



DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

NR. 14 - 52. ÅRGANG

20. JULI 1952



Indhold:

ITF kongressen	169
Nordisk nyt — Sverige	170
Lönnsopgjøret for statens tjene- nestemenn i Norge	171
Uniformsudvalg	172
Plan for jernbaneskolen	172
Vil du på højskole til vinter ...	172
Rom's nye hovedbanegård	173
Brunkul som muligt drivstof for Statsbanerne	174
Kongres og delegeretmøde i jernbaneorganisationer	177
Udbygning af oplysningsarbejdet	178
Under DLF	180
Tak	180
Sommerudflugt	180
Byttelejlighed	180
Personalia	180
Medlemslisten	180
•Olsen og Jensen•	180



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.

ITF kongressen

Selvom menneskeheden gennem generationer har haft brug for al den gensidige støtte såvel moralsk som økonomisk, den overhovedet har kunnet yde, lever vi en tid, hvor kravene hertil er de største, der nogen sinde har været stillet. Det at række hånden over grænserne, hjælpe den svage, uanset nationalitet eller race for ved fælles hjælp at bygge op, hvad krigen brød ned, medens der samtidigt arbejdes mod frihed og fred nationerne imellem, er i dag en af nationernes største opgaver. Også organisationerne, uanset deres størrelse, må medvirke hertil. Ethvert bidrag stort eller lille vil have sin betydning, og skønt der kan være tider, hvor det hele kan se ret håbløst ud, fordi ufred og meningsløse aktioner mod værgeløse personer stadig hersker eller forekommer, må troen på en sejr over tyranniet ikke mistes.

International Transportarbejder Forbund (ITF) er en af de solide hjørnesteene i genopbygnings- og fredsarbejdet. Denne organisation, der er verdens største arbejdersammenslutning, afholder i disse dage sin ordinære kongres i den svenske hovedstad. Alle transportgrene såvel til lands som til vands og i luften er her repræsenteret gennem 225 deltagere fra hele den frie verden. Kongressens hovedsprog er: engelsk, fransk, tysk og svensk.

ITF stiftedes i 1898 og har ved sin demokratiske og frie organisationsform formået gennem årene at samle transportarbejderne fra ikke mindre end 51 lande, således at forbundet i dag tæller ca. 5 millioner medlemmer. Under den sidste verdenskrig måtte hovedkontoret flyttes fra Holland til England, hvor ledelsen siden har haft sæde. ITF's nuværende præsident er den schweiziske rigsdagsmand og formand for det schweiziske jernbaneforbund, Robert Bratschi. Forbundets generalsekretær er belgieren Omar Becu, der tidligere var formand for det belgiske søofficersforbund. ITF er opdelt i sektioner med en sektion for hver transportgren. For jernbanesektionen er P. Tofahrn leder af det daglige arbejde.

Kongressen åbnedes onsdag den 16. ds. i Stockholm's smukke koncerthus og vil strække sig til onsdag den 23. ds. Forhandlingerne holdes i den svenske rigsdag, og der afholdes specialkonferencer for jernbanemænd, vejtransport, søfolk og flyverpersonale.

Foruden en ret omfattende trykt beretning har generalsekretæren aflagt en udførlig mundtlig beretning om virksomheden i de forløbne to år. Der er tillige aflagt rapport om forbindelser med den frie faginternationale og om oprettelse af en europæisk transportmyndighed. Omend der fra forskellige sider stadig er kræfter i gang for at forhindre yderligere tilgang til ITF, og man ikke kan anse organisationerne bag jerntæppet som noget tilslutningsobjekt, har der i kongresperioden alligevel været en yderligere tilslutning af 13 organisationer.

Til kongressen er indkommet et antal forslag fra forskellige lande. Fra det hollandske lufttransportarbejderforbund er der ikke mindre end fire forslag, der vedrører bl. a. ansættelsesforhold, faglig organisering og et specielt permanent rådgivende udvalg for dette personale.

Sverige.

Järnvägsmannaförbundets förbundsråd höldt den 5.—7. juni årsmøde i Hösbjör ved Hamar i Norge, hvortil det var indbudt af de norske jernbaneorganisationer i anledning af den hjælpevirksomhed, som var ydet de norske jernbanemænd i besættelsesårene. På dagsordenen var flere betydningsfulde sager, bl. a. vedrørende forbundets fremtidige konstitution.

Den komité, der på kongressen 1949 nedsattes til at udarbejde et forslag vedrørende kongresrepræsentationen, fremlagde et af forbundsstyrelsen godkendt forslag, efter hvilket kongresrepræsentanternes antal bør begrænses til 275. Forbundsrådet besluttede efter en indgående debat enstemmigt at foreslå kongressen i 1953 at vedtage forslaget. Såfremt kongressen følger denne indstilling, vil forslaget have virkning fra 1957.

Den samme komité forelagde tilføjede forslag om, at Järnvägsmannaförbundet ligesom andre fagforbund skulle give adgang til passivt medlemskab. Efter de nuværende love skal et medlem udtræde af forbundet senest 6 måneder efter opnåelsen af pension. Også dette forslag besluttede forbundsrådet enstemmigt skulle forelægges den kommende kongres til beslutning. Forslaget indebærer, at medlemmer, som ønsker at forblive i forbundet efter afgang fra tjenesten, kan dette. De bevarer hermed retten til at besøge afdelingernes møder, hvor de har tale- og forslagsret, men ikke stemmeret. De modtager også «Signalen» og skal betale et mindre medlemskontingent.

Efter forslag fra forbundsstyrelsen besluttede forbundsrådet enstemmigt og uden debat, at der til socialdemokratisk arbejderpartis valgfond udbetales et beløb til årets valgkamp svarende til 1 kr. pr. medlem, dvs. ca. 68000 kr.

Det japanske jernbaneforbund vil have begrænsningen af strejkeretten ophævet og maner til kamp mod den japanske regerings antisociale indstilling. Japans regering forbereder ikke alene en ændring af fagforeningsretten m. m., men også at gennemføre en forbudslov mod sammenkomster og demonstration, en speciel lov for opretholdelse af ro og orden og en forbudslov mod generalstrejker.

Samme forbund ønsker også, at ITF, som har afdelingskontorer forskellige steder i verden, skal oprette et sådan i Japan for at styrke solidariteten mellem arbejderne i Asien. Endelig giver de japanske jernbanemænd udtryk for, at transportvæsenet skal være et instrument i fredens tjeneste, der skal bidrage til bedre forhold i de underudviklede lande.

Også det græske jernbaneforbund har et antal forslag; et om 8-timersdag for Grækenlands jernbanemænd, som regeringen stadig er uvillig til at indføre, skønt Washingtonkonventionen herom blev ratificeret allerede i november 1920. Grækerne forlanger ligeledes indført strejkeret for jernbanemændene, og de opfordrer ITF til at medvirke til, at en større andel af Marshallhjælpen bevilges til boliger til landets jernbanemænd.

Det er talrige problemer ITF har at arbejde med, og det er store opgaver, ledelsen gennem årene har løst til gavn for de mange, der er beskæftiget indenfor transportvæsenet. Men der er endnu mange uløste spørgsmål, hvortil kræves et ubrydeligt sammenhold, hvis resultat skal opnås.

