

## DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

NR. 10 - 52. ÅRGANG

20. MAJ 1952



### Indhold:

Det ligger i luften .....	121
Nordisk nyt — Finland .....	122
Oprettelse af lokale samarbejds- udvalg .....	123
Ny trafikminister .....	124
Brunkul som muligt drivstof for statsbanerne .....	125
Planlægning for velfærd .....	129
Ændring i anciennitetsrækken .....	129
Rettelse .....	129
På hospitalet i New York .....	130
Med sidste tog .....	130
Viktor Hugo's første jernbane- rejse i 1836 .....	131
Feriebørn .....	131
Under DLF .....	132
Tak .....	132
Opmærksomhed frabedes .....	132
Nye adresser .....	132
Medlemslisten .....	132
Personalialia .....	132
Foreningen af Pensionister ved De danske Statsbaner .....	132
Det jysk-fynske Statsbaneperso- nales Bibliotek .....	132
•Olsen og Jensen• .....	132



### Redaktører:

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

### Redaktion og ekspedition:

Hellerupvej 44, Hellerup.  
Telefon Hell. 7269.  
Kontortid 10—16.  
Postkonto 20541.

Frederiksberg Bogtrykkeri,  
Howitzvej 49.

## Det ligger i luften.

Selv om vi lever i en motoriseret verden med al dens moderne og teknisk snilde, der stadig betinger en fremgang for motoren indenfor stort set alle trafikmidler, har dampmaskinen vedvarende sin berettigelse. Ikke mindst indenfor jernbanedriften holder den gamle damphest sin stilling, fordi den har kræfterne til at bestride arbejdet, når der skal tages fat i de store daglige transporter, og i de perioder, hvor trafikken er på sit højeste.

Uden at blive beskyldt for at være gammeldags, romantisk eller mangle evne til at følge med tiden og udviklingen, må det erkendes, at det fryder en lokomotivmands øje at se damplokomotivet fare over strækningen med et fuldt lastet tog. Det pynter ligefrem i et landskab, og den, der har kendskab til lokomotivmandens gerning og jernbanedrift i al almindelighed, må uvægerlig frydes herover. Dog er det naturligvis en betingelse, at alt er, som det skal være, og maskinen arbejder som den skal. Billedet kan nemt formørkes, og skønheden og charmen ved det hele forsvinder ved selv den mindste fejl, der kan iagttages ude fra.

Noget af det, der langt fra pynter, og som unægtelig ikke hører til et lokomotiv under arbejde, er de store røgmasser ud af skorstenen. Det kan imidlertid lyde paradoksalt, når det betænkes, at maskinen drives ved damp, fremskaffet ved fyring med kul, men enhver lokomotivmand ved, at det hører til en af hans fornemste opgaver at forbrænde kullene med den mindst mulige røgdudvikling. Selvfølgelig er dette ikke for at give lokomotivet den bedst mulige position i det danske landskab, eller alene af hensyn til omgivelserne og de mennesker, der færdes på og ved jernbanen, men også og ikke mindst for at opnå den mest økonomiske udnyttelse af kullene.

Denne opgave er ikke så lige til. Den kræver en overordentlig stor indsats fra personalets side, idet den ikke alene betinger den rigtige fyringsteknik fra lokomotivfyrerbøderens side — »Lidt, men ofte«, — den rigtige harmoni i det samarbejde, der må være i lokomotivførerenes fremførelse af maskinen og lokomotivfyrerbøderens arbejde, men tillige, at personalet er bekendt med kulkvaliteten. Det er af overordentlig stor betydning, at mændene på maskinen har kendskab til, om det er fede eller magre kul, eller i det hele taget ved, hvilke gode eller dårlige egenskaber brændslet har, der skal fyres med.

I efterkrigsårene har lokomotivbrændslet været meget vekslende i kvaliteten, både med hensyn til varme- og brændeevne. Og for tiden synes det at være nogle kul med en særlig tilbøjelighed til at ryge, med andre ord nogle fede kul. Alt tyder på, at der er tale om en kvalitet, som kræver ekstraordinær stor påpasselighed for at undgå for kraftig røgdudvikling. Dette har medført en del klager over røgplager fra lokomotiverne, og i særlig grad klager fra tæt bymæssige bebyggelser, især fra København og Aarhus.

Nu skal det med det samme indrømmes, at klager over røgplage meget ofte er fremsat fra kredse, som alene har set det som sin opgave at registrere røg fra lokomotiverne, uanset om

## Finland.

### Strejkeret.

Hvorfor har tjenestemændene ikke ret til at strejke, når arbejderne har det? I sammenhæng med teknikerstrejken i Helsingfors dukkede dette spørgsmål tit op i den del af dagspressen, som stillede sig bag teknikernes aktion.

Spørgerne har anledning til at begrunde, hvad minister Huunonen har at anføre i sit svar på et rigsdagsspørgsmål om politiforhørene mod de strejkende. Ministeren fremholder, at kommunal- eller statstjenestemænd, som deltager i strejker og derigen- nem forsømmer sin tjenestepligt, gør sig skyldig for strafbar tjenestefejl. Straffen er forbundet med skadeserstatningsforpligtelse. Den som opfordre til sådan strafbar handling er også hjemfalden til straf. Så vidt nogen forening står bag en sådan strejke, kan også denne straffes med støtte af bestemmelserne i foreningsloven.

I dette — såsom i mange andre henseender — er de på tjenestemandsvilkår ansatte efter lovens mening i en hel anden ansættelse end de aftaleansatte. Her kan eksempelvis nævnes trygheden i ansættelsesforholdet, en række sociale fordele blandt dem f. eks. ferie og retten til pension. I spørgsmålet om disse fordele kan tjenestemanden og de aftaleansatte altså ikke ligestilles med hinanden. Det er derfor rimeligt, at tjenestemændenes uden sammenligning bedre fordele også medføre helt andre forpligtelser, end hvad der rimeligt kan pålægges de aftaleansatte arbejdere.

Vi er imidlertid gerne med på at diskutere spørgsmålet om at gennemføre en større ensartethed, når det gælder tjenestemændenes og de aftaleansatte arbejderes rettigheder — og forpligtelser.

(Löntagaren).

der har været tale om ubetydeligheder eller om det ganske uundgåelige. Skønt der tages hensyn til alle og lokomotivpersonalet til enhver tid kender sine pligter og bekæmper røgdudviklingen mest muligt, har mange af disse henvendelser ofte måtte betegnes som kværuleanteri. Men som nævnt er de nuværende kul tilbøjelige til at ryge temmelig kraftigt, og det er derfor, vi har fundet anledning til at rette en appel til vore medlemmer.

Problemet er temmelig stort, og der er denne gang også indgået henvendelse til administrationen fra sundhedskommissionen. Alle kræfter må derfor medvirke, så ulemperne overvindes.

København er et af de steder, hvorfra klagerne er størst. Denne by og dens forstadsbebyggelser strækker sig efterhånden over et anseligt område, og langs jernbanen ligger beboelsesejendommene tæt. Det er til gengæld også et af de vanskeligste områder for lokomotivpersonalet at udføre deres tjeneste indenfor og skabe en kørsel, hvor røgdudviklingen helt undgås. Ved togfremførelse f. eks. fra hovedbanegården ad Nord- og Kystbanen passerer et særligt ømfindtligt stykke — Boulevardbanen. Bedre er det ikke ad Vestbanen mod Roskilde, hvor der er en hård stigning på det meste af strækningen igennem den tættest bebyggede bydel. Der skal derfor tilrettelægges et godt fyr før afgang, og opbygningen heraf må nødvendigvis finde sted på terrainet inde i selve byen. Foruden det her anførte må det tillige tages i betragtning, at de forholdsvis store tog og de knappe køretider frembyder særdeles vanskelige arbejdsvilkår for lokomotivpersonalet, når alle forhold og hensyn skal tages. Når kullene er af den vanskelige art, er det et yderst krævende arbejde at tilrettelægge fyret, så røgdudviklingen nedsættes til et minimum og ikke virker generende for omgivelserne.

