



Hovedbestyrelsesmøde.

I forbindelse med fællesudvalgsrådet den 17. august afholdtes hovedbestyrelsesmøde den 16., 17. og 18. paa Centralbanehotellet, Halmtorvet, København.

Samtlige hovedbestyrelsesmedlemmer var mødt. Forretningsføreren bød velkommen og indledede med en oversigt over de problemer, der ville komme til at foreligge næste dag angaaende uniformssagen.

Protokollen fra fællesudvalgsrådet er optaget og indført i septemberbladet, og vi skal saaledes ikke her komme nærmere ind paa resultaterne, da disse allerede er medlemmerne bekendt, blot skal det anføres, at vi fra vort forbunds side — forinden indkaldelsen til nævnte fællesudvalgsråd — havde tilskrevet fællesudvalget med anmodning om at faa den gamle uniformssag fra Vejle—Vandelbanen, som var den egentlige aarsag til hele det langvarige uniformsspørgsmaal, taget op paa ny. Omtalte sag var da ogsaa medtaget paa dagsordenen til fællesudvalgsrådet, men da man, forinden denne kom for, opnaaede forlig om det fælles uniformsreglement faldt denne sag bort af sig selv, men blev iøvrigt betegnet som værende en kedelig misforstaaelse fra banens side; det er jo saa meget mere beklageligt, at der alligevel skulle gaa saa lang tid, før en rimelig og retfærdig ordning kunne blive gennemført. Nu maa man i alle tilfælde haabe, at den nu fastsatte ordning maa skabe tilfredshed i det store og hele. Hvorom alting er, er der nu skabt en generel ensartet ordning for alt nuværende lokomotiv- og motorpersonale, aspiranterne indbefattet.

Endvidere blev der iflg. fællesudvalgets dags-

orden paa samme møde behandlet et par mæglings-sager, en fra Aalborgbanerne og en fra Høng—Tølløse banen. I begge tilfælde blev der normeret en fører mere. Efter at forretningsføreren havde forelagt alle oplysninger fra fællesudvalgsrådet, gik man over til behandling af de mange forskellige foreliggende afdelingssager, herunder et par tilfælde, der drejede sig om udbetaling af begravelseshjælp i tilfælde, hvor der var forløbet en aarrække før anmeldelsen til forbundet blev foretaget, et spørgsmaal som tidligere havde været behandlet paa gentagne hovedbestyrelsesmøder, og hvor man ogsaa denne gang, ligesom tidligere, kom til det resultat, at begravelseshjælpen maatte og burde benyttes til det formaal, den var beregnet til, og som saadan maatte anmeldelse om eventuel dødsfald ikke trække ud i aarevis med haab om alligevel at faa den fastsatte hjælp, thi i saadanne tilfælde er det ikke begravelseshjælp, der bliver tale om, men derimod en økonomisk støtte, som vi ikke har adkomst til at yde af forbundets midler. En lang række andre sager behandledes og toges til efterretning.

Forbundenes arbejde angaaende „Kolding Syd-baner i likvidation“ var nu tilendebragt og var resulteret i, at personalet og pensionisterne fik deres tilgodehavende efter den fastsatte skæringsdag.

Der forelagdes en sag fra Lyngby—Nærumbanen, hvor to af vore medlemmer havde været indblandet i en klage, der fra ledelsens side havde været rettet mod smedeforbundets tillidsmand paa Lyngby—Nærumbanens værksted, og hvorved denne var blevet afskediget. Der afholdtes et møde paa Smedeforbundets hovedkontor, hvor alle implicerede var tilstede. Efter at de tilstedeværende havde haft lejlighed til at udtale sig, havde forretningsføreren

følt sig foranlediget til overfor Smedeforbundet at beklage, at to af Dansk Lokomotivmands Forbunds medlemmer havde været medvirkende ved et saadant „Judasarbejde“. — Derefter omtaltes retssagen fra Østsjællandske Jernbane, hvor der skulle være domsforhandlinger den 10/10 1951.

Forskellige andre sager af mindre almen interesse drøftedes og toges til efterretning.

Mødet hævet.



Lokomotivfører Wall med sin Hc. 527.

Elektrisk banedrift.

Paa baggrund af den senere tids debat i baade fagblade og dagspresse vedrørende en eventuel elektrificering af De danske Statsbaners hovedlinier, kan det være ganske interessant at forene det behagelige med det nyttige ved, under et ferieophold i et land, hvor jernbaneelektrificering har kunnet betale sig, i dette tilfælde Sverige, at forsøge at faa et lille indblik i de forhold, hvorunder de af vore svenske kolleger, der er beskæftigede med elektriske lokomotiver, arbejder.