Ikke mindst i de underudviklede lande har ITF mange og svære opgaver. Der hvor den sociale standard er lavest, må et ikke uvæsentlig arbejde udføres, hvis der skal være mening i det internationale samarbejde. ITF var iøvrigt den første internationale organisation, som påtog sig dette hjælpearbejde, »og den vil stadig«, som Omer Becu bl. a. udtalte i sin indledning til beretningen, »fortsætte hermed, men det kræver mod og fremsynethed og opbydelse af alle de kræfter, som hele den internationale fagbevægelse råder over. De stærkeste og bedst stillede må hjælpe de svagere og dårligst stillede, men så længe vi kan regne med kammeratskab og samarbejde, hvilket altid har været to karakteristiske træk hos de organisationer, som er tilsluttet ITF, og hvilket har gjort ITF til den faste sammenlængede og effektive internationale organisation, den er, hersker der ingen tvivl om, at vi skal være i stand til at yde vort bidrag tid vore svagere brødre og til opbygningen af en bedre verden.«

En god læresætning for det internationale samarbejde er en udtalelse af den afdøde engelske udenrigsminister, Ernest Bevin, der har været medlem af ITF's generallråd:

»Jo mindre man diskuterer sager og ting ud fra de forskellige landes standpunkter, og jo mere man kan betragte dem som spørgsmål, der berører samtlige lande, desto større er mulighederne for, at man finder den rette løsning . . . Hvis man kan fjerne den store fare, som nationale grænser udgør, og skabe tillid for industrien og råvareproduktionen og hvis det mål, man vil nå, er klart, nemlig højnelse af folkets levestandard, da vinder hver og en ved de opnåede resultater, og forbindelsen menneskene imellem forstærkes.«

Lønnsoppgjøret for statens tjenestemenn i Norge

Af formanden for Norsk Jernbaneforbund, M. Trana

Ved lønnrevisjonen i år for statens tjenestemenn i Norge ble man enig om følgende nye regulativ som skal gjelde fra 1. april i år for alle statens tjenestemenn:

L. kl.	Grunnlønn	1. alderstill. etter 2 år	2. alderstill. etter 4 år	3. alderstill. etter 6 år
0	3.800	4.000		
1	4.000	4.500	5.000	5.500
2	4.500	5.000	5.500	6.000
3	5.000	5.500	6.000	6.500
4	5.500	6.000	6.500	7.100
5	6.000	6.500	7.100	7.700
6	6.500	7.100	7.700	8.300
7	7.100	7.700	8.300	8.900
8	7.700	8.300	8.900	9.500
9	8.300	8.900	9.500	10.200
10	8.900	9.500	10.200	10.900
11	9.500	10.200	10.900	11.600
12	10.200	10.900	11.600	12.300
13	10.900	11.600	12.300	13.000
14	11.600	12.300	13.000	13.800
15	12.300	13.000	13.800	14.600
16	15.400			
17	16.200			
18	17.000			
19	18.200			
20	19.200			
21	20.200			
22	21.200			
23	22.200			
24	23.200			
25	24.200			
26	25.200			
27	26.200			
28	27.200			

Til disse lønnsatser utgår et dyrtidstillegg på kr. 2.700. Dette dyrtidstillegget er likt for alle lønnskasser. I praksis vil det virke slik:

Lønnsklasse 1: Grunnlønn ..	kr. 4.000 +	kr. 2.700
Etter 2 år ..	» 4.500 +	» 2.700
» 4 » ..	» 5.000 +	» 2.700
» 6 » ..	» 5.500 +	» 2.700
Lønnsklasse 2: Grunnlønn ..	kr. 4.500 +	kr. 2.700
Etter 2 år ..	» 5.000 +	» 2.700
» 4 » ..	» 5.500 +	» 2.700
» 6 » ..	» 6.000 +	» 2.700

Slik fortsætter det helt til lønnsklasse 28, hvor lønnen etter regulativet er kr. 27.200 + dyrtidstillegg kr. 2.700.

La meg så ta med en kort omtale av hvor de ulike stillinger ved Norges Statsbaner er plasert i fellesregulativet.

Lønnsklasse 1: Kontorassistent 2.

Lønnsklasse 3: Kontorassistent 1, stasjonsbetjent 2, banevokter 2, verktdarbeider 2, banearbeider, gartnerarbeider, tomte- og lagerarbeider m. fl.

Lønnsklasse 4: Stasjonsbetjent 1, banevokter 1, verktdarbeider 1, håndværker, montør, telegrafist, konduktør, fyrbøter.

Lønnsklasse 5: Formannsstillinger, stasjonsformann, baneformann, jernbaneekspeditør.

Lønnsklasse 6: Større formannsstillinger, særlig formann i linjetjeneste, stasjonsstjeneste, elektrotjeneste, verkstedformann, lokomotivstallformann, fullmektig, overkonduktør, stasjonsmester kl. IV.

Lønnsklasse 7: Lokomotivfører, banemester, verksmester, elektromester, lagermester, sekretær II m. fl.

Lønnsklasse 8: Stasjonsmester kl. III.

Lønnsklasse 9: Regnskapsfører, bokholder III, lokomotivkontrollør, togkontrollør.

Lønnsklasse 10: Billetsjef, sekretær I, trafikkskriver I, stasjonsmester kl. II.

Lønnsklasse 13: Avdelingsingeniør, inspektør, stasjonsmester kl. I.

Dette er en kort oppregning som gir et bilde av plasseringen i regulativet.

Hva betyr så det nye regulativ i reelle lønnsforbedringer sett i relasjon til regulativet av 1. januar 1948?

Fra 1. januar 1948 til 1. april 1952 har prisindeksen i Norge steget med 30,4 pct. Lønnsstigningen i samme tidsrom viser et slikt bilde: lønnsklasse 1: lønnsstigning 33,7 pct., lønnsklasse 6: 35,3 pct., lønnsklasse 10: 33,3 pct. For alle mellomliggende lønnskasser er prosenttallet stort sett det samme. Ingen har hatt en lønnsstigning på under 32,7 pct. Fra lønnsklasse 11 og videre oppover i regulativet synker prosenten og er i lønnsklasse 28 18,6 pct.

Som en forstår av dette, er det i noen menn gitt dekning for prisstigningen for alle lønnskasser fra 1 og til og med lønnsklasse 12.

Så noen ord om andre ting som er blitt rettet på i forbindelse med lønnsoppgjøret nå. Her skal først nevnes at det etter 1. juli i år vil bli utbetalt et søndagstillegg på 50 øre pr. arbeidet time i tiden fra kl. 0,00 til kl. 24,00, dog mindst kr. 2,50 pr. søndag. Fra tidligere har vi her i Norge en kompensasjon for nattarbeid som består i ¼ time i tillegg til hver time der arbeides mellom klokkeslettene 21,00 og 6,00. Denne kompensasjon for søndagsarbeid vil altså komme på toppen av dette tillegget for såvidt det gjelder arbeidstiden mellom kl. 0,00 og kl. 6,00 og kl. 21,00 og kl. 24,00 i søndagsdøgnet.

Videre kan nevnes at en fikk gjennomført en ordning med tillegg for pensjonistene. Det heter i avtalen:

»For de pensjonister som har fått sine pensjoner beregnet etter lønnsregulativet av 1948, skal pensjonene omberegnes til de satser som følger det nye regulativ.

De pensjonister som har fått sine pensjoner regnet etter eldre lønnsregulativer, skal få en tilsvarende forhøyelse av sine pensjonsinntekter.«

Så et par ord om resultatet.

Det er klart at det fremdeles er en del misnöye med lönsordningen for statens tjenestemenn. Stort set kan vi likevel slå fast, at det resultat som er oppnådd, er et bra resultat.

En har fått noe sterkere gradering av lønnene derved at avstanden mellom de forskjellige lønnsgrupper nå er blitt forhøyet til kr. 500,00 og kr. 600,00. Tidligere var avstanden mellom de lavere lønnsklasser kr. 400,00.

Skillet mellom faglært og ikke faglært arbeidskraft er på denne måten kommet noe sterkere fram.

Videre har tjenestemenn som dyktiggjør seg for å ta en mer krevende stilling innenfor staten fått noe større vederlag for dette enn i det gamle regulativet, og således noe å se fram til om de vil dyktiggjøre seg for å ta et avansement.

Som særskilt sak skal en nå behandle justeringen av plasingen i regulativet. Det modsvarer svenskens tjenesteförteckning. Det er nedsatt en komité som skal gå igjennom saken og fremme forslag om justering av plasingene. Organisasjonene håper på, at resultatet av komitéens arbeid skal foreligge så tidlig at de avsluttende forhandlinger kan gjøres ferdige i inneværende år.

Uniformsudvalg

Generaldirektoratet har besluttet at nedsætte et udvalg til undersøgelse af spørgsmålet om en hensigtsmæssig modernisering af visse uniformsgenstandes udseende uden deraf følgende merudgift samt om eventuelle mindre ændringer i tildelingen af uniformsgenstande til enkelte kategorier eller grupper, som ikke for tiden har ligestilling med andre grupper, med hvem de rettelig kan sammenstilles i heromhandlede henseende, eller hvor udviklingen i arbejdets karakter har været en sådan, at den kan begrunde ændringer.

