

1
35
1

LOV

ANGÅENDE

BERGVERKSDRIFTEN

AV 14 JULI 1842

med endrings- og tilleggslover av 24 september 1851,
28 september 1857, 22 mai 1902, 9 mai 1903, 11 mars
1905, 13 juni 1924 og 22 mai 1925 samt

LOV OM RETT TIL Å UTVINNE GULL M. V.

AV 17 JUNI 1869 OG

LOV OM ERTSFOREKOMSTER INNEN EN
DEL AV NORD-TRØNDELAG FYLKE

AV 31 MAI 1918

OSLO
GRØNDAHL & SØNS FORLAG
1939

SILIKOSES P Ø R S M Å L E T S S T I L L I N G I I

AV MEDISINALDIREKTØR
DR. KARL EVANG
Tidl. assistentlæge ved Statens Arbeidstilsyn

UTGITT AV
NORSK ARBEIDSMANDSFORBUND



BERGVERKERNES LANDSSAMMENSLUTNING ARBEIDSGIVERGRUPPEN

KONTOR:
Drammensveien 4 IV, Oslo

TELEFONER:
Kontor { direkte 10905
 over N. A. F.s central . . . 13920
Kontorchef Rogstad privat 64209

TELEGRAMADRESSE:
Bergverkerne, Oslo

Oslo 13.februar 1939.

R/LJ.

C i r k u l æ r s k r i v e l s e nr. 4.

(Sendt de B.V.L.'s Arbeidsgivergruppe og Indu-
strigruppe tilsluttede bergverk)

Silikose.

Norsk Arbeidsmandsforbund har latt trykke som brosjyre et fore-
drag medisinaldirektør Evang holdt på Arbeidsmandsforbundets lands-
møte 2. oktober ifjor om silikose. Vi sender Dem vedlagt et eksemplar
./ av brosjyren.

Selvom brosjyren muligens ikke inneholder noget positivt uriktig,
er den holdt i en høist uvillig tone overfor bedriftene, og der pekes
på foranstaltninger hvis gjennomførelse i ethvert fall vil være forbundet
med store utgifter for grubene. Således uttales nederst på side 10
at de forskjellige vanskeligheter kan løses "dels ved klarere bestem-
melser om arbeidsgivers plikt til overflytning i ufarlig arbeid så langt
mulighet foreligger, og dels ved endring i ulykkestrygdloven slik at
det utbetales "overgangsrente" i overgangstiden".

I den kgl.res. av 1. oktober 1937 er bestemt at "bedriftene skal
såfremt mulig sette arbeidere som utskiftes på grunn av de forannevnte
forhold, til annet arbeide". Skal denne overflytning gjøres til en
plikt, vil det selvsagt medføre store vanskeligheter, og bedriftene
risikerer da å måtte si op friske arbeidere for å kunne beskjeftige
de syke.

Hvad dernest overgangsrente angår - hvilket spørsmål forfatteren
nærmere utvikler på side 22 - vil dette selvsagt medføre nye økonomiske
byrder for bedriftene, idet det jo er disse som utreder premien til
ulykkesforsikringen i sin helhet.

Det er karakteristisk når forfatteren på side 18 uttaler sin misnøie med at Norsk Arbeidsmandsforbund ydet et bidrag på kr.10.000.- til det transportable røntgenanlegg. Ikke destomindre uttalte Dr. Evang til undertegnede umiddelbart etterat de kr. 40.000.- var skaffet til veie - hvorav kr. 10.000.- fra B.V.L. - sin tilfredshet med den måte saken var løst på.

Det bør videre bemerkes at forfatteren på side 7 innrømmer at det syn har tidligere har hatt på silikosen i grubeindustrien har vært "noget vel mørkt". Han går nu så langt at han i flere henseender karakteriserer sykdommen som "godartet".

