

DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

NR. 13 - 52. ÅRGANG

5. JULI 1952



Indhold:

| | |
|---|-----|
| 30 år på Røsnæs | 157 |
| Nordisk nyt — Norge | 158 |
| Lokomotivmænd er rare mænd | 159 |
| Generaldirektoratet meddeler .. | 160 |
| Privatbanernes lokomotivmænd vælger ny formand | 160 |
| Brunkul som muligt brændstof for Statsbanerne | 161 |
| Nordisk kursus på »Knudshoved« .. | 165 |
| Tillidsmandskursus i Dansk Postforbund | 167 |
| Statsbanepersonalets Sygekasse .. | 167 |
| Under DLF | 168 |
| Tak | 168 |
| Opmærksomhed frabedes | 168 |
| Personalia | 168 |
| Påskønnelse | 168 |
| Medlemslisten | 168 |
| Nye adresser | 168 |
| Byttejligheder | 168 |



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.

30 år på Røsnæs

Den 17. juli 1952 var en stor dag for Dansk Lokomotivmands Forenings medlemmer. Ferie- og Rekreativshjemmet på Røsnæs ved Kalundborg fjord var klar til at modtage sine første gæster. De mange, der havde medvirket til denne sags løsen, havde grund til at være stolte og kunne sammen med det 7-mands udvalg, der havde trukket det store læs under det forberedende arbejde, glædede sig over det vellykkede resultat.

Den store part af dem, der dengang var med, er nu godt op i årene, en del af dem er trådt ud i pensionisternes rækker og atter en del er afgået ved døden.

Selv om en institutions 30-års fødselsdag ikke hører til dem man markerer ved en særlig og ekstraordinær festlighed og dette heller ikke vil ske for feriehjemmets vedkommende, vil et tilbageblik i dagens anledning være på sin plads.

*

Det at skulle vinde gehør for en bestemt idé og opnå den nødvendige majoritet for tilslutning til forslaget har alle dage været forbundet med vanskeligheder. Og det gik da heller ikke anderledes med forslaget om et ferie- og rekreativshjem til lokomotivmændene. Det er 46 år siden der første gang var tale herom. Allerede dengang var samarbejdet med broderorganisationerne i de øvrige nordiske lande i fuld gang og hos de svenske lokomotivmænd syslede man på samme tid ligeledes med tanken om et feriehjem. På grund af særlige forhold var »Farbrødrene« endog meget langt fremme i deres bestræbelser for at realisere planen. Dette havde indflydelse på forslaget indenfor vor organisation — det var fremsat af lokomotivfyrbøder M. Mortensen, Esbjerg — fordi en del mente, vi burde afholde os fra at bygge selv eller erhverve ejendom, »thi de få, der eventuelt ville eller kunne rejse på ferie, var der temmelig sikkert plads til hos svenskerne«.

Det var andre tider i 1906; store fremskridt er sket siden da. Det at rejse på ferie og tilbringe blot 8 dage på et hotel under hyggelige og frie omgivelser, var på den tid ret ualmindeligt. Ja — selv en fridag kendtes ikke af de daværende lokomotivmænd.

Men netop derfor er der en særlig grund til at beundre forslagsstilleren og hans tilhængere, der således så fremad og arbejdede med fremtidsplaner, der senere skulle vise sig at få den overordentligste store betydning for de danske lokomotivmænd.

*

Men modvinden var der, og planen blev henlagt for først at blive genoptaget efter den første verdenskrigs afslutning.

14 år efter i 1920 besluttede kongressen, at nu skulle det være alvor, og det kendte udvalg på 7 mand blev nedsat. Det var de 3 forslagsstillere: organisationens formand, Rich. Lillie, lokomotivførernes kredsformand, M. Mortensen, Esbjerg, og lokomotivfører G. O. F. Lund, København, samt lokomotivfører Axel Madsen, lokomotivfyrbøderne Soph. Jensen, L. Bie Rasmussen og J. Milne, der fik overdraget denne vanskelige opgave. Selv om kongressen havde givet sin tilslutning, betød det ikke, at der var banet vej fremefter, thi der blæste stadig en strid modvind, der krævede en energisk indsats fra hver enkelt i det lille ud-

Norge.

Feriehjem i Norge.

Interessen indenfor organisationerne for bygning af feriehjem har været og er fremdeles levende. Spørgsmålet om bygning af sådanne melder sig til stadighed i de foreninger, som endnu ikke har givet sig i lag med denne opgave. Andre, som er i besiddelse af et feriehjem, har ofte planer om udvidelse eller bygning af nyt. At der i de fleste tilfælde er et behov til stede er hævet over enhver tvivl.

Bygningen af et feriehjem stiller imidlertid store krav til medlemmerne. Det er en kostbar affære, og for i det hele taget at kunne klare det, kræves der en ikke ringe indsats fra medlemmernes side.

I dag er situationen således, at det er langt dyrere, end det tidligere var. Dette skyldes forskellige årsager. Bl. a. er kravene til udstyret og indretningen vokset med årene. På den anden side er der i dag langt større forståelse, når det gælder feriehemmenes betydning. Det offentlige, virksomhederne og andre organer viser en prisværdig interesse for denne sag.

Vi har fået Feriefondet, som hvert år yder støtte til bygning og forbedringer af feriehjem.

I ferieloven indeholdes bestemmelser om, at Feriefondets overskud, efter at nødvendige administrationsudgifter er dækket, benyttes til støtte af foretagender, som sikrer en sund og hensigtsmæssig ferie og udvikler gode feriemuligheder for en større kreds af personer. Støtte kan også gives til foretagender, som skaffer ferie til grupper af personer, som ikke magter at skaffe sig en tilfredsstillende ferie på egen hånd. Støtte kan ikke gives direkte til enkeltpersoner.

Feriefondet får foruden den fra arbejderne gennem feriemærkerne indbetalte feriegodtgørelse også visse indtægter ved a) renter af midler i fondet, b) feriegodtgørelse, som tilfalder fondet og, c) særlige afgifter til fondet.

Lokomotivmands Tidende.

valg. Der skulle skaffes penge, så en startkapital kunne sikres, og der skulle findes et egnet sted for ferie- og rekreationshjemmets beliggenhed. Et sted, der kunne tilfredsstillende hver enkelt, uanset hvor i landet han var tjenstgørende.

*

Alt byggede naturligvis på frivillighedens grundlag. Enhver, der ønskede at være med, kunne tegne en andel, som kun skulle være foreningens ejendom, sålænge andelshaveren var aktivt medlem. Renterne af den tegnede sum tilfaldt hjemmet, og det samme gjaldt andelen, såfremt andelshaveren udmeldte sig af foreningen som tjenstgørende lokomotivmand. Denne grundregel måtte senere indføres som en fast lovbestemmelse, således at den kom til at omfatte alle nyindmeldte medlemmer, thi på et bestemt tidspunkt stod man jo overfor at skulle tilbagebetale til afgåede medlemmer og hertil måtte sikres den nødvendige kapital. Andelssummen steg jævnt og godt takket være de 7 mands agitation ude i medlemskredsen, og i løbet af et år havde man samlet en kapital på ca. 50.000. Det system, man her indførte, er det der gælder i dag, hvor andelskontoen forlængst har passeret de 200.000 kr.

*

Der var mange forslag fremme om, hvor ejendommen burde ligge, og det var slet ikke nogen nem opgave at træffe beslutning om, hvilket sted der var det bedst egnede. Danmark har mange smukke pletter, hvor netop et ferie- og rekreationshjem kan opføres. Men ganske særlige forhold medførte, at det blev »Skambæk Badehotel« på Røsnæs, der blev lokomotivmændenes ejendom. Et velorganiseret arbejde og en beundringsværdig indsats både fra det nedsatte udvalg og de mange tilhængere af idéen betingede, at da det gode tilbud forelå fra Kalundborg, kunne man skride til køb af hotellet, og dermed var feriehemmet en realitet.

*

Store forandringer er sket siden 1922. Mange af foreningens medlemmer skal der lyde en tak til på denne runde fødselsdag, nævne dem alle er naturligvis ikke overkommeligt, men foruden dem, vi allerede har omtalt, skal vi dog tilføje foreningens tidligere hovedkasserere H. Kahn og L. M. Schmidt, lokomotivfører C. A. Jespersen, Aalborg, samt lokomotivfører K. T. Pedesen, København. Sidstnævnte kan om få år fejre sit 25 års jubilæum i det særlige feriehemsudvalg og ikke mindst han har været vort feriehem en god mand. Også feriehemmets nuværende økonom, frk. S. Petersen, bør nævnes i denne forbindelse. Igennem 18 år har hun stået for styret af den daglige ledelse. Hvilken betydning hun har haft for vort ferie- og rekreationshjem er kendt af de mange, der gennem årene har tilbragt sin ferie dernede.