Til formand for udvalget har Generaldirektoratet beskikket kontorchef V. P. Larsen, Trafik- og Personaleafdelingen, og endvidere til medlemmer af udvalget: fuldmægtig K. H. Lønberg og trafikkontrolør M. K. Kotmann, samt som udpeget af Jernbaneorganisationernes Fællesudvalg overtrafikassistent M. S. Lyngesen, forretningsfører P. Madsen og lokomotivfører E. Greve Petersen, medens sekretærforetningerne varetages af ekspeditionssekretær O. E. Rude, Trafik- og Personaleafdelingen.

Plan for Jernbaneskolen 1952

Lokomotivfyrbøderkursus:

25. august—16. oktober med eksamen 17.—21. oktober og 22. oktober—13. december med eksamen 15.—18. december.

Instruktion til motoruddannelse: 1.—4. oktober.

Instruktion til motoruddannelse i Aarhus: 3.—7. okt.

Motorkursus: 5. november—8. december med eksamen 9.—10. december.

Motorkursus i Aarhus: 7. november—10. december med eksamen 11.—12. december.

Vil du på højskole til vinter?

På Roskilde Højskole er anmeldelserne til vinter-skolen nu ved at indløbe. Det er lidt tidligere end sædvanligt; men det skyldes måske, at det er rygtedes, at skolen i fjor blev fuld så tidligt, at ikke alle, der gerne ville på skole, kom med på holdet. Får du — efter at have læst om skolen her — lyst til at tilbringe vinteren på højskolen, eller har du allerede, måske efter tidligere elevers råd, besluttet dig til at tage chancen nu, så gør du derfor klogt i at skrive til skolen inden alt for længe.

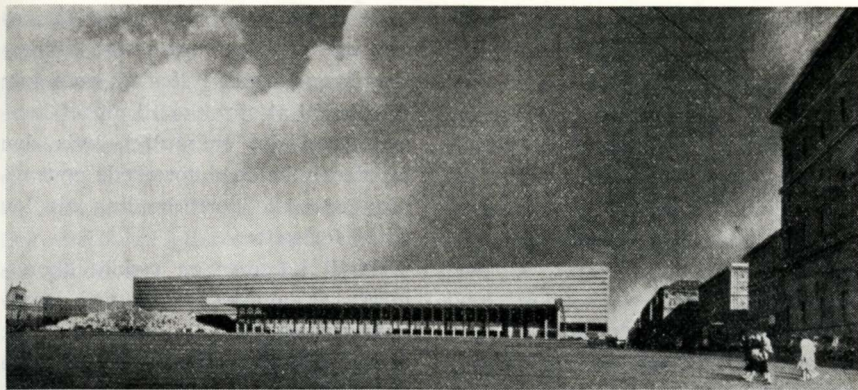
Om alt går normalt samles i begyndelsen af november ca. 90 unge kvinder og mænd her til seks måneders ophold, der forhåbentlig som tidligere år vil blive en passende blanding af arbejde og fest, arbejde for at forøge kundskaberne på en lang række forskellige områder, og fest, som der bliver, når så mange unge lever sammen under kammeratlige former.

Det er ikke nogen almindelig skolegang, vi indbyder til. Her er ingen eksamen, ingen afgangsprøve eller lignende, du skal ikke møde med bestemte kundskaber — enhver er velkommen, blot hun eller han er oplagt til at bestille noget og have det lidt fornøjeligt. Undervisningen former sig hovedsagelig som samtaler, studiekredse o. l., kun få foredrag og ikke megen klasseundervisning i almindelig forstand. Nogle fag, som f. eks. dansk, regning, samfundslære, historie og sang tager alle del i, af andre fag kan man vælge, hvad man er særlig interesseret i. Det gælder f. eks. helt eller delvis fag som litteratur, økonomi, psykologi, fagforeningskundskab, forskellige former for hobbyvirksomhed m. m. Endelig arrangeres der studiekredse med emner efter aftale med eleverne. Aftnerne er ofte fri, men bruges iøvrigt til foredrag ved forskellige gæster udefra, til underholdninger o. l. Som det forhåbentlig fremgår af det nævnte, skal man være indrette på en ganske særlig måde, for at være i stand til at kede sig på en højskole. Spørg gamle elever — de plejer at være den bedste anbefaling for skolen.

Hvad økonomien angår, kan jeg allerførst sige i al almindelighed, at den plejer at ordne sig på en eller anden vis. Der kan søges statstilskud, og de fleste vil kunne regne med at få halvdelen af udgifterne betalt på denne måde. Opholdet koster 1110 kr. for undervisning, kost, værelse, sengetøj, hvortil kommer 150 kr. for lys og varme. Herudover er der udgift til bøger og udflugter, hvoraf der plejer at være nogle stykker hver vinter. En lang række forbund yder støtte til skolesøgende medlemmer — det kan du få nærmere oplysning om ved henvendelse til dit forbund eller til skolen — og er du arbejdsledig, er der mulighed for understøttelse bl. a. af arbejdsløshedsfonden. Har du godt og regelmæssigt arbejde, kan du jo også nok klare noget selv, bl. a. til lompepenge.

Nu er så spørgsmålet: vil du være en af de 90, der skal tilbringe vinteren 1952/53 på Roskilde Højskole? Der kræves lyst og interesse til at opleve noget — det er i alle tilfælde om ikke den eneste, så dog den vigtigste betingelse. Skriv til skolen, hvis du vil vide mere. Så sender vi dig program med alle oplysninger. Men betænk dig ikke så længe, at andre 90 har meldt sig, før du får dig besluttet.

K. B. Andersen.



Rom's nye hovedbanegård

Af *Palle Haggmann*

Hvordan skal en jernbanestation se ud i Rom? Noget i stil med »Forum Romanum« eller »Castello San Angelo«? Nå, Rom blev jo som bekendt ikke bygget på een dag, heller ikke under een kejser eller nogen anden bestemt tid. Rom er blevet bygget og er vokset under årtusinder, og den vokser stadig. Det er derfor ikke så let for arkitekterne at udarbejde planer, som passer indenfor rammen af ruiner, middelalderbygninger, renæssance og barok.

I det såkaldte moderne Rom er der sket store forandringer, en omfattende byplanering, piano regolatore, har fundet sted. Allerede på »Mussolini«s tid blev denne planering iværksat, men blev afbrudt af de fortvivlede krige, som han kastede sit land ud i. Efter Italiens kapitulation og genopbygning af landet blev sat igang, fortsatte man reguleringen af det gamle Rom. De gamle kvarterer blev saneret og der blev anlagt brede gader, ældre uhygiejniske bydele forsvandt, blandt andet Ghettoen, og Piazza delle Terme blev på grundlag af »Diocletianus«s termer lagt om i tilslutning til barokkens rundpladser.

Piazza delle Terme blev, i og med jernbanens indførelse, Roms hovedentré, og her er det at de rejsende, med blandt andet Skandinavien—Italien-ekspressen, mødes med en jernbanestation, som i modernitet og elegance overtræffer alt andet af denne art.

»La nuova Stazione Termini« er resultatet af en konkurrence, som landet startede gennem trafik- og fortifikation's ministeriet. På baggrund af dårlige erfaringer fra den gamle jernbanestation, var kravene til det nye forslag meget store, og arkitekter fra hele landet deltog i konkurrencen. Man valgte en kombination af de mange forslag, og den tyve meter høje bygning er teknisk og økonomisk set en fornuftig og klar løsning, udført af arkitekten »Angiolo Mazzoni«. Ifølge konkurrencereglerne skulle bygningen bestå af blandt andet 200 kontorlokaler, fordelt i to bygninger, et uløseligt problem i den gamle station. En del af de krævede bygninger kunne muligvis placeres indenfor det gamle stationsområde, men størstedelen af de gamle problemer skulle finde en funktionel løsning i det nye palads. Desuden skulle man løse problemerne med »Via Marsala« og »Via Giolitti«, de to smalle gader, som gik langs med den gamle stationsbygning, som blev ødelagt i 1942, og dette skulle helst ske uden alt for store økonomiske eller sociale besværligheder. Det vil sige, man måtte rive en masse gamle bygninger ned for at kunne få plads til et stort torv foran stationen, sådan at det ikke skulle blive nødvendigt at benytte sig af den lille smalle »Via Giolitti«, og således at man kunne dirigere bus og sporvognstrafik væk fra disse gader. På samme upraktiske måde lå billetsalget også i disse

smalle gader, men nu bestemte man sig for at lægge billetsalget ved hovedentréen på torvet i stedet for. Jernbanesporene og perronerne blev forlænget med ca. 50 meter ned mod torvet, som igen betød, at man for at klare trafikken, fra og mellem de tilstødende gader, måtte benytte det princip, som med held var forsøgt i Milano, nemlig at lade bygningen gennemskæres af en tunnel.