Men selv om der er grund til at tage disse forhold i betragtning, så fritager det ikke lokomotivpersonalet for at gøre deres yderste for at afhjælpe røgplagen. De er ligesom alle andre indenfor DSB interesseret i undgåelsen af klager og erstatningskrav, forårsaget af røg. Men skønt det er på lokomotivpersonalet, ansvaret hviler i sidste instans, er der andre, der kan gøre deres til at aflaste mændene på maskinerne, eller i hvert fald række dem en hjælpende hånd. I tidligere tider fandtes der en kulprøveanstalt, hvorfra de nødvendige oplysninger om kullenes kvalitet kunne indhentes. Så vidt os bekendt eksisterer en sådan anstalt ikke mere, men tilsvarende oplysninger om brændselet kan vel fås andre steder fra, således at det personale, der skal arbejde med det, kan orienteres forinden tjenesten påbegyndes. Meget ofte er det forskellige kvaliteter, der udleveres ved de forskellige maskindepoter, hvilket yderligere vanskeliggør arbejdet for personalet. Hertil kommer pasningen af fyret, når maskinen henstår i remisen. Det er af overordentlig stor betydning, at maskinen kan overtages med et velpasset fyr og ikke med et brokket fyr, som tilfældet mange gange er.

Imidlertid må klagerne over røgplagen erkendes. Vi skal derfor henlede vore medlemmers opmærksomhed herpå med appel om at gøre deres til, at disse kan bortfalde.

»Der går sjældent røg af en brand, uden at der er ild«, siger man. Dette skal i denne forbindelse omskrives til: »Sjældent ser man røg fra det lokomotiv, skønt der er ild i det«.

# Oprettelse af lokale samarbejdsudvalg

I h. t. »Reglement angående oprettelse af samarbejdsudvalg indenfor statens styrelser m. v.» § 1 kan der på anmodning af en af de i h. t. § 21, stk. 1, anerkendte tjenestemandorganisationer oprettes lokale samarbejdsudvalg.

Tilsvarende gælder, når anmodningen fremsættes af DsF for områder, hvor det organiserede ikke-tjenestemandsansatte personale udgør mindst 10 pct. af det inden for det pågældende lokalområde til stadighed heldagsbeskæftigede personale.

Ved udtrykket »heldagsbeskæftigede« forstås, at de pågældende skal have en gennemsnitlig daglig arbejdstid på mindst 5 timer året igennem.

Lokale samarbejdsudvalg kan oprettes, når der ved vedkommende tjenestested til stadighed er beskæftiget mindst 25 heldagsbeskæftigede (ansatte og/eller ikke-ansatte).

*Kun områder med fælles stedlige interesser kan sammenlægges.*

Når der indenfor en styrelse findes flere tjenestesteder i samme by (ved samme tjenestested, station el. lign.) med fælles stedlige interesser, kan sådanne tjenestesteder indgå under eet fælles lokalt samarbejdsudvalg, men det er en betingelse, at der i hvert fald på eet af tjenestestederne beskæftiges mindst 25 ansatte og/eller ikke-ansatte som heldagsbeskæftigede. (jfr. foran).

Der kan således ikke foretages sammenlægning af flere af hinanden uafhængige tjenestemandssteder hver med mindre end 25 ansatte for at nå det fastsatte minimum, 25 ansatte.

*Lokale lokaludvalg og samarbejde lokalt.*

Det normale vil være, at der kun oprettes eet lokalt samarbejdsudvalg for hvert tjenestested, station, depot el. lign. Alene den omstændighed, at der på et eller flere af et tjenestesteds lokale arbejdspladser beskæftiges flere end de 25 (f. eks. 35 et sted, 55 et andet sted) er ikke i sig selv tilstrækkeligt grundlag for oprettelsen af flere lokale samarbejdsudvalg inden for samme tjenestested.

Forudsætningen for oprettelsen af flere lokale samarbejdsudvalg inden for en stations (eller andet tjenestested) område er forudsat af, at der findes flere fra hinanden adskilte arbejdsområder, der for det første hver især opfylder den talmæssige betingelse (mindst 25) og dernæst hver for sig har specielle fra de andre arbejdsområder afvigende stedlige interesser. F. eks. kan stationstjenestens interesser ofte være afvigende fra lokomotivdepotets (herunder depotpersonalet), ligesom togpersonalet og banepersonalet hver for sig kan have specielle stedlige interesser.

Opfylder hvert af disse særområder betingelsen om at have mindst 25 heldagsbeskæftigede, kan der oprettes lokale lokaludvalg for hvert af dem, men det er en betingelse, at der ikke ved en sådan opdeling i lokale lokaludvalg efterlades en gruppe eller arbejdsplads, der på grund af for ringe antal beskæftigede ikke kan få oprettet samarbejdsudvalg. Forekommer et sådant tilfælde, må enten alle beskæftigede på samt-

lige arbejdsområder indgå under eet fælles lokalt udvalg, eller den »efterladte« gruppe må optages i en af dem, der kan danne samarbejdsudvalg, og med hvem den efterladte gruppe kan siges at have mest fælles i interessehenseende.

I de tilfælde, hvor der oprettes flere lokale udvalg inden for samme tjenesteområde, station el. lign., vil det være hensigtsmæssigt, at der fra personaleside etableres et samarbejde mellem repræsentanterne fra de respektive udvalg til gensidig underretning og vejledning. En sådan kontakt er ikke fastsat i reglementet, men det kan ikke forhindre, at der dannes et fast kontaktorgan udvalgene imellem.

*Når der ønskes oprettet lokaludvalg.*

Er der på et tjenestested interesse for oprettelsen af lokalt samarbejdsudvalg, og de foran omtalte forudsætninger er tilstede, vil det være mest praktisk at gå frem på følgende måde:

De stedlige tillidsmænd for de forhandlingsberettede organisationer og for de under DsF hørende organisationer søger optaget kontakt med hinanden for at tage stilling til, om der findes grundlag for at gennemføre oprettelsen; eventuelt — hvis den vej af tillidsmændene anses for formålstjenlig — forelægges forslag om oprettelsen for et større forum, fællesmøde for alle inden for det pågældende område, ansatte og ikke-ansatte, for de lokale gruppebestyrelser el. lign.

Beslutes det at oprette lokalt samarbejdsudvalg, træffes samtidig — og af samme forum, som træffer denne beslutning — afgørelse af, hvem der overfor hovedudvalget skal indstilles som personalerepræsentanter, og der tilstilles samarbejdsudvalgenes hovedudvalg meddelelse herom samtidig med anmodningen om godkendelse af oprettelse af lokalt samarbejdsudvalg (evt. flere lokale udvalg) for det tjenesteområde, der er tale om.

*Lokaludvalgenes størrelse og sammensætning.*

I reglementets § 2, 3. stk., er lokaludvalgenes størrelse og sammensætning fastsat således:

»På tilsvarende måde sammensættes lokaludvalgene, dog at antallet af personalets repræsentanter ikke må overstige 3, hvoraf mindst 2 skal være tjenestemænd, idet det ikke-tjenestemandsansatte personale dog kun repræsenteres i lokaludvalgene, såfremt antallet af det inden for pågældende område til stadighed heldagsbeskæftigede personale mindst andrager 10 pct. af det samlede antal.«

Det vil derfor hyppigt kunne forekomme, at der ikke inden for de 3 repræsentanter kan blive plads for alle de organisationer, der har medlemmer beskæftiget på stedet.

Det vil ved fordelingen af de 3 repræsentanter mellem de interesserede organisationer være naturligt, at der gås frem i størrelsesorden, dvs. at de organisationer, der har flest medlemmer på stedet, får repræsentationen udover den plads, der eventuelt tilfalder de løst antagne gruppe. (Udgør de løst antagne ikke 10 pct. og derfor ikke kan blive repræsenteret, bliver der 3 pladser at fordele blandt tjenestemandorganisatio-

nerne). En naturlig følge heraf vil jo blive, at en eller flere organisationer, der har det færreste antal medlemmer, ikke får direkte repræsentation i lokaludvalget. Men i overensstemmelse med samarbejdsudvalgenes ånd må det ikke være en forudsætning for medvirkning i samarbejdsudvalgene, at enhver organisation, hver kategori eller særinteresse er repræsenteret deri. Ethvert medlem af samarbejdsudvalgene — og det gælder både lokaludvalg, distrikts- og hovedudvalg — må betragte sig som repræsentant for personalet i sin helhed og ikke udelukkende for den organisation el. lign., han er udgået fra (valgt af).

Under iagttagelse af bemærkningen i kommissionsbetænkningen om, at »samarbejdsudvalgenes medlemmer såvel for personalerepræsentanternes som for ledelsens repræsentanternes vedkommende bør udvælges således, at udvalgene får en så alsidig faglig sammensætning som muligt, ligesom udvalgenes medlemmer bør udpeges mellem de sagligt velkvalificerede blandt personalet, der er i besiddelse af en vis erfaring inden for det område, for hvilket udvalget er nedsat«, kan også andre end den foran omtalte fremgangsmåde følges ved udvælgelsen, men det må iagttages, at ingen organisation får mere end een repræsentant i lokaludvalgene. Det gælder altså først og fremmest om at få de rigtige folk i samarbejdsudvalgene, og ikke om netop at få ens egen organisation repræsenteret; vægten må derfor lægges på andre kvalifikationer end f. eks. dem, der lægges til grund ved valget af faglige tillidsmænd.