*

Nutidens lokomotivmænd er de gamle pionerer megen tak skyldig. På Røsnæs ligger i dag et ferie- og rekreationshjem til glæde og gavn for hele vor stand. På dets 30 års fødselsdag vil vi kunne se tilbage på en rig udvikling, og vi takker samtidig de mange, der har ydet deres til, at denne gode sag blev løst på en så enestående måde.

Lokomotivmænd er rare mænd

Examensstil fra kvindelig realist

En ung pige, den 17-årige frk. Bibi Mondrup-Svendsen, København, afsluttede fornylig sin realeksamen. I dansk stil var det et valgfrít emne. Det kom sikkert som noget af en overraskelse, at den unge pige valgte at skrive om lokomotivmændene! I gymnasiets ældgamle historie havde man aldrig været ude for en sådan hændelse. At en ung pige skriver om lokomotivmænd turde vist være noget enestående. Vi har fået lov til at offentliggøre hendes stil, og den bringes her uden ændringer af nogen art.

Man står i den situation at skulle skrive en stil uden angivet emne. Jeg kunne naturligvis have skrevet om eventyrdigteren H. C. Andersen eller om nordisk litteratur, som mange af mine kammerater gjorde. En halv times tid filosoferede jeg over Johs. V. Jensens »Bræen«, som iøvrigt interesserede mig meget, og i tankerne var også en omtale af Danmarks naturlige rigdomskilder og udnyttelsen heraf. Men pludselig fik jeg den ide at lave noget, som jeg på forhånd vidste, at andre ikke ville finde på, nemlig en stil om lokomotivmændene.

I mit hjem får vi Dansk Lokomotivmands Forenings medlemsblad. Jeg ser af og til bladet, som sendes til min fader, der har så meget med trafik at gøre. Jeg har glædet mig over de mange billeder af udenlandske tog. Da jeg traf beslutningen om at skrive om lokomotivmændene, fandt jeg frem fra fars bogreol først lærebog for lokomotivpersonalet, udgivet af Danske Statsbaner i 1948. Det er 4. udgave, afsnit II om planer. Det var dog noget skrappt noget for en ung pige. Jeg sendte en medfølgende tanke til de lokomotivmænd, der skal studere disse tegninger og kende alle enkelthederne i et lokomotiv. Uha. Derefter gik jeg i gang med nogle andre bøger om jernbaner. Jeg opfattede i en fart, at lyntogene i Danmark kom i 1935, men alle kan jo ikke komme med lyntog, og disse tog kan ikke være andet end tog for folk, der har hastværk. Statsbanerne befordrer hvert år ca. 100 mill. rejsende. Lyntogene kan kun befordre en ringe brøkdel deraf.

Lyntogene har altså ikke nogen større betydning for DSB-trafikken som helhed.

For nogle år siden holdt jeg sommerferie på Dansk Lokomotivmands Forenings vidunderlige feriehem ved Kalundborg, nærmere betegnet Refsnæs. Lokomotivmændene kalder det Røsnæs. Det forstår jeg ikke. Min far og mor var med på ferien. Ja, det er en selvfølge. Ellers kunne jeg jo heller ikke komme til lokomotivmændenes feriehem. Jeg mødte her nogle unge piger i min egen alder, døtre af lokomotivmænd, og de talte hele tiden om lokomotiver og tjenestetid. En af de unge piger, jeg tror hun var fra Fredericia, fortalte mig, at hendes far ikke havde været i hjemmet juleaften i 3 år. Han var på tur med de store maskiner. Derfor måtte de holde juleaften juledag. Trafikken skal jo passes. Opholdet på feriehemmet var dejligt. Der er en økonomi, som hedder frk. Petersen, og vi unge piger kunne godt om eftermiddagen liste ind gennem den hemmelige køkkendør og redde nogle kager og et glas mælk. Det kom vist ikke på regningen. Frk. Petersen spurgte i hvert fald ikke om penge, og det vil sige, at hun har betalt det privat.

For mig havde det desværre så kortvarige ophold på feriehemmet en særlig baggrund. Min farmor, der nu er et stykke over de 70 år, er født i Refsnæs, og hun har som barn haft området, hvor lokomotivmændenes pragtfulde feriehem ligger, som legeplads! Nå, dette vedrører jo ikke min stil til skolen. Jeg vender tilbage til lokomotivfolkernes feriehem, hvor jeg iøvrigt en gang igen gerne ville tilbringe en ferie.

Hver dag samledes vi alle ved et smukt frokostbord, hvis gastronomiske arrangementer ikke kan beskrives, de skal ses. Det samme gælder middagen.

Sammenholdet mellem lokomotivmændene var godt, og det er det vel stadig. Samtalerne drejede sig mest om lokomotivtjenesten i de enkelte landsdele, men der blev også stunder til samtaler om andre ting. På feriehemmet findes et stort bibliotek, hvor man kan låne bøger om alle emner. Her er der en righoldig litteratur. Det skal bemærkes, at også biblioteket er tilvejebragt ved gaver fra lokomotivmændene. Til småbørnene er der indrettet særlige legepladser, og der er også bygget et træhus, hvor børnene kan lege, hvis det er regnvejrr.

Statsbanernes lokomotivmænd har på Refsnæs skabt det smukkeste ferie- og rekreationshem i Danmark. Lokomotivmænd er rare mænd. En sommerdag skulle jeg ned til købmanden, og jeg fulgtes da med en jættestor lokomotivfører fra Fredericia eller Frederikshavn. Jeg ved ikke med sikkerhed, hvor han havde hjemsted. Det eneste jeg ved om ham er, at han en morgenstund, da vi skulle i bad inden morgenmaden, bar en ung pige, datter af en anden lokomotivmand, ud på broen. Han havde hende i sine arme. Men så tabte han hende — og hun gik ned på 2 meter vand fuldt påklædt. Hun blev hurtigt fisket op igen. Hun var 20 år og tog det hele med sindsro. Så skulle vi til købmanden. Jeg fulgtes med den store lokomotivfører, og jeg fik på vandringen frem og tilbage meget at vide om, hvordan de havde det i hjemmet. Nogle dage skulle hans kone op kl. 3 nat for at smøre 24 — det var altså fireogtyve — stykker mad til sin mand. Han skulle være væk fra hjemmet i et helt døgn.

Lokomotivføreren fortalte mig også om kørslen. Ja, det er jo lokomotivføreren og lokomotivfyrbøderen, der har ansvaret, når toget dag eller nat kører fremefter. Hvor mange af os unge tænker egentlig på det ansvar, der hviler på de to mænd derude i lokomotivet? I et stort eksprestog er der vel 1200 rejsende. Kun de 2 lokomotivmænd i maskinen skal føre os frem. Hvis de svinger, ja, så er det sket. Jeg synes, at alle, der rejser, skal tænke på de rare lokomotivfolk. Ingen vil misunde dem deres korte ferie, den er vist på 11—14 dage. Resten af året må de slide meget.

Lokomotivfolkene er naturligvis kun et lille led i samfundsmaskineriets store tandhjul. Men det er et bravt folkefærd, som man holder af. Jeg ville ønske, at der i skolerne blev fortalt noget om lokomotivmændenes arbejde, det er i hvert fald noget, som kan interessere ungdommen, navnlig drengene. Nu er det for en gangs skyld en pige, der har skrevet sin mening. Måske bliver denne skolestil ikke godkendt, men så må jeg forsones mig med det. Hvis der var mulighed for en pige til at blive lokomotivfører, så meldte jeg

mig straks, men man skal være smed forinden, og det kan jeg ikke klare. Jeg tiltræder nu efter ferien en stilling i justitsministeriet, og jeg bliver en lille kontormus. Men derfor vil jeg altid sende en venlig tanke til lokomotivfolkene, såvel når en rejse begynder, som når en rejse er afsluttet. Jeg mindes efter en lang rejse fornylig, at lokomotivføreren ved ankomsten til København gik ned fra det store lokomotiv og klappede maskinen med samme kærlighed, som en rytter kærtegner sin hest. Det viste glæden over arbejdet og kærligheden til den daglige gerning. Bibi.

— — —
Redaktionen ønsker at tilføje, at den unge pige fik mig for sin stil — og at hun ikke er i familie med noget medlem af vor forening. Publikationen af denne skolestil er måske et brud på vort blads traditioner, men det kan tilgives i en sommertid. På den anden side kan den unge piges betragtninger være en idé til andre, som skal skrive en fristil. Red.

Generaldirektoratet for Statsbanerne meddeler:

Forskellige nordjyske dagblade har i de sidste dage beskæftiget sig med Statsbanernes beholdninger af gammelt jern og har med udgangspunkt i en udtalelse fra en rejsesekretær i LAB givet indtryk af, at disse beholdninger skulle være meget store, og at Statsbanerne tilbageholdt dem og unddrog dem fra at komme industrien tilgode på forskellig måde. Grundlaget for rejsesekretærens påstand har været den, at han en dag passerede en mindre jysk station, hvor der på en ud til alfar vej vendende oplagsplads lå opmagasineret mindst 40 t kasseret jern, som bestod af underlagsplader, skinnebolte, skinnelasker og skinner. Ved at gå ud fra, at det her drejede sig om en lille station, og gange tallet op med 800 kommer rejsesekretæren ganske enkelt til, at Statsbanerne må antages at ligge inde med ca. 32 000 t gammelt jern.

