



Hovedbestyrelsesmøde

Den 13. og 14. december 1951 afholdtes hovedbestyrelsesmøde i Arbejdernes Forsamlingsbygning i Rømersgade 22, København. Forretningsføreren, C. P. Einshøj aabnede mødet og bød den samlede hovedbestyrelse velkommen.

Efter at protokollen fra sidste hovedbestyrelsesmøde var oplæst og godkendt, gik man igang med en ret udførlig beretning over de i den forløbne periode behandlede sager. Arbejdernes bibliotek og arkiv havde anmodet om at faa tilsendt „Giv Agt“. Dette var allerede imødekommet og hovedbestyrelsen sanktionerede dette.

Et andragende fra Faglig Ungdom om økonomisk støtte enedes man om at imødekomme med et beløb paa 25 kr., flere lignende andragender henlagdes. Til D. U. I. bevilgedes der ligeledes 25 kr.

Dansk Lokomotivmands Forening havde ved en lille festlighed paa National Scala i København markeret deres fagblads, „Dansk Lokomotivtidende“ 50 aars jubilæum. Vort forbund var ved denne lejlighed efter indbydelse repræsenteret ved forretningsføreren.

2 haandværkere ved Hillerød—Frederiksværkbanen, som er blevet fast ansat og overflyttet til vort forbund, havde gennem vor derværende afdelingsformand beklaget sig over tilgodehavende ferie fra tiden før ansættelsen, hvortil forretningsføreren havde svaret, at de efter deres fastansættelse ogsaa kom ind under ferieregler for fastansatte. Eventuel tilgodehavende ferie før dette tidspunkt maatte sortere under det forbund, hvor de paa daværende tidspunkt var medlemmer.

Endvidere meddeler afdelingsformanden, at man

der ved banen, havde været ude for et beklageligt rangeruheld, ved hvilken lejlighed direktøren, uden forud at undersøge sagen, var faret noget voldsomt frem mod den formentlige skyldige. Forretningsføreren havde besvaret de fremsendte skrivelser og iøvrigt anbefalet at se tiden lidt an. Som regel skyldes et saadant uheld forskellige sammentræfende omstændigheder og ikke den enkelte mands gøren og laden. Det kan derfor virke noget uretfærdigt, uden forudgaaende undersøgelse, straks at kaste skylden paa den mand, som man maaske har mindst sympati for. Sagen toges til efterretning. Iøvrigt udtalte hovedbestyrelsen sin tilslutning til den korrespondance, der var ført om denne sag.

Forretningsføreren omtalte nogle ulovlige kontingentrestancer, som man havde forsøgt at faa bortelimineret, og tilsyneladende var dette lykkedes, hvorimod et hvilende medlem, som man ikke i lang tid havde hørt fra trods gentagne henvendelser, var blevet slettet af forbundet for gæld ifølge lovene.

Paa given foranledning meddelte forretningsføreren, at det nye uniformsreglement, som allerede tidligere meddelt i „Giv Agt“, træder i kraft fra 1. oktober 1951, saaledes, at de lokomotivmænd, motorførere og skinnebusførere samt aspiranter, der ikke tidligere har faaet udleveret uniformsgenstande, skal regne med angivne dato som udgangspunkt, hvorimod dem, der tidligere har faaet tildeling naturligvis maa regne med den sidste tildeling i forbindelse med de nu fastsatte leveringsterminer.

Fra vor Thistedafdeling havde vi modtaget meddelelse om at samtlige funktionærer havde dannet en selskabelig lokalforening. Forretningsføreren havde faaet tilsendt et eksemplar af deres love og lykønsket afdelingen med den nystartede forening, idet det dog samtidig bemærkedes, at foreningens

arbejdsprogram ikke maatte være i strid med vort forbunds love.

Der forelaa meddelelse om nogle auditørsager, bl. a. een, hvor man havde anmodet forretningsføreren om, under sagens behandling, at skrive en artikel i „Giv Agt“ paa grundlag af de foreliggende oplysninger, men da afdelingen selv havde udpeget bisidder i sagen og forbundet saaledes ikke havde haft noget med denne at gøre, maatte forretningsføreren afstaa fra at skrive om den, da man i saadanne tilfælde skal være nøje inde i alle forhold. I denne forbindelse udtalte forretningsføreren, at det efter de modtagne skrivelser at dømme kunne se ud, som om lokomotivfører Karl Hansen, Aalborg, ogsaa havde været nævnt som bisidder, men at han af en eller anden grund havde overladt hvervet til en stedfortræder. Dette synes noget mærkeligt, eftersom man paa et tidligere hovedbestyrelsesmøde havde været enige om, at saadanne vigtige sager altid burde indberettes til forbundet, netop for at forbundet kunne være fuldt informeret om disse sager, der i mange tilfælde drejer sig om menneskeskæbner, og eventuelt udpege den mand, som man fra forbundets side fandt kvalificeret til at bygge et forsvar op for vedkommende i de tilfælde, hvor der ikke forelaa noget bestemt ønske om bisidder.

