

1

DANSK  
LOKOMOTIV  
TIDENDE





## DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

10. JANUAR 1968 — 68. ÅRGANG

### 1

#### Indhold:

|  |    |
|--|----|
| Ved årsskiftet .....                               | 2  |
| Kunst for alle .....                               | 3  |
| Jernbanekørekraner ved Danske<br>Statsbaner .....  | 5  |
| Hos generaldirektøren for P & T ..                 | 12 |
| Hvem tjener og hvem taber på<br>inflationen? ..... | 16 |
| Statsbanepersonalets Sygekasse ....                | 17 |
| Nytårshilsen .....                                 | 17 |
| Selvangivelsen .....                               | 18 |
| Personalialia – Generalforsamlinger ..             | 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.

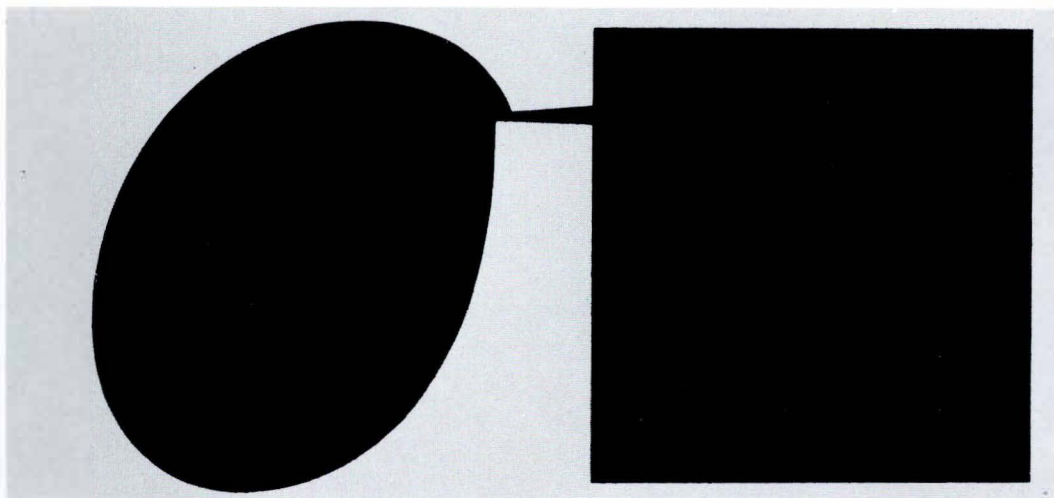
Den optimisme, hvormed vi gik ind i året 1967, svækkedes betydeligt inden årets udgang. Vel vidende, at vi måtte stå over for en afdæmpning i den økonomiske vækst, havde vi næppe ventet en så dramatisk afslutning med devaluering af kronen og dermed følgende rentestigning. Den økonomiske udvikling på verdensmarkedet tvang os imidlertid ud i denne ubehagelige situation, der i den kommende tid utvivlsomt vil forværres, såfremt der ikke træffes forholdsregler herimod.

Et initiativ i den retning blev allerede taget umiddelbart efter beslutningen om devalueringen. Regeringen udarbejdede forslag til øjeblikkelige avancementstop, »nedfrysning« af en dyrtidsportion for lønmodtagere og ekstra skat for andre samfundsborgere. Medens samtlige organisationer her under også tjenestemændenes centralorganisationer imødekom regeringens forslag, kunne der ikke opnås det nødvendige flertal i folketinget.

Om indgreb i bestående aftaler bør accepteres eller ikke, kan altid diskuteres og har også denne gang været genstand for megen uro i og uden for lønmodtagernes rækker. Det kan dog næppe svigte tilliden til overenskomstaftaler, at de faglige organisationer søger at medvirke til en bremsning af en økonomisk udvikling, der er en fare for landets erhverv og beskæftigelse.

På baggrund af loven om avancementstop var det derfor rimeligt, at lønmodtagerne som modvægt mod devalueringens prisstigninger tiltrådte ønsket om afgivelse af en dyrtidsportion. Andre – heraf flertallet i folketinget – har ganske vist en anden opfattelse. Kendsgerningen er imidlertid, at noget skal der ske! Hvad det bliver, vil først kunne røbes efter valget. Vi er blandt dem, der beklager udviklingen, men også de sidste dages beslutninger i folketinget.

Til gengæld hilser vi loven om merværdiafgiften velkommen, som det betydningsfulde led i bestræbelserne for gennemførelse af en bedre skattereform. Ikke mindst tjenestemændene har gennem årene ventet på en ny og bedre skattereform med henblik på indførelse af kildeskatten, der byrdemæssigt kan nærme sig det retfærdige. Om folketingsvalget kan bevirke, at arbejdet med loven om kildeskat forsinkes er vel ikke utænkeligt, men vi håber de tidligere trufne principbeslutninger om denne lovs gennemførelse vil medvirke til en fortsat effektiv behandling af emnet også i det nye år.



Ole Schwalbe (født 1929)  
»Komposition« 1956.  
»Ska' det være kunst?«,  
spurgte kritikeren.

# SKA' DET VÆRE KUNST?

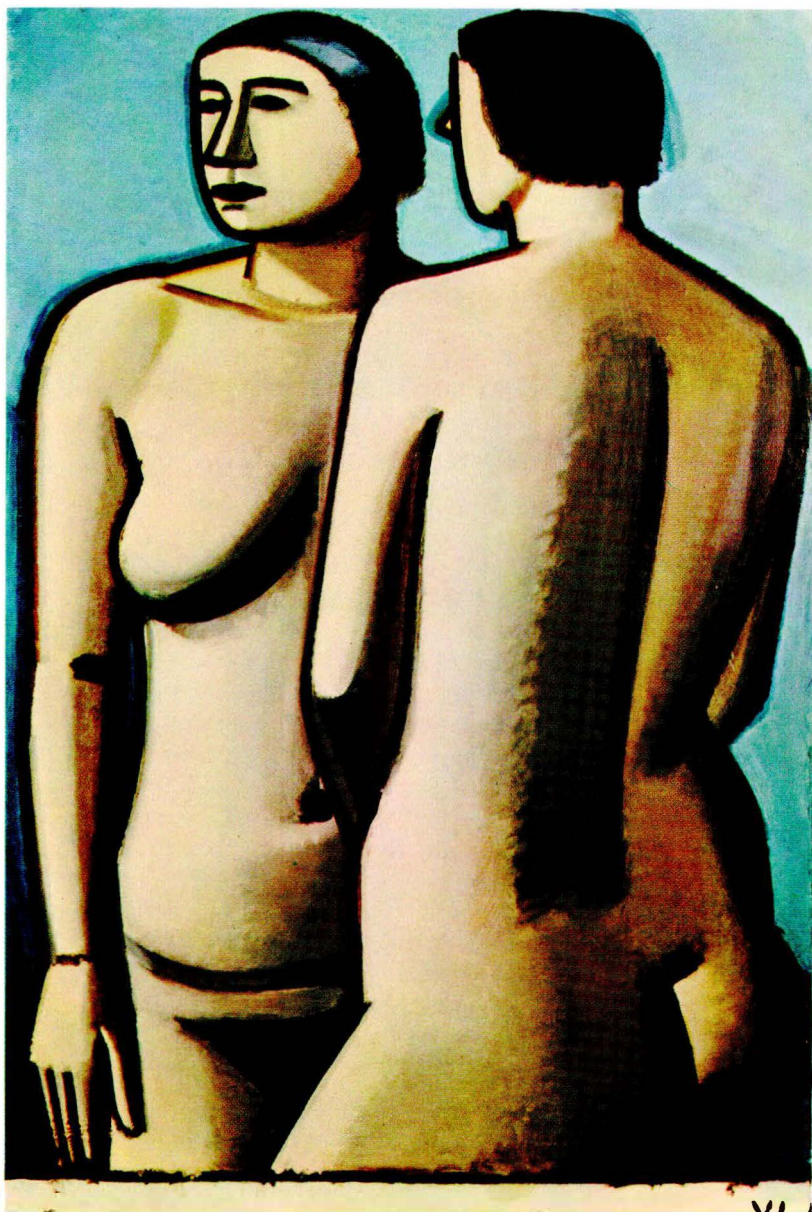
udbrød en kritiker for nogle år siden, da han på en udstilling så et maleri af den unge kunstner Ole Schwalbe. »Han er totalt talentløs. Han kan spare sig alle anstrengelser!«

Det var hårde ord, og de sved. Men det var langt fra første gang, at en kunstner, der beskæftigede sig med noget nyt, fik på hattepulden. Og vel at mærke af kritikere, kendere og kolleger, skønt man skulle tro, fagfolkene var klar over, at det nye gerne vækker anstød.

Historien viser en mængde eksempler på en sådan manglende forståelse for nye retninger i kunsten.

I 1918 udstillede den unge maler Vilhelm Lundstrøm i København nogle billeder, der bestod af brædestumper fra gamle pakkasser, han havde klæbet op på en passende baggrund og indrammet. Senere gik han over til at male billeder af nøgne kvinder, hvor alle overflødige enkeltheder var fjernet for at fremhæve figurerens storhed og form. Han kunne også finde på at stille en hvid emaljeret vandkande op sammen med firkantede og kugleformede genstande og male et kæmpebillede med disse ting som model.

Da Lundstrøm udstillede sine såkaldte



---

Vilhelm Lundstrøm (1893—1950)

»Badende kvinder«.  
»Ska' det være kunst?«,  
spurgte professoren,  
da Lundstrøm dukkede frem.





Vincent van Gogh (1853—90) »Mit soveværelse i Arles«. »Ska' det være kunst?«, spurgte Cézanne.

pakkassebilleder, brød uvejret løs. En af datidens kendte videnskabsmænd, den kunstinteresserede professor Carl Julius Salomonsen, blev så rasende over de moderne og ejendommelige billeder, at han for at betegne dem lavede et nyt udtryk i sproget: *Dysmorfisme*, en betegnelse, der stammer fra det græske ord for hæslig og vanskabt. Professoren, hvis udtalelser blev tillagt vægt på grund af hans videnskabelige position, udsendte et forrygende kampskrift med titlen: »De nyeste kunstretninger og smitsomme sindslidelser«. Han holdt på samme tid et foredrag for fagfæller og andre interesserede om emnet, og her påstod han i fuld alvor, at den moderne billedkunsts mange nye retninger var udtryk for en smitsom sindslidelse, der ville brede sig over hele jorden som ringe på vandet og ødelægge menneskeheden forstand.

Foredraget gav næring til en lidenskabelig debat i aviserne og mand og mand imellem. I dag er der

vist næppe mange, der bliver rystet over for eksemplet Lundstrøms to nøgne kvinder på foregående side. Men det skal ikke nægtes, at badegæsterne i Frederiksberg Svømmehal studsede noget, da de i slutningen af trediverne så Lundstrøms fire store mosaikker af splitter nøgne kvinder og mænd blive sat op på endevæggene i fællesbadet. Som badegæst havde man ellers strenge ordrer om at have ærbart badetøj på for ikke at støde det modsatte køn.

Men lad os gå endnu længere tilbage i tiden og se, hvordan kunsten blev bedømt i de gode, gamle dage, hvor alt var idyl, set med manges øjne i dag. Går vi tur på museerne og kigger på malerier fra forrige århundrede, ser billederne ikke ud til at have været i stand til at oprøre sindene. Men vent bare.

Den mærkelige maler Vincent van Gogh fra Holland chokerede sin samtid med sine forrykte billeder, som de blev kaldt. Han nåede aldrig at sælge ét eneste af dem i den tid, han levede. Han var glad, når en bonde fra hans hjemegn ville tage imod en håndtegning som foræring. Det lykkedes ham dog ved hjælp udefra at afholde en udstilling af sine



Vi nærer på den anden side nogen bekymring for den nye tjenestemandsløve. Udvalgsarbejdet til denne lov har i det gamle år været yderst effektivt. Ønsket om at nå til vejs ende med den ret omfattende kulegravning af problemerne har præget kommissionen, og et omfattende grundmateriale til den nye lov er allerede udarbejdet. Lokomotivmændene har med store forventninger set hen til de endelige resultater. I en lang årrække har vi medvirket til en gennemgribende rationalisering inden for vort tjenesteområde. Resultatet heraf er blevet en ikke uvæsentlig økonomisk gevinst for vor etat. En rimelig andel i denne rationaliseringsgevinst har lokomotivmændene ikke hidtil opnået, hvorfor de sætter deres lid til den nye tjenestemandsløve og det fremtidige lønsystem.