#### *Samarbejde ved indstilling af repræsentanter.*

Foran er nævnt, at alle organisationer ikke altid kan blive repræsenteret i et lokaludvalg, det vil derfor ved indstilling af repræsentanter i adskillige tilfælde være hensigtsmæssigt, om der ved lokalt samarbejde mellem de organisationer, hvis medlemmer har fælles arbejdsområde og dermed interesser sideløbende, kan opnås enighed om fælles indstilling af en repræsentant for 2 eller flere grupper. F. eks. vil et sådant samarbejde med fordel kunne bringes i stand mellem remsenhåndværkere under Fællesorganisationen DSB og DsF's medlemmer ved maskindepoter, hvor en af disse grupper ellers ville komme til at stå uden direkte repræsentation.

#### *Det skal først og fremmest være tillidsmænd.*

I reglementets § 3 er sagt, at hvor der i h. t. forhandlingsreglerne er anmeldt tillidsmænd, skal personalets repræsentanter i samarbejdsudvalgene vælges blandt disse. Ellers skal det ske blandt dem, der har arbejdet længst på vedkommende arbejdssted.

#### *Lokale samarbejdsudvalgs opgaver.*

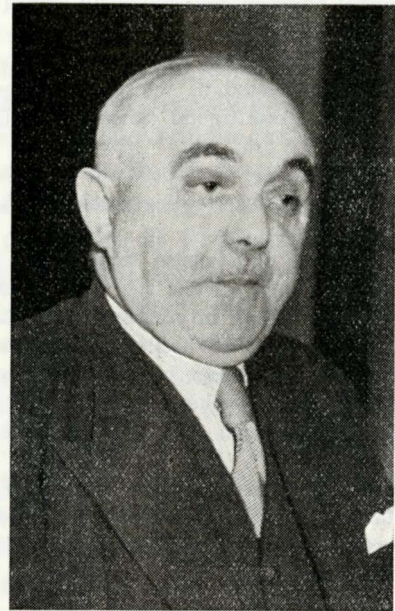
De lokale samarbejdsudvalgs opgaver er de i reglementets § 5 omtalte, men der kan forekomme punkter, hvor der kan være en begrænsning som følge af lokale forhold, f. eks. m. h. t. regnskabsoplysninger m. v. Det må i denne forbindelse stadig haves for øje, at det i § 5 er sagt, at

»Udover de foran under a—c omhandlede spørgsmål kan samarbejdsudvalget ikke befatte sig med spørgsmål, om hvilke de anerkendte tjenestemandsgeselskaber i henhold til tjenestemandsgeselskabens regler har forhandlingsret og ej heller med spørgsmål om enkeltmands ansættelse eller afskedigelse«.

#### *Meddelelser om lokaludvalgenes virksomhed.*

For at gøre samarbejdsudvalgenes oprettelse — og senere deres beståen og virksomhed — kendt inden for det personale, de angår, bør lokaludvalgene bl. a. ved referater fra møderne søge kendskabet til arbejdet udbredt inden for de organisationskredse, der er interesseret i udvalgsarbejdet. I reglementets § 11 er hjemlet adgang til på egnet måde at give sådan underretning, og i lokaludvalgene må træffes nærmere aftale om formen for denne underretning.

## Ny trafikminister



Efter trafikminister Victor Larsens død er folketingsmand Jørgen Jørgensen, Ullerup, udpeget til at besætte den ledigblevne ministerpost.

Den nye trafikminister er 61 år. Lige siden ungdomsårene har han taget del i Det konservative Folkepartis arbejde og her indenfor øvet en betydende indsats.

Jørgen Jørgensen har i sine yngre dage beklædt posten som formand for Konservativ Ungdom og 36 år gammel blev han medlem af landstinget. I 13 år var han formand for Skamby sogneråd. Som medlem af landstinget var han sin partigruppens formand, og siden det sidste regeringsskifte har han været formand for den konservative rigsdagsgruppe. Ved sidste valg flyttede trafikministeren fra landstinget til folketinget som rigsdagsmand for Svendborg amt.

Foruden det politiske arbejde har den nye trafikminister tillige interesseret sig for jernbanedrift, idet han gennem en årrække og indtil han overtog ministerposten har bestridt stillingen som formand for Nordfynske Jernbaner.

Trafikminister Jørgen Jørgensen er kendt som en venlig og forstående mand. Lokomotivmændene byder ham velkommen og håber på et godt samarbejde til løsning af de foreliggende og kommende problemer.

## Brunkul som muligt drivstof for Statsbanerne

I de sidste artikler omtaltes mulighederne for at udnytte brunkullene ved at brænde dem nær produktionsstedet i et elektricitetsværk, der leverer elektrisk kraft til et elektrificeret banenet i de nærmeste egne.

Man kan måske indvende herimod, at brunkulsproblemet og statsbanedrivkraftproblemet er to forskellige ting. — Ja, man kan naturligvis betragte dem hver for sig, isoleret. Men det forhindrer ikke, at en helhedsplan kan have sin interesse.

Hvis man skal tænke på at få både brunkulsudnyttelsesplanen og jernbaneelektrificeringsplanen realiseret før eller senere, så må man nødvendigvis også interessere sig for helhedsplanen, fordi den er mere rationel og tillige billigere. — Den er desuden ekstraordinært motiveret på grund af vekselvirkningerne mellem de to planer, der taler for hinanden. Dertil kommer, at både brunkulsproblemet og statsbanedrivkraftproblemet er udpræget nationale anliggender, og begge tager sigte på en formindskelse af brændstofimporten fra udlandet; følgelig kan meget tale for at sammenkæde dem.

Brunkulskraftværket kan eventuelt konstrueres med det omtalte kraftværk i Texas som forbillede. Derved kan man jo drage nytte af både den tyske og den amerikanske brunkulskraftværksteknik. — Desuden er der en chance for at få en del af maskinerne eller måske endog hele værket som Marshallhjælp. — I et sådant værk produceres der i første omgang sviekoks. Desuden produceres der en lang række svieningsbiprodukter, såsom smøreolie, brændselolie, dieselolie, gasolie, petroleum, benzin, flaskegas, gas og kemikalier — samt spildvarme. — Mange af disse stoffer kan få betydning for Statsbanerne. — Derfor kan man med lidt god vilje gå til den anden yderlighed og betragte værket som et udpræget statsbaneværk, helt og holdent. — Og dette værk kan endda tjene som en kraftkilde for både elektriske tog, damp-

tog, dieseltog, motorvogne og rutebiler, omend naturligvis i størst omfang for de elektriske tog. — Man kunne forøvrigt også bruge selve hovedproduktet, sviekoksene, eller en del af dem, som lokomotivbrændstof. Men det ville kræve køling, fugtning og brikettering og transport af dem og ville medføre større forbrug. En sådan udnyttelse af brunkullene i form af sviekoksbrikker ville ganske vist være bedre end en udnyttelse i form af brunkulsbrikker, der sin tur er mere effektiv end udnyttelsen af brunkullene i uforædlet tilstand. Men den største virkningsgrad opnås ved forbrænding af de endnu tørre hede sviekoksgrusprodukter i et dampelicitetsværk nær produktionsstedet.

Der er særlig grund til at foretrække en sådan løsning, når værket producerer betydelige mængder tjære, brændselolie, dieselolie, gasolie osv., der kan udnyttes med god virkningsgrad, endda ikke blot i damplokomotiverne, men også gasturbine-lokomotiver, diesellokomotiver og motorvogne.

En sådan brunkulsudnyttelse-jernbanedrivkraftplan er mangesidig, så vidt togdrivkraften angår, men er dog overvejende en plan om elektrisk jernbanedrift.

Eller man kan kalde den en plan om elektrisk togdrift på de mest trafikerede linier, damptogdrift på de mindre trafikerede linier, særlig dem med kun et spor og med store tog, fremdeles gasturbine- og diesellokomotivdrift på de lidet trafikerede linier og endelig motorvogndrift på linierne med allermindst trafik.

De første spørgsmål må nu dreje sig om, hvilke linier der helst bør elektrificeres, og hvor elektricitetsværket bør lægges.

Ved en vekselstrømselektrificering med 25 000 eller 30 000 volt 50 p/s strøm i baneledningerne kan strømmen sendes vidt omkring uden store energitab. Følgelig er den gensidige afhængighed mellem de banestrækninger, hvis elektrificering kommer på tale, og det strømforsynende

kraftværks beliggenhed ikke så fast som det er almindeligt ved andre strømsystemer. Dertil kommer, at kraftværket tænkes forbundet med andre samarbejdende kraftværker via ledninger med meget høje spændinger og små energitab, hvilket yderligere løsner afhængigheden mellem banerne og værket. En ganske anden sag er, at de elektrificerede baner også kan forsynes i større udstrækning fra andre værker, der brænder kul f. eks.