Jeg bliver af min vært præsenteret for lokomotivfører Sixten Wall, en jævn og bramfri lokomotivmand, der byder mig velkommen til at gøre turen med paa tog 1416 Karlstad—Kil. Det er ikke nogen lang strækning kun ca. 20 km; men det i Karlstad stationerede personale har i sandhed en misundelsesværdig tjeneste. Smaa korte ture uden nævneværdigt ophold saaledes at de ture, der køres, for de flestes vedkommende giver effektiv tjeneste. Det har jo unægtelig ogsaa sin fordel for husmoderen, som slipper for besværet med de evindelige madpakker. Jeg studser noget over Wall's oplysning om, at de kun er 6 mand stationeret i Karlstad. Det synes at være en begrænset styrke paa baggrund af byens størrelse — ca. 38000 indbyggere; men forklaringen ligger deri, at afdelingen henhører under 2. distrikt's 6. maskinsektion, der er beliggende i det nærliggende Kristinehamn.

Tog 1416 fremføres af lokomotiv litra Hc. 527. Motorstyrken opgives til ca. 1600 HK. fordelt paa 4 banemotorer. Højeste trækraft 700 ton — maksimal hastighed 80 km. Der er ikke mange forberedelser at gøre for lokomotivføreren. Wall trykker paa hovedafbryderen og vi er klar til at køre. Energikilden er 17000 volt vekselstrøm med periodetal 50, som overføres fra luftledningen gennem den trykluftregulerede slæbebøjle til manøvrerummet, som er ualmindelig rent og propert. Alt, hvad der ikke er lakeret, er forkromet. Da jeg lader en bemærkning falde herom, fortæller Wall, at en russisk delegation netop havde været paa studiebesøg og efter hjemkomsten besværede samme delegation sig over de svenske lokomotiver, som de fandt usædvanlig snavsede og misrøgtede. — Typisk jerntæppetater!

Selv en lille finesse som elektrisk kogeplade i det ene hjørne af instrumentbordet, er der tænkt paa. Her kan lokomotivmænd med sans for det kulinariske paa længere ture selv lave maden eller varme den medbragte.

Tog 1416 er ikke noget stort tog paa denne tur, blot 22 aksler paa ialt 186 tons, og da vi efter et ophold paa kun ca. 20 minutter returnerer som tog 1423, bliver det med et endnu mindre tog — 12 aksler paa 90 tons, saa jeg faar ikke noget klart billede af Hc. 527's accelerationsevne. Jeg benytter lejligheden til under turen at udsætte lokomotivfører Wall for et sandt bombardement af spørgsmål vedrørende elektrisk banedrift; men Wall er ikke til at bringe ud af fatning. Han er elektricitetsminded, hvis man kan sige det saadan, saa han ved, hvad han taler om. Jeg bliver efter endt tur gæstfrit inviteret hjem til Wall for at fortsætte vor samtale om elektrisk banedrift i almindelighed. Da vi sidder bænket om fru Walls kaffebord, siger Wall: „Nu kan du blot spørge løs, hvis der er mere du vil vide“. Det viser sig da, at Wall med sjælden interesse og omhu har opbevaret alt, hvad der kan siges at have interesse for en lokomotivmand, der levende følger med i udviklingen indenfor sit erhverv. Skrivelser og cirkulærer helt fra aarhundredskiftet har Wall laant hos S. J.'s arkiv og faet lavet kopier, som er katalogiseret og samlet i et væld af brevordnere, saa her er store chancer for at faa sin videbegærlighed tilfredsstillet. Naar man ser illustrationer og beskrivelser af de forskellige moderne elektriske lokomotiver, faar man et nogenlunde begreb om den kolossale udvikling, som har fundet sted indenfor elektroteknikken siden belgieren Gramme og amerikaneren Davenport omkring midten af forrige aarhundrede beskæftigede sig med problemet, at fremdrive et køretøj ad elektrisk

vej. Blandt de første praktiske forsøg var de af Davidson udførte paa banen Edinburg—Glasgow i 1842. Davidson havde bygget en 2-akslet vogn og forsynet akslerne med en cylinder af træ, hvorpaa monteredes 3 jernstave. Magneter, som fik strøm fra et jern- og zinkbatteri, anbragtes rundt omkring cylinderen. Vridningsmomentet fremkom da gennem stavenes tiltrækning til magneterne, som skiftevis fik strøm fra batteriet. Dette og lignende forsøg førte selvsagt ikke til noget tilfredsstillende resultat; men begyndelsen var gjort. Ogsaa for Sveriges vedkommende har der været tale om en vis primitiv begyndelse. Efter at den første jernbane med elektricitet som drivkraft i 1890 kom i brug ved Boxholms jernværk — udelukkende beregnet paa godstransport — blev nogle aar senere endnu en elektrisk bane bestemt for godstransport anlagt mellem Wermbohls træmassefabrik og holdepladsen Stettin. Generatoren blev her drevet af en mindre vandturbine. Det fortælles, at drenge fungerede som regulatorer paa denne turbine, idet de havde til opgave at henholdsvis aabne og lukke for dampplugen eftersom spændingen sank, respektive steg. Drengene, som passede dette job, var bange for den barske lokomotivfører. Naar denne derfor, efter endt dagsværk, var paa vej til fabrikken paa sidste tur, skete det ofte, at drengene lukkede lugen og løb deres vej, netop som lokomotivet havde naaet den sidste bakke før fabrikken. Saa maatte lokomotivføreren selv om, hvordan han ville klare sig hjem. Af flere forskellige aarsager gik driften paa denne bane mindre tilfredsstillende og det elektriske lokomotiv erstattedes derfor i løbet af nogle aar med et damplokomotiv. I dette tilfælde kunne udviklingen saaledes siges at gaa baglæns. Elektrificering af jernbanerne i Sverige har da ogsaa, de gunstige muligheder taget i betragtning, været en relativ sen foreteelse, idet den første store elektrificering først fandt sted paa Rigsgrænsebanen i aarene 1914—15.