Vore bekymringer for loven skyldes da heller ikke tilliden til, at vore nærmeste foresatte må være enige med lokomotivmændene om en mere retfærdig udbyttedeling, men alene frygten for en fornyet udskydelse af lovens gennemførelse. Den situation kan opstå, at udvalgsarbejdet ikke kan afsluttes i betimelig tid bl.a. på grund af folketingsvalget, og hertil kommer, at organisationerne alvorligt må overveje om de økonomiske forhold, hvori kravet om inddragning af en dyrtidsportion har været aktuelt, fremmer ønsket om lovens gennemførelse. De nuværende tilstande fremkalder ikke umiddelbart større forhåbninger for de, der står foran en lønregulering.

## Kunst for alle

Det farvetrykte kunsttillæg, vi for første gang bringer som midterside her i bladet, er lidt af en sensation. Ikke fordi kunststof i et fagblad er ualmindeligt, men fordi tillægget vil fortælle om kunsten i dens mange former på en levende, underholdende og ganske ligetil måde, så alle har fornøjelse af at følge med.

Der tales og skrives om den store kunstinteresse, der vokser frem i disse år, men det er dog stadig vanskeligt for mange at finde ud af, *hvor* man skal begynde, når man vil vide noget om et emne, der er så mangesidigt som kunsten – og her er det, at tillægget vil give læserne en vejledning om de store oplevelser, der ligger parat i kunsten.

Tillægget forsøger ikke at undervise i kunsthistorie eller at være et kunstkursus, men vil i små, fængslende glimt give læserne appetit på senere selv at gå på opdagelse i kunstens verden.

Redaktionen har planer om at vise gammel og ny kunst, så læserne selv kan drage deres sammenligninger, og ved eksempler vil redaktionen vise, *hvorfor* de moderne malere arbejder som de gør.

# JERNBANEKØREKRANER VED

*Af afdelingsingeniør G. Mortensen, maskinafdelingen*

I denne artikel omtales kun kørebaner til brug ved uheld og afsporinger m. v., og jeg vil indlede med en kortfattet historisk redegørelse.

Danske Statsbaner fik sin første kørekran i året 1879. Den har en bæreevne på 10 tons og en løftehøjde på 4,6 m. Kranen er fremstillet i Bruchsal (Tyskland), og den blev stationeret i centralværkstedet, Århus. Året efter blev der fra samme fabrik leveret en ganske tilsvarende kran, der fik hjemsted i centralværkstedet, København. Begge kraner er forsynet med håndspil til ophejsning af byrden, ligesom drejningen af kranstammen foregår ved håndkraft, se figur 2.

Kranerne er endnu i driftsklar stand, men de benyttes nu kun i ringe grad og alene inden for værkstedernes område.

I 1934 fik DSB sin første større kørekran med en bæreevne på 30 tons ved en udlægning på 6 m (radius) og med en løftehøjde på 7 m. Vægten i kørestilling er 61,9 tons og største kørehastighed 60 km/t.

Drivkraften til hejsning m. v. og drejning leveres af en 4-cylindret Ford-benzinmotor. Kranen er ikke selvkørende og heller ikke forsynet med trykluftbremse. Den har en løs kontravægt, der under kranens befordring i tog er anbragt på en løbevogn.

Kørekransen sorterer under 1. distrikt og er hjemmehørende i København.

Nogle år senere, i 1937, blev en kørekran med samme hoveddata som den foran omtalte leveret til

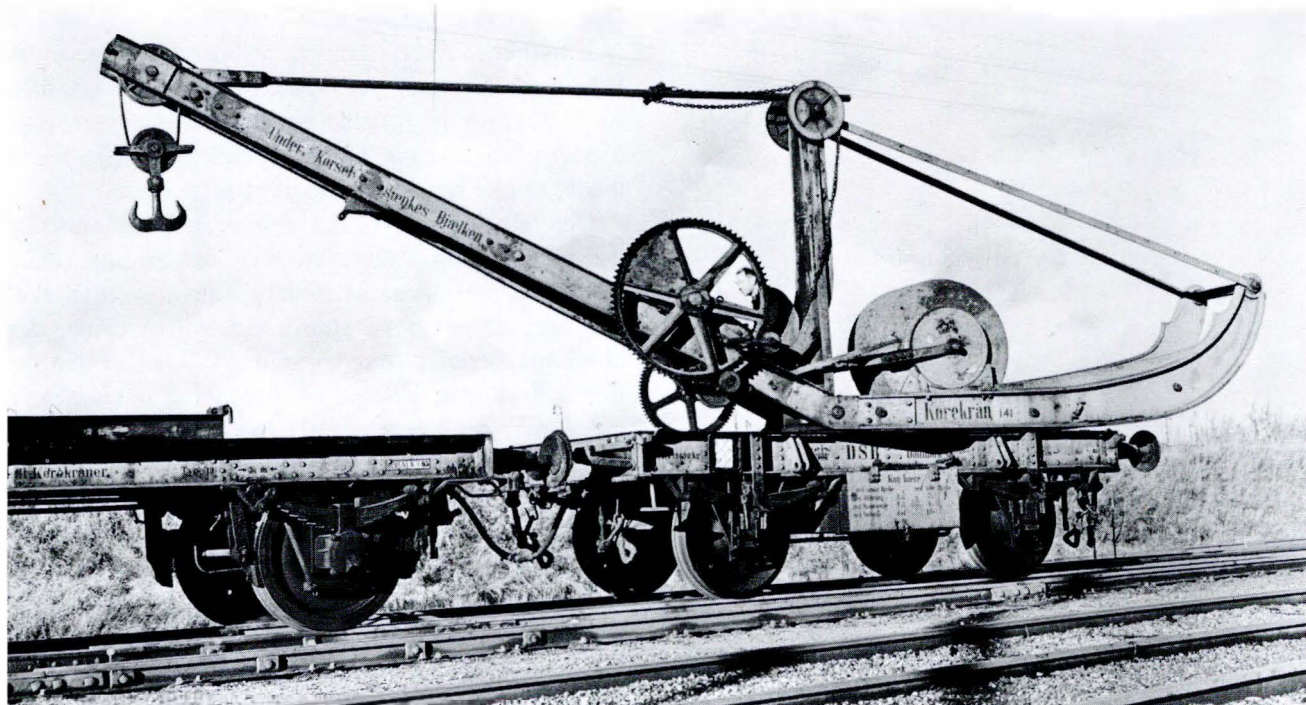
statsbanernes 2. distrikt og med hjemsted Århus. Denne kran, jf. figur 2a, er på flere punkter forbedret i forhold til den i København stationerede. Drivkraften er her en 2-cylindret råoliemotor, »Vølund« fabrikat, og kranen har ingen løse kontravægte. Begge kontravægte er monteret på kranens overdel og forskydes længst bort fra udliggeren, når den største vægt, 30 tons, skal løftes.

Begge disse kraner har – til trods for deres relativt ringe ydeevne – igennem mange år været til stor nytte ved større uheld og afsporinger m. v., men efterhånden som personvognene og motortrækraften blev større og tungere opstod ønsket og kravet om nye kørekraner med væsentlig større ydeevne.

Det skal her bemærkes, at danske statsbaner allerede i 1932, da projekteringen af den første 30 tons kran påbegyndtes, var indstillet på, at drivkraften skulle være en eksplosionsmotor og ikke en dampmaskine med tilhørende kedel. DSB har således aldrig haft dampdrevne kørekraner.

Ved overvejelserne af hvilke specifikationer de nye store kraner skulle fremstilles efter var der overhovedet ingen tvivl om, at hoveddrivkraften skulle være en luftkølet dieselmotor. Luftkøling valgtes for at undgå komplikationer med kølevandet (frostfare, tab af kølevand o.s.v.)

*10 tons kran fra 1879. Den første hjælpekransen ved banerne.*





# DANSKE STATSBANER

Endvidere var der spørgsmålet om, hvilken transmissionsform man skulle vælge. Da statsbanerne gennem mere end 30 år havde haft gode erfaringer med den mekaniske transmission, valgte man denne; ikke alene fordi den er den billigste, men også må betegnes som meget driftssikker. Hertil kommer også det moment, at disse kraner overvejende skal anvendes som uhelds- og/eller hjælpekraner med et relativt ringe antal driftstimer pr. år.

Under hensyn til ovenstående fandt man det altså ikke økonomisk forsvarligt at foreskrive anvendt den væsentlig dyrere hydrauliske transmission – for ikke at tale om den endnu dyrere elektriske transmission.

Som nævnt senere i nærværende artikel er de nye kraner udstyret med Westinghouse trykluftstyring til alle kranens manøvrer, således at kranførerens manuelle arbejde på denne måde i høj grad er blevet lettet.

I efteråret 1965 indhentede generaldirektoratet tilbud fra tre specialfabrikker om levering af 2 stk. moderne dieselmekaniske kørekraner med nærmere angivne specifikationer, hvoraf her kun skal nævnes enkelte, nemlig bæreevne ca. 60 tons ved ca. 8 m udlægning og løftehøjde ca. 10 m, selvkørende og med største hastighed i tog 80 km/time.

Der indkom to tilbud, medens det tredje firma meddelte, at det ikke så i stand til at fremsætte tilbud

*30 tons kran, leveret af maskinfabrikken »Vølund« i 1937.*

på en kran, der opfyldte de af statsbanerne stillede betingelser.

For mere indgående at bedømme de indkomne tilbud blev der udpeget en arbejdsgruppe, der bl. a. fik til opgave ved besøg på de to specialfabrikker nærmere at diskutere og undersøge de indkomne tilbud samt drøfte betalingsbetingelser.

Disse besøg fandt sted i januar 1966, og efter nærmere drøftelser i arbejdsgruppen indstillede denne til generaldirektoratet, at tilbuddet fra Krupp-Ardelt i Wilhelmshaven med enkelte tekniske ændringer og visse forbedringer i betalingsbetingelser blev antaget.

Dette firma var tillige statsbanerne bekendt fra tidligere leverancer, bl. a. af 2 stk. skinneudlægningskraner.

Den 17/2 1966 blev der gennem Krupp-Ardelts herværende repræsentant afgivet ordre på 2 stk. kørekraner med nedennævnte specifikationer:

Bæreevne i hovedkrog

65 tons ved 7,5 m udlægning.

Bæreevne i hjælpekrug

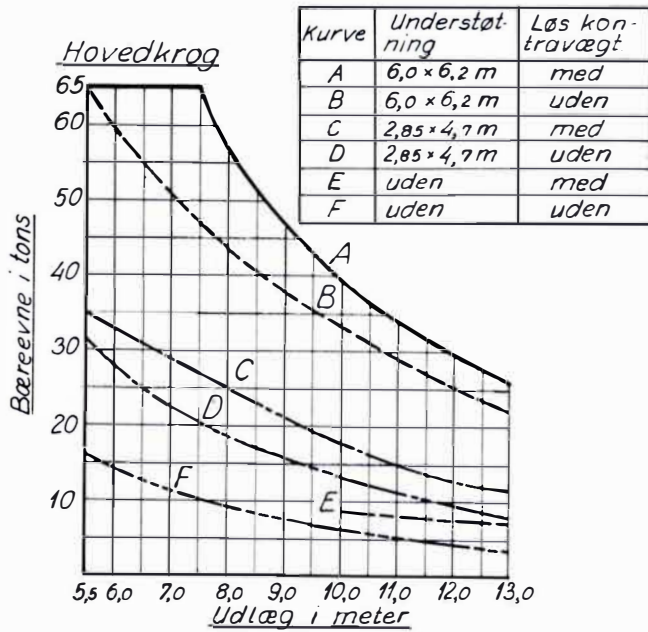
15 tons ved 14,65 m udlægning.

Begge angivelser under forudsætning af anvendelse af fuld kontravægt og ydre understøtninger.