Et par retledende bemærkninger synes her at være på sin plads.

Det vil være vanskeligt for en formentlig mindre sagkyndig at afgøre, om et parti som det anførte er kasseret skinner m. v., eller om det drejer sig om brugelige ældre materialer, der henligger som nødvendig reserve ved eventuelle sporuheld o. lign. Statsbanernes samlede beholdning af virkeligt kasseret spormaterialer, som der ikke var disponeret over til arbejdsspor o. lign., udgjorde ved begyndelsen af indeværende år 5 600 t, og disse materialer blev i løbet af vinteren afhændet, således at hele beholdningen var solgt i løbet af april måned. Dette er dog ikke ensbetydende med, at alt det pågældende jern er afhentet, og der ligger formentlig nogle hundrede tons uafhængte materialer oplagt på forskellige stationer til disposition for køberne.

Ved sporarbejderne i sommerens løb fremkommer der selvsagt igen kassabelt materiale, som derefter samles sammen, sorteres og sælges i vinterens løb, idet Statsbanerne ganske konsekvent nogenlunde omgående afhænder alt gammelt jern, for hvilket der ikke haves anvendelse.

Man må derfor tilbagevise det af rejsesekretæren opstillede regnestykke som savnede ethvert grundlag.

E. Terkelsen.

Privatbanernes lokomotivmænd vælger ny formand

Torsdag den 12. juni afholdt Dansk Lokomotivmands Forbund, der omfatter de ved privatbanerne beskæftigede lokomotivmænd, sin ordinære kongres i Forsamlingsbygningen, Rømersgade 22, København.

Kongressen blev overværet af gæster fra samarbejdende organisationer i ind- og udlandet, herunder De samvirkende Fagforbund, Dansk Smede- og Maskinarbejder Forbund, Dansk Formerforbund, Privatbanefunktionærernes Forbund, Svenska Järnvägsmannaförbundet og Dansk Lokomotivmands Forening.

Formanden, C. P. Einshøj, nævnte i sin åbningstale, at privatbanernes lokomotivmænd var De samvirkende Fagforbund tak skyldig for det resultat, der var opnået ved forårets lønforhandlinger i det frie erhvervsliv. Et resultat, som også var kommet tjenestemændene ved privatbanerne til gode i form af en forhøjelse af det midlertidige løntillæg.

Efter at gæsterne var præsenteret, og disse havde overbragt deres respektive organisationers hilsen til kongresrepræsentanterne, aflagde formanden en fyldig beretning omhandlende de væsentligste sager, hovedbestyrelsen havde beskæftiget sig med i kongresperioden.

Et uniformsregulativ var udarbejdet af organisationerne ved privatbanerne, efter en forhandling tiltrådt af fællesrepræsentationen for privatbanernes bestyrelser; men det kneb med at få regulativet ført ud i livet.

Et andet problem, formanden nævnte, var betjeningen af skinnerbusser, som adskillige baner har sat i drift. Det var ikke lykkedes — trods bestræbelser herfor — at bevare betjeningen af skinnerbusserne for lokomotivpersonalet. Andre havde trængt sig ind med det resultat, at lokomotivmændenes antal var reduceret.

Under punktet »Valg af formand« skete der det — som nævnt i overskriften, at kongressen valgte en ny mand hertil: lokomotivfører Carl Hansen, der er beskæftiget ved Aalborg privatbaner, og som i en årrække har siddet i organisationens hovedbestyrelse.

Den afgæede formand blev for sin indsats udnævnt til æresmedlem under livligt bifald fra kongressen, og mange gode ønsker om et langt otium for Einshøj blev udtalt ved kongressens afslutning. Endnu en anledning til at hylde den afgæede formand var den, at han på kongresdagen fyldte 65 år, så selv om hans afsked med kongressen i nogen grad var præget af vemod, blev denne følelse bortvejret på grund af hyldesten, der fremkom i form af blomster og gaver.

Ligeledes blev ved afslutningen den nye formand ønsket til lykke og hertil blev føjet håbet om, at Dansk Lokomotivmands Forbund — trods de ikke lyse udsigter — under sin nye ledelse ville virke og opnå gode resultater for sine medlemmer.

S. Suneson.

Brunkul som muligt drivstof for Statsbanerne

Af C. E. Andersen.

I sidste artikel om dette aktuelle emne omtaltes de store muligheder, som et kombineret svieningsanlæg og kokskraftværk i brunkulområdet kan føre med sig, i retning af en mere rationel og effektiv udnyttelse af brunkullene og dermed følgende reduktion af forbruget.

Det pågældende værk kan levere drivkraft eller drivmidler til dækning af hele Midtjyllands behov, bl. a. hele jernbanetrafiken. Værket kan endda blive kraftkilden for enhver art jernbanetog, både elektriske tog, koksstøv- eller oliefyrede damplokomotivtog, gasturbinetog, dieseltog og lettere motortog. Dog fremhævedes de elektriske tog.

Det burde måske være pointeret, at der herved tænkes på, at hovedparten af brunkulmassen, excl. vandindholdet, ved svieningen vil blive omdannet til faste brændstoffer og at disse vil indebære størstedelen af energien, selvom deres brændværdi kun vil være omkring 6000 kcal. pr. kg, mod ca. 10000 kcal. pr. kg svieolie o. l.

Denne kvantitative sammenligning forudsætter iøvrigt, at hele sviekoksproduktionen bruges som brændstof i elektricitetsværket, altså ikke som lokomotivbrændstof og ej heller til andre formål. Desuden forudsættes, at hele elektricitetsproduktionen udnyttes til togfremdriving. På den anden side kan der ved sammenligning også regnes med, at hele produktionen af brændselsolie, dieselolie, gasolie, petroleum, benzin, vædskefortættet gas og egentlig gas bruges til togfremdriving.

Men et sådant energiregnskab viser blot produkternes kvantitative anvendelighed til de forskellige arter kraftmaskiner og repræsenterer kun den allerførste tilnærmelse i et teoretisk overslag. — I praksis må man

regne med en anden fordeling. Og man kan her disponere meget frit, næsten efter ønske.

Det kunne jo være nærliggende at bruge hele produktionen af sviekoks til fremstilling af elektrisk energi, tjenende togdriften, og sælge alle de øvrige produkter til ikke-jernbanemæssige formål.

Men man kunne også gå til den anden yderlighed og bruge olie- og gas-produkterne til togfremdriving og sælge hele elektricitetsproduktionen til stationære forbrugere.

Da elektrisk jernbanedrift udmærker sig ved et meget ringe brændstofforbrug, behøver man ikke at brænde synderlig store brunkulmængder i et elektricitetsværk, for at dette kan forsyne størstedelen af togene i Jylland med den fornødne elektriske strøm.

Derimod vil man vel uvilkårligt vente, at værket ikke kan levere olie, benzin, flaskegas o. l. til nogen væsentlig del af togene.

Olieudbyttet ved brunkulsvieningen varierer meget efter råbrunkulenes fugtighed, askeindhold, konsistens, kemiske sammensætning, omdannelsesgrad og vegetabiliske oprindelse. Desuden varierer udbyttet stærkt efter svieningsmetoden og svieningstemperaturen.

Undertiden fås 20—25 pct. af råbrunkulenes oprindelige vægt som olie og gas. I andre tilfælde fås kun 5—3 pct. olie.

I det tidligere omtalte anlæg i Texas, der kommer i drift i år, betragtes olien og de andre flydende og luftformige brændstoffer og kemikalier som biprodukter, hvorfor man ikke bestræber sig for at opnå noget stort udbytte heraf. Man svier derfor ved meget lav temperatur, ca. 175 ° C. Udbyttet er følgelig kun godt 50 l olieprodukter pr. t, altså ca. 5 pct. af vægten. Det tilsvarende

tal for de jyske brunkul vil på grund af den større fugtighed, omkring 50 pct. mod 35 pct., blive ca. 4 pct. olie. Man kan dog ikke slutte ret meget fra den ene brunkulsort til den anden. — Lad os imidlertid regne med, at 4 pct. af vægten kan fås som olie. Så er man på den sikre side.