Vi antar det er vanskelig fra B.V.L.'s side å foreta sig noget i anledning saken. Vi har imidlertid forelagt brosjyren for Arbeidsgiverforeningen.

Brosjyren er ikke å få i bokhandelen, men Arbeidsmandsforbundet overløt oss ved henvendelse et begrenset antall eksemplarer slik at det blir ett til hvert medlem.

Arbødigst

BERGVERKERNES LANDSSAMMENSLUTNING
ARBEIDSGIVERGRUPPEN

A. W. Rogstad

Bilag.

av overingeniør Knudsen.

Som bekjent taler man om gode og dårlige tider. De såkalte gode tider er karakterisert derved at omsetningen stiger. Der blir større efterspørsel etter råvarer og maskiner og materiell for fremstillingen av den økede efterspørsel.

Man kan finne en viss kontinuitet i vekslingen mellom gode og dårlige tider. Det er selvfølgelig mange årsaker til at tidene forandrer sig. Den primære årsak er imidlertid solflekkenes, og dette forlæres på følgende måte.

Med bestemte mellomrum optrer der flekker på solen. Disse flekker dekker endel av solskiven, således at der kommer mindre stråler fra solen mot jorden, og som dere vet, er alle levende vesener, mennesker, dyr og planter, avhengig av sollyset. Når der faller mindre solstråler på jorden, blir årsveksten mindre. De store kornland får mindre avlinger, som gjør at prisene på korn stiger, idet efterspørselen kan være større enn årsforbruket, og korndyrkerne eller rettere sagt kornopkjøperne, må dekke behovet av korn fra de oplagringer de har foretatt under de gode kornår. En fordyrelse av kornet kan derfor ikke bare kalles for spekulasjon, men det er en nødvendig følge av de utgifter som følger med en oplagring. Det eiendommelige er imidlertid at det vi kaller gode tider ikke faller sammen med korndyrkernes gode tider, men akkurat omvendt, ti når korndyrkeren får en stor avling, betales denne avling dårligere, og han har da ikke råd til å anskaffe de artikler som industrien produserer. Dette medfører at efterspørselen etter industriartikler blir mindre. Industrien vil igjen ikke ha råvarer, og vi som her på Bjørnevand for eksempel skaffer jernmalmen, kan ikke få solgt så meget som vi gjerne vilde.

Jeg håper en annen gang å få anledning til å kunne bevise hvad jeg nu har sagt, ved et eget foredrag. Foreløbig kan jeg ikke gå nærmere inn på det, men må nøie mig med dette som jeg må be dere ta som et faktum.

De menn som sitter i spissen for Sydvarangers styre, har selvfølgelig vært fullt opmerksom på dette forhold, og de har utkastet en plan for mest mulig å kunne utjevne arbeidsforholdene, således at de dårlige tider for grubeindustrien kan bæres lettere, ikke bare for Selskapet, men også for dets medarbeidere, arbeidere og funksjonærer. Det er jo innlysende at hverken selskapet eller arbeiderne i det lange løp kan være tjent med engang å måtte "suge på labben" og en annen gang ikke å kunne etterkomme alle krav. En jevn drift og en jevn arbeidsstokk er det mest tilfredsstillende. Når man driver i dagbrudd, sådan som det har vært gjort hittil på Bjørnevand, har man ikke anledning til på en

regningsvarende måte å fjerne ut produksjonen. Det er ikke mange 100.000 tonn man kan sprengte ut og lagre i de dårlige tider for å selge, disse når efterspørselen stiger. Når man derimot går over til grube-drift, lar dette problem sig meget lettere løse.