Naar man i sidste instans — hvis det gaar galt — vil have ret til at regne med, og paakalde forbundets støtte, maa man ogsaa fra forbundets side have haand i hanke med saa vigtige sager fra første begyndelse af, ogsaa af hensyn til at kunne aflægge fyldestgørende beretning paa kongressen, over de i kongresperioden passerede begivenheder.

Der udspandt sig herefter nogen diskussion, der resulterede i, at Karl Hansen, trods tidligere eenstemmig vedtagelse i hovedbestyrelsen, indtog et særstandpunkt i denne sag, imod den øvrige hovedbestyrelse.

Forretningsføreren refererede en sag angaaende overflytning af nogle ved banerne fast ansatte maskinarbejdere fra Dansk Smede og Maskinarbejderforbund til Dansk Lokomotivmands Forbund. Disse medlemmer havde man fra Privatbanefunktionærernes Forbunds side ment at have krav paa. Sagen var nu indanket for grænsenævnet i De s. Fagforbund.

Der forelaa en mæglingssag fra Langelandsbanen angaaende fortolkning af udbetaling for overarbejde. Enighed opnaaedes ikke og sagen er sendt i Fællesudvalget.

Det meddeltes, at man fra fællesraadets side havde rettet henvendelse til Fællesrepræsentationen angaaende oprettelse af samarbejdsudvalg. Det første møde angaaende dette spørgsmaal havde været af-

holdt i Fællesrepræsentationen. Endvidere kan det allerede paa nuværende tidspunkt meddeles, at da forudsætningerne for at afholde den næste kongres i den nye Aalborgthal i Aalborg, — som vedtaget paa sidste kongres, — ikke var tilstede, enedes hovedbestyrelsen om — dels af praktiske og dels af økonomiske grunde — at afholde kongressen den 12. juni i Rømersgades Forsamlingsbygning i København.

Forretningsføreren refererede sluttelig nogle møder, der havde været afholdt i Centralorganisationen af Metalarbejdere samt i De s. Fagforbund angaaende overenskomstsituationen. Mødet hævet

Elektricitet og magnetisme.

Elektricitet kommer af det græske ord for rav-electron. Allerede i gamle dage vidste man nemlig, at naar man gned paa et stykke rav, blev det i stand til at tiltrække lette legemer som straastykker eller smaafjer. Nu om stunder siger vi, at ravet bliver ladet med elektricitet, og vi ved ogsaa, at vi kan overføre en del af denne elektriske ladning til et andet legeme (f. eks. en isoleret metalplade), ved at lade det elektriserede rav berøre dette legeme. Hvis to meget lette kugler hænges op i silketraade, som ikke leder elektriciteten, og disse kugler lades med elektricitet fra et stykke rav, vil de frastøde hinanden, naar de kommer til at hænge i nærheden af hinanden.

Ved gnidning paa en glasstang ville vi opnaa den selvsamme virkning. Naar vi med en ulden klud gnider paa en stang lak, bliver denne ogsaa elektrisk ladet, og de to kugler ladet med elektricitet herfra, frastøder ligeledes hinanden. Hvis vi derimod lader den ene kugle med elektricitet fra en stang lak og den anden med elektricitet fra en glasstang, tiltrækker de to kugler hinanden. Elektriske ladninger af samme slags frastøder altsaa hinanden, medens elektriske ladninger af forskellig slags tiltrækker hinanden. For at tydeliggøre denne modsætning, siger man, at glasset bliver positiv elektrisk ved gnidning, medens lakken bliver negativ elektrisk ved gnidning. I virkeligheden opstaar der egentlig ikke elektricitet ved gnidningen, men denne bevirker, at to slags elektricitet saa at sige udskilles, idet nemlig glasstangen bliver positiv elektrisk og uldkluden negativ elektrisk ved gnidningen. Benævnelserne positiv og negativ for de to slags elektricitet er ganske tilfældig valgt, men bruges, fordi de engang har vundet hævd. Det er en kendt sag, at naar de to poler i et elektrisk element sættes i forbindelse med hinanden med en metaltraad, gaar

en elektrisk strøm igennem metallet. Derved bliver metaltraaden i stand til at paavirke en magnet i nærheden. Den bliver varmere, hvis metallet er en god leder for elektriciteten, er denne varme kun ringe, men hvis ledningsmodstanden er stor, bliver varmen kendelig, som f. eks. ved den elektriske glødelampe eller den elektriske radiator.

