen, Struer, er afgået ved døden d. 15.-7.-1967.

### Opmærksomhed frabedes

Al opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

O. S. Jensen,  
lokomotivfører, Gb.

Eventuel opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

Er bortrejst.

K. G. Skarritsø,  
lokomotivfører, Padborg.

Al opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

S. Hesselberg,  
lokomotivfører, Kalundborg.

Al opmærksom ved mit jubilæum frabedes.

H. E. Jensen,  
lokomotivfører, Gb. Mdt.

Al opmærksomhed frabedes venligst i anledning af mit jubilæum.

Aa. Lund,  
lokomotivfører, Struer.

Eventuel opmærksomhed ved mit jubilæum frabedes venligst.

Aage Bentsen,  
lokomotivfører, Fredericia.

### Adressefortegnelsen

Nyborg:

Afdelingsformandens telefonnummer er:  
(09) 31 17 28.

### Samarbejdsaftale søges ændret af LO

LO vil opsigte den nuværende samarbejdsudvalgsaftale, når den udløber i 1970.

Aftalen af 1964, som afløste Samarbejdsaftalen af 1947, er ikke tilstrækkelig til at opfylde fagbevægelsens krav om demokrati på arbejdspladsen. I stedet vil LO stræbe mod en aftale, der bygger på principperne i den netop udsendte betænkning om Demokrati på Arbejdspladsen.

I debatten om demokrati på arbejdspladsen har der hidtil manglet en klar

definition af begreberne. I LO's betænkning defineres Demokrati på Arbejdspladsen som »lønmotagernes organiserede og ansvarlige medindflydelse og medbestemmelse, alene – i deres egen skab af lønmotagere – på ledelsesfunktionerne i den virksomhed, hvori de er ansat. Beføjelserne udøves gennem lønmotagernes valgte repræsentanter.«

Dermed vil demokrati på arbejdspladsen sikre, at medarbejderne får øget indflydelse på de beslutninger, der træffes i virksomhederne, med det formål for det første at skabe et arbejds-miljø i virksomhederne, som svarer til miljøet i den øvrige del af samfundet, og for det andet at gavne virksomhedernes effektivitet. Demokrati på arbejdspladsen må derfor også ses som et led i bestræbelserne på at sikre en stigende levestandard.

LO-betænkningen skitserer en aftale mellem arbejderne og arbejdsgiverne. Det foreslås således, at der oprettes virksomhedsnavn, og at disse får nøje afgrænsede opgaver og kompetencer. Virksomhedsnavnet skal være det organ, hvorigennem medarbejderne øver medindflydelse og medbestemmelse på forholdene i virksomheden, og det skal være sammensat af lige mange repræsentanter for virksomheden og medarbejderne. I virksomheder med over 50 beskæftigede er det obligatorisk at oprette et sådant navn.

I virksomhedsnavnene skal alle de forhold behandles, som har væsentlig betydning, og de skal behandles, før ledelsen træffer sin endelige beslutning om at gennemføre eventuelle forandringer. Desuden skal virksomhedsnavnets medlemmer holdes orienteret om forholdene på virksomheden, og information er grundlaget for de drøftelser, som skal finde sted i virksomhedsnavnet.

En aftale om Demokrati på Arbejdspladsen vil naturligt stille store krav til tillidsrepræsentanterne i virksomheden. LO ønsker derfor, at tillidsrepræsentanterne sikres en anden og bedre status, end de har på nuværende tidspunkt. Det foreslås, at tillidsrepræsentanterne fritages for manuelt arbejde i alle virksomheder, som beskæftiger 200 medarbejdere og derover, for derved at kunne varetage deres opgaver på betryggende måde. Virksomhederne kan også kun være interesseret i noget sådant, idet man på den måde kan fremme den saglige behandling af problemerne, til gavn for effektiviteten.

# Ny stor bogklub

Siden sin start i 1952 har Fremads Folkebibliotek udsendt nær ved 6.000.000 bind – en enestående »karriere« for en bogserie i Danmark. Tekniske landvindinger gør det nu muligt at give FFB-udstyret en tak til: et længe næret ønske om et større bogformat, endnu bedre trykpapir – dansk træfrit! – og et moderne og stilfuldt luxushelbind er trumferne i FFB's nye store fremstød. Prisen er dog stadig et eventyr for sig – normalt ville bøgerne koste op til tre gange så meget! Men ikke nok med dette nye fornemme udstyr – samtidig bliver alle, som tegner abonnement på FFB's indbundne serie, gratis medlemmer af den nye *Bogringen* – en bogklub uden købetvang, men med en række sensationstilbud, hvoraf det første er, at alle medlemmer modtager en smukt indbundet roman uden en øres udgift.



## Romanen »Kære John« – helt gratis

Som en festlig markering af »foryngelseskuren« forærer forlaget nemlig alle *Bogrings*-medlemmer Olle Länsbergs *Kære John* – en åbenhjertig roman om to unges fysiske kærlighed og genvundne livslykke, en roman, der også som film blev en betagende oplevelse.