I DLT 5. juli 1951, s. 149 (41) foresloges det, at man kunne vælge, eller rettere sagt begynde med trekanten Fredericia—Herning—Aarhus. — Hertil kan naturligt føjes strækningen Herning—Holstebro—Struer, fordi den er en direkte forlængelse af hovedlinien fra Fredericia, og fordi den er enkeltsporet, hvorfor en kapacitetsforøgelse som følge af elektrificeringen har særlig stor værdi her; dette gælder især for strækningen Holstebro—Struer, hvor en elektrificering måske kan overflødig gøre en ellers ønskelig ombygning til dobbeltspor. — Eventuelt kan også strækningen Herning—Viborg komme i betragtning, ikke af hensyn til den nuværende meget ringe trafik, men for at lede trafikken mellem Viborg og Fredericia ad en kortere og potentielt meget hurtigere forbindelse og for at føre den over elektrificerede strækninger, samt for at aflaste den østjydske hovedrute.

Dette banenet, der eventuelt senere kan udvides til at omfatte strækninger med større trafik og dermed repræsentere en begyndelse og et eksperiment og erfaringsfelt, må naturligvis betragtes ud fra synspunktet, at det skal forsynes med kraft fra et elektricitetsværk i Midtjylland.

Kraftværkets beliggenhed må i nogen grad afhænge af, hvilke baner, der tænkes elektrificeret. Beliggenheden må dog i langt højere grad bestemmes af komplekset af brunkulsforekomster, og af betingelserne for at transportere brunkullene til værket ad de korteste, bekvemteste og billigste forbindelser, det være sig de eksisterende jernbaner og veje, eventuelt nye veje, tipvognsbanner, kabelbaner, båndtransportanlæg osv.

Fremdeles må der tages hensyn til nettet af højspændingsledninger, der forbinder eller skal forbinde de samkørende værker, brunkulsværket indbefattet. Der må også tages et vist hensyn til mulighederne for at udnytte det til distrikts- og byforsyning. — En anden medbestemmende faktor er ønsket om at kunne udnytte kraftværkets spildvarme, eller i hvert fald den størst mulige del heraf til fjernopvarmning af nærliggende industrier og bebyggelser.

I anden omgang melder spørgsmålet sig om de lokale beliggenhedsforhold, ikke mindst om egnede grundarealer.

Den første tanke må vel være rettet mod Søby, hvor der findes mere brunkul i behold end alle andre steder tilsammen, så vidt hidtil konstateret. Søbyforekomsten rummer brunkul nok til forsyning af et stort elektricitetsværk gennem en menneskealder. Men Søbylejet eller rettere sagt Søbyområdet har i sig selv en betydelig udstrækning. Gravningen må foregå forskellige steder fra tid til anden. Derfor må man under alle omstændigheder regne med meget store interne transporter, og endda ad skiftende veje.

Når man nu alligevel skal læsse og transportere brunkullene og eventuelt lagre en del af dem, vil det næppe medføre nogen synderlig stor arbejdsforøgelse at transportere dem helt bort fra opgravningsområdet; på den anden side må de naturligvis ikke gerne transporteres flere mil.

Iøvrigt vil det i visse henseender være praktisk og behageligt både for gravevirksomheden og for elektricitetsværket, at de ligger noget borte fra hinanden.

En anden sag er, at værket helst bør kunne forsynes ikke alene fra hovedforekomsten, men også fra andre brunkulforekomster, hvorfor det bør ligge ved veje, der fører nogenlunde direkte frem til værket fra samtlige forekomster. Søbyområdet ligger imidlertid meget uheldigt i forhold til vejene fra de øvrige brunkulsområder.

Endvidere må der tages hensyn til mulighederne for at fremføre forsyningerne fra de brunkulforekomster, som måtte blive opdaget i

fremtiden, og som måske kan vise sig at være endnu rigere end Søbyforekomsterne, navnlig efter at man har tæret på disse i snart mange år.

Næsten alle de kendte forekomster, både dem, man regner alvorligt med og dem, der ligger så dybt eller har så ringe brændværdi, at man ikke hidtil har interesseret sig for dem, grupperer sig omkring Herning i mindre eller større afstande. Søbyforekomsten er en af dem, endda den nærmeste, idet afstanden kun er ca. 15 km. Medens den ligger sydsydøst for Herning, ligger der andre nordøst, sydvest og vest for Herning.

Endvidere er der store moseområder i egnene omkring Herning, mest vel mod østsydøst og østnordøst, altså henimod Silkeborg. Umiddelbart syd for Herning er der udstrakte moser. Dog må disse mosers kvantitative betydning ikke vurderes altfor højt, når der er tale om forsyning af et elektricitetsværk af store dimensioner.

Herning er næsten det eneste vigtige trafikknudepunkt i Midtjylland. Til gengæld er det en hel stjerne af jernbaner, landevej og biveje, der løber sammen her; og alle fører de næsten retlinet mod byen. Der findes jernbaner og veje i omtrent alle brunkuls- og tørveområderne, og alle fører de mod Herning. Den aller vigtigste af jernbanerne går netop igennem Søbyområdet, og den næst vigtigste gennem moseområderne ved Ikast—Engesvang.

De jernbaner, der nævntes som elektrificeringsobjekter, stråler jo også imod eller ud fra Herning.

Der er derfor meget, der taler for at lægge kraftværket i nærheden af Herning. En gennemgang af andre mulige placeringer viser, at der i ingen tilfælde er tilnærmelsesvis så mange tiltrækkende faktorer.

Det fjernkraftoverføringsnet, der nu bygges for at forene de jydskke storkraftværker, far allerede efter de foreliggende planer et knudepunkt i Herning, skønt man ikke har tænkt på brunkulsværket. Man er allerede ved at bygge en 150 000 volt højspændingsledning fra Esbjerg over Videbæk til Herning. Den skal senere fortsættes fra Herning over Silkeborg til Aarhus. Hvis nu brunkuls-

værket skulle blive til virkelighed, og hvis det placeres i Herning, kan det blive midtpunktet for en udstrålende stjerne af kraftledninger direkte til Vejle, Horsens, Silkeborg, Randers, Viborg, Skive, Holstebro, Ringkøbing/Esbjerg osv., med fortsættelser i alle retninger, dels af hensyn til samarbejdet med andre værker, dels af hensyn til strømforsyningen af byer og landdistrikter. — Eventuelt kan store dele af Nordvestjylland forsynes direkte fra Herningværket, idet der ikke findes andre store moderne værker i denne del af Danmark.

Dertil kommer så, at Herning selv »trækker«, fordi den efterhånden er bleven en stor by, tilmed en by i rask vækst. Den har endda en betydelig og hastigt voksende industri. — I dens nærhed ligger Hammerum og Ikast med betydelige folketal og store industrier, der ligeledes er i rask vækst. Herning havde ved sidste folketælling 19 500 indbyggere og Hammerum-Ikast ca. 5 500 indbyggere, ialt ca. 25 000 indbyggere.

Herning mangler havn og er tilmed den havnefjerneste by i Danmark. Derfor er den vanskeligt stillet med hensyn til stenkulstilførsler, ja, er vel den by i Danmark, der for tiden er mest forfordelt i så henseende. I det hele taget er Midt- og Nordvestjylland slet stillet med hensyn til muligheder for brændstofforsyning fra udlandet. Kultransporterne hertil fra de dybe havne koster mange millioner kroner hvert eneste år. Alt dette medvirker til at motivere placeringen af det eventuelle brunkulskraftværk ved Herning.

Denne del af Danmark kan da ikke blot nyde godt af den elektriske energi, man kan få af brunkullene, men også af spildvarmen fra brunkulskraftværket. Hvis dette placeres tæt sydøst for Herning, kan spildvarmen ledes gennem rør direkte til ca. 30 000 lokale beboere og en stor industri allerede i første omgang, og mange flere i fremtiden. Betingelserne herfor begunstiges tilmed af Hernings bystruktur, der gør det muligt at udforme varmeledningsnettet ret enkelt, som en dobbeltkam med Herning hovedgade som rørstamme.

En ulempe ved at lægge værket ved Herning er, at der ikke er mulighed for at få vand i store mængder i umiddelbar nærhed af byen. Vandet kan naturligvis tilføres langt borte fra, men det koster en del.