Naar vi skærer metaltraaden over og fastgør en plade i hver ende af traaden og dypper disse plader ned i en opløsning af metalsalt, opstaar der en kemisk proces og der udskilles metal som f. eks. ved elektroplettering. Den elektriske strøm har altsaa en magnetisk, en varmende og en kemisk virkning. I tidligere tid skelnede man mellem den elektricitet, der strømmer igennem en metaltraad, og den elektricitet, der fremkommer ved gnidning. Vi ved nu, at en elektrisk ladning i bevægelse har nøjagtig de samme egenskaber som den elektriske strøm, hvad man kan vise ved at svinge en elektrisk ladning meget hurtigt. Den elektriske strøm er blot elektriske ladninger i bevægelse, ligesom vandstrømmen er vanddele i bevægelse, og strømmen udøver sine virkninger i kraft af vandets bevægelse. Paa samme maade har den elektriske strøm virkninger, som stillestaaende elektriske ladninger ikke har. Ligesom der findes to slags elektriske ladninger, positive og negative, er der ogsaa to modsatte poler. En stangmagnets ene ende søger altid at pege mod nord, den anden mod syd. To magnetiske poler, der søger at pege mod syd, eller to magnetiske poler, der søger at pege mod nord, vil frastøde hinanden, medens en nordpol og en sydpol tiltrækker hinanden analogt med hvad der er tilfældet med elektriske ladninger. Der er ogsaa en forbindelse mellem elektricitet og magnetisme. En elektrisk strøm, altsaa elektriske ladninger i bevægelse fremkalder magnetiske kræfter udenom sig. I ampere-metre maales saaledes den elektriske strøms styrke gennem størrelsen af den magnetiske kraft den fremkalder. I elektromagneten er det den magnetiske kraft, den elektriske strøm fremkalder, der bevirker, at jernkernen bliver magnetisk. Ikke alene frembringer en elektrisk ladning i bevægelse en magnetisk kraft, hvad der blev opdaget af Ørsted, men omvendt frembringer ogsaa en magnetisk pol i bevægelse en elektrisk kraft, som er i stand til at bevirke, at der opstaar en elektrisk strøm i et sluttet kredsløb i nærheden. Denne elektromagnetiske induktion, som det kaldes, kommer til anvendelse i næsten alle elektriske apparater. I en dynamo frembringes den elektriske strøm ved at spoler af metaltraad drejes rundt i et magnetisk felt, hvad der bliver det samme som at bevæge en magnet hen imod fastsiddende spoler. Det vekslende magne-

tiske felt kan igen være frembragt af en vekselstrøm, som saaledes indirekte fremkalder en vekselstrøm i et kredsløb i nærheden, som den første strøm ikke er i forbindelse med. Jævnstrøm frembringer en jævn magnetisk kraft og kan derfor ikke inducere en elektrisk strøm i et kredsløb i nærheden uden ved kontakter at frembringe en vekselvirkning i strømløbet. Denne induktion af en elektrisk strøm ved hjælp af en anden elektrisk strøm benyttes i tændingsspolen til benzinmotorer, i telefonen, den traadløse telegraf og radio og i mangfoldige andre elektriske indretninger. Hovedreglen er altsaa, at enhver bevægelse af en elektrisk ladning fremkalder en magnetisk kraft, og enhver bevægelse af en magnetisk pol fremkalder en elektrisk kraft. Det var ved den nærmere matematiske udredning for disse principper, og ved at anvende dem ogsaa paa det tomme rum, at man kom til den slutning, at hvorsomhelst vi kan frembringe elektriske svingninger, der, som ovenfor anført, altid maa være ledsaget af magnetiske svingninger, vil disse svingninger fremkalde elektromagnetiske bølger, der forplanter sig gennem det tomme rum med lysets hastighed. Denne antagelse blev bekræftet ved forsøg, og der frembragtes de bølger, der nu kaldes radiobølger. Apparater, der udsender disse bølger, er en indretning, hvor elektriske ladninger bringes til at svinge frem og tilbage med en bestemt frekvens, ligesom en lyd giver altid er et legeme i svingninger. Man kunne næsten sige, at den elektriske ladning i bevægelse har tag i æteren, som vi kalder den i mangel af et bedre navn, og udsender sine bølger gennem denne æter. Strengen eller stemmegafflen, der er sat i svingninger, er i berøring med atmosfærens luft og udsender sine bølger gennem denne. Begge slags bølger kan maaske bedst anskueliggøres ved den række bugtninger vi sender henad et langt reb, ved at svinge det op og ned i den ene ende.

Vi ved altsaa, hvorledes elektriske ladninger paavirker hinanden og kender forbindelsen mellem elektricitet og magnetisme, men dette siger ikke noget om, hvad den elektriske ladning egentlig er. For den sags skyld kunne den godt være en vædske, der fulgte visse matematiske regler, den elektriske vædske, man talte om i gamle dage. Nutildags ved vi, at denne betegnelse er forkert. Man fandt, at det var de saakaldte elektroner, der udgjorde den elektriske ladning, og opdagelsen heraf, som fik den største betydning for nutidens fysik, blev gjort ved at undersøge elektricitetens gang gennem stærkt fortyndet luft. I et glasrør indsmeltes metalstænger, der inde i røret ender i plader, der godt kan have forskellig form og som kaldes elektroder. Naar vi gennem metalstængerne gør den ene elektrode