Hele bygningen er et teknisk vidunder af marmor og glas, og virker ikke blot estetik og smuk, men også rent arkitektonisk som et mesterværk. Ud mod torvet bærer de høje slanke piller en baldakin, som i en dristig bue svinger sig op mod himlen, og hele forhallen ligger med sine store vinduer som et klart oplyst torv, med de forskellige kiosker og garderober langs med siderne. Fra hallen går man ud i den store gangtunnel, og derfra over til afgang-ankomst-perronerne. Ovenover disse og langs med siderne er de krævede kontorlokaler anbragt, ligesom der i hovedbygningen, oven over hallerne, er indrettet banklokaler og restaurationer, samt rejsebureauer. Hele komplekset er betegnet som det mest gennemførte værk dette århundrede har frembragt, og man har derfor trygt kunnet, ud fra de erfaringer man her har høstet, bygge Italiens andre jernbanestationer for f. eks. den nye station i »Verona« på linien mellem »Bologna« og »Trento« og stationen i »Reggio Emilia« mellem »Milano« og »Bologna«. Disse fremtræder dog ikke i den samme størrelæde elegance, men udmærker sig ved sin praktiske løsning af besværlige byggeproblemer.

»La nuova Stazione Termini« i Rom er i hvert tilfælde en oplevelse, og det er interessant at se, hvordan den glider ind i bybilledet. Gennem den under årtusinder i den evige by nedarvede arkitektoniske genialitet er det lykkedes at placere dette hypermoderne kompleks mellem bygninger hvis alder kræver respekt og pietetsfølelser. Med sine rene enkle og klare linier står »Termini« stationen som en hyldest til det gamle, men evigt unge Rom.

Brunkul som muligt drivstof for Statsbanerne

Af C. E. Andersen.

I sidste artikel fremhævedes det, at brunkullene principielt kan bruges som energiråstof for enhver art kraftmaskiner, supplerende hinanden, men i størst omfang stationære maskiner, hvis der kræves høj virkningsgrad. Det vil i praksis sige elektricitetsværker.

Forædlingsprodukterne, der fremkommer ved svieningen, er jo dels faste, dels flydende, dels luftformige. Den første gruppe dominerer kvantitativt, den sidste er ganske inferior i kvantitativ henseende, men er dog ikke uden betydning. — Medens de tidligere artikler væsentlig har omhandlet udnyttelsen af de faste og flydende brunkulsforædlingsprodukter, skal denne artikel omhandle udnyttelsen af de luftformige forædlingsprodukter, og vel at mærke ikke alene dem, der fremkommer ved sviening, men også dem, der fremkommer ved andre processer, og ved disse i store mængder.

Gasprodukterne er besværlige at transportere i beholdere. På den anden side er de overordentlig lette at transportere i rørledninger. Derfor lader de sig bedst udnytte i stationære kraftanlæg, altså elektricitetsværker, ligesom det er tilfældet med de faste produkter.

Sådanne gasdrevne elektricitetsværker kan udrustes med turbiner, der forsynes med damp fra kedler, som fyres med gas. Det er bekvemt og renligt, og kedelvirkningsgraden kan gå op til 90 pct.

Der kan også bruges Velox-kedler, som karakteriseres ved tilførsel af forbrændingsluft under tryk og udnyttelse af den ophedede og følgende trykforøgede forbrændingspildluft i en turbine, der i det mindste driver luftkompressoren.

Endvidere kan der bruges gasturbiner med indre forbrænding og luftgennemstrømning eller med op-

hedning af drivluften udefra, helst under udnyttelse af den varme turbinespildluft som forbrændingsluft.

Der kan naturligvis også bruges luftturbiner med ophedning udefra af trykluft i lukket kredsløb.

Endvidere kan der bruges forskellige kombinationer af gasturbiner og fristempelkompressorer eller højkomprimerede stempelmotorer.

Endelig kan der naturligvis bruges egentlige stempelmotorer, helst dual-fuel dieselmotorer eller tændingsgasmotorer.

Hvis man har et dampkraftanlæg i forvejen, kan det tale for at brænde gassen i kedler.

Hvis man skal indrette sig på at bruge mindre kraftanlæg, må det tale for at brænde gassen i motorer, fordi de alene opviser høj virkningsgrad, selv om de er små.

Gasprodukterne har meget varierende sammensætning, alt efter forgasningsmetoden. Gassens enkelte bestanddele kan adskilles, omend med en del besvær. Man kan således fjerne vanddamp og kuldioxyd samt kvælstof, om dette forefindes i stor mængde. Man kan desuden adskille de brændbare gasarter, især kuloxyd, brint og metan. Endvidere kan gasprodukterne forædles til metan og andre lette luftformige, eventuelt flydende kulbrinter. Disse udmærker sig bl. a. ved at være ugiftige og ved at kunne udnyttes i forbrændingsmotorer med overordentlig høj virkningsgrad, grundet på meget højt oktantal.

Brunkulsforgasningen skaber i det hele taget mulighed for at udnytte brunkul, der er særlig dårlige eller er vanskeligt tilgængelige eller dårligt beliggende, geografisk set. Der ved undgås, at de går til spilde eller bliver henliggende til ingen nytte.

Dette betyder, at man kan få meget mere ud af brunkulsforekomsterne end hidtil, eller at man kan få dem til at strække til meget længere, end det er muligt, hvis den nu stedfindende rovprægede opgravning og ødsle bortbrænding får lov til at fortsætte.

Dertil kommer en række økonomiske og andre fordele ved brunkulsforgasningen.

Der skal her blot peges på selve transportproblemet. Transportudgifterne for de henved 30 mill. t brunkul, der er opgravet i løbet af det sidste dusin år, har formodentlig kostet nær ved en milliard kroner, hvoraf halvdelen alene til transporten af vandet. Det er meget mere, end hvad det ville koste at elektrificere samtlige danske jernbaner, småbanerne medregnet, og at bygge tilhørende elektricitetsværker. — Alene i de 8 år 1942—1949 opgravedes der 18 mill. t brunkul. Elektricitetsværkerne brugte i finansåret 1942/43—1949/50 næsten fjerdedelen, nemlig 3.532.000 t (jvfr. 3 808.000 t stenkul, kulstøv o. l.). Dette vidner om, hvad der kan spares på transportregningen, hvis man omdanner brunkullene til gasprodukter, der bruges på produktionsstederne eller ledes gennem rørledninger til forbrugsstederne.

Forgasningen kan udføres på højst forskellige måder, kemisk og teknisk set. Disse måder er omtalt ret udførligt allerede i DLT 5. og 20. febr. 1952, hefte 3 og 4, side 29—32 og 42—43, teknisk side 5—8 og 10—11, netop med henblik på undgåelse af en gentagelse ved omtalen af den stedbundne forgasning.

Forgasningen kan også foregå på forskellige måder, stedmæssigt set.

Den kan således udføres i et centralværk, beliggende f. eks. i Herning, hvortil råbrunkullene kan transporteres f. eks. i rørledninger. Allerede det foreslåede svieningsanlæg, der bør udgøre en del af et sådant værk, hvis der skal efterstræbes en effektiv udnyttelse af brunkullene, vil producere gas, men kun i begrænsede mængder. Et egentligt forgasningsanlæg vil producere langt større gasmængder, fordi næsten hele brunkulsmassen omdannes til gas.