Ferien gaar hurtigt — altfor hurtigt — og en skønne dag tiltrædes hjemrejsen med hurtigtoget til Göteborg. Til tonerne af hjulets sang over skinnelegemet og med Värmlands pragtfulde Natur som et stadigt vekslende panorama slumrer jeg blidt ind og vaagner først igen, da togføreren gaar gennem vognen og adviserer: Mellerud. Jeg kaster et blik ud af kupévinduet og faar øje paa en god gammeldags „damper“. I samme øjeblik farer en tanke — paa tværs af alle samfundsøkonomiske grublerier — igennem mit Hoved: Maatte forholdene aldrig udvikle sig derhen, at disse stolte trækraftpionerer bliver helt overflødige.

Simo.

Arbejdernes Oplysningsforbund.

Korrespondancekursus er i løbet af de sidste aar blevet en almindelig form for skolegang. Den tiltaler mange, fordi man selv er herre over hvornaar man vil læse og hvor meget. Især for folk, der arbejder paa skift har et saadant kursus sin store fordel, idet disse jo er afskaaret fra at følge en regelmæssig undervisning. Og man faar absolut lige saa stort udbytte af et korrespondancekursus som af almindelig skolegang, da der er lejlighed til at stille læreren skriftlige spørgsmål.

Dobbelt bogholderi	kr. 18,00
Nationaløkonomi	„ 15,00
Bedriftsøkonomi	„ 15,00
Kommunalkundskab	„ 15,00
Aktuelle fagforeningsproblemer	„ 15,00
Rationalisering	„ 10,00
Arbejds- og tidsstudier	„ 10,00
Familiekundskab	„ 10,00

De opgivne priser dækker ogsaa materialet.

Udtalelser om aktuelle fagforeningsproblemer.

Jeg synes, at det er et udbytterigt kursus, og jeg er imponeret over at spørgsmaalene er stillet saa sidrigt, at vi nøje maa gennemlæse og gennemtænke den tilhørende lektur for at kunne svare paa dem.

Laur. Aug. Nielsen,
Svalebølle, Bøstrup pr. Lejbølle,

Min mening er denne, at alle tillidsmænd skulle tvangsindlægges til dette og andre lign. kursus. Jeg har faaet meget ud af det, og jeg skal nok møde op næste vinter, naar AOF kalder.

Holger Andersen,
V. Fælledvej 8, Mølholm, Aalborg.

Min mening om dette kursus er, at det burde udvides saaledes at alle tillidsmænd paa de forskellige arbejdspladser fik lejlighed til at gennemgaa det, saa de stod bedre rustede overfor de mange forskellige opgaver, som melder sig paa arbejdspladserne.

Tage Chr. Fussing,
Allëvevej 11, Knudsker, Bornholm.

Dette kursus er over al forventning. Jeg tør vove at paastaa, at havde det været afholdt paa en skole, havde jeg kun lært en brøkdel af det, som jeg har faaet fat paa ved at sidde herhjemme i min stue og grunde over tingene.

H. Møller Christensen,
Sorgenfri Allè 11, Fruens Bøge.

Hvis alle korrespondancekursus er tilrettelagt paa samme maade som dette, har de en varm tilhænger i mig, og jeg vil gøre alt for at andre kan faa samme forstaaelse. Jeg har indtryk af, at man paa denne maade kommer i direkte kontakt med læreren og

paa en glimrende maade kan faa lejlighed til at udtrykke sine meninger. Altsaa, min bedste anbefaling til dette kursus.

Georg Urban,
Østerbyen 50, Struer.

Jeg er glad for at have deltaget i dette kursus. Det var med en vis skepsis, at jeg begyndte, da jeg ikke regnede med at faa ret meget ud af et saadant kursus, fordi man ikke staar ansigt til ansigt med læreren, men jeg kan give det min bedste anbefaling, og jeg har ogsaa paa det kraftigste raadet mange af mine kammerater til at deltage.

Børge Jørgensen,
Byvej 4, Holmstrup, Slagelse.

Hvad vil du gøre hvis . . .

Dine kammerater paa arbejdspladsen vælger dig til tillidsmand og din mester siger: „Jeg vil ikke anerkende dette valg, I maa vælge en anden“?

Kan en mester nægte at anerkende dig som tillidsmand?

Hvis I fastholder valget og mesteren ønsker protesten behandlet ad organisationsmæssig vej, er du saa beskyttet efter tillidsmandsreglerne indtil der er opnaaet enighed ved mægling eller sagen er afgjort ved faglig voldgift?