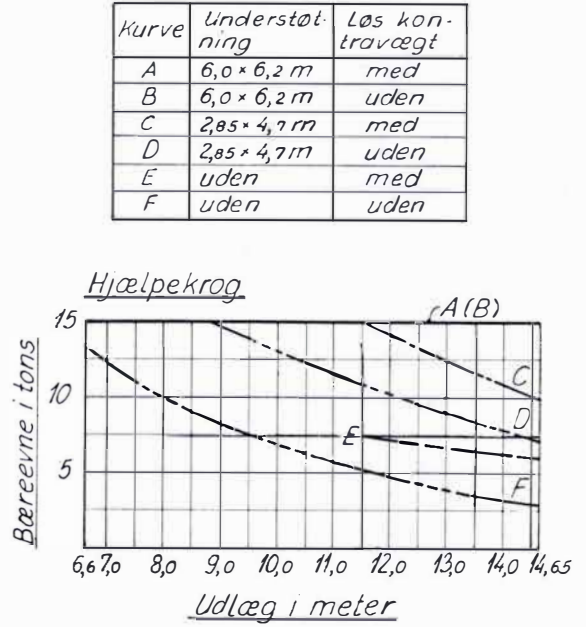
I øvrigt henvises til diagrammerne figur 3 og 4, hvor bæreevnen under andre forhold kan aflæses.

Disse byrder kan drejes hele vejen rundt omkring den faststående undervogn. Pufferne på denne kan svinges ind på langs ad hoveddragerne, hvorved mind-

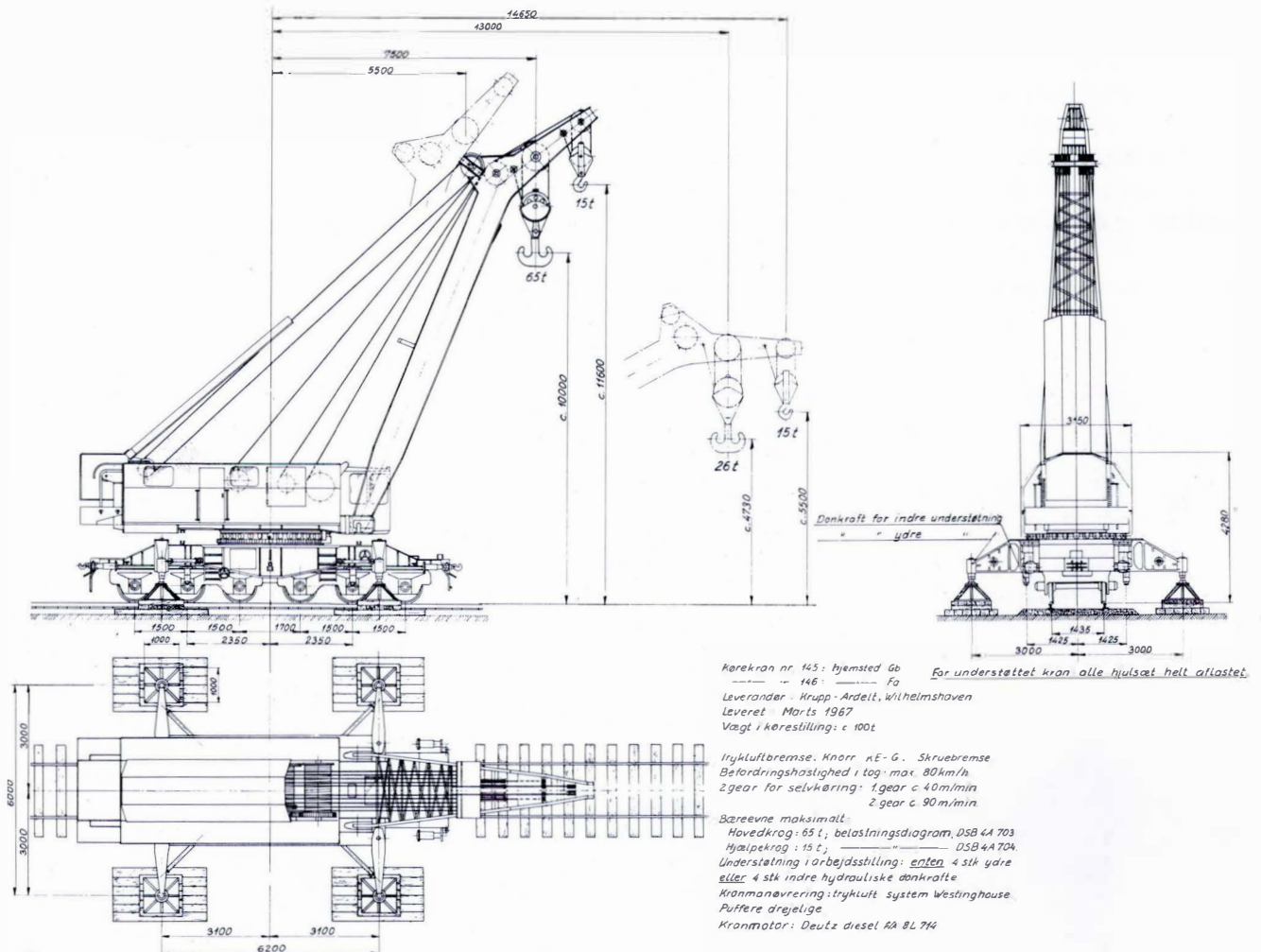




Belastningsdiagram for hovedkrog.



Belastningsdiagram for hjælpekrog.



Stregtegning af 65 tons kran i arbejdsstilling for maksimalbelastning.



ste udlægning af hovedkrogen bliver 5,5 m. Kranundervogne er forsynet med to stk. 3-akslede bogier, således at kranen i kørestilling kan passere en mindste kurveradius på 90 m. I transportstilling er største højde 4252 mm, og kranen opfylder i øvrigt »Almindelig begrænsningslinje for godsvogne efter UIC normalblad nr. 500«. Hjulsæt med rullelejer samt træk- og stødapparater m. v. er efter UIC-normer.

Drivkraften til alle kranens manøvrer eller bevægelse leveres af en 8-cylindret, luftkølet dieselmotor af Deutz fabrikat, der yder 120 hk ved 1500 omdrejninger pr. minut.

Desuden trækker dieselmotoren en 1000 watt dynamo, der leverer strøm til kranens lysanlæg (24 volt) samt til et startbatteri. Endvidere trækker dieselmotoren en luftkompressor, der leverer trykluft til Westinghouse-styringen, idet kranføreren kan styre kranens arbejdsbevægelser, der i øvrigt foregår mekanisk, ved at betjene nogle håndtag eller pedaler i førerkabinen. Denne er anbragt mellem udliggerens to dragere, og kabinen opvarmes ved hjælp af et Webasto oliefyr. Forreste vindue er forsynet med elektrisk dreven vinduesvisker.

Kranen er foruden en Periflex pladekobling forsynet med et tottrins vendegear, således at alle manøvrer kan foretages med to hastigheder. Ved operationer med byrder over 30 tons vægt må kun bruges den lave hastighed.

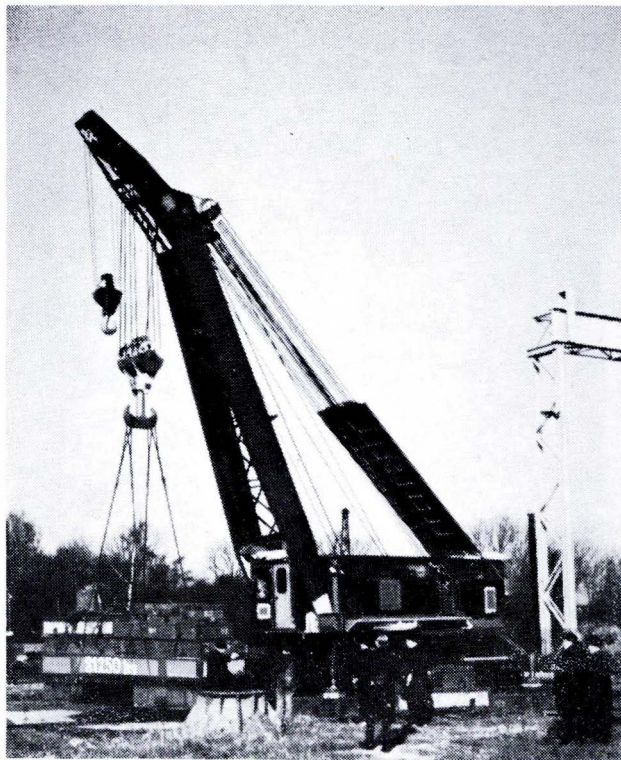
Kranens arbejds-hastigheder i de to gear er således:

|                                | 1. gear      | 2. gear    |
|--------------------------------|--------------|------------|
| I hovedkrog indtil 65 t:       | 2,7 m/min    | —          |
| I hovedkrog indtil 30 t:       | 2,7 m/min    | 5,9 m/min  |
| I hjælpe-krog indtil 15 t:     | 9 m/min      | 20 m/min   |
| Kørsel ved egen kraft:         | 42 m/min     | 93 m/min   |
| Overvognens drejning med 65 t: | 0,5 omdr/min | —          |
| Overvognens drejning med 30 t: | 0,5 omdr/min | 1 omdr/min |

Indtrækning af udligger fra transportstilling til 5,5 m udlægning: Ca. 7,5 minutter.

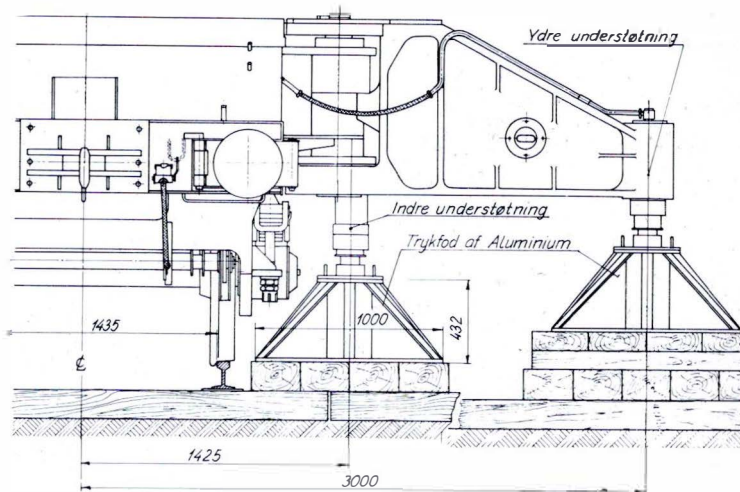
Endvidere kan anføres, at kranundervognen er udstyret med to sæt, motordrevne, hydrauliske donkrafte, nemlig 4 stk. indre og 4 stk. ydre donkrafte, således som det fremgår af figur 7.

De indre donkrafte er fastgjort på undervognens hoveddragere, hvorimod de ydre er anbragt på svingarme. Stempelvandringen på alle donkrafte er maksimal 140 mm.

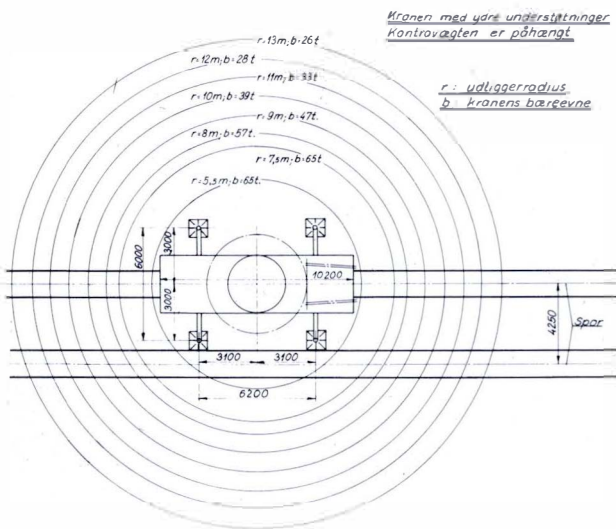
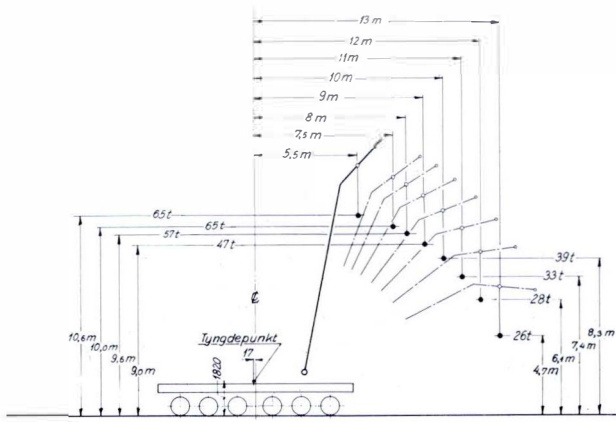


Fotografi af 65 tons kranen med prøvebelastning på fabrikken i Villhelmshaven med en samlet vægt på 81.250 kg, svarende til 25 pct. overbelastning.