positiv elektrisk og den anden elektrode negativ elektrisk, saaledes, at der opstaar en vis spændingsforskkel mellem dem, finder der ikke nogen udladning sted mellem dem, naar luften i glasrøret har samme tryk som atmosfæren selv med en stor spændingsforskkel mellem de to elektroder. Hvis vi nu gradvis udpumper luften af glasrøret, foregaar der, naar luften er stærkt fortyndet, en elektrisk udladning mellem de to elektroder. Først ser vi store uregelmæssige gnister, senere en række mærkelige lysstriber, en slags flimren igennem glasrøret. Naar glasrøret er stærkt udpumpet, saa kun en titusindedel af den oprindelige luft er tilbage, altsaa naar lufttrykket i glasset er en titusindedel af atmosfærens tryk, kommer glasset til at skinne med et ejendommeligt klart grønt lys. Naar smaa figurer af forskellig farve er anbragt inde i glasset, er disse i vejen for lyset og kaster skygge paa glasrørets væg, og man ser deraf, at lyset udgaar fra den negative elektrode eller katoden, som den kaldes. Hvad det er, der udgaar fra katoden, kan vi ikke se, men det skær, disse katodestraaler kaster paa glasrørets væg, gør det muligt for os at følge deres retning. Hvis vi nærmer en magnet til glasrøret, vil katodestraalernes retning forandres paa samme maade, som en elektrisk strøm i en meget bøjelig metaltraad ville blive det. Vi saa jo, at ligesom en elektrisk strøm udøver en magnetisk kraft, udøver en magnet ogsaa en kraft paa en elektrisk strøm. Hvis vi nærmer en plade ladet med elektricitet til glasrøret, forandres ogsaa katodestraalernes retning. Og da vi ved, at den elektriske strøm er elektriske ladninger i bevægelse, maa vi ogsaa antage at katodestraalerne er en strøm af smaa elektriske ladninger. Ved en nærmere undersøgelse af de her virkende elektriske og magnetiske kræfters indbyrdes paavirkning har man kunnet fastslaa at katodestraalerne er en strøm af negativt elektrisk ladede partikler, og vi kan beregne disse partiklers masse, naar vi kender størrelsen af deres ladning. Og denne ladning har nøjagtig samme størrelse som den mindste elektriske ladning, der er knyttet til et atom, som findes, ved at lade en elektrisk strøm gaa gennem en vædske, hvorved elektrisk ladede atomer drives gennem vædsken. Det har ikke været muligt at finde nogen mindre elektrisk ladning, og uden hensyn til hvilken luftart glasrøret indeholder, har katodestraalernes partiklers ladning altid samme størrelse. Denne er den negative elektriske ladnings elementære enhed, som kaldes en elektron. Elektronernes masse er uendelig lille, kun lidt over en totusindedel af det letteste atom, brintatomet. Elektronen er ikke nogen materiel partikel med en bestemt elektrisk ladning, men den er slet og

ret en elektrisk ladning. Det, at elektronen har en bestemt masse, er kun et udtryk for, at der fordres en vis kraft til at sætte en elektrisk ladning i bevægelse. Det der i virkeligheden foregaar, naar katodestraalerne fremkommer, er, at den elektriske kraft, der virker mellem de to elektroner, driver positiv elektrisk ladede atomer imod katoden, hvorved der løsriver elektroner saavel fra disse atomer som fra katoden.

P.

Danske Privatbaners Hjælpekasse af 1889

Ved det for Jylland nu afsluttede valg af repræsentanter og suppleanter ved hjælpekassen valgte følgende:

Repræsentanter:

Vejle-Vandel-Grindsted Jernbane.

Pudser N. J. Nielsen, Skovvejen 31, Vejle.
Motorfører Th. Hansen, Vejle, suppleant.

Horsens-Juelsminde Jernbane.

Stationsforstander K. Elley, Hornsyld.
Baneformand P. Jacobsen, Stenderup, suppleant.

Horsens Vestbaner.

Trafikassistent J. M. Kammer, Lund.
Trafikassistent W. Lindek Jensen, Lund, suppleant.

Horsens-Odder Jernbane.

Stationsforstander J. S. Madsen, villa „Sima“,
Stensballe pr. Horsens.
Baneformand Olesen, Horsens, suppleant.

Horsens-Bryrup-Silkeborg Jernbane.

Togfører O. Borup, Gormsgade 2, Horsens.
Baneformand K. Bækgaard, Vinding.
Togfører H. Rasmussen, Horsens, suppleant.
Trafikassistent T. Schmidt, Lund, suppleant.

Hads-Ning Herreders Jernbane.

Stationsforstander M. A. Madsen, Viby, Jylland.
Værkmester O. Petersen, Odder, suppleant.

Aarhus-Hammel-Thorsø Jernbane.

Overtrafikassistent K. M. Hede, Aarhus.
Lokomotivmester E. M. Christensen, Aarhus.
Stationsforstander M. Andersen, Galten, suppleant.
Overtrafikassistent K. Jensen, Aarhus, suppleant.

Ebeltoft-Trustrup Jernbane.

Baneformand Jørgensen, Gravlev.

Ryomgaard-Gjerrild-Grenaa Jernbane.

Banemester C. Mogensen, Gjerrild.
Baneformand P. Petersen, Voldby, suppleant.

Randers-Hadsund Jernbane.

Overtrafikassistent A. Andersen, Randers.
Togfører P. A. Petersen, Randers, suppleant.

Aalborg-Hadsund og Aalborg-Hvalpsund Jernbaner.

Trafikassistent H. Lund Christensen,
Nr. Sundby H.

Portør J. Rask, Vægger, suppleant.

Fjerritslev-Frederikshavn Jernbane.

Overportør J. Justesen, Dronninglund.
Lokomotivfører Aage Engelund, Aalborg, suppleant.

Skagensbanen.