Før jeg nu går over til grube-driften, vil jeg først ved hjelp av kartet som jeg nu skal vise frem, komme litt nærmere inn på hvad der forefinnes av malm i den nærmeste omegn av Bjørnevand. På nordsiden av Bjørnevannet har vi Bjørnevandsforekomsten, som deler sig i Østmalmen hvor vi driver på palene 9 og 10, og Vestmalmen med palene 8 - 12 og 17, med fortsettelse ut over Langodden. På sydsiden av Bjørnevand kommer Grundtjernsforekomsten helt ut til vannet, og strekker sig ca. 1.5 km. sydover. Ca. 800 m. fra innslaget av Grundtjern-tunnelen, kan vi med et 250 m. langt tverslag nå Søstervandsforekomsten, som er ca. 900 m. lange og ligger vestenfor Grundtjernsforekomsten. På østsiden ligger Tverdalsvandsforekomsten som inneholder meget store malmkventer, men de få undersøkelser som har vært gjort, har vist en lav malmprosent. Som kartet viser, finnes der ennu mange større og mindre malmforekomster sydover, hvorav Jerntoppen synes å være en av de viktigste. Imidlertid er det et gammelt ordsprog som sier at man ikke skal gå over bekken efter vann, og så lenge vi derfor har nokk malm nordanfor Bjørnevand vil det ikke være riktig å gå rundt Bjørnevannet og ta fatt på de store forekomster sønnenfor.

De nye planer går derfor ut på å ta ut all den malm man kan få over kote 68 i Bjørnevandsforekomsten ved dagbrudd. Dette er ca. 10 millioner tonn. Sattidig vil vi drive tunnelen i Grundtjern på sydsiden av Bjørnevand, og her skaffe oss en reserve for påkommende tilfeller.

Som dere vet er jo jernbanen bygget rundt vannet for å fremskaffe eksportmalmen fra Ørnevandsfeltet, og vi kan derfor forsvare å drive Grundtjernsforekomsten, da transporten mellom Grundtjern og knuseren i hvert tilfelle er sikret.

For nu å skaffe tilstrekkelig malm når dagpallene er utbruddt, går vi nu energisk i gang med opfaringen av den underjordiske drift. Denne vil bli konsentrert på kote 0. Før vi imidlertid går ned i gruben vil jeg kort si noen ord om eksportmalmen ved Ørnevand.

Allerede for mange år tilbake hadde man drevet endel undersøkelser ved Ørnevandsforekomsten, derved at man hadde tatt prøver over dagen, og også satt ned endel diamantborhull som viste at forekomsten delvis holdt malm med over 50 % jern. I tider som idag er efterspørselen efter sådan malm god, og selskapets styre fandt derfor ifjor at det var viktig å gå til avbygning av endel av denne malm, selvom det kostet mange penger å bygge vei og anlegg, og transportere malmen med biler. Det er

klart at man i dårlige tider ikke kan drive forekomsten sådan som vi nu er i stand til. Når imidlertid disse dårlige tider inntreffer, vil vi forberede oss bedre for de nye kommende gode tider ved å drive undersøkelser i disse rikere felter, sådan at vi kan stå bedre rustet til å utnytte chansen.

Grubedriften.

Som de fleste vet er der i Østmalmen senket ned 2 sjakter til kote 15. Den ene sjakt er utbygget med en stor heis for ophaling av vognene fra kote 15 og til kote 68. På kote 15 er der drevet ca. 200 m. tunneler i malmen som her varierer fra 10 til 40 meters mæktighet. Denne opfarte malm vil i løpet av dette og neste år bli avbygget, men vi vil ikke drive tunnelen på kote 15 videre. Den annen sjakt, 19 a. er allerede drevet dypere ned så at den kan ta malmen fra de tunneler som blir drevet på kote 0.