Detaljetegning af indre og ydre understøtninger.







Når der arbejdes med kranen, må kun ét sæt donkrafte benyttes.

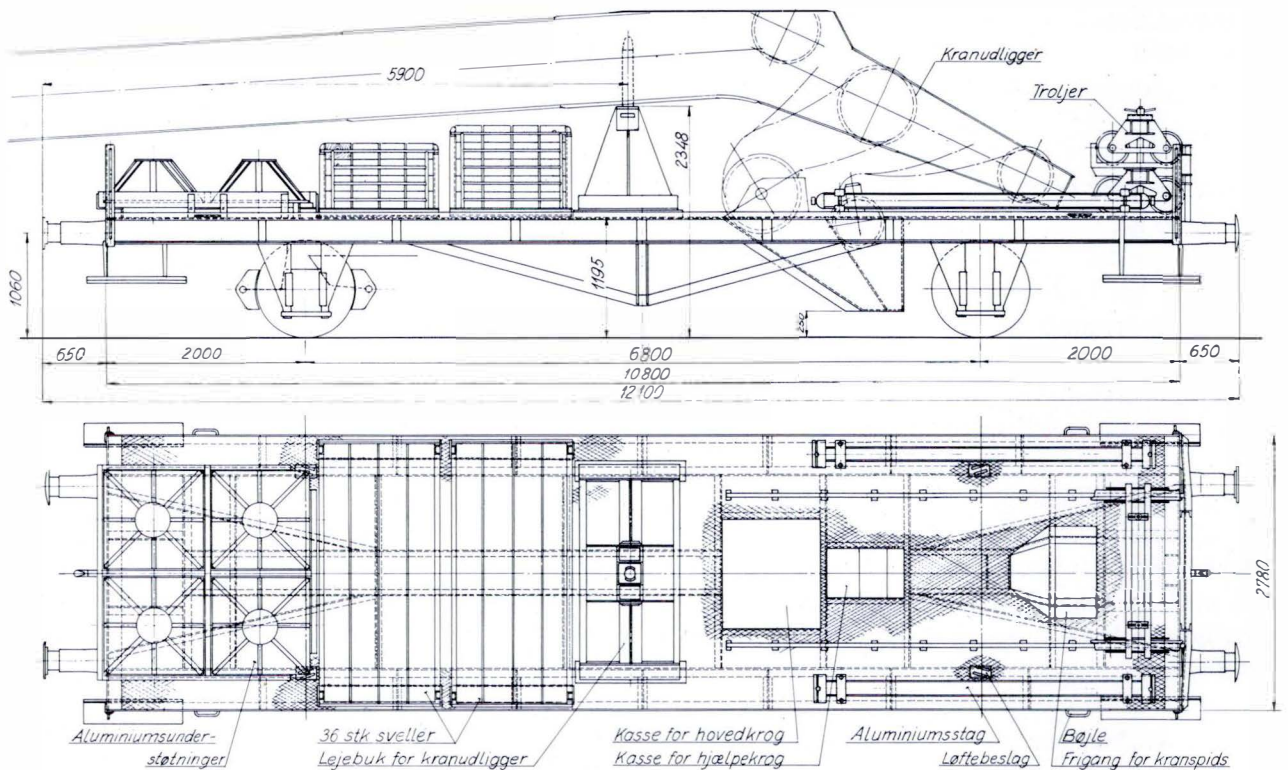
Endvidere kan anføres, at der på hver side af kranundervognen er anbragt en dåselibelle. Ved at se på disse kan lederen af kranarbejdet holde kontrol med, om en understøtning evt. giver efter (synker). I bekræftende fald må byrden færes af, og oplødsningen rettes op.

Kranens arbejdsmuligheder med udliggøren i forskellige stillinger og med ydre understøtninger samt fuld kontravægt kan aflæses af diagrammet, figur 8.

Kørekranen er udstyret med Knorr-trykluftbremse, KE, med nyeste type styreventil (godstogsbremse). Der er endvidere en skruebremse til brug under kranens henstand.

Kranunder- og overvogn samt udliggør er i hel svejst udførelse. De mest anstrengte konstruktionsdele er af St 52-3, øvrige svejste dele af St 37-2. Styreberegningerne er udført i overensstemmelse med DIN 120, og standsikkerheden er min. 1,4.

Diagram af største arbejdsområde for 65 tons kran.



Løbevogn for 65 tons kran.



Kran undervognen er udført således, at det er forholdsvist let senere at indbygge centralkobling.

Den kontraktlige leveringstid var for den første kran 12 måneder, og for nr. to 13 måneder. Disse leveringstider blev overholdt præcist.

Den yderste ende af kranudliggeren må under transport i tog eller under stilstand hvile på en buk, der er anbragt på en løbevogn. Bukken med montage hører under Krupp-Ardelts leverance, hvorimod statsbanerne skulle levere løbevognen. Til dette brug blev udtaget 2 stk. TF-vogne, som efter en mindre ombygning i centralværkstedet, Århus, blev sendt til kranleverandøren.

På disse vogne er tillige anbragt forskellige hjælpemidler til brug ved kranarbejdet, se figur 9.

På løbevognens sider er anbragt fire løftebeslag, hvori der kan fastgøres tovstopper, således at løbe-

vognen – såfremt det er påkrævet – hurtigt med hjælpekroge kan løftes og sættes til side.

Da det ofte kan være fordelagtigt eller nødvendigt, at kørekranen kan arbejde uafhængigt af løbevognen, hører der tillige en værkstedsvogn til hver af de nye 65 tons kraner.

Til dette brug købte statsbanerne for en billig pris to stk. tidligere ørredtransportvogne, iltra Zf, der efter en mindre ombygning i centralværkstedet, København, blev indrettet som figur 10 viser.

I vognen er der bl. a. aptering for kranmandskabet. Der er tillige installeret en 3,5 kW lysmaskine, der leverer strøm til vognens ind- og udvendige belysning (lysrør) samt til diverse projektører til belysning af uheldsstedet. Foruden forskellige løfte- og håndværktøjer m. v. findes desuden de stålwirer, som er nødvendige for kranens brug.

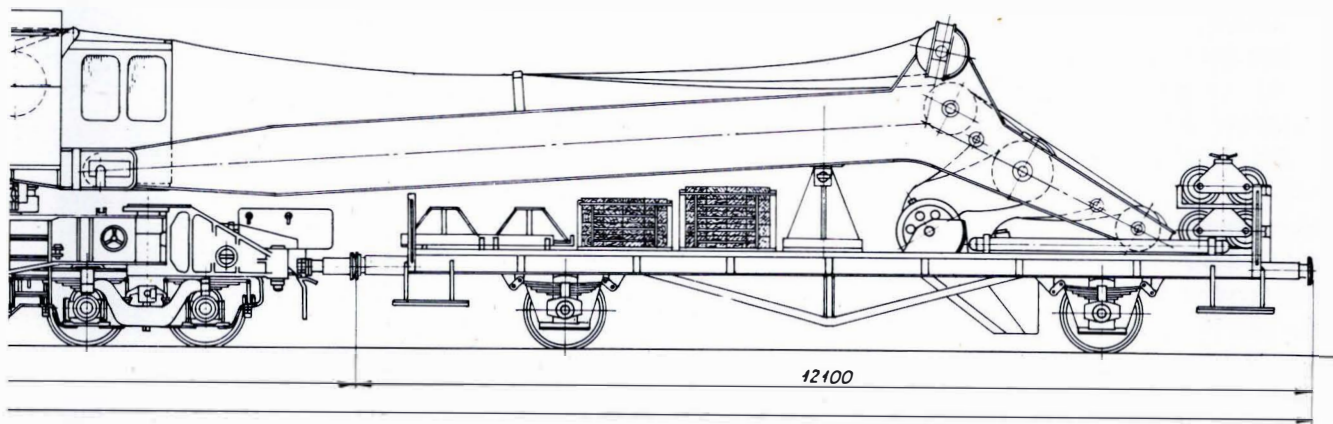


65 tons kørekran fotograferet efter ankomsten til København i februar 1967.

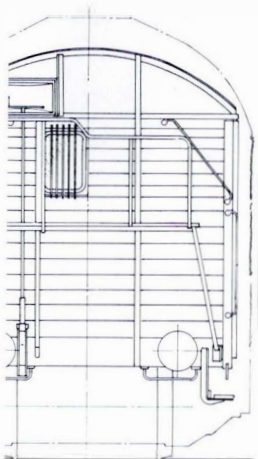








Hovedarrangement af krantog bestående af værkstedsvogn + 65 tons kørekran + løbevogn.



mandskabsrum og vinduer se teg. DSB 1 A 261

I denne vogn bliver endvidere installeret en radiotelefon, således at der skabes mulighed for radiotelefonisk forbindelse fra og til krantoget over telefonnettet.

For at sikre en pålidelig kontakt mellem lederen af kranarbejdet og kranføreren i kabinen vil der også forefindes et let »Walkie-talkie« samtaleanlæg.

Det samlede krantog, der består af tre enheder, har en totallængde over pufferne på 34,18 m og ses på figur 11.

Det ene krantog får hjemsted: Københavns Godsbangård, det andet i Fredericia.

De nuværende 30 tons kraner vil indtil videre blive holdt i drift. Den i Århus forbliver hvor den er, hvorimod den 30 tons kran fra Københavns Godsbangård fremtidig vil blive stationeret i Rødby Færge, som er endepunkt for en længere strækning med enkelspor. Stationen er tillige en betydningsfuld overgangs- og færgestation for trafikken til og fra Vesttyskland.

Med tilgangen af disse moderne og effektive kraner står statsbanerne vel rustet til hurtig rydning eller sporsætning af rullende materiel, når uheld indtræffer.

Det må endvidere håbes, at kranerne må finde anvendelse til af- eller pålæsning af meget tunge genstande, som kommer til befordring med jernbanen. Desuden vil de være velegnet til hjælp ved visse entreprenørarbejder i eller ved spor.



Tegning af værkstedsvogn for kranen.



# Hos generaldirektøren for P & T

»En af fordelene ved ikke at hedde Pedersen«

Kong Christian den Fjerde, der skænkede sine undersåtter adskillige formidable gaver i form af bygninger, (som Rundetårn, Børsen og Nyboder), slotte (som Rosenborg), en god krigsflåde samt en enkelt koloni (Trankebar) satte også det danske postvæsen i verden. Det skete ved en forordning udstedt juleaften 1624.

Men allerede et hundrede år tidligere, (1522) havde Christian den Andens »verdslige Lov« bestemt, at der i hver købstad skulle ansættes to à tre løbere, som skulle løbe med breve og have en betaling af to skilling for hver mil. Man ved meget lidt om, hvordan denne foranstaltning kom til at fungere. I en bog til undervisningsbrug, udgivet af generaldirektoratet for Post- og Telegrafvæsenet i 1929 og skrevet af daværende kontorchef i postvæsenet, senere generaldirektør for de danske statsbaner, *P. Knutzen*, hedder det, at denne lovbestemmelse højst sandsynligt blev brændt året efter på Viborg Landsting »som skadelig for Folk og Fæ og stridende mod gode Sæder«, – en skæbne, der også overgik Christian den Andens øvrige forordninger.

I bygge- og krigerkongens forordning af 24. december 1624 hedder det, at »Borgemester og Raad i vor Kiøbsted Kiøbenhaffn« skulle udnævne fire købmænd, én af det Islandske én af det Ostindiske, én af Klæde Compagniet og én af Silke Compagniet, til at have indseende med *Postmestere, Budde, og Poster*. En Postmester, »hvilken saavel som Buddene beediges«, skulle være en ædru og flittig mand, der »ingen anden stor Handtering driver«. Han skulle hver formiddag befinde sig på Børsen fra Ni til Ti og hver eftermiddag fra Tre til Fire »oc der forrette, leure (levere) oc antage huis Breffuve forekommer«. Andre tider skulle »Postmesteren mest lade sig hjemme befinde« og til en dørtavle lade vedhænge en hvid hest med en blå rytter på.