Overtrafikassistent C. Lund Hansen, Skagen.
Lokomotivfører K. Larsen, Skagen.
Trafikassistent M. C. Nielsen, Skagen, suppleant.
Banemester K. Kristensen, Skagen, suppleant.

Hjørring Privatbaner.

Motorfører S. Sørensen, Hjørring.
Motorfører E. Hansen, Hjørring, suppleant.

Silkeborg-Kjellerup-Rødkjærsbro Jernbane.

Overtrafikassistent Aage Koch, Silkeborg.
Kontorassistent N. H. Larsen, Silkeborg, suppleant.

Vemb-Lemvig-Thyborøn Jernbane.

Kontorchef H. A. Lillelund, Lemvig.
Trafikassistent B. Dahl, Lemvig.
Stationsmester B. Rauusbæk, Klinkby, suppleant.
Baneformand M. Petersen, Vrist, suppleant.

Ringkøbing-Ørnhøj-Holstebro Jernbane.

Kontorassistent G. Nørgaard Poulsen
Sydbanegaarden, Holstebro.
Lokomotivfører O. G. Asmussen,
Ringkøbing, suppleant.

Thisted-Fjerritslev Jernbane.

Togfører P. Kortegaard, Thisted.
Portør A. Pedersen, Thisted, suppleant,

Troldhede-Kolding-Vejen Jernbane.

Togfører P. Schou, Kolding.
Togbetjent H. Knudsen, Kolding.
Motorfører J. Schmidt, Kolding.
Togfører H. M. Christiansen, Kolding, suppleant.
Værkmester K. Mellin, Kolding, suppleant.
Kassererske, frk. Rasmussen, Kolding, suppleant.

Haderslev Amts Jernbaner.

Overassistent Th. Jensen, Haderslev.
Godsekspeditør A. Wienberg, Haderslev, suppleant.

Aabenraa Amts Jernbaner.

Direktør Thøgersen, Aabenraa.

Skive-Vestsalling Jernbane.

Motorfører Sv. Nielsen, Spøttrup.
Motorfører M. Christensen, Spøttrup, suppleant.

Mariager-Faarup-Viborg Jernbane.

Lokomotivfører A. Andersen, Mariager.
Portør J. F. Lund, Mariager, suppleant.

Varde-Grindsted Jernbane.

Stationsmester Christensen, Ansager.

Varde-Nr. Nebel Jernbane.

Overtrafikassistent H. E. Nielsen,
Vestbanegaarden, Varde.

Verdens største model-jernbane

aabnedes pinsesøndag i byen Heimwehfluh ved Interlaken i Schweiz. Den lægger beslag paa 84 m² og har ialt 200 m spor, hvortil der er medgaaet 17.000 træsveller. Helautomatiske bloksignaler paa strækningen muliggør samtidig kørsel af 5—6 forskellige tog. Sikringsanlægget har krævet opstilling af 80 relaiser. I forbindelse med disse er der ført 180 traade til sporene, sporskifterne, signalerne og luftledningerne, saaledes at traadnettet ialt har en længde af ca. 2000 m.

Allerede i fjor opførtes et mindre model-jernbane-anlæg paa dette sted, men dette lille anlæg er nu blevet kompletteret, forbedret og udvidet, saa det sikkert med rette kan kaldes verdens største model-jernbane. Der er jernbanebroer, viadukter, støttemure, tunneler, vendesløjfer, stationer, banegaarde, landsbyer, søer og vandfald. Hele dette prægtige alpepanorama er opført af arkitekt Gustav Ritschard i Interlaken, medens de øvrige dele af dette tekniske mesterværk er fuldført af firmaet Willy Kleinhaus, Zürich, som er specialist paa dette område.

Det smukke arrangement, der tillige er meget lærerigt, giver et godt indblik i de vanskelige schweiziske jernbaneforhold, der sikkert er ret enestaaende i verden. En mængde besøgende har allerede beundret det store anlæg, og byen Interlaken har faaet en ekstra turist-attraktion, som især er af interesse for alle, der interesserer sig for trafikproblemer.

S.

Personalia.

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

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

Afd. 3. Aalborg Privatbaner.

P. lokomotivfører J. K. Poulsen afgaaet ved døden 14. december 1951.

Afd. 20. Horsens Vestbaner.

Paa grund af alder er lokomotivfører J. Jensen afskediget fra 31. december 1951 og overføres derefter til hvilende medlem.

Stipendier fra Fondet for Dansk-Norsk Samarbejde til studieophold i Norge.

Ifølge fondets fundats skal dette bidrage til øget forstaaelse og samarbejde mellem Norge og Danmark paa kulturelle og andre omraader.

Fondets stipendier fordeles efter fundatsen inden for følgende grupper:

arbejdere — erhvervene — kirken
kunsten — skolen — videnskaben,

og ved uddelingen vil der især blive lagt vægt paa, at opholdet sætter paagældende i stand til at gennemføre videregaaende studier, ansøgeren ikke kan gennemføre i Danmark.

Ansøgning om stipendium til studieophold i Norge i stipendieaaret 1. juli 1952 til 30. juni 1953 maa for at komme i betragtning være fondet i hænde senest 6. marts d. a.