Hvis en faglig voldgiftsret fastslaar, at afskedigelsen af dig som tillidsmand er uberettiget, kan din organisation saa forlange, at du skal genantages til dit arbejde og dine funktioner som tillidsmand?

Hvis mesteren har nægtet at anerkende dig som tillidsmand og indberetter sagen til organisationernes afgørelse, kan han saa nægte at forhandle med dig indtil sagen er afgjort?

Kan man i overenskomstperioden strejke paa spørgsmaalet om uenighed om en ny priskurant paa en jernindustriel virksomhed, naar sagen har været gennem de faglige instanser og de behørigte varsler er afgivet?

Er der mulighed for at strejke paa et timeløns-spørgsmaal i jernindustrien i overenskomstperioden, eller sonderer man skarpt mellem begrebet priskurant og timeløn?

Hvis det er tilfældet, hvorfor gør man saa det?

Maa man ikke nedlægge arbejdet, hvis mesteren klart har brudt overenskomsten?

Vil du og din organisation anerkende minimal-lønnen som en løn, der kan arbejdes for, eller kan vi henvise til bestemmelser i overenskomsten, som siger noget andet?

Hvilken ret har du i henhold til overenskomstens løfteparagraf til at kræve din personlige timeløn hævet?

Hvis du mener, arbejdet kan udføres i akkord, kan mesteren saa modsætte sig dette krav?

Er mesteren forpligtet til at tilskynde svendene til at arbejde paa akkord, naar der staar i overenskomsten, at alt arbejde der kan, skal udføres i akkord?

Kan mesteren tvinge svendene til at tage arbejde paa akkord mod deres vilje?

Hvis der opstaar uenighed om en akkordpris, kan prisen saa eventuelt fastsættes ved faglig voldgiftsret?

Kan man fastsætte personlige timelønninger ved faglig voldgift?

Hvis der opstaar strid om timelønnen i overenskomstperioden, kan man saa strejke paa spørgsmaalet?

Hvis I arbejder 10 mand paa et værksted, og mesteren titulerer de fem af jer som aandsvage murmeldyr, maa I saa nedlægge arbejdet uden varsel?

Maa de 5 andre slaa følge med jer af kollegiale grunde?

Hvad er det for paragraffer, der omhandler dette forhold, er det overenskomsten eller er det normens regler?

Alle disse spørgsmaal har forbindelse med den overenskomst, du arbejder efter hver dag, og det ville være en let sag at stille endnu nogle dusin om disse problemer, men ved at studere spørgsmaalene lidt nøjere, vil du sikkert erkende at du føler dig usikker, hvis du skulle besvare dem. Det vil i virkeligheden sige, at du vil faa den samme usikkerhed at føle, hvis der paa din arbejdsplads opstaar en eller anden uoverenstemmelse mellem arbejdsgiveren og dig. Overenskomsterne indeholder baade rettigheder og pligter for begge parter, og dem maa man kende, ikke alene for at kunne hindre arbejdsgiverne i at overskride deres ret, men ogsaa for selv at kunne udnytte overenskomstens muligheder i lønmæssig henseende. Alt for mange arbejdere tjener mindre end de kunne, hvis de kendte deres overenskomst.

Maaske vil du sige, at dit ukendskab til disse forhold beror paa, at du ikke har tid til at tage et kursus paa arbejderhøjskolen, hvor denne viden kan hentes, og at det ville være uoverkommeligt at give alle lønarbejdere et saadant kursus. Begge disse synspunkter kan være rigtige, og derfor har *Arbejdernes Oplysningsforbund* ladet udarbejde et korrespondancekursus i *aktuelle fagforeningsproblemer*, som giver alle arbejdere mulighed for at faa disse problemer løst hjemme i deres egen stue.

Kursuet bestaar af 6 breve trykt paa løblade, og brevenes tekster supplerer den medfølgende grundbog „Arbejdsretten i Danmark“. Ved at besvare en række spørgsmaal i forbindelse med hvert brev med adgang til selv at stille nye, kommer du i kontakt med kursusets lærer, som vil søge at give dig al den oplysning, du har brug for. Brevene med tilhørende spørgsmaal og svar samles i et specielt bind og vil senere være værdifuldt materiale til anvendelse i studiekredse eller som tilidsmand i fagforeningen og paa arbejdspladsen. Hele kursuset indbefattet grundbogen koster kun 15 kroner. Du skulle ofre dette beskedne beløb, for senere maa du erkende, at du aldrig har faaet saa megen nyttig viden paa en saa nem og billig maade.

Skriv til AOF i dag. Adressen er Nr. Farimagsgade 11, København K.

Vi skal ved nærværende anbefale ovenomhandlede brevkursus paa det bedste til alle medlemmer som en let, billig og behagelig maade at erhverve sig kundskaber paa.

Ved henvendelse til undertegnede kan der som tidligere meddelt af forbundet ydes fripladser i et begrænset antal pr. aar, og iøvrigt er prisen ikke uoverkommelig for den enkelte, som ønsker at udvide horisonten. Skriv derfor snarest og vælg hvilket kursus I maatte ønske.

C. P. Einshøj.

Har arbejderne ikke flere krav at kæmpe for?