I denne sjakt likesom i nordsjakten, vil vi ikke dra de store malmvognene op, men vi vil legge dobbeltspor og kjøre malmen i skipper. Vognene som går i tunnelen på kote 0, vil derfor tippes ned i en silo som altså ligger under kote 0, og fra denne silo blir stenene tappet ned i skippene og kjørt op i malmvognene som transporterer malmen til knuseriet. Ved nordsjakten vil skippene tippe i en silo, og kan togsettet da i løpet av noen minutter lastes fra denne silo. Vi har bestilt nye vogner for gruben. Disse er sådan innrettet at de tipper selv når de kjører forbi siloen. Toget behøver da ikke å stanse, men kjører bare langsomt forbi, og tømmer sig av sig selv. Som eksempel på hvad man kan opnå ved en sådan anordning, vil jeg få lov til å nevne at jeg ved Kjørholdt, hvor jeg tidligere var driftsbestyrer opnådde å kjøre ut 1000 tonn malm på 2 skift med 8 vogner.

For opfaringen av tunnelene er det bestilt vogner som tar fra 12 til 13 tonn, og disse vil bli lastet med skrapper. Ved skrapelasting behøver man ikke å drive tunnelen mere enn 3 til 4 m. høi, mens vi med skuffelasting må op til 5 - 6 m. Som dere vet er det dyrere å ta ut malmen i tunneler enn i magasiner. Det gjelder derfor å få minst mulig sten ut av tunnelen og mest mulig sten ut av magasinene. Ved å gå over til skrapelasting, får jeg 2 m. lavere tunneler og altså 2 m. høiere magasiner, og dette gir 800 m^3 mere malm i magasinet for hvert magasin og hver tunnel. Tunnelene vil bli drevet 7 m. brede og der vil bli lagt inn dobbeltspor og bygget lasteramper, sånn at man kan laste med 4 tappeluker på en magasinbredde av 20 m. over alt hvor malmen ikke kan avbygges med et langsgående magasin. Der ^{vil} bli drevet tvergående magasiner og langsgående

turneler overalt hvor malmen er så tett at den ikke kan avbygges med et langsgående magasin.

Der blir innført utstrakt arbeidsdeling. Et borlag får således 2 stuffer å drive, og dette lag har da intet med lastearbeidet å gjøre, som blir overlatt til et tilsvarende lastelag.

Det blir altså boret i den ene stoff og lastet i den annen og omvendt.

All boring under dagen skal gjennomføres ved våtboring, og vi har i den anledning bestilt 58 nye moderne maskiner som jeg håper dere vil bli glade over å få.

Før jeg går videre vil jeg ganske kort bemerke at skrapelastingen til å begynne med kanskje vil bli vanskelig for dere, men når dere har fått arbeidet dere inn med den, er jeg sikker på at dere ikke vil ha noget annet. Det er den erfaring jeg har gjort på de mange steder jeg har innført skrapelastingen.

Da vi jo ikke kjenner til hvordan malmen foreligger på kote 0, vil vi fra nordsjakten drive en ledeort langs liggen sånn som vi nu driver det på kote 15.

Denne blir drevet med så lite profil som det er økonomisk riktig, og den danner senere forbindelsen mellom de enkelte magasiner.

I hverannen magasinpillar vil der bli drevet faringsorter opover langs liggen til de går ut i dagen på kote 03.

I faringsortene blir der jo bygget stiger hvor stigejernene samtidig danner skinnegang eller føring for borslede, respektive faringskurv.

Rørledningene til magasinene blir lagt på kote 03, og ned gjennom faringsortene.

Fra faringsortene går der da tverslag inn i magasinene. Dessuten kommer vi til å slå flere tverslag gjennom pillarene til nabo-magasinene, når disse har større lengde sånn at man får flere innganger til magasinene.

Det er da tanken alltid å drive 2 og 2 magasiner jevnt opover. Jeg skal nu vise en skjematisk fremstilling av den planlagte fremtidige utvikling av gruben.

Som dere ser er det tanken å utbygge en stasjon nordfor pal 8, hvor vi også bygger en smie. Vi får da verkstedet, smien kompressorhuset og grubestuen beliggende ved stasjonen.

Der vil også bli bygget et stort sjaktanlegg ved skjæringen til pal VIII eller deromkring.