Den nye form for postbesørgelse var landsdækkende og skulle også tage sig af forsendelser til udlandet, via Hamborg. På ruterne skulle postbudene »annamme« breve med København og andre købstæder som bestemmelsessted. *Hamborgerbuddene* skulle rejse på Medelfard, Kolding og Itzehoe. Udi Kolding skulle de levere de »judske« breve, som kom fra København, Hamborg eller andre steder på vejen. Fodbude gik mellem Ribe og Kolding. Alle bude skulle frit overføres via færgesteder og pramsteder.

På de fleste, længere ruter foregik postudbringningen pr. posttrytter. Det var de fire ovenomhandlede købmænds pligt at fastlægge ruter, afgangstider, hvile-



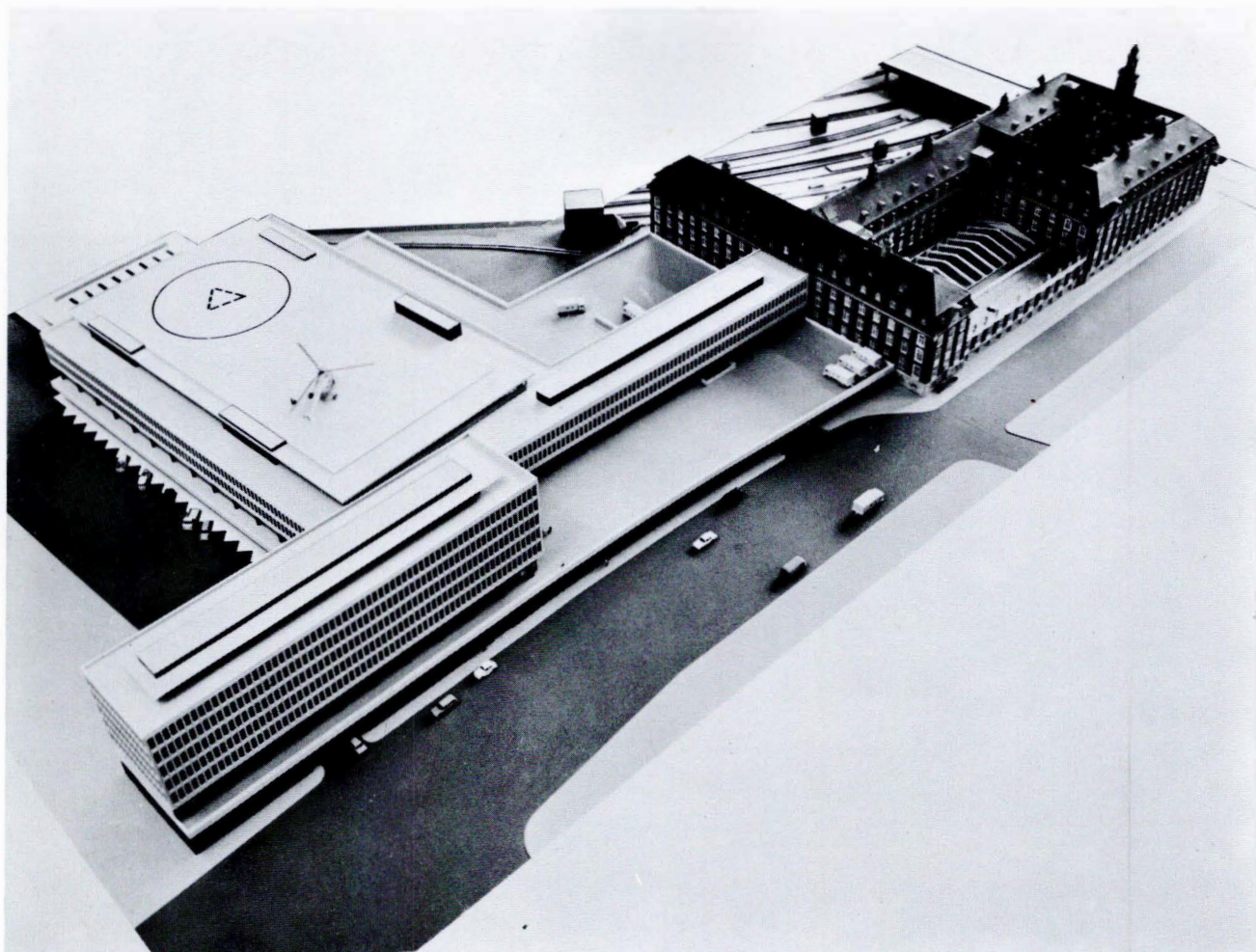
Generaldirektør Gunnar Pedersen.

tider osv. for de enkelte bude, og disse fire ansvarlige herrer skulle desuden sørge for, at budene stillede kaution og blev taget i ed.

Med sin forordning skabte kong Christian den Fjerde et postvæsen, der fik international berømmelse og banede vej for et højt udviklede og gennemrationaliserede servicesystem, danske borgere i ind- og udland i dag kan glæde sig over. De fire ansvarshavende, som den foretagsomme konge placerede i spidsen for sit nye postvæsen, er i dag blevet til en person: generaldirektøren for Post- og Telegrafvæsenet, en af rigets højeste embedsmænd.

Det danske postvæsen benytter sig ikke længere af hurtige ryttere i sin besørgelse af breve og pakker: det bruger eksprestog, gule biler og flyvemaskiner. I posthusene anvendes ikke længere gåsepenne til *kartering*: nu summer der hist og her i postvæsenets hovedkvarterer elektroniske maskiner til sortering af de mange millioner breve, der dagligt passerer nøglestederne. Og i spidsen for en etat, der nu har ca. 25.000 ansatte (heraf ca. 900 i centralen i Tietgensgade i København) står en tekniker, der er en af Danmarks bedst uddannede elektro-ingeniører, – generaldirektør, civilingeniør *Gunnar Pedersen*, søn af den tidligere chef for Danmarks tekniske Højskole, professor *P. O. Pedersen*.



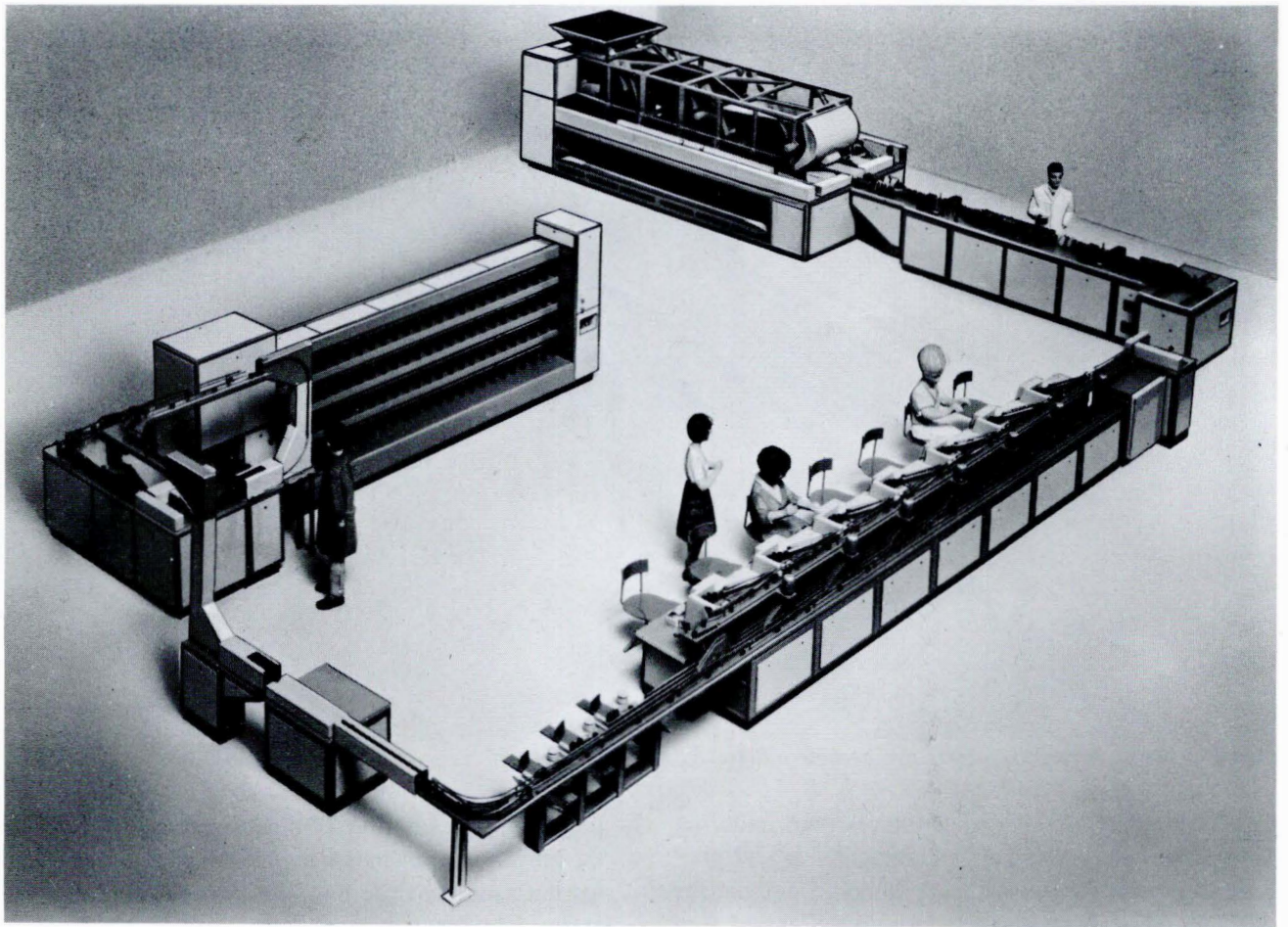


Model af post- og telegrafvæsenets nye bygning i Bernstorffsgade, København.

– Vi forsøger, – sagde generaldirektøren under en samtale fornylig i det køligt møblerede, arbejdsprægede kontor i Tietgensgade, – at holde det danske post- og telegrafvæsen så moderne og effektivt, som det inden for de givne økonomiske rammer er os muligt. Jeg tror, at de skandinaviske lande, og altså også Danmark, ligger temmeligt langt fremme, når det drejer sig om hurtig og sikker betjening af vore kunder, hvilket vil sige alle danskere og nogle millioner udlændinge, der sender post her til landet. Jeg har også en fornemmelse af, at man er tilfreds med os. Klagerne, vi får, er forholdsvis få. Det hænder naturligvis, at forsendelser fra udlandet er noget længere om at nå frem til adressaten, og også jeg har naturligvis hørt om postkort, der puttes i en ellerandenbrevkasse i det sydlige udland af en dansker, som er på ferie, – og som selv kommer hjem adskillig tid, før hans brevhilsener til venner og pårørende når hertil. Jeg skal imidlertid ikke beskæftige mig med de eventuelle mangler med hensyn til hurtighed og sikker service, man måtte kunne finde hos andres landes postvæsener. I Danmark anvender vi luftvejen i så høj grad, som det er muligt, og stort set går alle breve og postkort herfra pr. flyvemaskine, selv om der på breve og kort ikke udtrykkeligt er anført, at det drejer sig om luftpost. Vi vil have posten til udlandet frem

til adressaten så hurtigt, som det overhovedet kan lade sig gøre. Som bekendt har vi éens posttakster inden for det skandinaviske område, og jeg kan godt røbe, at der for tiden er bestræbelser i gang for at skabe en generel porto-takst, der skal gælde over hele Europa. Det er naturligvis et noget indviklet problem, – det drejer sig om afregningssystemet de enkelte lande imellem, og der er også visse andre hensyn, som vil komme i betragtning. Jeg personligt håber, at denne europæiske enhedstakst bliver gennemført. Det vil være en logisk konsekvens af den hele udvikling, der finder sted i disse år, at man gør det lettere for kunderne også at sætte de rigtige frimærker på brevene. Postvæsenet er jo i øvrigt en så gammel service, at den naturligvis må arbejde under traditioner, der skabtes under andre samfundsforhold end dem, vi har i dag, og dette forhold præger i nogen grad den praksis, der hidtil har måttet følges. Vi er endnu ikke helt i stand til at kontrollere *de yderste led*, der måske ikke fungerer så effektivt som man kunne ønske. Man må jo huske på, at postvæsenet og dets oprindelige funktioner blev til i en tid, der var uden telefoner, biler osv. Jeg må indrømme, at vi nu er lidt på udkig efter *de glemte soldater*. Og det vil sige: en soldat, der endnu står på vagt hvor der ikke er noget at gøre mere. Med andre ord: han kan *spar*.