Dette kunne betyde en hel del, hvis man engang ville erstatte eller supplere værket kedelanlæg med et atomkerne-reaktoranlæg. Hvis man ikke blot så hen til denne mulighed, men ligefrem planlagde, at brunkulskraftværket engang skulle omdannes til et atomkerne-kraftværk, kunne der måske være mere grund til at placere værket i nærheden af Silkeborg, hvor der er større vandmængder (og vel at mærke ferskvand) til rådighed, hvor der er et stort lokalt varmebehov, hvor der løber tre—fire jernbaner og veje sammen, og hvorfra der ikke er overvældende langt til brunkuls- og tørveforekomsterne. — En eventuel udnyttelse af atomkerneenergien ligger imidlertid temmelig langt ude i fremtiden, og alle hertil knyttede forhold er foreløbig meget usikre. Derfor må Herning foretrækkes.

Sikkert er det i hvert fald, at Herning er et velegnet sted at placere kraftværket, ikke blot for brændstofforsyningen og for jernbane-strømforsyningen, men også for landsdelstrømforsyningen i Nordvestjylland, distriktsforsyningen i Midtjylland og den lokale strøm- og varmforsyning, hvortil kommer, at beliggenheden er central i forhold til et højspændingsnet, der forener alle de store vstdanske kraftstationer.

Dernæst melder spørgsmålene sig om de rent lokale betingelser for en gunstig placering af værket. Disse er formodentlig bedst sydøst for Herning. Byen har ikke tendenser til at vokse stærkt i denne retning, så værket kan her lægges ret nær ved byen og dog få rigelige grundarealer. De lokale moseområders grundvandstand kan evt. sænkes, og store arealer nyttiggøres som tørringspladser, lagerpladser m. m. Værket vil blive beliggende umiddelbart ved jernbane, endda jernbanen fra Søby og ikke langt fra brunkulsproduktionsstedet; desuden er det nær ved Ikast—Engesvangbanen, hvorfra tørv kan tilføres. samt nær landevejene

*Et jernbaneselskab i USA søgte for et par år siden koncession på et over 200 km langt bånd-transportsystem, som vist på tegningen. Det skulle transportere kul og jernmalm i store mængder mellem Eriesøen og Ohiofloden for meget små transportomkostninger.*

og bivejene fra Syd, Øst og Nord og nær ved omkørselsvejene Syd om Herning. Værkets brændstofftilførsel kan ske på forskellige måder.

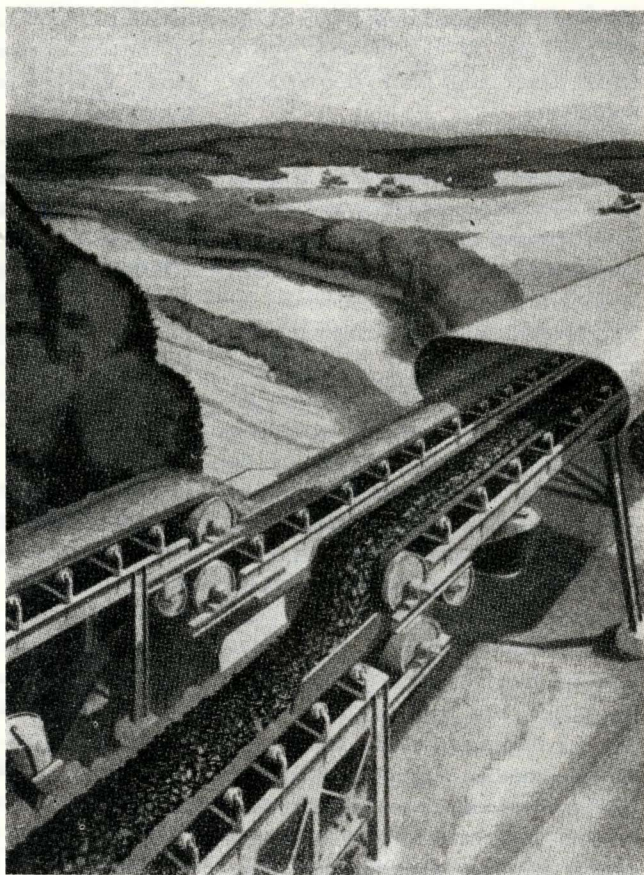
Det vil rimeligvis være mest økonomisk at tilføre tørvene fra de spredte Herning—Ikast-moser med specialbyggede terraingående biler. Hertil må dog bemærkes, at disse moser kan kun få en relativt underordnet betydning for et storkraftværk, selv om der kan spares et antal millioner kroner ved, at tørvene ikke skal fragtes så langt.

Brændstofftransporter over længere afstande og fra større samlede produktionsområder må dog mest foregå ad landevejene og følgelig med almindelige lastbiler.

Fra de store brunkulslejer og navnlig Søbylejerne kan man befordre brunkullene direkte til værket ad lette men helst bredsporede jernbaner.

Måske vil det være fordelagtigt at konstruere kraftværkets svieningsanlæg som let monter- og demonterbare eller ligefrem transportable enheder, der kan placeres i brunkulslejerne. Derved formindskes brændstofftransportarbejdet. Til gengæld må man omlæse brændstoffet, der skal føres fra opgravningsstedet til svieningsstedet et stykke borte og derfra til forbrugsstedet.

Brunkulstransporterne fra graven



til kraftværket kan også foregå med kabelbane. En kabelbane kan meget let føres op fra brunkulslejet. Den er let at flytte. Dens transportkapacitet er stor. Den er billig i anlæg. Allervigtigst er, at kabeltransport er yderst billig, når anlæget kan udnyttes fuldt ud og gennem længere tid. — Kabelbaner benyttes langt mere i udlandet end herhjemme, ikke mindst i Tyskland, Østrig og Schweiz. Men også i Norge og Sverige bruges de overordentlig meget til transport af sten og malm osv. En af de svenske kabelbaner, der går fra Kristineberg til Boliden, er ikke mindre end 96 km lang.

En anden mulighed består i at transportere de bortgravede jordmasser og brunkullene på transportbånd. I USA gør man hyppigt brug af båndtransporter, hvor man skal bygge jorrdæmninger o. l. I jordgrave, stenbrud, malmlejer og kulminer osv. anvendes transportbåndene i stigende grad og er mange steder ved at blive det dominerende transportmiddel. Selv under de vanskeligste forhold kan transportbåndene hævde sig. Eksempelvis er der installeret et 3,8 km langt og meget

stejlt båndtransportanlæg i en mine, der går ned til ca. 500 m's dybde under havet langt fra kysten af New Foundland.

For et par år siden besluttede et amerikansk jernbaneselskab at bygge et båndtransportanlæg fra Loraine ved Eriesøen til East Liverpool ved Ohiofloden, en strækning på 166 km + 43 km sidegrene til Cleveland og Youngstown. Selskabet regnede med at kunne befragte kul og jernmalm i store mængder langt billigere på denne måde end ad de bestående banelinier. Planen væltedes af de andre jernbaneselskaber og øvrige modstandere, der fik myndighederne til at nægte at give koncession.

Et båndtransportanlæg mellem Søby og Herning vil ikke koste synderlig meget i anlæg og drift i forhold til, hvad brunkulstransporterne nu koster. Det kan endda flyttes i lejet og føre brunkullene direkte fra de øjeblikkelige opgravningsteder til kraftværket; og dette kan samtidig forsynes med brændstoffer fra andre steder, når det placeres ved Herning.

Endelig kan man transportere brunkullene i rør. Sandpumpere suger jo sand op gennem rør og skylles det eventuelt i land gennem lange rør. De fleste har set dette ved Bellevue - vandstrandvejsopfyldningerne nord for København. Men man kan også transportere sværere materiale gennem rør, hvori det skylles af sted, f. eks. hele roer i amerikanske sukkerfabriker. Mange har drømt om at transportere kul gennem rør; og allerede før århundredskiftet søgtes der patenter på sådanne transportsystemer. I London var der fra 1913 til 1924 et sådant rørtransportsystem i drift ved et af de derværende elektricitetsværker. Skønt rørdiameteren kun var 8 tommer, gik selv 5 tommer kulstykker glat igennem.

Netop nu synes tanken om at transportere faste stoffer gennem rør at »fænge« rundt omkring. I USA har Bureau of Mines fornylig udsendt en rapport om kultransporter i rør. Desuden har et af de største amerikanske kulmineselskaber lige færdigbygget et 5 km langt rørtransportanlæg for at indhøste praktiske

erfaringer med henblik på eventuelt at indføre rørtransport over meget lange strækninger. I Canada har nikkelværkerne bygget et meget stort rørtransportanlæg, der bl. a. omfatter et 12 km langt rørledningssystem, hvorigennem man daglig pumper 10 000 t malm + skyllevand. I Brasilien bygges der en cementfabrik ved havnebyen Macahe, som skal forsynes med kalk, der beføres fra indlandet gennem en 80 km lang rørforbindelse gennem kystbjergene.