Ansøgningskema faaes ved telefonisk eller skriftlig henvendelse til fondets sekretariat: Schæffergaarden, Eremelundsvej 105, København Gentofte, telefon Gentofte 6065.

Afskrift.

Aftale af 8. august 1951 mellem

De samvirkende Fagforbund i Danmark og Dansk Arbejdsgiverforening vedrørende forskellige spørgsmål i forbindelse med bedriftsværn.

I. Udtagelse af bedriftsværnsmandskab.

1. Virksomhedens ledelse foretager udvælgelsen af mandskabet saa vidt muligt med hensyntagen til en forholdsmæssig fordeling af tjenesten blandt arbejdere og funktionærer (de paa virksomheden beskæftigede personer). Samarbejdsudvalget, hvor et saadant er oprettet, eller en repræsentant for arbejderne (tillidsmanden) og en repræsentant for funktionærene skal dog forinden høres i sagen. Det er en forudsætning, at der, hvor endelig udvælgelse allerede har fundet sted, kun foretages ændringer, hvor dette maa anses for paakrævet.

2. Der skal til brandkolonnen udtages og uddannes mandskab til afløsning i størst mulig udstrækning. Der udtages mindst to afløsningshold, medmindre omstændighederne gør dette umuligt. Afløsningsholdene kan som hidtil ogsaa udtages blandt egnede personer i de øvrige kolonner.

Der kan dog ikke i anledning af udtagelse af yderligere afløsningshold i almindelighed stilles krav om forøgelse af den personlige udrustning — specielt hjelme og gasmasker.

II. Uddannelse og øvelser.

Uddannelsen foregaar uden for arbejdstiden og uden vederlag til mandskabet. Paakrævede øvelser, efter at uddannelsen er godkendt, udføres uden for arbejdstiden og uden vederlag. Til eventuelle transportudgifter og til rimelig fortæring godtgøres et beløb af kr. 3,00 pr. gang.

Ønsker arbejdsgiveren uddannelse eller øvelser afholdt i arbejdstiden, maa der betales fuld løn.

Saafernt det offentlige kræver øvelser i arbejdstiden, betaler det offentlige paa tilsvarende maade fuld løn.

III. Vederlag.

Indtil fuldt beredskab er beordret inden for et helt luftbeskyttelsesomraade, betaler virksomheden for vagttjenesten fra dens begyndelse til normal arbejdstids begyndelse et vederlag, stort kr. 8,00 pr. mand, for en vagt af indtil 12 timer; for hver paabegyndt time derudover betales kr. 1,00 pr. time. Denne betalingsregel gælder ogsaa for virksomheder, der arbejder paa arbejdsfordeling med indskrænket daglig arbejdstid. Er arbejdsfordelingen tilrettelagt saaledes, at der med visse mellemrum standses en hel hverdag, erholder brandvagten for den derved foraarsagede dagvagt betaling af 9,00 kr. i overensstemmelse med den i nærværende punkts 2. stk. fastsatte regel for søn- og helligdagsvagt.

For dagvagter paa søn- og helligdage — beregnet inden for tidsrummet fra kl. 7 til kl. 19 — betales med 9,00 kr. Vagten, der begynder kl. 19 eller senere — og varer til normal arbejdstids begyndelse næste dag — betales med 8,00 kr.

I tilfælde, hvor vagttjeneste træder i stedet for normalt arbejde, udbetales sædvanlig løn. Vagtjeneste, der udføres uden tab af løn, medens den paagældende er i arbejde, honoreres ikke særskilt. Samme regel gælder for vagttjeneste paa hverdagene, for saa vidt den paagældende er bosiddende paa arbejdspladsen. For fremmøde ved flyvervarsling yder virksomheden til brandkolonnen 2,00 kr. pr. mand, dog ydes der ikke vederlag for mere end højst 2 varslinger pr. døgn.

Halvdelen af de under punkterne II og III fastsatte vederlag refunderes virksomheden af staten.

Bestaaende aftaler, som parterne er enige om at opretholde, berøres ikke af nærværende bestemmelser.

Ovenstaaende ordning er for arbejdsgivernes vedkommende indgaaet under forbehold af, at de bevilligende myndigheder tiltræder den under pkt. III, næstsidste stykke, omhandlede passus, og den træ-

der i kraft, saa snart meddelelse foreligger om, at myndighederne har givet tilsagn herom.

For Dansk Arbejdsgiverforening:
sign. *Henrik Tuxen.*

For De samvirkende Fagforbund i Danmark:
sign. *Kai Lindberg.*

Når en østtysk præsident skal med toget

Da østtysklands præsident Wilhelm Pieck fornylig skulle rejse til kur-ophold i Sovjetunionen, var der truffet så omfattende sikkerhedsforholdsregler, at man aldrig i Europa har oplevet noget lignende (måske bortset fra Hitler-tiden).

En time før særtogets afgang blev alle perroner på Berlins østbanegård (tidligere Schlesischer Bahnhof) rømmet for publikum og besat af folkepolitiet. På nærtrafikkens perroner blandede detektiver fra sikkerhedspolitiet sig med publikum. Pladsen foran banegården blev afspærret og al trafik ledet udenom. Alle indgange til banegården blev sikret af officerer.