Eventuelt kan det ligefrem være et kombineret svienings- og forgasningsanlæg, hvor sviekoksene omdannes til vandgas, og hvor den heri forekommende brint bruges til hydrering af svieolierne, så de bliver til lette kulbrinter. — Sådanne anlæg eksisterer allerede, både anlæg, der producerer gas med høj brændværdi og andre, der producerer benzin. Det største er formodentlig det, som tyskerne under krigen byggede ved Brüx i Tjsechoslovakiet. Det forbruger daglig 25.000 t brunkul (35 pct. fugtighed) og producerer 900.000 t svietjæreolier om året (altså ca. 10 pct. af vægten), der helt og holdent hydreres til benzin o. l., ved hjælp af brint, som fås af sviekoksene ved en vandgasproces.

I det foreliggende tilfælde tænkes gassen i hovedsagen brændt i et elektricitetsværk. — Dette kan da for størstedelens vedkommende indrettes ganske som det først foreslåede sviekokskraftværk.

En anden mulighed er at foretage forgasningen umiddelbart ved opgravningsstederne i lokalbundne mindre anlæg og at sende gassen gennem rørledninger til centralkraftværket. — Forskellen fra ovennævnte plan er væsentlig, at brændstoffet transporteres i gasformig tilstand i stedet for i fast tilstand. — Rørledningerne, der er omtalt i DLT 20. maj, 1952, hefte 10, s. 128, teknisk s. 32, kan naturligvis ligefuldt bruges til begge dele.

Fordelen ved denne praksis er, at man kan udnytte de små brunkulsforekomster i et stort og effektivt anlæg. Man kan udnytte brunkul, der er for dårlige til, at det kan betale sig at transportere dem ad veje eller baner. Og man kan udnytte slet beliggende forekomster.

En tredje mulighed er at brænde gassen i lokale kraftanlæg nær ved brunkulslejerne. — Tanken om at bygge elektricitetsværker ved disse, i det mindste ved Søbylejet, er allerede omtalt i elektricitetsværksartiklerne i DLT 1952, 5. og 20. april og 20. maj, hefte 7 og 8 og 10, s. 89—92 og 102—103 og 125—128, teknisk s. 21—24, 26—27 og 29—32. Det skønnedes imidlertid at være mere praktisk at bygge et fjernere, men

til gengæld i andre henseender bedre beliggende kraftværk, centralt i forhold til alle brunkulsforekomster, så det kan forsynes fra dem alle, f. eks. gennem et system af rørledninger. — En sådan praksis vil være særlig fordelagtig, hvis det kan få brændstofferne tilført i gasformig tilstand. Men når brændstoffet er gas i stedet for våde eller tørrede brunkul, brunkulsbriketter, sviekoksgrus eller briketter deraf, melder der sig på den anden side nye specielle muligheder. Gassen kan nemlig i modsætning til de faste brændstoffer udnyttes med høj virkningsgrad i mindre kraftmaskiner, såsom gasturbiner og gasmotorer.

Disse kraftmaskiner er fordelagtige frem for dampkraftanlæg ved at være lette og kompakte. Dette betyder nemlig, at de let kan demonteres og flyttes, når brunkulslejet er tømt. Ja, de kan eventuelt være opbygget på jernbanehjul, gummihjul eller larvefødder, og følgelig være transportable i ordets egentligste forstand, så hele anlæget let kan køre fra sted til sted. Det medfører, at ganske små og afsides brunkulsforekomster kan udnyttes uden anlæg af rørledninger, baner, veje o. s. v. Man behøver blot at sørge for elektriske ledninger, der forøvrigt også let kan flyttes.

Brunkulsforgasningen kan som sagt foregå i et centralværk eller i transportable eller lokalbundne anlæg ved opgravningsstederne. — Men den kan principielt også foregå i selve brunkulslagene. Ja, selv de overliggende jordmasser kan blive liggende; og forgasningen af brunkullene kan foregå dybt i jorden.

Man kan da lede gassen direkte fra brunkulslagene in situ til centralkraftværket. Her kan man så forædle gasprodukterne før brugen eller brænde dem umiddelbart.

Man kan endvidere udnytte den fra dybet kommende gas i et transportabelt eller lokalbundet kraftanlæg i nærheden af brunkulsforekomsten.

Man kan endelig gå et skridt videre og udnytte ikke alene gassens kemiske energi, men også varme-trykluftens energi og vandfordampningsenergien, hvis det lokale an-

læg er et velox-kedelanlæg eller et gasturbineanlæg med åbent kredsløb, hvor arnestedet i jorden er indskudt mellem kompressordelen og turbine-delen.

Et sådant anlæg vil utvivlsomt være meget vanskeligt at konstruere og drive regelmæssigt. Men til gengæld byder det i princippet på særlig gode muligheder i retning af god udnyttelse af brunkulsforekomsternes energipotential. — Man må under alle omstændigheder udføre anlæget som et compound-anlæg, hvor en højtrykskompressor indskydes mellem gasrørforbindelsen fra jorden og forbrændingsrummet foran turbinen.

Tanken om at forgasse kullene under jorden og derved spare brydningen og opgravningen er ingenlunde ny, Tværtimod; den har optaget mange mennesker gennem hele det sidste århundrede, hvilket bl. a. har givet sig udslag i en række patenter.

Men det, man interesserede sig for, var forgasning af stenkul, idet man ville undgå arbejdet med at bryde dem og bringe dem frem til jordoverfladen fra stor dybde. — Brunkulsforgasning tjener andre formål og frembyder ganske andre problemer. Brunkullene er i modsætning til stenkullene meget fugtige. De er løse og skal ikke sprænges eller hugges i stykker. De ligger gerne i løse sandlag. Det er ikke muligt at lave stoller i disse løse masser, som endda stadig gennemsvives af vand. Det er i det hele taget først i nyere tid, man er begyndt at interessere sig rigtigt for brunkullene.

Omkring 1930 gjorde en amerikaner ved navn Ranney storstilet propaganda for undergrundsforgasning. Han var personlig interesseret, fordi han var storentreprenør og havde udviklet en boreteknik, hvorved det blev muligt at bore horisontalt lange strækninger gennem jorden og på ethvert sted vilkårligt ændre borets retning og dermed borehullets forløb, således at det f. eks. kunne følge tynde, eventuelt uregelmæssige kullag. Dette forslag fremkom imidlertid i en økonomisk kriseperiode, hvor ingen turde indlade sig på kostbare eksperimenter, tjenende nye metoder. — I sin skuf-

felse sendte Ranney ideen til Rusland, — men modtog ikke svar.

Et par år senere fremkom der fra officiel russisk side meddelelser om, at man nu udnyttede Ukraines rige kulforekomster ved underjordisk forgasning. — Disse forsøg var dog alt andet end vellykkede. Man opnåede nok at få en underjordisk forbrænding i gang, men fik kun forbrændingsprodukter og røg frem til overfladen. Senere forsøg i Donetzområdet og lige før krigen i nærheden af Moskva skal imidlertid have givet bedre resultater.

I U. S. A. har man efter krigen udført en række meget grundige forsøg flere steder og fortsætter stadig på at udvikle forgasningstekniken til større fuldkommenhed. Navnlig må fremhæves en række langvarige forgasningseksperimenter og undersøgelser, der er udført ved Gorgas i Alabama. Her har man bl. a. studeret gassens anvendelighed som drivstof for gasturbiner, ved praktiske driftsforsøg med sådanne.

Også i England har man udført forgasningseksperimenter et par steder og arbejder videre med sagen med stor grundighed.

I Belgien oprettedes der under krigen et studieselskab, som udviklede metoder til underjordisk forgasning. Dette selskab har udført praktiske forsøg i en kulmine nær Liège.

I nyeste tid har samme selskab udført en række forsøg i Marokko.

Det belgiske selskabs første forsøg udførtes imidlertid et par steder i Nord Italien. Her kom man imidlertid ud for alvorlige uheld. Dog fortsætter man stadig, til trods for, at der i de samme egne har vist sig at være umådelige mængder naturgas, som nu udnyttes i stor målestok.

De underjordiske forgasningsforsøg i Italien har særlig interesse for os, fordi det er brunkul, man der søger at forgasse. — Dette var forøvrigt ikke forf. bekendt, da jeg i DLT for 5. sept. 1951, hefte 17, side 198, teknisk side 54, først foreslog underjordisk forgasning af brunkullene i Jylland.