Sluttelig skal nævnes et elektricitetsværk, der er under bygning ved Carling i Loraine, et moderne dampkraftværk på 600 000 hk. Det forsynes med brændstof, nærmere bestemt støv og spildkul med stort askeindhold, fra kulminerne i omegnen. Dette materiale, der er besværligt og dyrt at transportere, bliver pumpet til kraftværket gennem et vidtstrakt net af rørledninger.

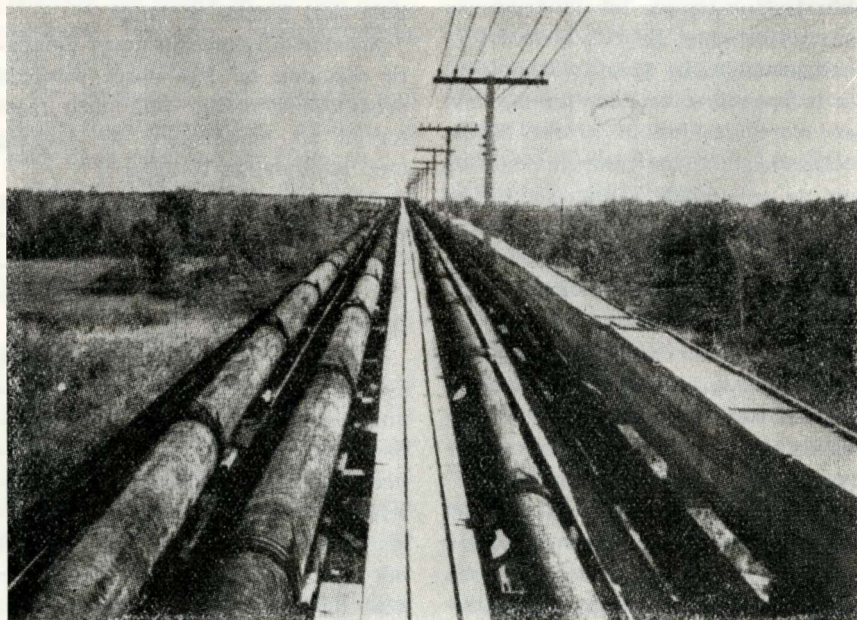
Også de jyske brunkul kunne pumpes gennem rør. De er jo meget fugtige i forvejen, ja, halvdelen af vægten er vand. Den ekstra væde er let at fjerne og generer ikke meget.

Der er ingen tvivl om, at det er teknisk muligt at pumpe råbrunkulsmassen fra Søbylejet gennem en rørforbindelse til et kraftværk ved Herning eller at pumpe tørvemasse fra Engesvang-Bording moserne gennem rør til tørring i Herningmoserne.

Der kan heller ikke herske tvivl om, at en sådan form for transport vil være billigere end de interne transporter og lagringer af brunkul og tørv i graveområderne og de eksterne transporter af de våde brændstoffer omkring i landet til forbrugsstederne.

Dermed være dog ikke sagt, at en sådan transport af energistofferne er den mest rationelle, og at den i forbindelse med et brunkulsværk ved Herning byder på den bedste og billigste udnyttelse af brunkullene. Der kan også tænkes andre muligheder, som måske er endnu mere lovende. Men dem kan vi ikke komme ind på her. — Det væsentlige og interessante er, at der synes at være muligheder for at udnytte brunkullene mere effektivt end hidtil, når det sker i et elektricitetsværk ved Herning, som får tilført brunkullene fra de omliggende opdagede og endnu uopdagede energistofforekomster ved hjælp af moderne transportmidler.

Energiråstofferne kan eventuelt »pumpes« gennem rørledninger fra de enkelte opgravningssteder til elektricitetsværket, der i sin tur »pumper« energien gennem elektriske ledninger til de enkelte forbrugssteder. — Blandt disse hører jernbanerne, ad hvilke togene fremføres af elektriske lokomotiver.



*Moderne malmtransporter i Canada. Igennem disse træerør pumper man store mængder nikkelmalm i vand over store afstande for yderst små transportomkostninger.*



## Planlægning for velfærd

Som led i den oplysningsvirksomhed på det økonomiske område, der påhviler Arbejderbevægelsens Erhvervsråd, er på forlaget Fremad udgivet en bog med ovenstående fortrinlige titel. Jørgen Paldam har skrevet bogen, og den er udtryk for hans personlige meninger. Jeg vil anbefale alle økonomisk interesserede indenfor fagbevægelsen — og hvilken fagforeningsmand er ikke det — at stifte bekendtskab med bogen.

Det er nemlig en aktuel bog, Paldam har begået. På baggrund af de seneste års økonomiske begivenheder og med eksempler hentet fra den politiske front helt op til indeværende år, diskuterer han de økonomiske midler, som arbejderbevægelsen må betjene sig af, hvis en række mål skal nås. Paldam samler sig om fire hovedmål:

- 1) Frembringelse af flest mulige goder.
- 2) En jævnere indtægtsfordeling.
- 3) Ens start for alle.
- 4) Industriel demokrati.

Stor uenighed om, at i jo højere grad disse mål nås, vil det økonomiske velfærd øges, kan der vel ikke opstå. Heller ikke den nærmere afgrænsning af de enkelte hovedmål kan der indvendes meget imod, selvom det industrielle demokrati er opfattet noget snævert: som arbejderes og funktionærers merindflydelse på arbejdsforholdene. Iøvrigt handler størstedelen af bogen om mulighederne for at øge produktionen gennem fuld beskæftigelse og større produktivitet, og de øvrige hovedmål er — og efter min mening med rette — hovedsagelig omtalt ud fra den forudsætning, at det første hovedmål opfyldes.

Bogen bygger på den idé, at det er muligt, »sådan som samfundet nu engang er indrettet« at planlægge for økonomisk velfærd, hvis man blot anvender de i enhver situation rette økonomiske midler. Disse midler er udover de gode gamle vedrørende skatte- og socialpolitikken den mere moderne finans- og pengepolitik suppleret med importregulering og en effektiv pris- og monopolkontrol, medens nationaliseringer holdes i reserve, hvis de andre midler skulle glippe. Endelig er kooperationen medtaget hovedsagelig ud fra dens værdi som prisregulerende faktor i videste forstand.

Dette betyder ikke, at Paldam ikke ønsker at ændre på de bestående forhold, men at hans mere vidtgående forslag hovedsagelig sigter på at muliggøre den rette anvendelse af de økonomiske midler, som han fortrinsvis sætter sin lid til. Som eksempler skal nævnes forslaget om, at Nationalbanken skal være rigsdagens bank, at finansministeren med tilslutning af et særligt rigsdagsorgan skal have mulighed for at variere skatterne efter konjunktursituationen, og at pris- og importreguleringen må smidiggøres og eventuelt samarbejdes.

Selvom bogen hovedsagelig holder sig til de danske problemer, påpeger Paldam som en meget vigtig forudsætning for, at det skal lykkes at komme igennem med de foreslåede midler, at en tilsvarende økonomisk politik, der sigter på fuld og stabil beskæftigelse, føres i de lande, som vi samhandler med. Dette synspunkt er meget væsentligt, og selvom forudsætningen ikke

holder stik, fremhæver Paldam rigtigt, at det så vil være sværere at nå målene, men at man dog vil komme dem nærmere, end hvis man sætter sin lid til en mere liberalistisk politik.

Paldam er klar over, at det ikke er nok at søge ulemperne ved det kapitalistiske system fjernet; man må da også se i øjnene, at andre af dets funktioner forsvinder. Jeg tænker først og fremmest på dets evne til at sætte ny produktion i gang; men Paldam viser med eksempler, hvordan denne evne allerede er svundet stærkt ind under de nuværende forhold. Foreløbig prøver staten ved at finansiere hovedsagelig private interesser at bøde herpå; men det er et stort spørgsmål, om dette er den rette fremgangsmåde. Indenfor boligbyggeriet har det været muligt at gå andre veje, men investeringsstøtte kan vel ikke begrænses hertil, og som Paldam selv indrømmer, vil den af ham skitserede penge- og finanspolitik i sig selv bidrage til at bevare og måske endog skærpe den nuværende ulige formuefordeling. Såvidt jeg kan se, kan dette kun undgås, hvis man lader staten bevare ejendomsretten til den del af nyinvesteringerne, som man finansierer; men så begynder vi jo også efter manges mening at forlade »de nuværende samfundsforhold«.