## Menneskeskæbner i mellemkrigstidens Danmark

Årgangens startroman er Michael Tejns store 2-binds værk *Drømmen og Virkeligheden* – et handlingsmættet drama om kampen mellem to generationer i tiden mellem de to verdenskrige – det er en roman om mænd og kvinder der elsker og hader, om mennesker der er besat af idealisme eller fordomme, af selvopofrelse eller nedrigheid.

## Uhyggelige nazi-generaler og hyggeroman af dansk forfatter

Hans Hellmut Kirst vil være kendt af mange som en skarptseende skildrer af 2. verdenskrigs Tyskland. Hans roman *Generalernes Nat* udsendes nu i FFB. Der flyder blod, når krigere morer sig – det må politiet sande under den tyske okkupation af Warszawa og Paris, hvor der blev begået en række bestialske seksualmord, som var umulige at opklare.

Mogens Lorentzen vil af mange være kendt som en af tredivernes og fyrrernes store radio-causører. Hans barokke roman om en ekscentrisk kunstnerfamilies brogede oplevelser, *Familien Geline*, kommer nu i FFB.

## Roman fra det gamle Vestindien – første gang på dansk

Jean Rhys – et stort forfatternavn i den angelsaksiske verden – præsenteres for danske læsere med *Langt over Havet* – et psyko-drama om en ung kreolerkvindes kærlighedslængsel, der forvandles til galskab i de eksotiske omgivelser, der er

præget af slave-opstande, woodoo-dyrkelse og de hvide herskeres forfald.

## En sabotørs erindringer

Hugo Horwitz og Knud Rasmussens *En Sabotørs Erindringer* betegnes som en af de bedste besættelses-bøger. Det er en nøgtern og ofte chokerende øjenvidneberetning af en aktiv deltager i nogle af besættelsestidens dristigste aktioner. Bogen er forsynet med 25 fotos.

## Ny Freuchen-bog og roman om tre guldgravere af den mystiske B. Traven

Handlingen i Peter Freuchens *Hvid Mand* er henlagt til Hans Egedes tid, da 12 skøger og 12 straffefanger blev deporteret fra Bremerholm til Grønland. De var ikke Guds bedste børn, og der skete flere uforudsete og dramatiske ting end den fromme missionær brød sig om.

B. Travens *Tre Mand søger Guld* udsendes nu på dansk. Det er en handlingsmættet historie om menneskelig nedrigheid, om tre guldgravere, der er villige til alt i den blodige kamp for rigdom, om de så skal ofre deres sjæl – og livet med.

## Norsk fængselsroman og chok-skildring af justitsmord i USA

Arthur Omres *Sukkenes Bro* behandler i romanform spørgsmålet om årsagen til at en mand bliver forbryder – og samtidig er det naturligvis en spændende handlingsroman om mordere, alfonser og svindlere.

Ward Greenes roman. *Den stærkeres Ret*, handler om det samme – bare med modsat fortegn. Bygget på en autentisk sag i USAs sydstaten skildrer han sagen mod en ung lærer, der anklages for at have myrdet en af sine kvindelige elever. Politisk magtstræberi, fordomme og personlig forfængelighed gør retssagen til en makaber farce.

## Bogringen – en bogklub uden købetvang

Fra og med den nye årgang bliver alle FFB-abonnenter automatisk medlemmer af bogklubben *Bogringen*, der er baseret på det princip, at medlemmerne selv skal have lov til at bestemme *hvilke* og *hvor mange* bøger de vil have – altså ingen købetvang, ingen forpligtelser. Det første *Bogrings*-tilbud er *Fremads store Fuglebog* – et værk på 582 sider med over 1.100 fugle-fotos i sort/hvid og farver og tekst af vor hjemlige fugleekspert Carl Weismann. Dette indbundne pragtværk tilbydes *Bogrings*-medlemmerne for kun 29,75 – det kan man virkelig kalde en rigtig bog til en rigtig pris.

## Hvordan sikrer man sig andel i dette enestående bogtilbud?

FFB-seriens 10 bind udsendes med 2 bind hver anden måned – og i første bogpakke får man altså tilmed en ekstra gratis bog – abonnementsprisen bliver 13,75 pr. bind incl. moms.

FFB-abonnement kan tegnes hos boghandlerne samt hos alle FFB's bogombud uden én øres ekstra forsendelsesudgift.

Man kan også komme i direkte kontakt med *Bogringen* ved at indsende denne fagbladskupon – så kommer de gode bøger og alle tilbud fra *Bogringen* portofrit ind ad døren vinteren igennem.



### Til Bogringen

Jeg bestiller herved abonnement på FFB's 16. årgang, indbundet á 13,75 pr. bind og opnår frit medlemsskab af *Bogringen*, hvorved jeg gratis modtager Olle Länsbergs *Kære John* (indbundet) i første bogpakke. Betalingen for FFB-seriens bøger erlægges pr. giro efterhånden som bøgerne udkommer.

Navn

Stilling

Adresse

Indsendes i brev til *Bogringen*, Nørrebrogade 54, København N.

## Den nye frakke

Måske skal Deres nye efterårsfrakke være i ruskind – nærmere betegnet i rulam.