Allerede en uge før afrejsen beordredes efter anvisning af generaldirektøren for jernbanerne to hurtigtogslokomotiver fra Leipzig til Berlin, hvor de grundigt blev eftersat af funktionærer fra de øverste tekniske kontorer og efter en prøvetur under skarp bevogtning af politifolk blev kørt frem til brug for rejsen, — skønt der i Berlin var tilstrækkeligt af hurtigtogslokomotiver. Til at føre disse maskiner tilkaldtes dagen før afrejsen „to veltjente jernbanefunktionærer af folket“ fra Chemnitz, hvor de blev iført den nye galauniform for jernbanefunktionærer med de brede sovjet-epauletter. Jernbanedirektionen i Berlin stillede to fyrbødere til rådighed, hvis politiske pålidelighed man i forvejen havde sikret sig.

Kort før særtogets afgang udsendtes som forløbere to sammenkoblede hurtigtogslokomotiver fra Frankfurt a. d. Oder, besat med højere jernbanefunktionærer; de skulle afkontrollere strækningen på forhånd. Særtogets maskiner blev før afgangen endnu engang eftersat af højere funktionærer, som med deres underskrift måtte bekræfte, at maskinerne var fuldkommen i orden. Papirerne med disse attester blev overgivet statssikkerhedspolitiet. Til at kontrollere lokomotivførerne placeredes der på hvert lokomotiv en højere funktionær.

Sikringen af banelinjen Berlin—Frankfurt blev overdraget transportpolitiet. Med nogle hundrede meters afstand stod der opstillet politifolk, og imellem disse patruljerede betjente med hunde frem og tilbage. På og under alle broer stod der bevæbnet politi.

Toget fik et uforudset ophold i Frankfurt a. d. Oder, da den polske jernbanedirektion ikke ville lade det køre videre til Brest-Litovsk med tyske lokomotiver og tysk personale. De tyske maskiner blev afkoblet, og Wilhelm Pieck måtte fortsætte sin rejse med polske lokomotiver og polsk personale. Han ankom i god behold til sovjetrusland, hvor hans „kurophold“ kunne begynde. Således rejste „kammerat“ Wilhelm Pieck i året 1951!

S.

Frokost-causeri.

Lykken er slet ikke det, du tror,
sang vi i en schlæger for nogle aar siden, og man faar mere og mere en mistanke om, at det er rigtigt. Mange mennesker har en forestilling om, at hvis de blot havde en høj indtægt, saa de kunne spise og drikke, hvad de lystede, og helst ogsaa farte rundt i en bil, saa havde de fanget lykken. — Men efter videnskabens seneste erfaringer, har de taget fuldkommen fejl. Lykken ligger hverken i indkomsten, maden eller bilen. Tværtimod! Næst efter tvungen opsparing og mangel paa D-vitaminer skal mad og bil være noget af det værste, man kan komme ud for — og lad os slet ikke tale om en høj indtægt. — Viser ikke en undersøgelse, at de arbejdere, der har den laveste løn, trives bedst paa arbejdspladsen! Og Gallup har nylig konstateret, at strid og spektakel er mest almindelig i familier med over 14—18.000 kr. om aaret, medens derimod familier med omkring 10.000 kr. lever i fryd og gammen. Indtægts-kategorien paa de 14—18.000 kr. er særlig krisepreget, for der er uenigheden om økonomien værre end hos dem, der ikke har noget at skændes om.

De stakkels bilfolk!

Og hvilken elendighed er det ikke at have bil! Nylig er bilskatten bleven fordoblet og forsikringspræmierne sat op. Et blad har udregnet, at det faktisk koster over 6000 kr. om aaret at holde bil. Og nu kommer det allerværste: Ifølge en anden udregning har bilejerne i gennemsnit under 9000 kr. om aaret, og hver fjerde bilejer har end ikke 6000 kr. om aaret — det er navnlig de mange landboere, der har bil, der kommer ind under denne kategori.

Hvad disse mennesker lever af, er derimod ikke helt klarlagt endnu, og det lader sig maaske heller ikke gøre. Men vi kan da i hvert fald slaa fast, at lykken altsaa heller ikke bestaar i at farte rundt i bil — rent bortset fra, at det er usundt at savne motion.

Den gode mad!

Det er jo forlængst konstateret, at det er usundt at drikke for meget spiritus, ja, man kan ende som et vrage, jævnfør „Café Paradis“. Men naar lykken nu hverken ligger i den gode indtægt eller i at holde bil eller drikke vin, saa maa den vel bl. a. ligge i den gode mad? — Men den tid er helt forbi! — Allerede for mange aar siden sagde man, at der her i landet er flere folk, der æder sig ihjel, end der drikker sig ihjel. Vi lo nærmest ad den slags teorier, som jo kun kunne tage sigte paa overklassens ædedolke. Dog — nu kommer lægerne og erklærer, at overdrevent æderi er almindeligt i alle befolkningsgrupper — det er den mest udbredte folkesygdom — siger de — og tilmed den allerfarligste. —

Hvorfor nu det? Jo, for folk spiser for meget af alle mulige grunde: Nogle elsker mad — andre drukner deres familiesorger i god mad, atter andre ærgres sig over, at de ikke bliver forfremmede, og de kvæler ærgrelsen i flødeskumskager eller lignende lækkerier, ja, selv de ulykkeligt forelskede tyr til den gode mad i sorgens værste stunder. —

Kan det nu ogsaa være rigtigt? Man tvivler! Vi har hørt om folk, der slukkede sorgen i sprut, men har man nogen sinde hørt om folk, der begravede deres bekymringer i flæskesteg med rødkaal? Og dog fortæller lægen om en frue, der paa kort tid tog 20 kg paa, fordi hendes mand kom fuld hjem hver lørdag og trak hende i haaret tværs over gulvet. Men maaske har hun regnet med at blive saa tung, at manden maatte opgive sit haartrukne forehavende!