Under besættelsen blev det danske samfund udsuget i saa høj grad, at det var et betydeligt fattigere land, som efter befrielsen skulle give en talrigere befolkning livsbetingelser.

Der er ikke noget mærkeligt i, at forholdene efter krig og besættelse svækkede tiltroen til arbejdet med nye sociale og økonomiske fremskridt. Ikke mindst den forvirring, som den store og ujævnt flydende seddelmængde skabte, gjorde det vanskeligt at faa arbejderne til at tro, at man — som i „gamle dage“ — kunne naa fremad i smaa ryk. Inflationen satte mange møjsommeligt tilkæmpede forbedringer ud af kraft.

Det var forstaaeligt, at adskillige blev af den opfattelse, at nu kunne man kun komme videre ved med et snuptag at sikre sig hele magten. Dette synspunkt er selvfølgelig galt. Alligevel findes der efterhaanden ikke saa faa „retninger“ og „bevægelser“, som ud fra hver sin hensigt prøver at faa

arbejderne til at tro, at det hele skal klares ved hjælp af een eller anden mirakelkur. Det endskønt historien ikke kender noget eksempel paa, at en saadan kur i noget samfund har fremkaldt fremskridt af virkelig værdi. Fremskridt, som skal løfte et helt folk og ikke blot nogle talsvage privilligerede grupper, opnaas kun gennem roligt, maalbevidst arbejde.

Der skal i dag arbejdes mere intensivt for at skabe værdierne, men arbejdet for at fordele resultaterne ligeligt og i forhold til indsatsen er ikke mindre krævende.

Det er det rolige maalbevidste arbejde, som giver resultater i form af forbedringer. Det har erfaringen lært os i de menneskealdre, hvor arbejderne virkelig følte, at det gik fremad, selv om det ofte kun var smaa fremskridt, der blev naaet i hvert tag.

For i dag at komme videre maa vi genfinde rytmen fra fremskridtsarbejdet i svundne aar. Og der er meget at arbejde for i dag, for flere boliger, bedre sociale forhold, bedre ferieordninger, mere tryghed i arbejdet, bedre sygekasseforhold, billigere forsikringer, billigere livsfornødenheder og meget mere.

Krav om saadanne forbedringer er alle arbejdere enige om, men det maa forstaaes, at det ikke er nok med enighed om kravene — der kræves ogsaa enighed, virkelig enighed i arbejdet for at gennemføre dem. Og det maa forstaaes, at de ikke lader sig gennemføre, uden at de utrættelig føres frem — og at gøre det er avisens opgave. Der maa en avis til at kæmpe for dem.

Vi har en saadan avis. Staa ikke valent overfor den. Hjælp den og lad den hjælpe dig! Den avis, vi har, er levende og vagtsom i bestræbelserne for at fremme arbejdet for nye forbedringer.

Det er letsindigt at tro, at den socialdemokratiske presse kan klare dette arbejde, hvis den ikke har de folks støtte, hvis sag den kæmper for. Det er letsindigt at tro, at man kan faa sine krav gennemført, hvis man støtter modstanderpresen og hjælper med til at gøre den saa udbredt, at dens bekymrede synspunkter kvæler mulighederne for kravenes gennemførelse.

Tænk over dette. Erkend, at der maa ske en ændring i den nuværende indstilling hos mange. Og fortæl saa arbejdskammeraten, at det stadig i dag som for 70—80 aar siden gælder om at smede kampvaabnet, og kampvaabnet er Social-Demokraten, stærkt. Det vaaben kan ikke undværes. I kampen for sociale og økonomiske forbedringer er en stærk socialdemokratisk presse det stærkeste og billigste vaaben.

Personalia.

Afdelingsformændenes opmærksomhed henledes paa naar nye medlemmer optages, da at sende deres fagforeningsbog, som skal være frameldt smedeforbundet, samt deres tydelige postadresse til hovedkassereren.

Naar medlemmer flytter fra et sted til et andet, skal de til det stedlige postkontor anmelde deres nye postadresse.

Afdl. 2. Hjørring Privatbaner.

Lokomotivfører O. Jepsen har søgt og faaet sin afsked fra 1. oktober 1951 og derefter overført som hvilende medlem.

Afdl. 6. Mariagerbanen.

Motorfører M. Jakobsen „Udsigten“ Mariager er pr. 1. oktober dette aar valgt til afdelingsformand for afdl. 6.

Afdl. 40. Høng—Tølløse.

Afdelingsformandens adresse er fra 1. november forandret til skinnebusfører Georg Larsen, Birkevej 2, Tølløse.

Horsens—Bryrup—Silkeborg jernbane.

Motorfører E. Assenholt er fra den 1. oktober forfremmet til motorfører i 12. lønningsklasse.

Thisted—Fjerritslev jernbane.