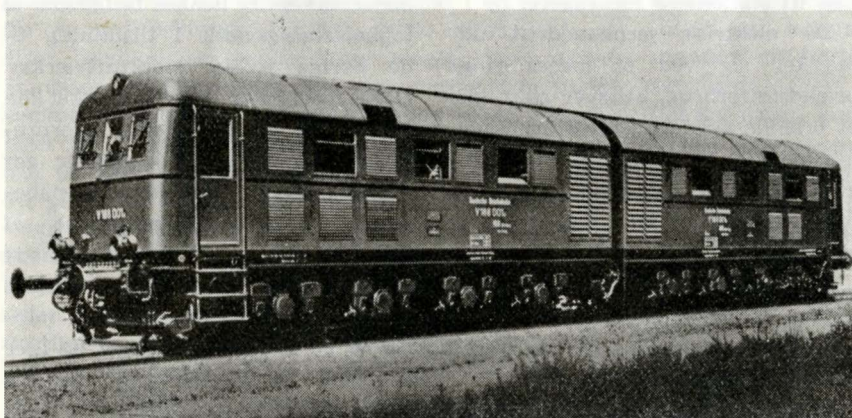
Det nævntes som skønsmæssigt passende, at værkets kapacitet kunne være af størrelsesordenen 12000 kW, og at man kunne nøjes med 2 turbiner og 2 kedler. Et sådant værk, med få og store enheder, vil være forholdsvis billigt i anlæg og drift og vil have en høj virkningsgrad. Men dets strømproduktions-evne vil ikke være videre elastisk, når man samtidig kræver høj virkningsgrad. Dette vil dog ikke betyde synderlig meget, hvis værket, som foreslået, under normale omstændigheder væsentlig tænkes brugt som et topbelastningsværk i tilslutning til de øvrige jyske storkraftværker. Dette forhindrer ikke, at værket kan tjene som et potentionelt storproduktionsværk, der i krisetider gør det muligt med kort varsel at påbegynde omfattende udnyttelse af brunkullene med meget gunstig virkningsgrad. En af dets vigtigste opgaver er jo at tjene som et middel til at mindske forbruget og især at spare på ressourcerne, samtidig med, at brændstofudgifterne til udlandet formindres.

Lad os derfor regne med en gennemsnitlig produktion af kun 30000 kW, hvilket svarer til omkring ¼ milliard kWh årlig. Det er omkring 1/7 af Texas-værkets produktion. Da man venter, at dette vil bruge 7000 t, antagelig short t, daglig, må man under tilsvarende forhold regne med henimod 1000 t daglig for ovennævnte danske produktion, dog med et tillæg p. gr. af noget større fugtighed for de danske brunkuls vedkommende. Man kommer da til et årsforbrug på godt 400 000 t.

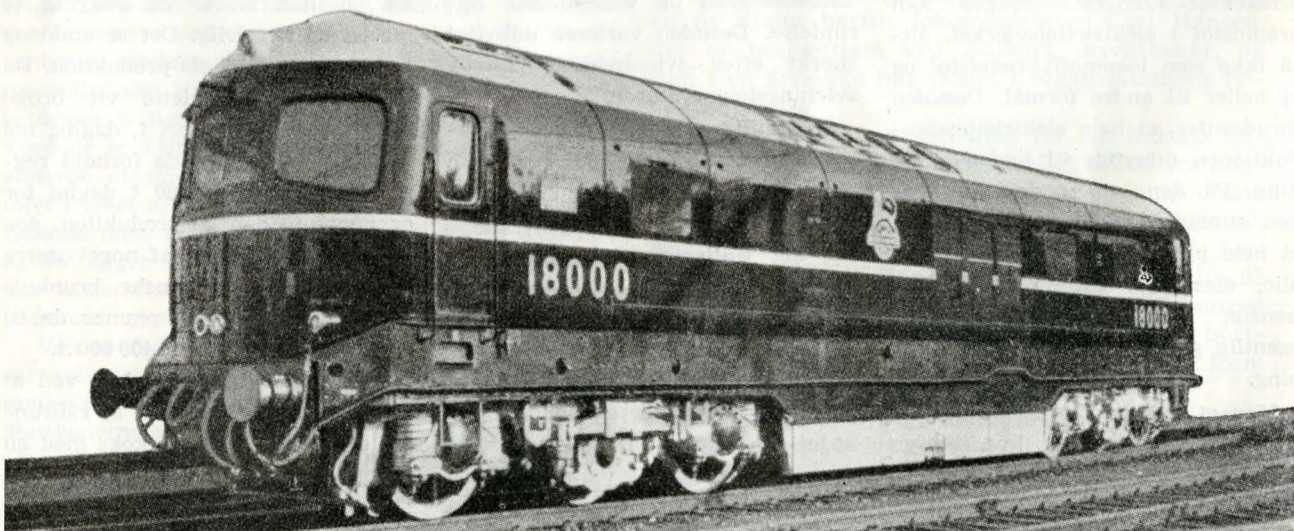
Man kan også få et skøn ved at regne med at få 35 pct. af råbrunkulenes vægt som sviekoks med en brændværdi af ca. 6000 kcal. pr. kg. Desuden kan man regne med et behov på ca. 3000 kcal. pr. kWh, hvilket er et meget moderat forbrug for



Moderne elektrisk lokomotiv af europæisk type til 50 p/s vekselstrøm. To bogier med ialt 6 aksler. Alle aksler er drivaksler. 4300 hkr., 104 t. Eksperimentalttype, der bruges af de Franske Nationalbaner på en alpestrækning i nærheden af Mt. Blanc.



Moderne dieselelektrisk lokomotiv af europæisk type. Består af to dele, ialt 8 aksler, alle aksler er drivaksler. To 6-cylindrede M. A. N. dieselmotorer, der tilsammen udvikler 1770 hkr. ved 700 omdr. pr. min. Vægt 156 t. Længde 22,00 m. Bruges af de Vesttyske Forbundsbaner til tunge, langsomme tog.



Moderne gasturbineelektrisk lokomotiv af europæisk type. To bogier med hver 3 aksler, hvoraf yderakslerne er drivaksler. 2500 hkr. 117 t. Bygget af Brown Boveri i Schweiz til British Railways. Bruges til meget hurtige eksprestog.

et moderne kraftværk med så store kedler og turbiner. — I så fald kommer man til, at der kræves ca. 1,4 kg råbrunkul pr. kWh og følgelig et årsforbrug på væsentlig under 400000 tons.

Man kan derfor regne med, at størrelsesordenen 400 000 må holde stik.

Dette er jo ikke overvældende meget, når man betænker, at brunkulproduktionen i den sidste halve snes år har beløbet sig til mellem 1,9 og 2,0 mill. t i årsgennemsnit, altså 5 gange så meget. — Iøvrigt kan tallet vurderes på baggrund af, at elektricitetsværkerne i det sidste år, hvorfra statistikker foreligger, nemlig 1949/50, brugte 457 000 t brunkul. Og disse transporteredes langt og dyrt og udnyttedes upraktisk og med slet virkningsgrad.

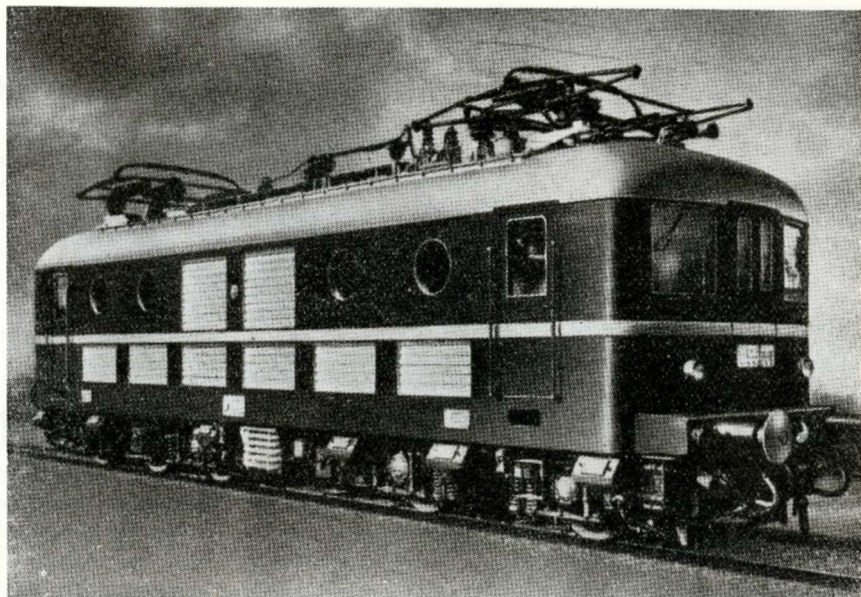
Af 400 000 t brunkul kan man ved svieningen udvinde mindst 15000 t olie, måske endda væsentlig mere. Dertil kommer butan-propan og helt flygtige kulbrinter. Selv metan er et fortrinligt motorbrændstof, men er naturligvis ikke så let at transportere.