Hvorfor det?

Fordi man er blevet meget dygtige til at forarbejde rulam. Det er blødt, vindtæt og smidigt samt faldet en del i pris. I sig selv varmer det ikke meget, men med en ulden trøje under varmer det mere end dobbeltforet vinterfrakke, og det er mange gange lettere. Fagfolk anbefaler med sindsro at sende ruskind til rensning, men lad det ske, inden frakken bliver for snavset! Væde generer ikke, men tørring under forkerte forhold kan ødelægge en ruskindsfur. Den skal tørre langsomt, gerne i træk og i hvert fald langt væk fra en radiator.

Rulams-skindet har bevaret pelssiden, der ganske naturligt anvendes som foer. Man anvender altså lammets yderpels som inderpels – og omvendt. De helt sikre farver bliver grå, brune og beige. Det er de nye modifarver og samtidig dem, der falmer mindst og bliver smukkeste patineret, og det sidste er noget, der klær rulam.

## Goddag og farvel..

Intet er så forkættet som sidste års mode. Pludselig slår stemningen om, og en kold vind blæser sidste sæsons succes i møde.

Derfor er det spændende at se, hvordan det går buksesættene i vinter. Fabrikkerne tror ikke længere på dem, men er buksemoden ikke netop ideel i en kuldetid?

Man har mere tiltro til *slagene*, der kan varieres lige fra kuskelag til ærmeløse kåber, der er fashionerede som frakker, men har spalter i stedet for ærmer. De er fortrinsvis tiltænkt de unge, men har De lyst så vær med. Det er i hvert fald noget nyt, og så må tiden vise, om buksesættene virkelig allerede hører fortiden til.

## Kun én maske

Der er kommet forskellige strikkebøger i handelen, bl.a. »Alt for Damernes strikkebog« (kr. 7,85) og Patons Beehive Babybog (kr. 6,95). De er så udmærkede, som man kan forlange det af de respektive udgivere. Fælles for dem er et anseelig antal hækleskrifter midt i alt det strikkede. Pudsigt nok går det først op for folk, når de i garnforretningen bliver

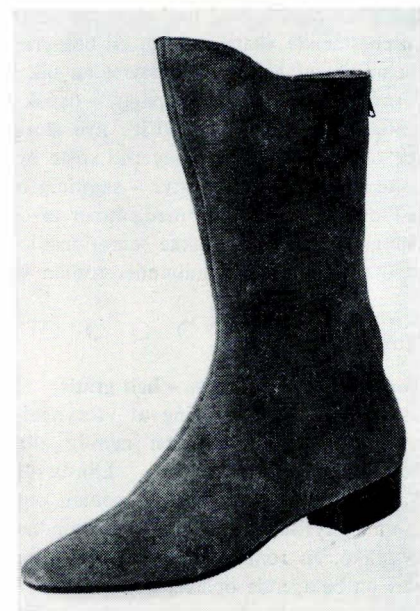
spurgt, om de også vil have hæklenålen med. Og så opdager man, hvor rædde mange er for at hækle.

Men det dejlige ved hækling er bl.a., at det lader sig lære henover en disk. Desuden står der anvisning bagest i bogen og endelig: kan man fatte en strikkeopskrift, kan man bestemt også nemme en hækleditto.

## Lange støvler

Kjolerne bliver ikke længere end midt på knæet i vinter, men støvlerne er virkelig krøbet den modsatte vej, og man vil få eksempler af denne fod- og benbeklædning at se, der er så lange som overhovedet muligt . . . Det er nok kun et fåtal, der har lyst til at gå om bord i så lange støvler, men kompromiset lyder: lige under knæet. Og hælen skal være flad, kraftig officershæl. Man lukker med lynlås, men som modelune ses også den gammeldags »skøjtesnøring«, der slet ikke ser så værst ud. Og det er lettere at skifte snørene ud end lynlåsen.

Den lave støvlet med den forholdsvis høje hæl med svaj ses også. Den vil få mange tilhængere på grund af sit fikse ydre.



Ruskind er velegnet til mange formål, ikke mindst som støvle. Denne har lynlås bag på læggen, skråt afskåret kant og er meget nem at tage på. Begge støvler set på Dansk Skomoderåds udstilling.

## Nyt navn

Beskæftigelsesterapeuter er ikke længere, hvad de har været – de er meget mere. Førhen forbandt man dem uvægerlig med filtklip og stoftryk, men deres arbejde fører dem langt ind på ergonomiens område, hvilket udlagt på dansk vil sige, at de også lærer andre at gøre tingene kropsligt rigtigt. I motorbranchen bruger man udtrykket ergonomisk rigtigt, når en bils gearstang, instrumentbræt, sæde o.s.v. er udformet, så det fuldstændigt er afpasset menneskets krop og bevægelsesteknik.

Og for at komme tilbage, hvor vi begyndte, hedder beskæftigelsesterapeuter i dag ergoterapeuter.



Ridestøvlen har stået model til denne nye vinterstøvle. Den er i blødt kalveskind, lukkes med lynlås på læggenes inderside og har lav, kraftig militærhæl, som er god at gå på.