Funktionærene ved Thisted—Fjerritslev jernbane samledes lørdag den 8. september til en festlig sammenkomst paa Fjerritslev kro. Før festen tog sin begyndelse, afholdtes stiftende generalforsamling til lokalforeningen bestaaende af samtlige funktionærer og pensionister ved T. F. j. — samtlige tillidsmænd danner bestyrelse. Lokomotivfører J. N. Bæk blev af generalforsamlingen valgt til formand. Efter nogle enkelte tilføjelser til lovene sluttede generalforsamlingen og festen tog sin begyndelse. Ved kaffebordet bød festudvalgets formand, togfører Svalgaard, velkommen til den store forsamling, hvorefter der blev sunget et par sange, som af Svalgaard var skrevet til festen, og hvor flere af deltagerne fik et lille hib. Derefter gik dansen til henad de smaa timer og i en pause blev der læst en revy skrevet af fru Bakker, Vandet st. Da hun nu forlader banen, fik hun af festdeltagerne overrakt en lille gave til erindring og som tak for hendes bidrag til vore fester. Til slut blev der sendt en hilsen til togfører Herlak, Aalborg, gennem postgiro 413.

Festen sluttede med „Der er et yndigt Land“, og saa gik skinnebusserne, som banen velvilligst havde stillet til raadighed for personalet, til Thisted.

J. N.

ad cirkulære nr. F. R. 35/1951.

(J. nr. 05. 03. a)

Særlige ydelser gældende fra 1. oktober 1951.

Ved D. S. B.

Ved Privatbanerne

Lønkl.	Grund- sats	efter 1/10 1951	Stign. i %	Lønkl.	Grund- sats	Tillæg i %	Udbetaling efter 1/10 1951
<i>Timepenge i ører</i>							
6.—7.	50	86	72				
8.—13. og 17.a*)	40	76	90	6.—8. og 10.	36	90	68,4 = 69
14.-16. og 17.b÷c**)	30	66	120	øvrige	24	120	52,8 = 53
<i>Dagpenge i kr.</i>							
6.—7.	8,00	16,00	100				
8.—13. og 17.a*)	6,00	14,00	133,33	6.—8. og 10.	5,40	133,33	12,60 = 12,60
14.-16. og 17.b÷c**)	5,00	13,00	160	øvrige	3,60	160	9,36 = 9,40
<i>Nattillæg i kr.</i>							
6.—7.	3,50	8,90	154,29				
8.—13. og 17.a*)	2,75	7,80	183,64	6.—8. og 10.	3,00	183,64	8,51 = 8,55
14.-16. og 17.b+c**)	2,25	7,20	220,00	øvrige	2,00	220,00	6,40 = 6,40
<i>Kørepenge i ører.</i>							
6.—7.	30	66	120				
8.—13*)	25	55	120	alle	16	120,00	35,20 = 36
14.-16.**)	20	44	120				
<i>Natpenge i ører.</i>							
13. og højere*)	38	92	142,11	alle	20	142,11	48,4 = 49
14.-17.**)	27	63	133,33				
<i>Tillæg for een nats overnatning.</i>							
				alle	50	220	1,60 = 1,60

*) samt trafikmedhjælpere efter 2 aars tjeneste som saadanne.

***) samt aspiranter til disse stillinger og trafikmedhjælpere med indtil 2 aars tjeneste som saadanne samt trafikleverer.

Startmotoren med relæstartsystem.

Ved startmotorer til benzin og smaa dieselmotorer — som i skinnebusserne — bruges relæstartsystemet for at undgaa forbrænding af startkontakten, da det er meget store strømstyrker, som gaar gennem en startmotor og derfor stiller krav om en hurtig og kraftig strømslutning. Man har derfor indrettet det saaledes, at hovedkontakten slutes ved hjælp af en kraftig elektromagnet, hvortil strømmen kan slutes ved en mindre kontakt, anbragt paa instrumentbrættet. Startmotoren er i princippet konstrueret som en dynamo. Konstruktivt derimod bliver forskellen ret væsentlig, idet en dynamo normalt ikke afgiver mere end ca. 20 amp. i denne størrelse. Men en startmotor maa derimod i startøjeblikket kunne lade 300—400 ampere gaa igennem sine vindinger, alt efter størrelsen af den forbrændingsmotor der skal startes. En startmotor faar af denne