En del af svieolien er fuel-oil, der kan udnyttes i damplokomotiver og gasturbinelokomotiver, eventuelt også svære diesellokomotiver. En anden del er dieselolie, der kan udnyttes i gasturbinelokomotiver og diesellokomotiver. Gasolien kan udnyttes i de samme slags motorer og er god til mindre motorer. Petroleum

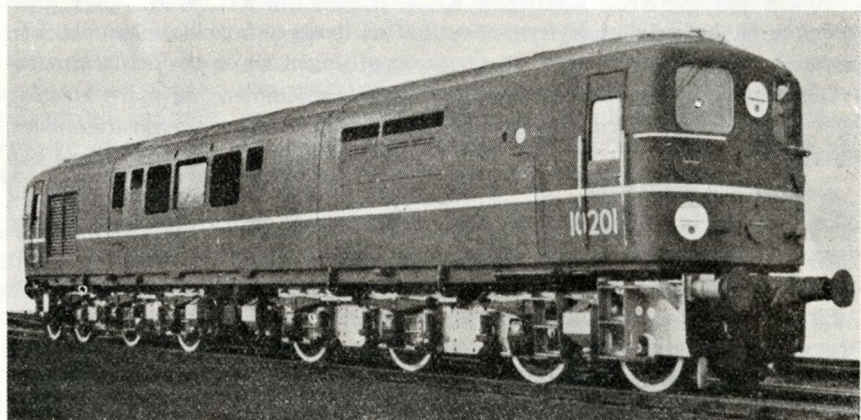
og benzin kan udnyttes i tændingsmotorer. Det samme gælder om butan-propan og om de egentlige gasfraktioner. Kort sagt, alt kan udnyttes som drivstof i brændstoføkonomiske jernbanekraftmaskiner.

Både totaludbyttet og fordelingen på de enkelte fraktioner er temmelig varierende efter den teknik, der anvendes; og de enkelte produkter kan delvis omdannes til andre uden synderlig store udgifter. Derfor er udbyttet af f. eks. benzin ret ubestemt på forhånd. Men den samlede produktion af motorbrændstoffer er under alle omstændigheder mindst 15000 t årlig, antagelig omkring 20000 t.

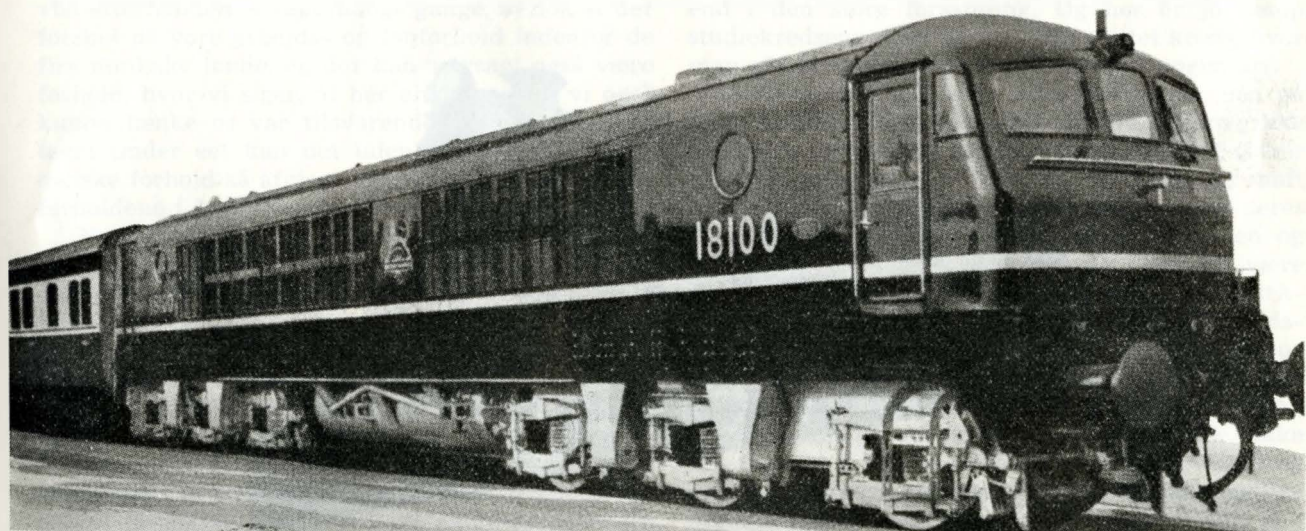
Damplokomotivernes nettovirkningsgrad i praktisk drift er antagelig mellem 3 og 4 pct, snarere mindre end mere. Diesellokomotivernes tilsvarende virkningsgrad er antagelig mellem 15 og 20 pct. Det samme gælder andre motorer, der måske nok i og for sig har mindre virkningsgrad, men som til gengæld har mindre egenvægt, brutto. Man må derfor slutte, at brændstofbehovet kan reduceres til omkring $\frac{1}{5}$, måske $\frac{1}{6}$, hvis man erstatter dampkraften med motorkraft. Da brændstovværdien af olieprodukterne er adskilligt over halvanden gange så stor som brændstovværdien af kul, regnet pr. kg, må man skønne, at togtrafikken i Jylland vil kunne afvikles ved hjælp af et årligt olieforbrug af størrelsesordenen 20 000 t.



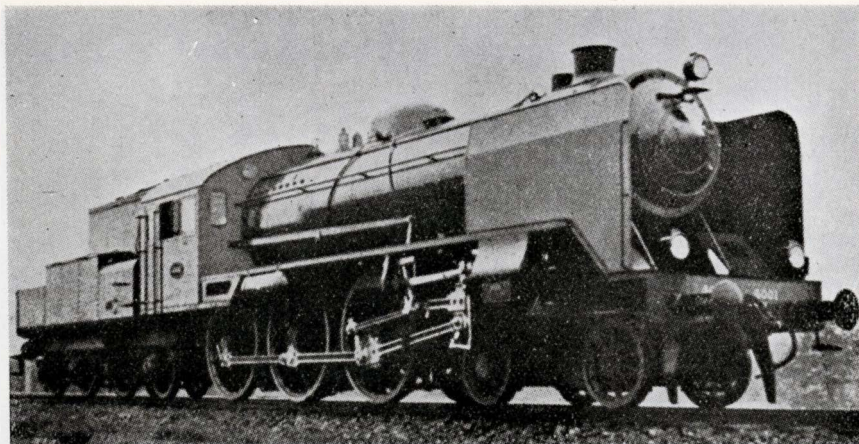
Moderne elektrisk lokomotiv af europæisk type til 50 p/s vekselstrøm. To bogier med ialt 6 aksler. Alle aksler er drivaksler. 3200 hkr., 85 t. Standardtype, der bruges af de Ungarske Statsbaner på hovedlinien fra Budapest til den østrigske grænse i nærheden af Wien.



Moderne dieslelektrisk lokomotiv af europæisk type. Bæres af to bogier; ialt 8 aksler. De inderste aksler er drivaksler. En enkelt 16-cylindret English Electric dieselmotor, der udvikler 1770 hkr. ved 750 omdr. pr. min. Vægt 137 t. Lgd. 19,43 m. Bruges af British Railways til hurtige, lette eksprestog.



Moderne gasturbineelektrisk lokomotiv af europæisk type. To bogier med hver 3 aksler, der alle er drivaksler. 3150 hkr. 132 t. Bygget af Metropolitan Vickers i England til British Railways. Bruges til meget hurtige eksprestog.



Moderne damplokomotiv af europæisk type. Det er bygget efter krigen af Nydquist & Holm i Sverige til de hollandske Statsbaner.

Man må derfor vente, at svie- og kraftværket, selv ved meget begrænset fredstidsudnyttelse, kan levere let transportable kraftstoffer, nemlig olieprodukter, i tilstrækkelig mængde til hele Jyllands jernbanetrafik.

Dette betyder, at svie-kraftværket har opfyldt sin jernbanemæssige funktion.

Jernbaneelektrificering er altså ikke nødvendig. Statsbanerne kan drives på brunkulsbasis med enhver art trækraft.

Skal banerne vælge mellem at bruge elektriciteten og sælge olien, gassen, spildvarmen og kemikalierne, eller på den anden side selv bruge olien og eventuelt gassen, men sælge elektriciteten og varmen, så er det vel mest sandsynligt, at val-

get vil falde ud til fordel for det sidste. Thi derved undgås jo de store engangsudgifter til elektriske strøkningsanlæg, der måske nok kan genindvindes rigeligt, men kun i løbet af en længere årrække. Desuden kan omstillingen til en ny driftsform foregå langsommere og mere elastisk, når man vælger trækraftenheder, der kan køre overalt. Endvidere kan man bevare den standardisering af driftsformer og trækraftmidler, som nu engang er indført eller ved at blive indført. Endelig vil en jernbanedrift, der ikke er afhængig af forsyning med elektrisk strøm, ikke være så udsat for forstyrrelser under krigsforhold, om sådanne nogensinde skulle komme igen.

Men Statsbanerne er jo kun en del af staten. Og sagen kan jo også be-

tragtes ud fra et statssynspunkt, altså den almindelige samfundsøkonomiske betragtning, som borgeren uden specielle statsbaneinteresser må anlægge.