Antabus mod æderi

er endnu et ukendt begreb, men det kommer nok. Foreløbig kunne vi jo starte nogle afholdsforeninger, der ikke bekæmpede spiritus, men derimod æderiet. Hvorfor skal maden, som er det farligste af alt her i landet, gaa fri? Nej, lad os faa en kraftig kampagne med plakater i alle cafeér og markenderier: Spis ikke rullepølse! Drik mineralvand! etc.

Men lige raadvilde staar vi da! Skulle lykken maaske ligge i mineralvand? Vi kvier os ved at tro det. Vi venter paa et nyt svar paa vort spørgsmaal: hvad er da lykken?

Sociale „fremskridt“ i Ungarn og Czekoslovakiet.

Kvinder i kulgruberne.

Fra Ungarn meldes om nyeste „sociale fremskridt“ — omend noget selvmodsigende: Dels fortælles, at kvinderne nu frivilligt har meldt sig til arbejdet med trykluftbor i kulgruberne. Aarsagen er, at arbejdsdisciplinen var blevet noget sløj. Minister-

præsident Rakosi udtalte for nogen tid siden ifølge den officielle kommunistiske „Informations-Bulletin“: „Med hensyn til arbejdsdisciplinen er forholdene ikke de bedste. I Sajoszentpeter er det f. eks. forekommet, at 25 pCt. af minearbejderne i en kulmine ikke var mødt til arbejdet, dels paa grund af sygdom, dels med anmeldt gyldig grund, men ogsaa uden grund“. Han indprenter derfor ministeren for sværindustri, at disciplinfor skrifterne skal overholdes strengt. — Ulovligt forsømte arbejdsdage skal fremtidig fradrages ferien!

Men i et folkedemokrati kan man let klare den slags fald i produktionen. Rakosi retfærdiggør kvindernes indtog i kulminerne med følgende ord:

„Enhver ved, at kvinderne ikke har adgang til arbejde i kulminerne i „den gamle verden“. Kapitalisten behøvede ikke at ty til kvindearbejde. Han havde masser af mænd til raadighed, som han frit kunne udbytte. Nu melder (!) kvinderne sig til arbejde i kulminerne, og det hilser vi med glæde. Ganske vist klager de over, at mændene modtog dem med tilraab som f. eks. Bliv hellere hjemme ved gryderne! Dette her er ikke noget for jer!“ — Men kvinderne lod sig ikke koste bort. De blev i minerne og arbejder nu 8 timer daglig med det tungeste værktøj. — (Hvilket socialt „fremskridt“! Nu mangler de blot ogsaa at sende børnene ned i kulminerne. Saa er man heldigvis lige saa vidt som i højkapitalismens England for 130 aar siden.)

Stachanow-arbejdere, der passer fem maskiner!

Man undrer sig over, at det kan være nødvendigt at slæbe kvinderne til arbejde i kulminerne, naar man nu læser i „Ungarsk Bulletin“ Nr. 89, 1. februar 1951 (Redaktion Budapest), at Stachanow-arbejderne paany har overgaaet sig selv; det hedder ordret herom:

Blandt Stachanow-staalrejerne staar som nr. 1 Kossuth-præmievinderen Ede Horvath, der har opfyldt sin norm med 727 0/0. — Den unge Stachanow-arbejder Sandor Jacob naaede et resultat paa 403 0/0. I det ungarske staalværk spares nu daglig hundreder af tons staal som følge af nye metoder. I værktøjsfabriken Czepeler-Mathjas-Rakosi-Werke er konkurrence-helten den unge arbejder Andras Kerekes, der har opfyldt sin norm med 869 0/0, og som endog paa nogle af sine bedste dage naaede op over 1000 0/0.

(Og man undrer sig endnu mere, naar man læser et telegram fra Budapest den 27. februar 1951 om genindførelse af rationering af smør, fedt, sæbe, flæsk. Rationen er 600 gr. fedt pr. maaned. Og Ungarn er et typisk landbrugsland, hvor man tidligere svømmede i fedt!)

I det czekoslovakiske informationsblad for den revolutionære fagbevægelse for januar 1951 læser vi, at kollega Lambert i et stort støberi har overskredet sin norm med 202 0/0, kollega Fiser med 240 0/0 og kollega Krucky passer 5 maskiner, hvorved yderligere 7—8 kolleger supplerer deres arbejde. Men alligevel har som bekendt ogsaa Czekoslovakiet genindført brødrationering. (Forstaa det, hvo der kan!) S.