grund kun faa, men meget tykke traade i sine vindinger. Startmotorens konstruktion bestaar af en ring af støbestaal, kaldet magnetstellet inden i hvilken der er fastspændt mindst to — almindelig fire — magnetpoler. Disse er af blødt jern, og deres indadvendende flader er krumme, saaledes at de tilsammen danner et cylindrisk hulrum, i hvilket den roterende del, ankeret, kan bevæge sig. Omkring magnetpolerne ligger magnetviklingerne, der er traadspoler, som regel vikledede af isoleret kobbertraad. Spolerne er indbyrdes forbundet, saa de tilsammen danner en lang traad; viklet saaledes om magnetpolerne, at hveranden bliver nordpol og hveranden sydpol, naar en strøm sendes igennem dem. Ankeret, der er cylinderformet, er bygget op af jernplader, der er boltet sammen, men elektrisk isolerede fra hinanden. I pladernes yderkreds er der udhugget fordybninger, der, naar pladerne sættes sammen i fællesskab, danner riller eller noter. I disse anbringes der, efter at deres bund og sideflader er beklædt med isolation, en vikling af isoleret kobbertraad, ankerviklingen. Hver ankerspole ligger i to noter, saaledes, at hvis den ene spoleside f. eks. ligger i en not, der staar lige ud for en nordpol i magnetstellet, ligger den anden spoleside i den not, der staar i samme stilling overfor den følgende sydpol, hvilket altsaa vil sige, at hvis motoren er fire polet, ligger spolerne i noter, der ligger $\frac{1}{4}$ af ankerets omkreds fra hinanden. Ankerspolernes ender loddet fast til kommutatoren, der er et cylinderformet legeme, der er bygget op af en række radiært stillede kobberplader, der er afvekslende med isolationsskiver — som regel glimmerskiver — der er anbragt og sammenspændt i en bøsning, der er udført med isolation. Der findes lige saa mange kobberplader paa kommutatoren som spoler i ankerviklingen. Enden af en ankerspole og begyndelsen af den følgende er loddet sammen paa kobberpladens (kaldet lamel) bagkant. Kommutatorlamellerne bliver saaledes forbindelsesled mellem ankerspolerne, og hele ankerviklingen kommer derved til at danne en i sig selv tilbageløbende traadspole.

Da kommutatoren er uisolert paa sin cylindriske overflade, kan man, medens ankeret roterer, gennem denne opnaa elektrisk forbindelse efterhaanden med hver enkelt ankerspole, ved at lade en faststaaende kul slæbe henover kommutatorens blanke overflade. Af saadanne slæbekul er der paa maskinen mindst to — almindelig fire — blot et lige antal. Kullene er anbragt i messingholdere, de saakaldte kulholdere, der hver er forsynet med en fjeder, der holder kullet trykket fast ned mod kommutatoren. I almindelighed bygges startmotorer fire poledede

som seriemotor. Strømskemaet er som følgende: fra batteriet gaar strømmen over startkontakten ind i motoren og passerer først de fire magnetpoler for gennem de to + kul at gennemstrømme ankervindingerne, der hver omslutter en fjerdedel af ankerperiferien. Fra ankerviklingerne gaar strømmen gennem de to - kul, der er stelforbundne, tilbage til batteriets negative pol. Følgelig gaar den samme strøm gennem magneterne som gennem ankeret. Ved at sende elektrisk strøm henholdsvis gennem magnet og ankerviklingerne, frembringes der magnetfelter saavel i hovedmagnetsystemet som i ankeret, der jo er en jernkerne omviklet med strømførende ledninger. De magnetiske kraftlinier gaar derfor ikke lige gennem ankeret, men derimod ud fra begge nordpoler gennem ankerets overflade til begge sydpoler. De saaledes frembragte tiltrækkende og frastødende kræfter vil virke paa ankeret, hvorved der frembringes rotation. Ved Bosch starter med relæstartsystem bringes tandhjulet i indgreb, ved at hele ankeret under startningen forskydes i længderetningen, saaledes at startdrevet paa denne maade kommer i indgreb med tandkransen paa svinghjulet. Denne forskydning sker ad magnetisk vej, idet ankeret uden strømgennemgang ved hjælp af en fjeder presses tilbage fra svinghjulets tandkrans og dermed et stykke ud af magnetfeltet. Sluttes strømmen gennem starteren, vil magnetpolerne, der iøvrigt har to beviklingssæt, trække ankeret ind i den symmetriske stilling, hvorved indgrebet kommer i stand.

Strømskemaet til relæsystemet er følgende: Ved en kontakt, der er anbragt paa instrumentbrættet, hvor batteristrømmen sluttes til en magnetpole til stel, der er anbragt i selve startmotoren. Et i spolen anbragt anker med to ulige lange kontaktben trækkes ind og slutter foreløbig strømmen til en tyndere traad fremstillet magnetpolbevikling gennem starterens anker til stel. Ankeret vil nu begynde at bevæge sig ganske langsomt og samtidig vil det forskyde sig i længderetningen og derved bringe sit tandhjulsdrev, der er anbragt paa ankerakslen i indgreb med svinghjulets tandkrans. Det korte kontaktben, som slutter strømmen til den tykke traad fremstillet magnetpolbevikling, kan ikke slutte kontakt for en pal, der er anbragt lige over kommutatoren, men først efter at ankerets bevægelse i længderetningen er ved at slutte udløser en paa kommutatoren anbragt krave palen saaledes at det kortere kontaktben nu ogsaa kan slutte strøm til den tykke traad fremstillet magnetpolbevikling. Starteren vil nu trække og motoren startes. Naar motoren er igang vil starterens anker nu da det ikke har noget at trække paa forøge sin

hastighed, hvorved der opstaar stigende modstand og da magnetspolernes bevikling er i serie med ankeret gaar der mindre strøm igennem dem, hvorved deres magnetisme bliver svagere, saaledes at fjederen vil skyde ankeret tilbage i længderetningen og dermed tandhjulsdrevet tilbage fra tandkransen selv om kontakten paa instrumentbrættet ikke straks slippes. Tandhjulsdrevet er forsynet med kobling til friløb for at hindre motoren i efter starten at trække ankeret op i for høje omdrejningstal, før fjederen naar at trække ankeret tilbage. Høje omdrejningstal vil beskadige ankerets beviklinger. P.