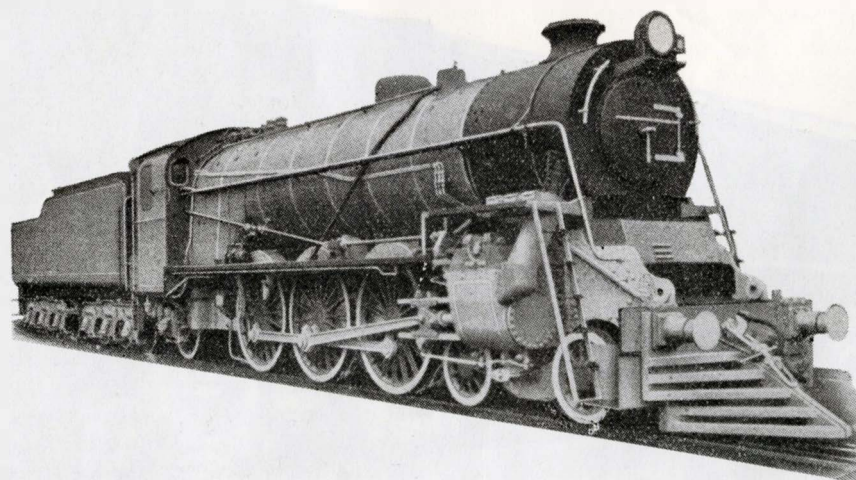
Set fra et sådant synspunkt er f. eks. banetrafik og vejtrafik sideordnede elementer i det nationale transportvæsen. Både bane- og vejtrafikken kan drives på basis af brunkul, ganske vist i begge tilfælde kun de forædlede brunkulsprodukter fra svie-kraftværket. Men bilerne kan i praksis kun drives af olie-gasprodukterne. Togene er mindre kræse og kan drives af sviekoksene eller elektriciteten. Denne omstændighed taler for at privilegere bilerne med olien og indføre elektrisk togdrift.

Endelig må det ikke glemmes, at størstedelen af brunkulsforædlingsprodukternes energi, antagelig 80—85 pct., genfindes i sviekoksene, der bekvemt kan forædles videre til elektrisk energi.

Problemet drejer sig derfor i første instans om, hvorvidt det er Statsbanernes eller statens interesser, der er det væsentlige.

Det vigtigste forekommer forf. at være, at man bestræber sig på at nå frem til en rationel og elastisk udnyttelse af brunkullene for at spare udgifter og valuta samt allermest for at spare på brunkulsreserverne og at gøre større mængder praktisk anvendelige.

Det sidste er måske vigtigere end alt andet, og skal derfor omtales nærmere ved senere lejlighed.



Moderne damplokomotiv af europæisk type. Det er bygget efter krigen af Vulkan-fabrikerne i England til de argentinske Statsbaner.

Nordisk kursus på »Knudshoved«

Søndag den 18. maj åbnede »Fællesorganisationen DSB« sit årlige tillidsmandskursus på Statsbanernes feriehus på Knudshoved med deltagelse af ca. 70 tillidsmænd fra Danmark og tilsvarende organisationer i Norge, Sverige og Finland.

Kurset var tilrettelagt således, at der i grupperne skulle diskuteres ikke alene danske forhold, men også de tilsvarende forhold i de øvrige nordiske lande. Der var derfor ved gruppeinddelingen taget hensyn til, at alle fire lande var repræsenteret, ligesom arbejdsplanen var tilrettelagt med lige stor hensyntagen til alle forhold.

Som noget nyt på dette kursus havde man ved tilrettelægningen ikke tillagt de enkelte grupper nogen fast gruppeleder. Der var udpeget en fast gruppeleder for det samlede kursus, men de enkelte grupper skulle ved det første møde selv vælge en leder, der så samtidig skulle virke som ordfører for hele gruppen.

Selve arbejdsplanen var tilrettelagt således, at de enkelte grupper fik tildelt faste opgaver, som de så under ordførerens ledelse diskuterede og sammenlignede med forholdene i de øvrige nordiske lande. Resultatet af arbejdet i gruppen blev forelagt på et fælles gruppemøde af ordføreren, og her var det så hovedgruppelederens opgave at udrede de problemer, grupperne ikke selv kunne klare, ligesom han også måtte besvare eventuelle spørgsmål, der rejste sig i forbindelse med diskussionen.

Det var overordentligt interessant at se den iver og interesse, der blev lagt for dagen ved arbejdet i de enkelte grupper. Undertegnede, der deltog som gæst, var ikke tildelt nogen fast opgave og brugte derfor den givne lejlighed til at overvære arbejdet i de enkelte grupper og fik her lejlighed til, omend kun overfladisk, at drage sammenligning af arbejdsforholdene i de nordiske lande. Det vil føre for vidt her at komme ind på alle de forhold, der diskuteredes, så det skal derfor kun siges, hvad der vist efterhånden er sagt mange gange, at nok er der forskel på vore arbejds- og lønforhold indenfor de fire nordiske lande, og der kan selvsagt også være forhold, hvor vi siger, at her er der noget, vi også kunne tænke os var tilsvarende herhjemme, men taget under eet kan det uden blusel siges, at de danske forhold så afgjort tåler sammenligning med forholdene i både Norge, Sverige og Finland.

Nu vil en og anden vel nok spørge, om også lokomotivmændene skal slå ind på den linie, som dette kursus har fulgt, og ligeledes vil der måske blive rejst det spørgsmål, om det ikke var formålstjenligt at lade deltagerne i vore kursus selv udpege lederne i deres gruppe, for derigennem at lade den enkelte selv prøve at organisere og lede et gruppearbejde.

Det første kan der svares så ganske afgjort ja til. Man hører så tit i diskussionerne på arbejdspladserne udtalelser gående ud på, at forholdene for vore kolleger i de nordiske lande er så og så gode. Jeg tænker her særligt på de udtalelser, der faldt

mange steder, da svenskerne fik deres fortjente lønforhøjelser her i foråret. Disse diskussioner ville kunne få et mere sagligt grundlag, dersom vi også afholdt nogle nordiske kursus, hvor vore tillidsmænd fik lejlighed til at se vore forhold i relation til forholdene i de andre nordiske lande.

Hvad det andet spørgsmål angår, må der stilles et stort spørgsmålstegn ved det. Der tales ganske vist om, at oplysningsarbejdet må omorganiseres. Jeg personligt har hørt udtalelser gående ud på, at den linie, man arbejder på i dag, er den samme, der er kendt siden oplysningsarbejdet kom igang herhjemme, og derfor må den nu ændres, dersom man vil følge med tiden. Det er muligt, det er rigtigt, at der skal nye impulser til indenfor oplysningsbevægelsen, men jeg personligt er nu af den opfattelse, at det her mere er emnerne, der må revideres, og ikke formen. Det turde vist være en kendsgerning, at vil man lære noget, det være sig interne forhold som forhold af mere sekundær karakter, så lærer man dem hurtigst, når der findes en leder eller lærer, der er inde i emnet, og som både kan og vil give sin viden fra sig. Man så det også på dette kursus. Som nævnt var der en hovedgruppeleder, der trådte i funktion på fællesgruppemødet, og der tog sig af de spørgsmål, de enkelte grupper ikke selv kunne klare.

Det var ganske vist ikke mange spørgsmål, der rejste sig, men her må der tages i betragtning, at det var skoledes tillidsmænd, der for de flestes vedkommende havde deltaget i flere kursus og derfor var godt inde i forholdene. Men selv om det som sagt ikke var mange spørgsmål, så vil det jo i adskillige tilfælde være netop de spørgsmål, der har størst mulighed for at blive misforstået, der rejser sig på den måde, og dem turde der efter min mening være størst mulighed for at få rigtigt uddybet i en lille sluttet kreds. Her har man bedre muligheder for at spore fejl i de enkeltes opfattelse end i den store forsamling. Og her er jo netop studiekredsens store styrke, lille sluttet kreds, hvor man går til sagen uden komplekser af nogen art.

Selv om jeg som sagt ikke går ind for den på dette kursus brugte form, må det her skrevne ikke betragtes som nogen kritik, tværtimod. Det tjener »Fællesorganisationen« til ære, at man har haft mod til at prøve andre veje, og det viser, at deres landsoplysningsudvalg har fingeren på pulsen og stadig arbejder på at udbygge det, der må være det grundlæggende indenfor al organisationsvirksomhed: en dygtig og alsidig uddannet tillidsmandsskare, der står rustet til at tage enhver situation, hvor og i hvilken skikkelse den end viser sig.

Var kursus i sin opbygning nyt og interessant, var de indlagte foredrag det ikke mindre. Ikke mindre end 8 interessante og højaktuelle foredrag var der indlagt, spændende over emner lige fra organisationens egne forhold til dansk politik af i dag, ja, om det så var et emne som psykologi, så blev det også behandlet.