(Fortsættes)



I efterkrigsårene har man i de fleste lande, lige fra U. S. A. til Europa og Australien, vist stigende interesse for at udnytte naturens gasforekomster såvel som kunstigt fremstillet gas, sidstnævnte delvis fremstillet af brunkul.

Gassen udnyttes nu på talrige måder, men mest til varme- og kraftproduktion.

Som et eksempel herpå kan nævnes, at alle de tre store aluminiumselskaber i U. S. A. lige har bygget eller er ved at bygge kæmpekraftværker, der drives af gas, i dette tilfælde naturgas, der forefindes i rigt mål i staterne lige nord for den Mexikanske Golf.

Et af disse kraftværker har ikke mindre end 42 Cooper-Bessemer motorer. Det er 16-cylindrede V-motorer, der udvikler godt 3700 hkr. Tilsammen giver det 156 000 hkr.

Et andet har 120 Nordberg motorer. Det er liggende 11-cylindrede stjernemotorer, der udvikler godt 1600 hkr. De er opstillet i 3 maskinhalgrupper, hver med 40 motorer i to rækker. Desuden bygges nu yderligere 2 grupper. Men de får kun 37 motorer hver, fordi den pågældende motortype har 12 cylindre i nyeste version og udvikler ca. 2000 hkr. Værket får dermed ialt henvend 200 motorer. De udvikler tilsammen 340 000 hkr.

Det tredje kraftværk har 2 grupper à 40 motorer af den 11-cylindrede Nordberg-type, i en version, der udvikler 1800 hkr. Det giver kun 146 000 hkr. Men desuden er der et gasfyret dampkraftanlæg under bygning, som bliver tre gange så stort, således at dette kraftværk får ialt 660 000 hkr.

Billedet viser et interiør fra et af disse gasdrevne elektricitetsværker, nemlig en maskinhal med 40 motorer.

Et sådant gaselektricitetsværk kan også drives med brunkul som energiråstof, hvis brunkullene forgasses før brugen.

Eventuelt kan brunkullene forgasses under jorden og kan da udnyttes næsten som naturgaskilder.



Kongres og delegeretmøde i jernbaneorganisationer

Jernbaneforeningen.

To af statsbanejernbaneorganisationerne har i løbet af juni måned haft deres tillidsmænd samlet til konference. Jernbaneforeningen lagde for med delegeretmøde i Aalborg den 7.—8. i restaurant »Kilden«.

Foruden de 127 delegerede, der repræsenterede foreningens 12 kredse, var der indbudt gæster fra samarbejdende organisationer i Finland, Norge, Sverige og Danmark.

I sin beretning om foreningens virksomhed i den forløbne to-årige periode omtalte formanden, overtrafikassistent M. S. Lyngesen, bl. a. de afsluttede lønforhandlinger og betegnede resultatet som tilfredsstillende. Omend det ikke lykkedes at få de ugifte og samgifte på lønmæssig ligefod med de gifte, kom vi et godt stykke på vejen mod målet. Formanden gav i denne forbindelse udtryk for sin glæde over det samarbejde, der havde hersket mellem de fire centralorganisationer.

Kursusvirksomheden, der nu omfatter såvel tillidsmands- som medlemskursus, har vist sig at være en vellykket institution. Den største interesse ligger dog i tillidsmandskursus, og hovedbestyrelsen overvejer at nøjes med disse indtil videre.

Formanden betegnede resultaterne fra normeringslovene som utilfredsstillende og anså det for nødvendigt med en lønningskommission for at opnå en virkelig effektiv løsning på de mange problemer for Jernbaneforeningens kategorier.

Efter en indgående debat af formandens beretning, hvor man særlig behandlede lønningsforholdene, godkendtes beretningen med en anerkendelse af arbejdet ved forårets lønforhandlinger. I en udtalelse pålagde delegeretmødet den nye hovedbestyrelse at fortsætte bestræbelserne for at bekæmpe lønnevilleringen og for at ophæve forskellen i aflønningen mellem forsørgere og ugifte samt samgifte. Mødet bemyndigede hovedbestyrelsen til — når den finder det påkrævet — at forlange en lønningskommission nedsat bl. a. med de nævnte formål for øje.

På mødet behandledes to forslag, hvoraf det ene omfattede en lovændring, hvorefter lokomotivinstruktører kan optages som medlemmer i foreningen. Der blev ved lodtrækning fordelt 20 rejsestipendier blandt medlemmerne og som næste mødested valgtes Nyborg.

Med akklamation og en tak for godt udført arbejde blev M. S. Lyngesen genvalgt som foreningens formand.

Dansk Jernbane Forbund.

Kun få dage efter, den 11., 12. og 13. juni afholdt DJF sin ordinære kongres i Håndværkerforeningen, København. Den meget stilfulde sal var smukt pyntet med de nationers flag, hvori forbundet har samarbejde med tilsvarende organisationer. Flagdekorationerne var på begge sider flankeret af

forbundets afdelingsfaner, og åbningshøjtideligheden indledtes med musik af Københavns Jernbaneorkester. Kongressen var gæstet af repræsentanter fra Finland, Norge, Sverige, Holland, Tyskland, Østrig, Schweiz, Belgien og Danmark.

I sin åbningstale betegnede forretningsfører P. Madsen den forløbne periode som bemærkelsesværdig, fordi den på mange områder havde været skelsættende. Den fred hele verden længes så stærkt efter, er vi endnu ikke kommet nærmere — tværtimod må man vel sige. Våbenhvileforhandlingerne i Korea er stadig resultatløse og den seneste tids begivenheder i Tyskland har medført en politisk spænding af langt alvorligere karakter end tidligere i efterkrigstiden. Forretningsføreren sluttede med at udtale håbet om, at kongressen måtte vise den enighed og det sammenhold, som er nødvendig for, at arbejderstanden stadig kan vinde fremskridt og forbedringer.

I sin beretning redegjorde P. Madsen bl. a. for arbejdet med de opgaver, kongressen i 1950 havde pålagt hovedbestyrelsen herunder bestræbelserne for at udligne den betydelige lønforskel, der er mellem gifte og ugifte, og at reguleringstillæget ikke ændres til ugunst for de lavest lønnede. Gav en udførlig redegørelse for forløbet af lønforhandlingerne, som efter mange vanskeligheder alligevel førte et acceptabelt resultat med sig. Forliget skyldes navnlig to ting: For det første, at de private arbejdere var i stand til at hæve deres timelønninger og forbedre deres ferie, og for det andet, at de fire centralorganisationer fandt hinanden og gik enige til ministeren.

I den efterfølgende debat anerkendte man ledelsens indsats i lønsagen og de opnåede resultater og ikke så få havde ordet for at udtale sig om Hjemmeværnet, hvortil kongressen var opfordret til at tage en klar stilling.

Under behandling af forslag vedtoges det enstemmigt og uden debat at forlænge kongresperioden fra to til tre år.

Virksomhedsberetningen godkendtes i forbindelse med en udtalelse, hvori man bl. a. anerkender det skridt mod ligestilling i lønmæssig henseende, som blev opnået gennem ydelsen af differencetillæget til ugifte over 30 år, en indrømmelse C. O. I ved kommende lejlighed bør udnytte til gunst for de forfordelte ugifte. Kongressen fandt, at tidspunktet for nedsættelse af en lønningskommission ikke er inde, da landets økonomiske forhold endnu er udsat for stærke svingninger, der forhindrer det stabile prisniveau.

To af forbundets gamle hovedbestyrelsesmedlemmer, sekretær Fr. Bøtchiær og overmatros H. Rasmussen, udnævntes til æresmedlemmer. På kongressens sidste dag holdt fhv. handelsminister H. C. Hansen et foredrag om aktuelle politiske problemer.

Under et kraftigt bifald genvalgtes P. Madsen til forretningsfører.

Udbygning af oplysningsarbejdet

Samlingen af arbejderne i forrige århundrede i faglige organisationer havde som primær formål at skabe en fast basis og tilkæmpelse af sådanne arbejds- og lønmæssige forhold eller tilstande, at der sikredes disse — som ret og rimeligt var og stadig er — en arbejds- og levestandard i et rimeligt forhold til produktionens afkastning.