Bunden opsparing, - og alt det der -!

En kammerat spurgte forleden, om jeg ikke ville fortælle lidt om bunden opsparing, — og alt det der, som han sagde, og det gør jeg altsaa hermed:

Koreakrigen udløste meget kraftige prisstigninger paa de fleste raavarer, særlig paa varer, der lader sig oplagre til oprustningsformaal, mens levnedsmidler, der skal bruges indenfor en begrænset tid ikke steg tilnærmelsesvis saa meget i pris. Dette medførte, at Danmark, der maa indføre saa godt som alle raavarer, kom i en økonomisk klemme, der igen medførte, at vi ikke kunne købe saa mange varer for vor eksport, som vi tidligere kunne. Da der for et land ligesom for et privat hjem er grænser for, hvor længe man kan købe paa kredit, naar indtægterne svigter, maatte vi til at spare. Vi maatte skære vor samlede købekraft ned for ikke at stifte gæld, som ikke kan betales, vi maatte tilpasse købekraften til varemængden, købekraftens opadgaende pres paa varepriserne maatte lettes.

Herom var der stort set enighed.

Derimod var man paa rigsdagen langt fra enige om, hvis købekraft det var, der skulle skæres ned, og det var herom, at striden kom til at staa.

Den borgelige regering kom med nogle propagandistisk set veldrejede forslag, der serveredes under parolen: ligelighed og samtidighed. Man fortalte, at nu skulle landbrug, handel, industri o. s. v. betale saa og saa meget, og naar det skete, skulle ogsaa lønmodtagerne yge deres bidrag. Det skulle ske ved at afgive $1\frac{1}{2}$ portion af januar-reguleringen, og saa skulle der være lønstop i et helt aar.

Det forslag var ganske uantageligt. Dels ophævede det jo den automatiske lønregulering, som lønmodtagerne har baade juridisk og moralsk krav paa, dels ville lønstop i eet aar, mens priserne maaske fortsat steg, skaffe de øvrige erhverv dækning paa lønmodtagernes bekostning. Det forslag maatte fejles af bordet — og blev det.

De radikale havde nogle tanker om, at lønmodtagerne nok teoretisk skulle have lønregulering efter pristal, men pengene skulle ikke udbetales, men opspares i form af mærker, (ligesom feriemærker), som skulle sættes i kraft til køb paa et eller andet senere tidspunkt. Heller ikke det duede, for det ville jo føre til, at selv den fattigste arbejder, der fik et dyrtidstillæg, skulle „opspare“, mens priserne fortsat ville stige, bl. a. af den grund, at arbejdsgiverne jo skulle lægge penge til opsparingsmærker paa bordet. Lønstigningen ville slaa igennem paa varepriserne, mens arbejderne maatte nøjes med en bog med nogle mærker i.

Overfor disse forslag stillede Socialdemokratiet forslag om en almindelig omsætningsafgift. Man gav forslaget en social retning ved at foreslaa, at fødevarer, husleje og offentlige tjenesteydelser, (trafik m. v.) ikke skulle beskattes, hvorved et nødvendigt behov for alle blev afgiftsfrit. Endvidere ved at foreslaa, at der til alle børn, til aldersrentemodtagere og med dem socialt ligestillede og til arbejdsløse udbetaltes enten en kontant sum eller rabatmærker med et beløb, der modsvarede afgiften paa de varer, de maatte købe udover føde, husleje m. v. Paa den maade kunne man ogsaa gennem det skattefrie forbrug gøre afgiften paa det samlede forbrug progressiv, d. v. s. at afgiftsprocenten kom til at stige med forbrugets stigning. Endelig ville afgiften betyde, at der ogsaa skulle betales afgift af det forbrug, der købes for penge, som man havde „glemt“ at opføre paa selvangivelsen til skattevæsenet, og det var meget ønskeligt, fordi „glemsomheden“ synes at være temmelig udbredt. Men dette forslag kunne ikke gennemføres, særlig fordi de radikale satte sig imod.

Regeringen forsøgte sig igen, og naturligvis var det lønningerne, der atter skulle staa for skud. Denne gang fandt man paa noget, som kaldtes den „stille zone“, der i realiteten ville have betydet, at to af de tre portioner dyrtidstillæg, der nylig er kommet til udbetaling efter julipristallets stigning, ikke skulle have været udbetalt. Men heller ikke det gik. Socialdemokratiet satte sig bestemt imod.

Saa var der ikke andet at gøre, saadan som partistillingen paa rigsdagen er, hvor tre partier skal være enige, end at gaa til et kompromis, og det blev den bundne opsparing. Naturligvis kunne Socialdemokratiet havde stillet sig udenfor og nægte sin medvirken; det er altid lettest at være negativ, men saa havde man ingen indflydelse faaet paa, hvordan opsparingens enkeltheder kom til at se ud, og det ville have været dyrt for de smaa hjem.

(fortsættes)