Model af den kostbare brevsorteringsmaskine postvæsenet har bestilt.

I de senere år har det danske postvæsen taget adskillige tekniske nyskabelser i sin tjeneste, og man har indledt bl. a. en motorisering af postgangen i landdistrikterne. Godt 1400 af de blå uniformerede postbude, der tidligere hilstes af hundeglam, når de til fods eller på cykel nærmede sig ensomme gårde og huse i Jyllands og øernes sogne, ruller nu frem til køkkendøren i bil. Tidligere blev de budt indenfor på kaffe en kold vinterdag: det er der ikke mere tid til. Postbudets rute er blevet længere, og han har i sin bil den grimme fornemmelse, at han skal *skynde* sig . . .

For at de røde og de blå postbude kan skynde sig endnu mere, indførte det danske postvæsen som bekendt for nogen tid siden de såkaldte postnumre, – nogle cifre, der står foran selve adressen på forsendelser til postbesørgelse. Disse numre skulle lette sorteringen af brevbunkerne (og for den sags skyld pakkerne). Det nye nummersystem blev introduceret ved et pressemøde i hovedpostbygningens kantine i

Tietgensgade, hvor generaldirektør Gunnar Pedersen og nogle af hans top-embedsmænd gjorde rede for fordelene ved disse numre. En af de tilstedeværende journalister, en udlænding, som i mange år har boet i Danmark som korrespondent til udenlandske blade og som har et meget vanskeligt navn, gav hr. Gunnar Pedersen en kompliment: et brev, på hvilket kun hans navn samt postadressen *Danmark* var anført, kom ham i hænde uden nogen forsinkelse.

– Det er en af fordelene ved ikke at hedde *Pedersen* – sagde generaldirektøren med et lunt smil.

Postvæsenet har indkøbt en særdeles udspekuleret sorteringsmaskine til ca. 5,7 millioner kr. Den leveres af ITT og vil snart blive sat i funktion. For at den kan udnyttes til fulde, vil det være af betydning, at de konvolutter, den får til behandling, fremtræder i visse standardstørrelser. Det gør danske konvolutter som bekendt for tiden *ikke*. Specialisterne i Tietgensgade har i længere tid været i kontakt med konvolutfabrik-



ker, store handels- og erhvervsorganisationer osv. for at undersøge mulighederne for at skabe nogle standardmål for konvolutter. Det lykkes formodentligt. De herrer i postvæsenets generalstab er tålmodige, men også meget stædige. De kunne for et par uger siden meddele, at de på ny havde nået et godt resultat: Postnumrene benyttes nu, efter kun få ugers indkøringstid, af ca. 50 procent af samtlige postvæsenets kunder, – et resultat, der ligger over, hvad man har set i Schweiz og Vesttyskland, hvor postnumrene ligeledes fungerer.

Den afdeling i generaldirektoratet, der har at gøre med postforsendelser til udlandet, har som to af sine ledere kontorchef *J. G. Søndergaard* og postinspektør *Robert Fixen*. Som mange af embedsmændene i postvæsenets højeste etage er de *unge*, men meget veluddannede og meget saglige. Det var Søndergaard og Fixen, der fandt ud af, hvordan man hurtigst muligt skulle få post til Israel og andre mellemøstlande af sted, da krigen brød ud mellem Israel og dets arabiske naboer. Normalt går breve og ikke-tunge forsendelser med luftpost hertil via Italien. Denne forsendelsesvej var afbrudt, og de italienske postmyndighe-

der gav fornøden meddelelse herom til Tietensgade. Altså måtte man finde en anden udvej. Søndergaard og Fixen fandt ud af, at der i Aalborg havn lå et israelsk skib (med et næsten udtaleligt navn), der skulle afgå til et bestemmelsessted på den israelske kyststrækning. Israelposten blev pr. flyver sendt til Limfjordsbyen og bragt om bord i det nævnte skib, der en time senere lettede anker. Posten kom frem, om end lidt langsommere end normalt.

Navnlig ved juletid har Søndergaard-kontoret adskilligt besvær med at ramme de danske og udenlandske skibe, der har *adressater* om bord. Posten til sømændene sendes i reglen til skibenes rederi-agenturer i de anløbshavne, der efter opgivender vil blive passeret omkring juletid, men det er ikke noget helt simpelt regnestykke at få posten dirigeret netop til det rigtige sted på det rette tidspunkt. – Adskillig pakkepost til Canada og USA sendes med de efterhånden sjældne *juleskibe*, andre pakker går ad luftvejen.

– Det er en temmelig dyr fornøjelse, – sagde kontorchef Søndergaard, – en 5 kg pakke koster pr. luftpost til f. eks. Canada ikke mindre end 68 kr. Med skib koster forsendelsen 19 kr. *Virius.*

## Fagligt valgopråb

Med dyb beklagelse har dansk fagbevægelse konstateret, at arbejderflertallet i folketinget er gået tabt. De seks tidligere medlemmer af SF's folketingsgruppe, som stemte mod lovforslaget om indefrøsning af en dyrtidsportion, må alene bære ansvaret herfor. Disse seks udbydere har rakt hånd til de borgerlige partiers ensidige ønske om at styrte arbejderflertallet.

På baggrund af forkastelsen har Nationalbanken set sig nødsaget til at hæve diskontoen med 1 procent. Dette vil føre til øget ledighed. Ansvar for dette må hvile tungt på oppositionens og især de seks tidligere SF'eres skuldre.

Fagbevægelsen har rakt hånd til, at der, trods de økonomiske byrder, som blev pålagt os udefra, kunne gøres en indsats for at stimulere beskæftigelsen og modvirke prisstigninger. At forbedre beskæftigelsen har været afgørende for de beslutninger, som LO har truffet i situationen omkring devalueringen.

Beskæftigelsen skal sikres.

De borgerlige partier har ikke kunnet opstille et eneste funktionsdygtigt alternativ til den politik, den socialdemokratiske regering har stillet op. De borgerlige partiers holdning har ikke alene været usaglig. Den har tillige været vendt mod lønmodtagernes interesser.

Regeringen stod midt i et reformarbejde, hvis videreførelse er af afgørende betydning for de danske lønmodtagere. Vælgerne skal nu afgøre, om dette arbejde skal videreføres. Gennem samarbejdet mellem regeringen og fagbevægelsen er der ført bevis for, at der kan føres en politik, som forbedrer forholdene for lønmodtagerne, og *alle opfordres derfor til at sætte kryds ved Socialdemokratiet 23. januar 1968.*

### LO's forretningsudvalg:

|  |   |   |   |
|--|---|---|---|
| <i>Thomas Nielsen,</i><br>formand.             | <i>Kai Petersen,</i><br>næstformand.                    | <i>Frands Eiler Pedersen,</i><br>sekretær.        | <i>Svend Bache Vognbjerg,</i><br>sekretær.        |
| <i>Verner Sørensen,</i><br>sekretær.           | <i>Knud Christensen,</i><br>sekretær.                   | <i>Inga Olsen,</i><br>sekretær.                   | <i>Carl Rosenberg Jensen,</i><br>hovedkasserer.   |
| <i>E. Høiland Andersen,</i><br>Smedeforbundet. | <i>Henry Gran,</i><br>HK.                               | <i>Henry Hansen,</i><br>Tømmerforbundet.          | <i>Holger Hansen,</i><br>Textilarbejderforbundet. |
| <i>Per Hækkerup,</i><br>Socialdemokratiet.     | <i>E. Pemann Jensen,</i><br>Slakteriarbejderforbundet.  | <i>Erling Jensen,</i><br>Socialdemokratiet.       | <i>Ella Jensen,</i><br>Tobaksarbejderforbundet.   |
| <i>Hans Jensen,</i><br>Murerforbundet.         | <i>Ruth Kristensen,</i><br>Husligt Arbejderforbund.     | <i>Edith Olsen,</i><br>Kvindelig Arbejderforbund. | <i>Eli Pedersen,</i><br>Bagerforbundet.           |
| <i>Arne Petersen,</i><br>Elektrikerforbundet.  | <i>Gerda Petersen,</i><br>Kvindelig Arbejderforbund.    | <i>Egon Rasmussen,</i><br>Jernbaneforbundet.      | <i>Hans Rasmussen,</i><br>Smedeforbundet.         |
|  | <i>Herman Schäfer,</i><br>Beklædningsarbejderforbundet. | <i>Viggo Wivel,</i><br>DASF.                      |   |



# Hvem tjener og hvem taber på inflationen?

Af cand. polit. Laurids Pedersen

Man plejer at regne med, at de eksisterende formuer består af tidligere uforbrugte indkomster – dvs. af opsparing. Dette er også rigtigt, når man betragter den samlede nationalformue. Denne vil målt i kroner og ører ganske vist vokse, hvis priserne stiger. Men reelt set bliver den ikke større, medmindre man forøger den gennem opsparing og investering.

For den enkelte borger tager sagen sig imidlertid anderledes ud. Ejer man f. eks. et hus, kan man især i perioder med en kraftig prisstigning komme ud for, at prisen på huset stiger stærkere end prisen på andre ting. Man kan så konstatere, at ens formue er vokset, uden at man har præsteret nogen tilsvarende opsparing. Har man derimod anbragt sin opsparing i værdier, som ikke følger med prisstigningen, må man lide den tort, at ens formue bliver mindre, uden at man har brugt af den. Inflationen kan på den måde fremkalde betydelige formueforskydninger imellem enkeltpersoner og imellem de forskellige befolkningsgrupper. Sådanne formuebevægelser må formodes at øve indflydelse på den økonomiske aktivitet og dermed på indkomstudviklingen. Det er derfor forståeligt, at man i drøftelsen af de indkomstpolitiske spørgsmål, som under de senere års stærke prisstigninger har fået en fremtrædende plads i den offentlige debat, også har rettet søgelyset mod de inflationsskabte formueforskydninger.

Det økonomiske Råds formandskab fremkom i efteråret med en redegørelse for forskellige sider af formueudviklingen i Danmark gennem de senere år. Herfra er hentet nedenstående oversigt over den samlede formue ved slutningen af 1939, 1950 og 1961 fordelt på hovedgrupper:

|                     | 1939      |       | 1950      |       | 1961      |       |
|---------------------|-----------|-------|-----------|-------|-----------|-------|
|                     | mill. kr. | pct.  | mill. kr. | pct.  | mill. kr. | pct.  |
| Selvstændige        | 5276      | 47,6  | 12481     | 50,7  | 24937     | 46,8  |
| Liberale erhverv    | 759       | 6,9   | 1319      | 5,4   | 2281      | 6,2   |
| Lønmodtagere        | 1738      | 15,7  | 4976      | 20,2  | 12798     | 24,1  |
| Andre <sup>1)</sup> | 3300      | 29,8  | 5836      | 23,7  | 12162     | 22,9  |
| Ialt                | 11073     | 100,0 | 24612     | 100,0 | 52178     | 100,0 |

<sup>1)</sup> overvejende personer ude af erhverv.

De skatteansatte formuer giver dog lang fra et fuldstændigt billede af formuerne, dels fordi formuerne ikke i fuldt omfang opgives, og dels fordi skatteopgørelserne efter de gældende regler

ofte vil afvige betydeligt fra de faktiske formueværdier. Endelig indgår f. eks. de efterhånden betydelige formuer, der opbygges gennem pensionsordninger slet ikke i skattestatistikken. Derimod kan man formentlig antage, at der er en nogenlunde overensstemmelse mellem udviklingen i de samlede private formuer og udviklingen i de skatteansatte formuer.