Jeg har med vilje undladt mere detaljeret at referere Paldams bog, da jeg håber mange vil anskaffe sig den og selv sætte sig ind i de problemer, som den rejser. Med disse få linier har jeg gerne villet pege på, at bogen udover at drøfte dagens økonomiske politik og målene herfor kan give anledning til mere principielle overvejelser, om det er muligt at nå økonomisk velfærd uden at angribe den private ejendomsret til produktionsfaktorerne.

Viggo Kampmann.

Bogladepriisen for »Planlægning for Velfærd« er kr. 5,25.

## Ændring i anciennitetsrækken

Følgende ændring skal foretages i anciennitetsrækken for lokomotivførere:

Lokomotivførerne C. C. B. Andersen og C. P. S. Petersen begge Odense Syd, skal placeres imellem lokomotivførerne K. A. H. S. Nielsen, Kalundborg, og G. Lennø, Aalborg (håndbogen af 1952, side 164).

## Rettelse

I Dansk Lokomotiv Tidende nr. 9, 5. maj 1952 på side 115 i omtalen af resultatet af lønforhandlingerne skal der i tabel 5 foretages rettelse for 13. lønningsklasses første løntrin og samtlige løntrin i 14. lønningsklasse for ugifte over 30 år (kolonné 2 og 5), idet der i de offentliggjorte tal ikke er indregnet stigningen på de almindelige regulerings-tillægsportioner, der omregnes efter det særlige tillæg; i dette tilfælde forskellen imellem  $\frac{2}{3}$  og  $\frac{1}{1}$  portion. Tallene skal rettelig være pr. 1. april 1952 492,00 kr. og pr. 1. april 1953 692,00 kr.

For tabel 6's vedkommende medfører dette, at der i de samme lønklasser skal tillægges pr. 1. april 1952 160,00 kr. og pr. 1. april 1953 200,00 kr. i henholdsvis kolonne 2 og 5.

## På hospital i New York

Nedenstående lærerige skildring stod for nogen tid siden i »Alt for Damerne«.

»Alt for Damerne« skriver: Vor medarbejder i New York, Agnete Tryde, der for nogen tid siden var alvorligt syg, har sendt nedenstående skildring af sit hospitalsophold:

»De skal på hospitalet — — Dødsdommen falder kort, knapt og brutalt — over min bankbog.

Havde jeg boet på fattighuset, så var jeg sluppet gratis fra det. Men jeg hører til den grå middelstand, som selv betaler gildet.

Kviksølvet er ved at hoppe ovenud i termometret, og ti tusind bier har taget ophold i min fortumlede hjerne. Uvenlige sjæle stikker mig i hver side med spidse sabler, og vejtrækningsapparaterne hiver som lokomotivet på Nærumbanen derhjemme.

Min læge er en fornuftig mand. Han synes, jeg skal spare de 700 kr., en ambulance koster her for at køre i 10 minutter. Så jeg trækker i kludene og tager en taxa til skafottet, som viser sig at være en styg, grå bygning. Adskillige hjælpsomme herrer støtter mig venligst formedelst 1 dollar pr. stk. i drikkepenge, indtil jeg bliver anbragt i en rullestol og trillet ind i celle nr. 607.

Induet sidder højt oppe under loftet. Rummet er ca. 2,50 × 2,50 meter. Et ungt pigebarn kommer fejende ind og tager mig i et tredjegrads forhold.

Højtaleren ude på gangen skriger på dr. Stone. Da han åbenbart ikke reagerer, skriger den på en anden. Det bliver den ved med fra 7 morgen til 12 nat. Fra nabocellerne drøner radioerne. Efter et par timers forløb viser der sig endelig en gnaven negerpige, som smider et par tæpper på sengen.

Ved 5-tiden kommer en fin dame med en lang menuseddel i hånden. Mine ønsker er varm suppe og et glas vand. Tre timer senere er der endnu ikke sket yderligere i den sag. Man har glemt mig og beklager, at køkkenet nu er lukket. Telefonen ved siden af sengen er min redning. Gode venner kommer springende med koghed suppe på en termoflaske.

Næste morgen viser hospitalets stab sig. »Lægen« er en ung student med ca. 1. del under kittelen, hvis jeg ikke tager meget fejl. Han er utilfreds med, at jeg har glemt, hvor længe min difteri som 8-årig varede! Da han skal høre på min brystkasse, løfter han hænderne, som ville han slå an til en orkester-ouverture, og jeg krummer mig behersket under labberne, der falder tungt ned over mig. Så går han og smækker døren tungt i efter sig. Og det er det sidste, jeg ser til det hospitals læger.

Kun min egen læge har ret til at behandle mig, og han arriverer et døgn efter indlæggelsen.

I 10 dage bliver jeg vasket een gang, men ikke de steder, jeg trænger mest. Lagnerne bliver skiftet hver dag af hårde hænder. Sygeplejerskerne haster forbi, ingen har tid til at rette på en pude eller sige et venligt ord.

Som gammel kunde på Kommunehospitalet i København er jeg her et spoleret individ. En dansk fællesstue bør betragtes som den største luksus i forhold til celle nr. 607. Til gengæld koster den 105 kr. om dagen, lægens besøg lige så meget, og hver pille, ind-

sprøjtning og røntgenfotografering bedømmes efter samme målestok. Kun mad og drikke er inkluderet i grundprisen. Medicin får jeg kun, når jeg selv husker det. Og aldrig har jeg sat en sådan ære i at blive hurtig rask, så jeg ringer pligtskyldigt hver 4. time for at bede om et stik under huden. Det bliver jeg ikke mere populær af. Sæbevand er ikke opdaget på disse kanter, og blomsterne dør i vaserne, for det kunne ikke falde en mors sjæl ind hverken at skifte vand på dem eller tage dem ud om natten.

Og pludselig går det op for mig, hvorfor jeg bliver mindre pænt behandlet: jeg har ikke privatsygeplejerske! Det har alle de andre.

Nogen har diamanter og nertzkåber — men jeg har lunger. — For fremtiden vil jeg gå med dem uden på særken for at lufte deres værdi, for de har de sidste 6 uger kostet mig 1400 danske kroner!

Længe leve den danske social-lovgivning.

Agnete Tryde.

## Med sidste tog

Skitse af H. H. Brachvogel.

Det var blevet sent, og det var meget mørkt. Jeg skulle med sidste forstadstog ind til byen. Da jeg nåede banegården, kom toget allerede brusende ind. — »Indstigning«, råbte konduktøren. Jeg sprang op i den første, den bedste vogn. Toget kørte.

I vognen var der bælgmørkt. Jeg hørte konduktøren råbe, at lysledningen var i uorden. Man kunne ikke se en hånd for sig. Jeg satte mig i et hjørne af kupéen.

Pludselig hørte jeg et lille forbavset udråb. En person faldt mig om halsen. Det var et par kvindearme, der omslyngede mig.

»Du?« hviskede hun fortroligt.

»Hm« — sagde jeg usikkert.

Så kyssede hun mig og sagde: »Kæreste ven. Jeg troede næsten, at du aldrig ville komme mere. I tre dage har du ikke været med toget. Jeg har hver dag kørt med toget, i samme vogn — den tredje — ikke sandt — på samme bænk — forrest i højre hjørne. Og nu i aften ingen lys — jeg er så angst for at sidde i mørke!«

Hun kyssede mig endnu engang. Jeg blev oplivet og glædede mig over mørket, og jeg vidste ikke, om jeg skulle være taknemmelig mod den mand, hun ventede, og som ikke var kommet.

»Kære«, sagde hun, »du behøver ikke at komme med nogen undskyldninger, min angst er forbi, og alt er godt nu!«

Jeg gjorde som hun ønskede, for hun elskede mig jo, eller i hvert fald den mand, jeg repræsenterede, og elskov behøver ingen ord.

Således kørte vi ind mod byen i den mørke nat og holdt kun et par gange på søvnigt oplyste stationer. Vognen tømtes mere og mere. Til sidst var vi ganske alene. Men ethvert tog har en ende-station — også forstadstogene. Et mat skær oplyste svagt vognen. — Konduktøren råbte: »Alle stiger ud!«

Pigen slog øjnene og og betragtede mig. Først kiggede hun mig lykkelig ind i øjnene, så mistede hun fatningen og sprang rædselsslagen op. »Min herre«, sagde hun, »hvor kunne De vove at kysse mig!« — Jeg kunne ikke komme til orde. Hun fortsatte: »De har narret mig. De kan vove at forfølge mig længere. Jeg skriger om hjælp!«

Hun så henrivende ud i sin ophidselse. Men hendes ord var alvorligt ment. Nedslået kiggede jeg efter hende, da hun gik hen ad perronen. Langsomt fulgte jeg efter hende.