Den nøiaktige beliggenhet vil være avhengig av undersøkelser av malrens forløp på dypet. Likeledes vil disse være avgjørende for hvad enten det blir en loddsjakt eller en skråsjakt.

Imidlertid vil der bli satt op en stor knuser på kote + 50. Vognene som kjører fra magasinene på kote 0, tipper stenen ned i en stor silo som tar 10.000 tonn, hvorfra malmen blir matet over i knuseren.

Under knuseren er det så atter en silo på et par tusen tonn og herfra heises den op i skipper til en silo som tar ca. 1000 tonn. Denne silo er beliggende over kote 83, altså over stasjonen, sånn at toget fra Kirkenes kjører under siloen og da kan lastes i løpet av ganske kort tid.

Lastingen av skippene går automatisk og da vi jo ikke får nogen sne i gruben og temperaturen alltid vil være over frysepunktet, vil vi ikke få nogen vanskeligheter med frysninger og klakking i siloene.

I tunnelen kote 0, vil der bli benyttet 30 tons selv-tippende vogner, og man vil da med 30 sådanne vogner kjøre ca. 10.000 tonn om dagen.

Når vi ser videre sydover på skissen, ser vi at tunnelen går under Bjørnevannet. Dette vil da bli tappet, således at vi kan avbygge den malm som ligger under vannet.

Endelig ser vi endel av Grundtjernsforekomsten med tunnelen på kote 84, og tunnelen fra kote 0. Tenker vi oss langt inn i fremtiden, vil alle forekomster sønnenfor bli løst ved tunnelen på kote 0, og vi vil da undgå alle de driftsvanskeligheter som dere så vel kjenner fra vinteren.

Jeg kan idag ikke nøyaktig opgi hvor mange millioner tonn malm vi kan få ut over kote 0, men hvis vi ikke støter på altfor store overraskelser, kan vi regne med 1 - 200 millioner tonn for forekomstene Bjørnevand, Grundtjern, Søstervand og Tverdalsvand.

Som dere ser er det ganske vidtrekkende planer som jeg her har hatt fornielen av å avsløre. Selvfølgelig gjør jeg dette i full overensstemmelse med Sydvarangers store som er fullt videne om at dere vil føle det som en betryggelse at selskapet tenker på vår alles fremtid, og som dere vil ha forstått av den korte utredning jeg gav over magasinene vil vi i de dårlige tider kunne finne beskjefligelse for en fast arbeidsstokk med opfaringene av magasinene mens vi i de gode tider kan tappe ut den opmagasinerte sten, uten å måtte forhøje arbeidsstokken for senere å måtte redusere den .

Det er også klart at en så gjennomgripende planforandring i driftsforholdene vil kreve en ny organisasjon av arbeidet, såvel for funksjonærers som arbeideres vedkommende, og særlig er det overgangstiden med både dagdriften og grubedriften som setter store krav til ledelsen, da produksjonen allerede i år skal op fra 1,5 til 2,5 mill. tonn, og vi for de kommende år må stå klar til å kunne levere op til 3 mill. tonn hvis efterspørselen blir så stor.

Hertil kommer at vi i dagstrossene som drives under kote 84, må slutte med stulldrivning og salveskytning for ikke å ødelegge bunnen av bruddet som skal bli det fremtidige tak for magasinene og som må bli stående helt til all malm over kote 0 er avbygget.

Dere må altså være forberedt på store driftsforandringer også i dagdriften, og jeg vil uttrykkelig fremheve at disse forandringer ikke fremkommer som et forsøk på å skulle eksperimentere, men som en nødvendighet for å kunne holde den større produksjon og samtidig muligjøre den fulle utnyttelse av magasinbrytningen.

I den anledning er stiger Johan Hansen utnevnt til overstiger for dagbruddene (palene).