Det fremgår, at der fra 1939 til 1961 er sket en ret betydelig stigning i lønmodtagernes andel af den samlede formue, medens selvstændiges formueandel i samme tidsrum er faldet en smule. Derimod er der sket et mærkbart fald i den formueandel, der ejes af personer ude af erhverv. Ved vurderingen af udviklingen må det tages i betragtning, at befolkningens sammensætning i samme periode også er undergået ændringer. Når der korrigeres for de befolkningsmæssige forskydninger, bliver de tendenser, der kan læses af ovenstående tabel, endnu kraftigere.

Således bliver lønmodtagernes andel af de samlede formuebeløb ca. 60 % og de selvstændiges ca. 40 % højere, end hvis formuefordelingen siden 1939 alene havde fulgt befolkningsudviklingen. Omvendt bliver de liberale erhvervsformue-

andel ca. 30 % lavere, medens den formueandel, der ejes af personer ude af erhverv, bliver ca. 50 % lavere, end man skulle vente efter befolkningsudviklingen. I 1939 ejede den bedst stillede tiendedel



af skatteyderne 84,2 pct. af de samlede formuer. Denne andel var i 1961 faldet til 65,5 pct. Det er imidlertid vanskeligt at afgøre, i hvilket omfang prisudviklingen har været med til at gøre formuefordelingen lidt mere ligelig. Interessen samler sig især om de kapitalgevinster, der er opstået som følge af prisstigninger på fast ejendom, samt om forskydninger mellem debitorer og kreditorer som følge af den faldende pengeværdi. Det er ad disse veje, at inflationen forårsager de største forskydninger i formueværdierne. Målt i 1965-kroner kan kapitalgevinster opgøres til ca. 40 milliarder kr. i perioden 1950–65. Dette svarer til ca. 7 pct. af periodens samlede nationalindkomst.

Faldet i realværdien af den gæld, der er optaget i realkreditinstitutionerne, kan for perioden 1950 til 1965 opgøres til omkring 15 milliarder kr. Hertil kommer faldet i realværdien af private pantebrev og andre pengefordringer, hvis størrelse det ikke er muligt at skønne mere præcist over. Man må imidlertid tage i betragtning, at de seneste års høje rente rigeligt har kunnet give dækning for værditabet ved prisstigningen. Omvendt har de nyere parcelhusejere måttet aflevere en del af deres værdistigning i form af høje prioritetsrenter. Inflationsgevinsterne må antages at medføre en vis forøgelse af den samlede efterspørgsel i samfundet, selvom vel de færreste direkte kan spise gevinsten op. Mange parcelhusejere måtte vel endda gå fra hus og hjem, hvis man f. eks. bortbeskattede værdistigningen af deres huse. Værst er det, at inflationsforventningen i sig selv medvirker til at forstærke inflationen, fordi folk disponerer i tryk forventning om, at det der købes dyrt i dag, om nogle år vil vise sig at have været et godt køb. Det er nok denne kendsgerning, der stærkest understreger det ønskelige i foranstaltninger til at afsvække stigningerne i det almindelige prisniveau.



# Statsbanepersonalets sygekasse

Statsbanepersonalets Sygekasse har med virkning fra 2. januar 1968 afsluttet overenskomst med Dansk Tandlægeforening om tandlægehjælp til sygekassens medlemmer, hvis indtægt ikke overstiger den i sygeforsikringslovens § 9, stk. 2, omhandlede grænse – »A«-medlemmer – jfr. nedennævnte ved tillæg V foretagne rettelse i vedtægten:

## § 13. Tandpleje.

Stk. 1. Til medlemmer, hvis indtægt ikke overstiger den i sygeforsikringslovens § 9, stk. 2, omhandlede grænse.

Ved behandling hos tandlæger, der har tiltrådt en af socialministeren godkendt for sygekassen bindende overenskomst, betaler sygekassen  $\frac{2}{3}$  af udgiften til tandlægehjælp efter overenskomstens regler – til røntgenoptagelse dog et fast tilskud.

Ved regelmæssig tandpleje betaler sygekassen  $\frac{3}{4}$  af udgiften efter overenskomstens regler for de medlemmer, der er tilsluttet ordningen.

Stk. 2. Til medlemmer, hvis indtægt overstiger den i sygeforsikringslovens § 9, stk. 2, omhandlede grænse.

Ved indsendelse af en tandlæges specificerede og kvitterede regning ydes godtgørelse med et beløb af samme størrelse, som sygekassen skulle have betalt for tilsvarende ydelse i henhold til den for de i stk. 1 omhandlede medlemmer gældende overenskomst.

Stk. 3. Til støbte indlæg og kroner, rodspidsresektion, operativ fjernelse af retineret tand, operationer, paradentosebehandling og tandregulering ydes der mod indsendelse af tandlægens specificerede og kvitterede regning refusion efter de af bestyrelsen fastsatte regler.

Børn – sikret under forældrenes medlemsskab – er ikke omfattet af sygekassens forpligtelser til at yde tandlægehjælp, når de har adgang til regelmæssig tand-

pleje på en kommunal, statslig eller privat småbørns- eller skoletandklinik.

Det samme gælder børn i skoleklasser, hvor eleverne i vedkommende barns klasse har sådan adgang.

— — —

For »A«-medlemmers behandling hos de tandlæger, der har tiltrådt overenskomsten, betaler sygekassen sin andel af honoraret direkte til tandlægen for de af overenskomsten omfattede ydelser: undersøgelse for tand-, mund- og kæbesygdomme samt instruktion i respektiv kontrol med disse sygdommes forebyggelse, røntgenoptagelse, tandrensning, tandfyldning, rodbehandling og rodfyldning samt tandudtrækning under lokalbedøvelse.

Sygekassens »B«-medlemmer må fortsat erlægge det fulde honorar til tandlægen.

Fra samme dato kan såvel »A«- som »B«-medlemmer, født i 1945 eller senere, og som er fyldt 16 år, og tillige ikke-skolesøgende børn fra det fyldte 14. år tilmelde sig den regelmæssige tandpleje-ordning.

Medlemmer med ikke-skolesøgende børn, der er fyldt 14 år, vil ved henvendelse til sygekassen kunne få nærmere oplysning om ordningen.

Øvrige medlemmer, der omfattes af ordningen, er ved direkte henvendelse fra sygekassen underrettet om betingelserne for tilmeldingen.

— — —

Da et nyoptryk af sygekassens vedtægt forventes udsendt i løbet af foråret 1968, vil ovennævnte tillæg V til vedtægten ikke blive udsendt.

## Regnskab

Sygekassens regnskab for regnskabsåret 1966–67 foreligger nu, og de interessenter, der ønsker at få regnskabet udleveret, kan få dette tilsendt, når forlangende herom indsendes til sygekassens kontor.

# Nytårshilsen

*Positiv indstilling til oplysningsarbejdet  
nødvendigt for at få en handlekraftig og  
stærk organisation.*

Ved dette årsskifte, ønsker vi påny i vor nytårshilsen at understrege ovenstående kendsgerning, al den stund vi jo må se i øjnene, at netop det nye år, vi nu har taget hul på, har mulighed for at blive et skelsår, med ny tjenestemandsløve, og dermed følgende nye tillæringer af regler og bestemmelser. Det er landsoplysningsudvalgets håb, at vi på et tidligt tidspunkt må have det fornødne materiale klar til belysning af disse forhold.

Men tilbage til forhåbningerne, er de indfriet i det år, der er gået? Vi må erkende, ikke helt. Men på nogle områder kan der dog noteres lyspunkter. Vor kursusvirksomhed har i 1967 haft fuldt program, med alle de 3 former for kursus vi arbejder med. En kursusvirksomhed vi er glade for at kunne gennemføre, og som har bragt ca. 120 af foreningens medlemmer i nær kontakt med muligheden for drøftelse af fælles problemer.

Et andet område i udvalgets arbejde, der ligeledes medvirker til at skabe kontakt lokomotivmændene imellem, er rejseaktiviteten. Her har 1967, med rejsen til Berlin, så afgjort været et heldigt år, hvilket sikkert alle 33 deltagere vil skrive under på.

I denne nytårshilsen vil landsoplysningsudvalget benytte lejligheden til at sende en særlig tak til de 150 medlemmer, vi på disse måder har haft direkte kontakt med, og som har ofret tid og penge på deltagelse i disse arrangementer.

På et område ligger det dog fortsat tungt, nemlig med aktiviteten i det lokale oplysningsarbejde. Vi er i landsoplysningsudvalget klar over dette problem, og skal der udtrykkes forhåbninger for det nye år, vil det for vort vedkommende blive ønske om større aktivitet på dette felt.

Vi vil søge kontakt, og håber den vil blive gengældt, så forhåbningerne ved dette årsskifte kan være indfriet til næste gang landsoplysningsudvalget ønsker *godt nytår*.



# Selvangivelsen

Ved opgørelsen af den skattepligtige indkomst har skatteyderne ret til en række fradrag i den erhvervede indkomst. Den væsentligste ændring i forhold til sidste år er ophævelsen af adgangen til at fratække betalte skatter. Den særlige overgangsordning vedrørende skattefradragrets bortfald administreres af skattemyndighederne, som er forpligtet til at undersøge, om den enkelte skatteyder er berettiget til fradrag. De fradrag, der er af særlig interesse for lønmodtagerne er herefter:

|  |                   |
|--|-------------------|
| I. Befordringsudgifter   | (pkt. 18)         |
| II. Fagforeningskontingenter   | ( » 19)           |
| III. Forsikringskontingenter m.v., herunder ATP og opsparingsordninger                               | ( » 20, 21 og 22) |
| IV. Lønmodtagerfradrag A   | ( » 17A)          |
| V. Andre fradrag., som kan foretages ved siden af lønmodtagerfradrag A                               | ( » 28)           |
| VI. Lønmodtagerfradrag B, d.v.s. fradrag, som kan foretages, hvis de overstiger lønmodtagerfradrag A | ( » 17B)          |

## I. Befordringsudgifter (pkt. 18).

1. *Befordringsudgifter*, der er nødvendiggjort ved skiftende arbejdssted eller flere samtidige arbejdssteder, kan fradrages ved opgørelsen af den skattepligtige indkomst, såfremt skattepligtige har haft 2 eller flere arbejdssteder uden for sin bopæl eller dennes umiddelbare nærhed.

2. *Udgifter*, der er nødvendige for, at den skattepligtige eller personer, der beskattes med ham, kan blive befordret mellem deres sædvanlige bopæl og arbejdspladsen kan fratrækkes selvangivelsen, selv om befordringen ikke sker daglig, efter følgende regler:

a) Kun den del af de samlede udgifter i et indkomstår, der overstiger 600 kr., kan fradrages. Da fradrag kun kan foretages, hvis fradragbeløbet udgør 100 kr. eller derover, vil det sige, at befordringsudgifter på indtil 699 kr. ikke giver adgang til fradrag, medens befordringsudgifter på 700 kr. giver adgang til fradrag af 100 kr.

b) Ved opgørelsen af de samlede udgifter for et indkomstår kan højst medregnes et udgiftsbeløb på 2.000 kr. for hver person.

Udgiften ved brug af eget befordringsmiddel opgøres efter nedenstående kilometertakster. Hvor offentlig befordring kan anvendes, kan udgiftsbeløb, som overstiger, hvad det ville koste at bruge offentlig befordring, ikke medregnes.

## Kilometertakster:

|  |    |            |
|--|----|------------|
| Automobil med egenvægt 625 kg og derover | 29 | øre pr. km |
| Automobil med egenvægt under 625 kg      | 28 | » » »      |
| Motorcykel med sidevogn                  | 28 | » » »      |
| Kabinescooter og solo-motorcykel         | 25 | » » »      |
| Cykel med hjælpemotor:                   |    |            |
| For de første 1.400 km                   | 20 | » » »      |
| Ud over 1.400 km                         | 15 | » » »      |
| Almindelig cykel                         | 20 | » » »      |

og højst 280 kr. for et år.

c) 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, fratække den del af den faktiske befordringsudgift, der overstiger normal befordringsudgift.

## II. Fagforeningskontingenter (pkt. 19).

Fagforeningskontingenter kan fuldtud fradrages på selvangivelsen. Det fradragberettigede beløb for medlemmer af DLF udgør for 1967 kr.