Uden for banegården så jeg hende igen. To stærke mænd holdt hende fast, mens hun værgede for sig med hænder og fødder. — Et overfald, tænkte jeg og styrtede løs på gruppen. Men de var to mod en, og snart lå jeg på jorden. Pigen holdt de fast på. Hun havde fået håndjern på. »Hører De sammen?« spurgte de mig.

»Naturligvis«, hviskede jeg rasende. Manden, som holdt mig, viste mig et skilt: »Kriminalpolitiet«. Kan De legitimere Dem«. — »Naturligvis«, svarede jeg og greb efter min tegnebog.

Den var væk. — »Er det Deres tegnebog?« sagde manden, der holdt pigen, og trak noget op af pigens håndtaske.

Det var det.

## Victor Hugo's første jernbanerejse i 1836

Den franske forfatter Viktor Hugo kørte i 1836 for første gang med toget. Han skildrer de overvældende indtryk således:

Jeg rejste i går fra Antwerpen til Bruxelles og tilbage. Kl. 4,10 afrejste jeg og var tilbage allerede kl. 18,15! I mellemtiden havde jeg opholdt mig 1¼ time i Bruxelles og ialt tilbagelagt 23 franske mil!

Det er en herlig bevægelse, som man personlig må have følt for at kunne skildre den rigtigt. Hastigheden er uhørt; Blomsterne ved vejkanten er ikke længere blomster, men blot pletter eller rettere sagt røde og hvide striber. Alting bliver til streger; byer, kirketårne og træer opfører en vild dans i horisonten. Engang imellem opdukker en skygge, en åndeagtig figur, som et lyn ved vinduet og er borte igen. Det er en banevogter, der forskriftsmæssigt præsenterer sig ved toget!

Om aftenen sad jeg i den forreste vogn. Lige foran mig flammede lokomotivet med en vældig støj, og mægtige røde strålebunder lyste stadig op og farvede træer og huse. Toget på vej til Bruxelles passerede netop vort tog! Der er ikke noget så skrækkeligt som disse to hastende uhyrer, der suser forbi hinanden og derved fordobler vort eget togs hastighed. Man kunne ikke skelne noget som helst i det andet tog — hverken vogne, mænd eller kvinder. Man så kun lyse og mørke skikkelser og former hvirvle forbi!

Kun med besvær kan man skubbe den tanke bort fra sig, at »jernhesten« der foran ikke er et virkeligt dyr! Man hører den snøfte, når den hol-

der stille, — den stønner, når den begynder at køre, og den bjæffer og giver hals under selve kørslen. Den sveder, den ryster og sitrer, den fløjter og vrinsker, — snart går den langsommere, snart raser den afsted. Den slynger glødende kul og kogende vand fra sig på sin vej. Uhyre raketter af ildgnister flammer hvert øjeblik ud fra dens fyr, og dens hede ånde bliver hængende i træerne ved vejen som en smuk, hvid damp.

Efter min ankomst — det var allerede blevet mørkt — kørte vort lokomotiv som en mørk skygge forbi mig for at opsøge sin »stald«. — Illusionen var nu fuldkommen! Som en udaset hest hørte man det stønne i dets hvirvel af røg og flammer. . .

Viktor Hugo.

Der er nu forløbet 115 år siden denne rejse. Når den kunne virke så voldsomt på Viktor Hugo, må man spørge sig selv, hvorledes han ville have følt en rejse i nutidens tog. Han ville næppe have talt om en »hvirvel af ild, røg og flammer«, og i de elektriske tog ville illusionen om en stønnende, prustende hest ikke længere melde sig. Men *farten* navde virket så meget mere betagende.

S.

## Feriebørn

Med glæde og forventning ses hen til sommertiden og dermed ferien, hvor vi skal ud at hente sol og sundhed — vi skal slappe af og væk fra vintrens surhed og den travle hverdag.

Taget som helhed har befolkningen herhjemme muligheden for økonomisk at magte ferien, men der er dog stadig steder, hvor denne mulighed ikke er til stede. I de store byer lever i nogle kvarterer børn, der socialt og helbredsmæssigt set påvirkes nedbrydende, og mange gode kræfter sættes ind her for at mildne disse forhold gennem sociale foranstaltninger og bl. a. arrangeres under en eller anden form ferieophold for disse børn for at skaffe dem sundhed og glæde.

Foreningen har også ønsket at række en hjælpende hånd til alle disse bestræbelser, udover den økonomiske støtte der i forvejen ydes til en række sociale formål.

I 1950 havde vi inviteret 10 fattige og meget trængende københavnske børn og en leder til et gratis ferieophold på vort feriehjem i Kalundborg, hvor forholdene er helt ideelle for dem. Denne tanke ønsker vi fortsat at følge, og kongressen i 1951 gav da også stærkt udtryk for tilfredshed med og støtte til denne opgave, der her toges op.

I år lægger vi ud igen, idet foreningen har inviteret 10 århusianske drenge til et ophold på feriehjemmet, og det er vort håb, at disse drenge (det er betinget, at det er nogle, der virkelig trænger) må få et ophold, som de vil mindes med glæde.

Beklageligvis strækker opholdet sig kun over en halv snes dage, men det er vort håb, at det alligevel efter sin hensigt må virke styrkende for disse drenge og må være dem en gavnlig hjælp til at kunne møde vinterens kulde og surhed. Må det være en opfyldelse af deres drøm om en rigtig ferie.



### Tak.

Da jeg på grund af manglende adresser er ude af stand til at sende en personlig tak til hver enkelt, beder jeg de mange, der på min fødselsdag glædede mig med blomster, telegrammer eller breve, ad denne vej modtage min hjerteligste tak.

S. Petersen,  
økonoma.

### Opmærksomhed frabedes.

Opmærksomhed på min 40 års jubilæumsdag den 24. maj 1952 frabedes venligst.

C. V. B. Petersen,  
lokof. Hg.

## NYE ADRESSER

Lokomotivfyrbøder-afdeling.

Kalundborg: Formandens navn og adresse rettes til: H. J. Schjøtt, Nørre Alle 73.

## MEDLEMSLISTEN

Optaget som ekstraordinært medlem pr. 1-5-1952.

Pens. lokomotivfører J. A. Kjeldsen, Vejlegade 12, 2. sal tv., Aarhus.

Optaget som ekstraordinært medlem pr. 1-6-1952.

Lokomotivfører J. C. Jensen, Max Müllersgade 11, 1., Aarhus.



Dødsfald blandt pensionister i april 1952.

Pens. lokomotivmester Schollert, Willemoesvej 6, Helsingør.

Pens. lokomotivfører S. J. Sørensen, Hans Brogesgade 8, 3., Aarhus.

### Foreningen af Pensionister ved De danske Statsbaner.

Generalforsamling afholdes fredag den 27. juni d. å. kl. 14,00 i Peter Lieps Hus i Klampenborg med følgende dagsorden:

1. Generalforsamlingen åbnes. Valg af ordstyrer, sekretær og to stemmetællere.
2. Forhandlingsprotokol og beretning.
3. Regnskab for året 1951—52.
4. Indkomne forslag.
5. Valg af formand, tre bestyrelsesmedlemmer og suppleanter.
6. Eventuelt.

P. b. v.  
A. Heede, formand.

### Det jysk-fynske Statsbanepersonales Bibliotek.

Bibliotekets ordinære generalforsamling afholdes i bibliotekslokalet på hovedbanegården i Aarhus, opgang F, fredag den 20. juni 1952 kl. 16,30 med dagsorden:

1. Beretning om virksomheden.
2. Fremlæggelse af det reviderede årsregnskab.
3. Valg af 3 bestyrelsesmedlemmer i henhold til statutterne. (De afgående er: Overportør O. B. Erikssen, trafikkontrolør S. A. V. Fischer og håndvk. A. Thomsen).
4. Valg af revisor. (Den afgående er kontorass. frk. I. M. Agger).
5. Valg af 2 suppleanter for bestyrelsen. (De afgående er: Overtrafikass. T. Amdi Petersen og håndvk. G. Jensen).
6. Valg af 1 suppleant for revisorerne. (Den afgående er overtrafikass. E. Balstoff).
7. Eventuelt.

Det reviderede årsregnskab for 1951—52 vil være fremlagt i bibliotekets udlånslokale i tiden 10.—20. juni 1952 til gennemsyn for bibliotekets medlemmer.

P. b. v.  
S. Svane Knudsen.



— Vi skal ikke ha' mere, Olsen, så du behøver ikke at trampe det til. —