De enkelte foredrag var som følger:

- Folketingsmand Peter Jørgensen: Nordisk samarbejde.
Fhv. statsminister Hans Hedtoft: Socialdemokratiets politik.
Kontorchef M. Nielsen: Arbejdspladsens psykologi.
Formand K. G. Petterson: Svenske værkstedsarbejders organisationsforhold og struktur.
Næstformand i DS og MF Viggo Jeppesen: Dansk fagbevægelse.
Folketingsmand Svend Horn: Danmarks sociale overbygning.
Afdelingsingeniør H. Fogtmann: De elektriske anlæg ved S-banen.
Sekretær E. Edvardsen: Norske værkstedsarbejders organisationsforhold og struktur.

Som man vil se et uhyre interessant og alsidigt foredragsprogram, der, om man så kan sige, var prikken over i'et på et vellykket tillidsmandskursus.

At give et referat af alle foredragene vil ikke være muligt her; det skal derfor blot nævnes, at alle foredrag blev påhørt under stor interesse, ligesom de blev efterfulgt af en livlig diskussion.

Et af foredragene mener jeg dog bør nævnes særligt her, fordi det havde bud til en større kreds end den på dette kursus forsamlede, og det er foredraget om den danske fagbevægelse, der blev holdt af næstformanden i DS og MF Viggo Jeppesen. Når jeg mener, at dette foredrag bør nævnes, er det fordi det bl. a. omhandlede et så aktuelt emne som de så meget omdiskuterede industriforbund, og hvad disse evt. vil komme til at betyde for tjenestemandorganisationerne.

Viggo Jeppesen indledte med at give en oversigt over de forhandlinger, der var ført i forbindelse med overenskomstsituationen. Han omtalte her de meget tunge forhandlingsformer, dansk fagbevægelse arbejder med i dag, hvor de enkelte fag er delt op i et utal af små og store organisationer, med et medlemstal fra under 200 helt op til de mange tusinde, der er medlem af vor største organisation herhjemme, Dansk Arbejdsmandsforbund. Denne opdeling i mange store og små organisationer er, udtalte Jeppesen, ikke alene tungt at arbejde med, den vil inden længe, eller i hvert fald, når konjunkturerne skifter, betyde en alvorlig hemske for dansk industri i konkurrencen med den øvrige verden. Vi må derfor allerede nu, udtalte Jeppesen videre, søge at finde en form, hvor vi i alle tilfælde er konkurrencedygtige, og det er det, Smedeforbundet efter sin opfattelse har vist vejen til i det forslag, vi fremsatte på den nylig afholdte generalforsamling i De samvirkende Fagforbund. Tanken med industriforbund er jo ikke alene at muliggøre en lettere forhandlingsform under overenskomstforhandlingerne, men også gennem større bevægelighed i den forhåndenværende arbejdskraft at gøre det muligt for dansk industri at konkurrere med udlandet.

Industriforbundet betyder derfor, at alle de små forbund, vi i dag er opdelt i, må samles under enkelte store forbund, således at f. eks. alle, der er beskæftiget under jernindustrien, samles under et

forbund. Dette betyder altså, at alle håndværkere, der beskæftiges her, såsom smede, malere, snedkere, arbejdsmænd osv. efter smedenes forslag skal samles under eet. Men det betyder også, at den skarpe inddeling, vi herhjemme håndhæver for, hvad der er faglært og ikke faglært arbejde, må ændres, og der må herefter sondres mellem, hvor der er virkelig brug for faglært arbejdskraft, og hvor man kan bruge de såkaldte tillærte. Dette vil igen sige, at et spørgsmål som lærlinges tilgang til de enkelte fag må under meget streng kontrol, således at der kun uddannes, hvad der virkelig er behov for, og gennem psykotekniske prøver o. l. må det sikres, at kun virkelig kvalificerede får en uddannelse. Dette er ikke alene af hensyn til samfundet, men også til den enkelte. Der er jo ikke meget ved at have stået fire år i lære og resten af sin levetid blive brugt til sekundært arbejde, hvor der vitterligt kan bruges ikke faglærte. Det er jo ikke derfor, man lærer et fag, og det er jo heller ikke derfor man tager den økonomiske byrde det er at holde en søn i lære.

Indenfor jernbaneorganisationerne kender man også til opdeling i store og små fag, udtalte Jeppesen. Også her vil det måske være rimeligt, om man søgte indført et industriforbund, således at tjenestemændene, i lighed med, hvad der f. eks. er sket i Sverige, opdeles i et par forbund, der dækker, hvad vi i dag benævner som guld- og sølvsnore. Der er dog her det særlige forhold, der taler for en evt. bevarelse af den nuværende form, at tjenestemændene er samlet i to centralorganisationer og således optræder som et samlet hele under alle forhandlinger af generel karakter. Herigennem opnår man jo noget af den fordel, der ligger i et industriforbund, nemlig at de forskellige opfattelser, der kan være om løsningen af dette eller hint generelle spørgsmål, er afklaret og samfattet til fordel for helheden inden man går til forhandlingerne.

Videre udtalte Viggo Jeppesen, at hele spørgsmålet om industriforbund desværre så ud til at ville lide en krank skæbne, idet det store arbejdsmandsforbund var afgjort mod tanken. Man er indenfor arbejdsmændene bange for, at de skal komme til at betale gildet ved en omorganisering igennem forøgede udgifter til arbejdsløshedsunderstøttelse, når man ved en omorganisering får flere til lærte og færre faglærte. Man vil ikke se, udtalte Jeppesen videre, at det modsatte vil blive tilfældet indenfor et industriforbund, idet den faglærte her vil komme til at betale samme arbejdsløshedskontingent og til samme kasse som den ufaglærte. Og her er netop et af de spørgsmål, der også må klares ved en omorganisering af den danske fagbevægelse, at alle, der er i arbejde, må være med til at hjælpe den kammerat, der grundet tidernes ugunst står udenfor.

Som man forhåbentlig vil kunne se af dette korte referat af Viggo Jeppesens foredrag, og som vel efterhånden alle er klare over gennem aviserne referater, er der noget i gære indenfor dansk fagbevægelse i dag. Som Viggo Jeppesen udtalte i sit foredrag, så vil der ske en reorganisering, om ikke før, så når tiderne og konkurrencen med udlandet tvinger dertil.

For enhver, der tænker lidt dybere over det, der sikkert uundgåeligt vil komme, vil der utvivlsomt derfor melde sig den tanke, hvilken indflydelse det vil få for en forholdsvis lille organisation som DLF, dersom den øvrige fagbevægelse omorganiseres og samles i enkelte store industriforbund. Ser man på det, der i dag ligger nærmest at sammenligne med, nemlig hvad der skete, da svenskerne efter krigen oprettede industriforbund, så ser vi, at man indenfor jernbaneorganisationerne sammensmeltede alle de organisationer, vi herhjemme benævner under et som »Sølvsnorene«, og lod dem gå ind i det største af forbundene »Svenska Järnvägsmannaförbundet«. Skulle det samme eksempelvis ske herhjemme, vil det altså sige, at vi f. eks. ville blive optaget i Dansk Jernbaneforbund.

Det vil med andre ord sige, at det på et givet tidspunkt vil komme til at dreje sig om intet mindre end vor eksistens som selvstændig organisation, et forhold, hvor lokomotivmændenes indstilling turde være klar for alle.

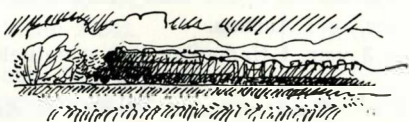
Nu vil man måske synes, at det er at stille sagen på spidsen på et tidspunkt, hvor forholdene ikke er endelig afklarede, men for mig står det i dag mere end nogensinde klart, at vil vi alle vedblive med at være selvstændige, og vil vi bevare vor gamle organisation, så må vi se forholdene i alle de afskygninger, der kan tænkes at fremkomme, og i tide tage vore forholdsregler.

Jeg personligt tror, når vi i dag taler om De samvirkende Fagforbund, at vi ikke så meget skal bruge den så ofte fremførte begrundelse, gående ud på, at vi ikke kan være bekendt at nyde frugten af andres arbejde, når vi ikke vil tage skridtet fuldt ud og bevise vor solidaritetsfølelse med den øvrige fagbevægelse. Jeg mener tværtimod, at det er på tide, der nu siges til alle lokomotivmænd: Vi må ind i De samvirkende Fagforbund, og vi må det for vor egen skyld!

Ja, det var blot tanker, der meldte sig under en uges samvær med kammerater, for hvem det at være helt på linie med den øvrige fagbevægelse var en selvfølgelig ting. Det er måske tanker, der skulle komme til udtryk på en anden måde end i et referat af et tillidsmandskursus, men dels mener jeg det som min opgave ikke alene at skildre, hvad jeg har set, men også, hvad jeg har erfaret, og dels har jeg ikke med min bedste vilje kunnet lade være med at forsøge at genoplive diskussionen om dette for os så vigtige spørgsmål.