## III. Forsikringskontingenter m.v., herunder ATP og opsparingsordninger (pkt. 20, 21 og 22).

### a) Ubegrænset fradragret.

1. Bidrag til ATP-fonden er fuldt fradragberettiget (pkt. 20). Det maksimale fradrag vil normalt være 86,40 kr. Under pkt. 20 kan desuden fradrages bidrag til pensioner, der giver ret til løbende udbetalinger.

2. Sygekassekontingenter kan fratrækkes fuldtud (pkt. 21). Under pkt. 21 kan tillige fratrækkes bidrag og præmier til sygedagpengefonden, pensions-, syge- og ulykkesforsikring, livrente m.v. samt indbetalinger til indekskontrakter.

### b) Begrænset fradragret.

Andre beløb end de under punkt a) nævnte, som er anvendt til præmier og indbetalinger til livsforsikringer, pension- og enkeforsørgelse, nye kapitalbindingskonti oprettet senest 25. maj 1967 og godkendte børneopsparings- og selvpen-sioneringskonti m.v. kan fradrages inden for en maksimumsgrænse på 2.500 kr. 2.500 kr. grænsen gælder såvel forsør-gere som ikke-forsørgere.

Livsforsikringspræmier – også for ny-tegnede forsikringer – kan, som ved andre ordninger under den begrænsede fradragret, bringes til fradrag på dette års selvangivelse, når de blot er betalt inden 31. januar 1968.

### IV. Lønmodtagerfradrag A (pkt. 17A).

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 udført lønarbejde for fremmede.

### VI. Lønmodtagerfradrag B, d.v.s. fradrag som kan foretages, hvis de overstiger lønmodtagerfradrag A (pkt. 17B).

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

#### a) Fortæringsudgifter.

##### 1. Dobbelt husførelse.

Der kan indrømmes skatteydere, som på grund af erhverv midlertidigt opretholder dobbelt husførelse, et fradrag for merudgifter til kost og bolig. Hvor skatte-yderen bor ved arbejdsstedet under pensionatsforhold eller ved privat indkvar-tering eller tilsvarende, indrømmes fra-draget uden dokumentation med 65 kr. ugentlig.

#### c) Arbejdstøj.

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



# PERSONALIA

## Ansæt som lokomotivmedhjælper pr. 1.-12.-1967

Lokomotivmedhjælperaspirant:  
J. Dencker, Århus H, i Kbh.s Gb.

## Ansæt som lokomotivmedhjælper pr. 1.-1.-1968

Lokomotivmedhjælperaspiranterne:  
V. E. Nielsen, Kbh.s Gb.s mdt. i Kbh.s Gb.s mdt.  
O. P. Jørgensen, Kbh.s Gb.s mdt. i Kbh.s Gb.s mdt.  
E. J. Hellesen, Kbh.s Gb.s mdt. i Kbh.s Gb.s mdt.  
K. R. Jensen, Kbh.s Gb.s mdt. i Kbh.s Gb.s mdt.  
B. Madsen, Korsør mdt. i Kbh.s Gb.s mdt.  
I. T. Olsen, Kbh.s Gb.s mdt. i Kbh.s Gb.s mdt.  
S. E. Hanssen, Roskilde mdt. i Kbh.s Gb.s mdt.  
K. H. Christiansen, Korsør mdt. i Kbh.s Gb.s mdt.  
J. I. Christiansen, Kbh.s Gb.s mdt. i Kbh.s Gb.s mdt.  
C. Bild, Helsingør mdt. i Helsingør mdt.

## Forflyttelse efter ansøgning pr. 1.-12.1967

Lokomotivmedhjælperne:  
E. J. Straarup, Kbh.s Gb.s mdt. til Eng-  
have mdt.  
M. Hansen, Kbh.s Gb.s mdt. til Eng-  
have mdt.  
S. Høyer, Kbh.s Gb.s mdt. til Enghave  
mdt.  
F. Levring, Enghave mdt. til Århus H.

## Forflyttelse efter ansøgning pr. 1.-1.-1968

Lokomotivmedhjælperne:  
H. Strunk, Helsingør, til Korsør.  
T. M. Pedersen, Slagelse, til Korsør.  
E. H. Pedersen, Kbh.s Gb., til Helsingør.

## Forfremmelse til lokomotivfører (15. lkl.) pr. 1.-1.-1968

Lokomotivfører (12. lkl.):  
Lkmasp. A. N. Lajer, Helgoland mdt. i  
Helgoland mdt.

## Forfremmelse til lokomotivassistenter pr. 1.-1.-1968

Lokomotivmedhjælperne:  
J. M. Thorsager, Helgoland mdt. i Hel-  
goland mdt.

J. D. Schmidt, Helgoland mdt. i Helgo-  
land mdt.  
E. S. Pedersen, Kbh.s Gb.s mdt. i Kbh.s  
Gb.s mdt.  
T. M. Pedersen, Slagelse mdt. i Kor-  
sør mdt.  
J. Egeskov, Korsør mdt. i Korsør mdt.

## Overgået til anden stilling pr. 1.-12.-1967

Lkf. (15. lkl.) til lkf. (12. lkl.):  
E. T. J. Petersen, Rf. mdt. i Rf. mdt.

## Overgået til anden stilling efter ansøgning pr. 1.-1.-1968

Lkf. (12. lkl.) T. E. Andersen, Gb. mdt.

## Trådt uden for nummer efter ansøgning fra 1.-1.-31.-12.-1968

Lkmh. K. Hansen, Helgoland mdt.

## Afsked efter ansøgning pr. 31.-1.-1968

Lokomotivfører (12. lkl.):  
J. H. M. Jørgensen, Sg., grundet svage-  
lighed med pension.

## Afsked pr. 29.-2.-1968

Lokomotivfører(15.lkl.):  
V. H. Andersen, Ålborg, grundet svage-  
lighed med pension.

## Opmærksomhed frabedes

Al opmærksomhed i anledning af mit  
jubilæum frabedes venligst.

J. I. G. Sørensen,  
lokomotivfører, Århus mdt.

Eventuel opmærksomhed i anledning af  
mit jubilæum frabedes venligst.

A. Lauridsen,  
lokomotivfører, Herning.

Al opmærksomhed i anledning af mit  
jubilæum frabedes venligst.

K. A. Hansen,  
lokomotivfører, Kbh.s Gb.

Al opmærksomhed frabedes venligst.

E. P. R. Jensen,  
lokomotivfører, Korsør.

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

P. Rude Knudsen,  
lokomotivfører, Nyborg.

Eventuel opmærksomhed i anledning af  
mit jubilæum frabedes venligst.

F. J. A. Olsen,  
lokomotivfører, Herning.

Eventuel opmærksomhed i anledning af  
mit jubilæum frabedes venligst.

K. W. Thomsen,  
lokomotivfører, Nyborg.

## Generalforsamlinger

### Odense:

Odense afdeling afholder ordinær gene-  
ralforsamling i Næsbyhoved Skov kl.  
15,30 tirsdag den 16. januar.

Efter generalforsamling afholdes spis-  
ning og kammeratligt samvær.

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

Der serveres en FF anretning med  
lune retter.

Pensionister kan tilmelde sig af hensyn  
til spising på telf. 11 59 09, eller på op-  
slaget ved maskindepotet senest den 14.  
januar. *Afdelingsbestyrelsen.*

### Struer:

Struer afdeling afholder ordinær gene-  
ralforsamling på restaurant Teglgården,  
Tegltorvet, torsdag den 25. januar 1968  
kl. 15,30 præcis.

Efter generalforsamlingen kl. ca. 19,00  
afholdes spising og kammeratligt sam-  
vær med de i 1967 afgåede kollegaer.

Hver deltager i spisningen skal betale  
18,00 kr.

Afdelingen ser gerne et stort fremmøde  
af pensionister til såvel generalforsamling  
som spising.

Iøvrigt nærmere ved opslag på maskin-  
depotet.

Pensionister kan tilmelde sig spising  
på telf. 85 06 12 senest den 23. januar.  
*Afdelingsbestyrelsen.*

### Fredericia:

Fredericia afdeling afholder ordinær ge-  
neralforsamling på Fredericia teater tirsd-  
dag den 30. januar kl. 15.00.

Efter generalforsamlingen afholdes  
spising, kammeratligt samvær med de  
i 1967 afgåede kammerater.

Der serveres kogt torsk med lever,  
krøl og rogn + alt tilbehør. Ost, rulle-  
pølse, spegepølse og hjemmelavet lever-  
postej med brød, fedt og smør, pr. del-  
tager 15,00 kr.

Afdelingen ser gerne et stort frem-  
møde af pensionister til generalforsam-  
lingen og spisningen.

Pensionister kan tilmelde sig spisnin-  
gen på telefon 2 46 37 eller 2 46 36.  
*Afdelingsbestyrelsen.*



# DAMERNES DAG

20

## Syr De selv?

Flagdug – et ganske let, heluldent materiale, bruges ikke blot til at fremstille flag af. Det findes i alle tænkelige farver, ligger i en bredde af 150 cm og koster ca. 25 kr. pr. m. Det er stærkt, falder smukt og er næsten lysægte. (Ingen stoffer er 100 pct. lysægte, men mindre kan også gøre det). Og så er det glimrende til at sy gardiner af. På grund af det store farveudvalg bruger elever på sy- og tilskærerskoler det også til kjolesyning. I så fald skal det fores – men det kan der også blive råd til, når selve stoffet ikke koster mere.

Thaisilke er kommet vældig på mode og findes ligeledes i mange skønne farver. Men det er dyrt og så tæt i vævningen, at det er meget varmt i en hel kjole. Sørg i hvert fald for at finde en facon, der ikke slutter for tæt. Iøvrigt findes det i mange nydelige og langt billigere efterligninger, som måske ikke har den ægte vares bløde glans. Til gengæld er de til at betale.

Jersey er nutidens og fremtidens helt store stof-nummer og egner sig fortræffeligt til hjemmesyning. Det findes i mange forskellige prisgrupper, vævninger og mønstre. Husk, at det skal fores for at kjolen falder rigtigt. Det samme skal fløjl, også jernbanefløjl. Det er ikke gjort med at have en underkjole på. Den følger kroppen, mens et foer følger kjolen. Det sidste er de fleste bedst tjent med.

## Hvordan ønsker De Deres hår?

Hvis De synes, at frisuren med den tvedelte fletning er lidt af en provokation, kan vi betro Dem, at den er det rene ingenting ved siden af de fantasi-frisurer, særligt begavede frisører kan fremstille.

Der er ikke grænser for, hvad hår kan bruges til. Hensigten er ikke at vise, hvad der er modemæssigt rigtigt, snarere at demonstrere, hvor meget frisøren formår. Så kan man diskutere, om han burde fortsætte som frisør eller søge over i en anden branche, f.eks. i konditorfaget.

Fornuftige frisører er iøvrigt ved at lægge kniven og gribe til saksen igen. Sådan er der så meget. En gang var det eneste rigtige at skære – nu er klipning med saks på vej ind i billedet igen. Ikke alt hår havde lige godt af at blive filet af, og tyndt, fint hår har afgjort bedst af saks.

Man kan ikke alene købe hel- og halv-parykker. Det er også muligt at forøge

sin hårpragt med krøller i stykvis. Enkelte meget moderne frisører har dem til salg i salonen i prislæg fra 12 kr. pr. styk og opefter.

Hvilken farve tror De er mest populær, når kvinder ønsker ny hårfarve? Rødt såmænd. Et herværende haircolour-firma fortæller, at de fleste toner eller skyller håret en nuance op eller ned – eller giver det den oprindelige farve for at skjule grå hår, men gælder det en helt ny kulør – så er det rødt, der kommer ud.

*En fletning langs nakken deler sig på issen og afsluttes med sløjfe ved hvert øre – eller er det omvendt? I hvert fald må det være en frisør med arkitekt-interesser, der står bag dette særprægede værk.*



*Pigens eget hår er friseret glat tilbage og en halv-paryk med slangkrøller ved ørerne og lidt fletværk henover issen giver en smuk og ikke for outreret aftenfrisure.*



*Denne frisure er også »tilsat« paryk. Den er meget enkel, men skal ikke desto mindre helst sættes af en fagmand. Det glat-skrabede forhår stiller store krav til ansigtsfacon – og alder.*