Ved pal 17 blir der anlagt en stasjon og herr formann Sandnes er utnevnt til transportsjef, og all transport blir underlagt ham. Han er ansvarlig for at transporten blir avviklet på en så tilfredsstillende måte at palene til enhver tid kan yde sitt beste.

Der vil da for eks. gå tog til bestemte tider fra stasjonen til knuseriet, og tomvognene vil bli fordelt mellom palene, sånn at de finner den beste utnyttelse.

Her vil jeg be de av dere som har med lastingen å gjøre, at dere husker på at det ikke bare er en pal men alle paller som skal tilfredsstilles med vogner.

Ta ikke flere tomvogner inn i pallene enn dere til enhver tid har bruk for, sånn at tomvognene står ubenyttet i lengere tid, i hvilken tid de kanskje kunde ha gått inn i et sett fra en annen pal.

For grubedriften under dagen er overstiger Kongsgård ansatt, og han vil tiltrede om ca. 6 - 8 uker.

Som dere kanskje har sett er vi gått i gang med å bygge en ny seie og der vil bli gjort alt som kan gjøres for å tilfredsstille det stadig voksende behov av bor.

Alt pressluftmaskineri, bommaskiner og rørledninger, vil bli lagt under en verksrester, og etter hvert vil der bli sørget for at der over alt er tilstrekkelig luft for maskinene.

Som dere forstår er det altså nokk å gjøre, og jeg vil derfor benytte anledningen til å oppfordre dere til i rest mulig grad først å henvende dere til deres nærmeste overordnede når dere har noget på hjertet, og disse vil forelegge mig alle deres ønsker.

På den måten vil jeg kunne få utrettet meget rere enn når jeg stadig må ta mig av småting som avdelingssjefene kan ordne op med, og dette vil være til deres beste.

Selvfølgelig vil jeg så meget som mulig forsøke å komme i kontakt med enhver av dere for at vi kan få et godt samarbeide.

Før jeg avslutter, vil jeg gjøre opmerksom på en nødvendig forandring som vedrører alle som arbeider under dagen, og det er at vi må innføre stempling.

Ved det nye badet vil der bli ophengt en stemplingsklokke, og korttavler, og da må dere selv stemple deres kort når dere går på arbeide og når dere kommer fra arbeide.

Der vil bli 2 rekker korttavler for hvert skift. På den ene står det inn og på den annen ut. Når dere går på skiftet, tar dere kortet fra "uttavlen", stempler det og setter det på "inntavlen", og omvendt når dere går fra skiftet.

Sett nu et en av dere var blitt dårlig i gruben, og altså ikke kom og stemplet ut, så vil stigeren straks kunne se at kortet hans står på inn og han må øieblikkelig undersøke hvad der er blitt av vedkommende, før han selv forlster kontoret.

Stigerkontoret blir like ved og han kan da også se om en ikke har stemplet inn, sånn at han straks kan skaffe en reserve istedenfor den som ikke kunne komme på arbeide.

Likeledes vil der bli bygget en karbidlampebod, og enhver som er beskjeftiget i gruben, må for eks. ved tunneldriving og i magasinene hvor der ikke er fastmontert elektrisk lys, ha sin karbidlampe.

Lampen leveres i lampeboden hvor den blir rensat og fylt til han neste gang skal ha den.

Badet vil også blir gjort ferdig i den nærmeste fremtid.

Der vil bli tilbygget et avklædningsrum, hvor dere henger fra dere grubeklærne, hvorpå dere går inn i badet, vasker dere og tar dusj, for så til slutt å gå inn i skaprummet og ta på dere "slengbuksa".

Den tiden det krever å bytte klær og vaske sig ordentlig etter et anstrengende arbeide, tjener dere mange ganger igjen i en god helse, og ikke minst vil deres koner glede sig over ikke å få all skitten fra gruben dradd hjem.

Toredraget overrakt og godkjendt
av Direktør^{en} Torspersrud dagen
for møtet!