Til slut vil jeg gerne bringe en hjertelig tak, ikke alene til »Fællesorganisationen DSB«, hvis store gæstfrihed og gode kammeratskab jeg lærte at skatte i den tid, jeg tilbragte hos dem. Takken skal også lyde til DLF's hovedbestyrelse, der gav mig lejlighed til at komme på kursus og derigennem gav mig en uforglemmelig oplevelse.

J. V. Christiansen.



Tillidsmandskursus i Dansk Postforbund

I dagene 8.—14. juni d. å. afholdt Dansk Postforbund sit 24. ferie- og tillidsmandskursus på Danske Statsbaners feriehus »Knudshoved« ved Nyborg.

Undertegnede fik gennem denne uge lejlighed til at stifte et interessant bekendtskab til denne organisations arbejde og struktur. Forbundets oplysningsudvalg havde tilrettelagt arbejdet under en afvekslende form, der spændte fra det egentlige gruppearbejde til foredrag og film.

Kurset var opdelt i 3 grupper med hver 20 deltagere. Med forbundets egen og Statsradiofoniens »Borger i Danmark« som grundbøger behandlede man organisations- og samfundskundskab. Fælles for arbejdet i grupperne var, at de enkelte deltagere forlods var tildelt bestemte opgaver til gennemarbejdning hjemme og på kursus skulle de så indlede om disse. Fremgangsmåden var god og skabte livlig deltagelse i diskussionen om de foreliggende emner, og linien blev rigtig, ikke mindst fordi indlederen havde måttet sætte sig grundigt ind i emnet.

Foredragsemnerne var alsidige og omfattede interne problemer, arbejdsglæde, Kooperationen og aktuelle politiske betragtninger, og hertil havde man indforskrevet Hans Hedtoft, forretningsfører Thor Petersen, generaldirektør K. J. Jensen og magister P. Bahnsen.

Som bunden opgave udtog man en fra deltagerne til at referere foredragene, og det diskuteredes bag efter, om alt var opfattet rigtigt. Man vil forstå, at opgaverne var mange; men deltagerne gik til arbejdet med lyst og energi, og fritiden brugtes til at udbygge kammeratskabet.

Det var et godt og udbytterigt kursus for deltagerne, hvilket gaves udtryk for ved afslutningen, hvor jeg fik en hilsen med hjem til lokomotivmændene, som jeg her benytter lejligheden til at bringe.

Jørn Thillemann.

Statsbanepersonalets Sygekasse

Det meddeles herved, at sygekassens bestyrelse har vedtaget nedsættelse af bidragsprocenten jfr. nedenstående og med virkning fra 1. juli 1952.

I. a. Tjenestemænd, trafikmedhjælpere og trafik-elever: 1,5 pct. af grundløn, alderstillæg, alm. pensionsgivende løntillæg, reguleringstillæg og midlertidigt løntillæg m. v.

b. Aspiranter til tjenestemandstillinger, herunder ekstrakontrakter, hjælpe- og cyklebude samt ekstraringeniører, ekstraarkitekter og ekstrakonstruktører, der er antaget som aspiranter: 1,5 pct. af den udbetalte andel af grundløn, alderstillæg, alm. pensionsgivende løntillæg, reguleringstillæg og midlertidigt løntillæg m. v.

c. Timelønnede fast ansatte: 1,4 pct. af hele det beløb, de får udbetalt af Statsbanerne, med undtagelse af godtgørelse for forskudt arbejdstid og arbejde i skiftehold, overtidsgodtgørelse samt dag- og timepenge. Under sygdom betales 1,4 pct. af den samlede pengehjælp.



Foreningens formands
privatadresse er fra den 30. juni d. å.: **Strødamvej 26,**
1. tv., København Ø. Telefon RYvang 80 58.
(Ikke som tidligere meddelt 80 36).

Tak.

Hjertelig tak for udvist opmærksomhed ved vor kære mor's død og begravelse, enke efter banevagt P. M. Lyhne.

Snedsted, den 19. juni 1952.

Børn og svigerbørn.

Opmærksomhed frabedes.

Opmærksomhed på min 40 års jubilæumsdag den 22. juli 1952 frabedes venligst.

A. C. Oest-Jacobsen,
lokof. Hg.



Forflyttelse efter ansøgning pr. 1-6-52.

Lokomotivfører:

C. A. Müller, København Gb, til Enghave mdt. afl. i elektrokontrol m. v.

Forflyttelse efter ansøgning pr. 10-6-52.

Lokomotivfyrbøder:

P. H. Thuesen, Padborg, til Tønder.

Tildelt hverv som depotforstander efter ansøgning iflg. opslag pr. 1-7-52.

Lokomotivfører:

W. F. Sørensen, Tinglev.

Forfremmelser pr. 1-7-52.

Lokomotivfyrbødere til lokomotivførere:

R. P. Lund, Aarhus H, i Padborg.
K. Jensen, Frederikshavn, i Tinglev.
P. R. Knudsen, Nyborg H, i København Gb.
B. T. Kristensen, Svendborg, i København Gb.
E. Larsen, Svendborg, i Nykøbing F.
T. Jensen, Struer, i Nykøbing F.

Forflytninger efter ansøgning pr. 1-7-52.

Lokomotivførere:

J. Simonsen, Padborg, til København Gb.
K. B. Rasmussen, Nykøbing F., til København Gb.
C. W. E. B. Jørgensen, Korsør, til Odense.
P. P. B. Klavsen, Nykøbing F., til Korsør.

Lokomotivfyrbøderne:

E. O. Hansen, Næstved, til Fredericia.
V. H. Nielsen, Næstved, til Aarhus H.
K. V. Jochumsen, Gedser, til Aarhus H.
A. Schmidt (Fenstra), København Gb, til Aarhus H.
K. E. Larsen, Korsør, til Nyborg H.
R. K. Andersen, Fredericia, til Nyborg H.

H. P. Buch, Korsør, til Nyborg H.
A. Schmidt (Vonsyld), København Gb, til Korsør.
J. V. T. Jensen, Næstved, til Svendborg.
A. H. Petersen, København Gb, til Nyborg H.

Ansæt som lokomotivfyrbødere pr. 1-7-52.

Lokomotivfyrbøderaspiranterne:

T. Møller, København Gb, i København Gb.
P. Davidsen, København Gb, i København Gb.
R. W. Rasmussen, Fredericia, i Fredericia.
E. Ebbesen, Fredericia, i Fredericia.
E. H. Jensen, Fredericia, i Fredericia.
N. P. Jensen, Aarhus H, i Korsør.
L. E. Mielec, Aarhus H, i København Gb.
H. E. Jensen, Aarhus H, i København Gb.
P. Laursen, Esbjerg, i Esbjerg.
K. O. F. Jensen, København Gb, i København Gb.
I. Klavsen, Fredericia, i Fredericia.
O. Hansen, Nyborg H, i København Gb.
H. G. Larsen, Nyborg H, i Næstved.
V. Olsen, Nyborg H, i Næstved.
G. E. Marxen, Fredericia, i Fredericia.
B. I. Sørensen, Gedser, i Gedser.
V. Jensen, Fredericia, i Næstved.
J. Røddik, Aarhus H, i Gedser.

Påskønnelse.

Generaldirektoratet har udtalt sin bedste tak og påskønnelse over for lokomotivfører K. A. Andersen, Ar, i anledning af at han har udvist god agtpågivenhed under faresituation på Es st. den 1-12-51.

MEDLEMSLISTEN

Optaget som ekstraordinære medlemmer pr. 1-7-52.

Pens. lokomotivfører H. P. B. Orstrand, Cæciliavej 66, st., Kbhvn., Valby.
Pens. lokomotivfører J. L. H. Grønning, Kristiansgade 34, Odense.

NYE ADRESSER

Nye adresser.

Lokomotivfører-underafdeling:

Tinglev: Formandens adresse rettes til: Fenrisvej 12, 1., Randers.

Lokomotivfyrbøder-afdeling:

Korsør: Kassererens navn og adresse rettes til: M. E. Andersen, Teglgården 7, 1.

Byttelejlighed.

København — Aarhus.

Moderne 2 værelser i Vanløse med centralvarme og brusebad — varmt vand hele året, leje kr. 79,20 pr. md. excl. varme, ønskes byttet med 2½ værelser eller lignende i Aarhus.

Henvendelse kan ske til Larsen, Tunøgade 5, 1., Aarhus, tlf. 12787.

Horsens — Aarhus.

God 3 vær. lejlighed (kakkellovn) i Horsens, pris 500 kr. årligt, ønskes byttet med tilsvarende — eventuelt 2½ vær. — i Aarhus.

Moderne 3 vær. i Haderslev kan eventuelt indgå i bytningen.

Oluf Krog,
Konstruktør, 2. Distrikt B, Aarhus.