Set på baggrund af datiden var disse organisationer bygget som kamporganisationer, og man kæmpede en lang og bitter kamp, før respekten og anerkendelsen af organisationerne hos myndigheder og arbejdsgivere slog igennem.

De mænd, som stod i forreste front, var uskolede; men gennem organisationernes langsomme og sikre vækst — ad erfaringernes tornestrøede vej — voksede de med de tiltagende opgaver og fik en dygtiggørelse af uvurderlig betydning for den enkelte og for arbejderne som helhed.

Opgavernes antal var dengang — i modsætning til nu — ikke så omfattende og vort hastige tidstempo samt varetagelse af mangfoldigere opgaver, har og stiller langt flere og stærkere krav til tillidsmændene.

Fra at kunne nå den betingelsesløse indsigt i arbejdet og dygtiggørelse for tumlen med nye fremtidige opgaver gennem det daglige arbejde er vi nået dertil, hvor kravet ubønhørligt melder sig om uddannelse af tillidsmændene i et hastigt tempo for at stå på linie med og lidt foran udviklingen.

Vor tid er fuldt på det rene med de krav, som her skal opfyldes, og kræfterne sættes derfor ind på at skabe en dygtig tillidsmandsstab, som kan varetage medlemmernes interesser, hvad enten det måtte være på faglige, økonomiske eller sådanne områder, der har almen betydning i samfundet. Der tilstræbes effektivisering i oplysningsarbejdet og ikke alene tillidsmandsstaben, men sideordnet hermed medlemmerne som helhed skal drages med. Arbejdet skal gå helt i bund — gennemsyre den enkelte og alle. Det er ikke meningen, at tillidsmanden alene skal vide, og det menige medlem skal bruge ham som sovepude. Det er en fornem pligt, der påhviler enhver, at kaste sig over og give sig i lag med opgaverne, så man mærker grøde og liv — det liv der skal bære organisationens trivsel og udvikling frem.

Alle — selvfølgelig tillidsmanden først og fremmest — må gøre en indsats. Hvorledes den skal gøres, hvorledes arbejdet skal formes, er naturligvis vanskeligt at afgøre på forhånd; men det skal gøres, og man må derfor tilvejebringe rammer, hvori oplysningsarbejdet kan opbygges og udbygges på allerede gjorte og kommende erfaringer, der kan udvikles, arbejdende frem til en form, som nærmest idealet tilfredsstillende de krav og det behov, som tjener vore interesser afgørende.

Er arbejdet tilfredsstillende nu?

Om dette var rigtigt, kunne det med sandhed siges, at organisationen var uden liv. Nye fremskridt skal til i takt med udviklingen — aldrig bli-

ver man færdig; men spørgsmålet retter også mere søgelyset mod, om arbejdet er omfattende nok. Om ikke hele arbejdet er lagt i for snævre rammer.

Vor organisation er talmæssig ikke stor, og derfor ligger det økonomiske i tråd hermed. Ene afgørende er det økonomiske ikke. Langt vigtigere interessen og energien, der skal ligge bag. Som en stadig spore, må man hele tiden sætte ind og økonomisk må man ikke være karrig, fordi et resultat vil bære frugt, der giver indsatsen mangefold tilbage.

Rammerne omkring oplysningsarbejdet i dag er for snævre. Der skal langt mere opmuntring til, det være sig med hensyn til vejledning og pengeomidler. Tager man et overblik over denne sæsons oplysningsarbejde, bliver man angst. Indsatsen har der enkelte steder været grund til at være tilfreds med; men taget under eet, er resultatet beskæmmende og naturligt gør man betragtninger over, hvad der er galt.

Nu må man for vort vedkommende tage det forbehold, at arbejdsforholdene i stærk grad forringer mulighederne for et oplysningsarbejde under en form, som man kender fra privatindustriens arbejdere. Det undskylder dog ikke den sidste sæsons resultat.

Er ledelsen ikke tilstrækkelig levende? Jo, de har god vilje og evne til at øve indsatsen, men de har ikke de økonomiske midler, der betinger en stærk udbygning. Dette forhold kan man skimte en fremtidig løsning på, når den af kongressen vedtagne oprettelse af en studiefond får opsamlet så megen kapital, at den kan virke som en stærk ryggrad i arbejdet.

Nej, det gale ligger i manglende interesse og tilslutning fra medlemskredsen. Det er dårligt alle tillidsmænd, der viser interesse. Måske for nogle vedkommende, fordi man er bange for ikke at kunne magte opgaven. Al begyndelse er svær, og tager man ikke del i arbejdet og problemerne, får man ingensinde hold i det. Denne tilbageholdenhed plus den almindelige interessenedgang for organisationsarbejde er et faresignal, man bevidst styrer imod, et godt kendetegn på den tidsånd, der behersker os unge af i dag og som vil medføre vor fortabelse af det stude, vore forgængere lagde grunden til og som er kæmpet frem til idag. Denne ånd kaster skarn på det møjsommeligt opbyggede arbejde, som har givet os så tålelige forhold, at vi har fået tid og råd til en materialistisk levemåde uden alt for megen anstrengelse for vore bag pandebra-sken, sindrigt indrettede hjerneviklinger. Denne hvilen på laurbær betyder stagnation, tilbagegang — og nederlag! Vort lands historie har på anden måde eksempler herpå.

Der må sættes ind på denne ingenlunde lette men ikke uløselige opgave.

Hvorledes kan der sættes ind?

Hele problemet må løses på rationel basis og lægges ind i en plan, som på naturlig måde i eder

oplysningsarbejdet fra et begyndelsesstadium over et eller flere mellemlid frem til en afslutningsfase, hvorved er bibragt et virkeligt grundlag at arbejde på.

En sådan plan arbejder over et vist spænd af tid eller på langt sigt, om man vil og må, såfremt den skal have effektiv virkning, se bort fra, at en tillidsmand under uddannelsen må vige sin plads som sådan, hvilket desværre med den nuværende opbygningsform af organisationen sker hyppigt set i relation til lokomotivfyrbødernes korte levetid som sådan i deres respektive afdelinger. Der må ses bort fra det, idet man må have for øje at få frembragt et omfattende tillidsmandsmateriale at rekruttere fra. Skulle fremtiden betinge en ændring af organisationsopbygningen, er man ude over dette problem.

De pågældende skal gives en uddannelse på almenyldigt samfundsnyttigt grundlag. Det er foran sagt, at rammerne er for snævre og hermed sigtes til opgaverne, som i dag tages op og det menneskemateriale, der uddannes, fordi det ligger på et altfor tilfældig plan. Væsentligst bygger man på rent interne forhold, såsom tjenestetid, retsforhold, pensionsbestemmelser og organisationshistorie. Dette er selvfølgelig opgaver; men de må suppleres med økonomisk politik, erhvervs politik, social politik, kommunal politik — kort sagt sådanne opgaver, der har tilknytning til samfundspolitik og sådan, at der gives frihed og indblik i de mangfoldige problemer, der knytter sig til dette i nutid og fremtid, problemer, som ganske nøje tilknyttes og berører organisationerne, hvorfor tillidsmanden i særdeleshed og medlemmet i almindelighed må have kendskab dertil for overhovedet at kunne leve op til og bygge med på dem.

Man må ikke underkende det arbejde, som hidtil er gjort og de resultater, som er opnået. Dettets betydning er uvurderlig og med erfaringerne herfra foreligger således materiale at bygge videre på, og det er uomtvistelig nødvendigt at tage fat på en udvidelse og effektivisering af vort oplysningsarbejde.

Er det muligt at opnå fornøden effektivitet netop på baggrund af de vekslende arbejdstider, vi er underkastet. Vi kan ikke tilrettelægge det til hundrede procent som i privatindustrien, men en tillempet form ligger indenfor mulighederne grænser.

Lad os skele lidt til en pjece »Fremtidens Tillidsmands Uddannelse« udarbejdet af fhv. minister Chr. Christiansen så sent som forrige år. Han er en kapacitet på dette område og ved, hvor skoen trykker. Stående midt i disse brændende problemer har han her fremsat tanker, der tilstræber en uddannelse og en reform, som skaber tillidsmænd i pagt med tidens ånd og krav.

Han siger heri: »Målet må være at søge tillidsmandsuddannelsen gjort mere systematisk og effektiv. Det rigtigste vil sikkert være at opdele undervisningen i 4 hovedfaser således 1) den forbedrende, 2) den fortsættende, 3) den udvidede og 4) den afsluttende uddannelse. Denne ramme giver gode muligheder for at løse de foreliggende opgaver, og planerne vil kunne indpasses og samord-

nes den tillidsmandsuddannelse, som foregår i øjeblikket. Rammerne kan da udfyldes og udbygges, når muligheder og økonomiske kræfter er til stede.

Denne plan er en stærk udbygning, som påregner uddannelsen foretaget over en 6—8 årig periode, og er ved sin fremsættelse tænkt som undervisning gennem almindeligt studiekredsarbejde de første 2—3 år og et 8 dages kursus i 2—3 år, dernæst et højskoleophold i ca. 2 måneder efterfulgt af 4 måneders kursus ved et af vore universiteter.

Opbygningen er vel tilrettelagt og linien i den utvivlsomt helt rigtig. Den kræver dog en betydelig indsats fra den enkelte såvel som fra organisationerne, og for vort vedkommende vil det være vanskeligt at løfte opgaven under den form; men der er her givet en rettesnor, som vi ved tillempning kan drage nytte af.

Det vil være muligt for os at gøre brug af de tre første faser. Ja, den eneste vanskelighed er faktisk den bagatalagtige at skaffe den fornødne frihed til et højskoleophold af 2 måneders varighed. Ja, så kan man sige — lykkes det — hvorfor så ikke muligt for den fjerde og sidste fase. Det er naturligvis en logisk tankefølge; men først er det økonomisk vanskeligt og dernæst er det spørgsmålet, om man ikke indenfor rammen af de 3 faser kan opnå en hensigtsmæssig uddannelse, der passer ind i vore forhold.

Gående ud fra dette skal der sættes skub i foretagendet. Betingelsesløst må de udvælges til uddannelsen, som har forudsætningerne herfor samt vilje og energi. Udvalgelsen må foretages meget omhyggeligt tilsigtende et positivt resultat. De må gennemgå planen efter de tre hovedfaser og vii komme til at danne stammen til det kundskabens træ, hvortil kimen skal lægges. Det er klart, at dette ikke fremskaffer en veluddannet tillidsmandsstab slag i slag, fordi økonomien sætter en naturlig grænse for antallet, men den der ager med stude

Disse tillidsmænd må bygge videre ude blandt medlemmerne; men sideordnet hermed må der blandt disse udtages til deltagelse i feriekursus, dels for at få skabt materiale at tage af og dels for at give en opmuntring, der kan animere dem til at deltage i arbejdet.

Dette er en temmelig råt opstillet uddannelsesplan og giver sig heller ikke ud for at være andet. Det kunne forøvrigt være interessant at høre medlemmernes mening i dette blad om formen for en fremtidig uddannelse af vore tillidsmænd.

Hvad koster det, og betaler det sig?

Ved oprettelsen af studiefonden tilsikredes der oplysningsarbejdet et årligt beløb at råde over; men i og for sig er det utilstrækkeligt til opfyldelsen af forannævnte plan. Det ene kursus årligt vi har, koster 7—8000 kr., og i studiefonden vil indgå 12—13000 kr. årligt. Skal der fremtidig være 2 kurser årligt og dertil støtte ude i afdelingerne, vil man forstå vanskelighederne. Dog er muligheden der med et skrabet budget for disse kurser. Administrationen har hidtil velvilligst givet tjenestefrihed indtil 3 dage, og lægger de pågældende de resterende dage til et sådant 8 dages kursus af egen

orlov, vil der ikke være udgifter til afløsning. Der næst bør det obligate tilskud på 45 kr. pr. mand falde bort, hvilket for 2 hold årligt vil betyde en besparelse på små 3000 kr. og således skabe basis for planens økonomiske gennemførelse med hensyn til disse korte kursus og afdelingsarbejdet. Om det med medlemstallets langsomme stigning skulle kunne lykkes at skabe større kapital årligt i studie-fonden udover de 13000 kr. er ret problematisk. Så må man gå uden for dennes ramme og lade hovedkassen sikre et økonomisk grundlag for højskolekursus i forbindelse med de tilskud, der ad dertil oprettede kanaler er mulighed for at søge hjælp igennem. Planen er således ikke alt for optimistisk anlagt, og med den fornødne vilje bag kan den iværksættes.

Det betaler sig at gøre det, netop fordi frugten af dette arbejde i sin helhed vil give gevinst i bestræbelserne på bedre forhold og deraf følgende højnelse af levevilkår og stand. Alle gode kræfter må sættes ind jo før jo bedre, og den eventuelle modstand, som altid kan forudses fra sortseere, vil blive gjort til skamme, når den nye dygtiggjorte og ansvarsbevidste tillidsmandsstab drager frem og bygger sten på sten til den bygning, som vi med stolthed og nidkærhed skal værne om i taknemmelighed til de mænd, som har givet os den — ikke for at vi skal hvile os på frugterne af deres initiativ og indsats; men for med stor beslutsomhed at bringe den videre frem.



Tak.

For al den venlige og overstrømmende opmærksomhed, der fra så mange sider blev vist mig i anledning af min 70 års fødselsdag, takker jeg på det hjerteligste.

Soph. Jensen, Fredericia.

Sommerudflugt.

Aarhus afdelinger afholder sin årlige sommerudflugt lørdag den 2. august: Ud i det blå. Afg. fra Ar. H. med tog 554 kl. 13,52, hjemkomst ca. kl. 1,00.

Prisen for medlemmer af festkassen kr. 20,00 pr. par. Prisen for ikke-medlemmer af festkassen 28,00 kr. pr. par. Prisen indbefatter: Transport, fælleskaffe samt spisning (kroanretning).

Pensionister, enker og aspiranter kan deltage. Evt. deltagere bedes henvende sig til festkassens formand, lokomotivfører A. Holmtoft, tlf. 12 216, senest den 25. juli kl. 12.

Festudvalget.

Byttelejlighed.

Randers — København.

Mod. 2½ vær. m. fjernvarme, varmt vand, billig leje, ønskes snarest byttet med tilsvarende i København eller nærmeste omegn. Overbetjent E. Koudal, Statens politiskole, København S., tlf. Sundby 3840.



Overgået til anden stilling pr. 1-7-52.

Lokomotivfører R. Stigborg, Helgoland, som tegner på maskinafdelingens tegnestue.

Forfremmelser pr. 1-7-52.

Lokomotivfyrbødere til elektroførere:

S. E. V. Mikkelsen, Kalundborg, i Enghave.

F. H. R. Jensen, Gedser, i Enghave.

H. J. Schjøtt, Kalundborg, i Enghave.

E. G. Nielsen, Kalundborg, i Enghave.

Trådt uden for nummer efter ansøgning.

Lokomotivfører:

C. F. Kann, København Gb., fra 1-10-52 til 30-4-53.

Afsked.

Lokomotivførerne:

J. E. Pleen, København Gb., afskediget efter ansøgning på grund af alder med pension (30-9-52).

K. O. Pedersen, København Gb., afskediget efter ansøgning på grund af alder med pension (30-9-52).

A. Jensen, Aarhus, afskediget efter ansøgning på grund af alder med pension (30-9-52).

F. T. L. Toft, København Gb., afskediget efter ansøgning på grund af alder med pension (30-9-52).

N. P. Jensen, Aarhus, afskediget efter ansøgning på grund af svagelighed med pension (30-9-52).

MEDLEMSLISTEN

Optaget som ekstraordinært medlem pr. 1-7-52.

Pens. lokomotivfører K. A. Kristensen, Rolighedsvej 6, Slagelse.

Pens. lokomotivfører E. O. A. Thomsen, Scharlingsvej 16, 2., Valby.

Pens. lokomotivfører J. A. M. Nielsen, Bjørnsonsvej 14, Valby.



Og så var der en skøn og graciøs skolerytterske.