



Nº 9

5. Maj 1940

40. Aargang

## KØREPLANEN

For anden Gang i denne Vinter eller i hvert Fald i den løbende normale Vinterkøreplans-Periode har vi maattet slette et betydeligt Antal af de i Køreplanen opførte Tog. Første Gang i September ved Vinterkøreplanens Ikrafttræden, hvor der foretoges en Reduktion med ca. 25 pCt., og nu med Gyldighed fra 27. April, hvor Indskrænkningerne udvides til at omfatte ca. 50 pCt. af Kørslen efter en normal Vinterkøreplan.

Det maa siges, at gennemgribende Køreplansændringer, som alene skal foretages ved Inddragelse af en betydelig Del af de allerede tilrettelagte Tog, altid er — og ifølge Sagens Natur maa være — en Nødforanstaltning; thi Toggangen vil kun i de færreste Tilfælde kunne faa den ønskelige Tilpasning til Trafikbehovet paa Døgnets forskellige Tider. Ved en fra Bunden af udarbejdet Køreplan vil der ganske anderledes kunne tages Hensyn ved Tilrettelæggelserne, selv om Antallet af Tog i begge Tilfælde er det samme.

Den danske Befolkning har imidlertid i begge Tilfælde forstaaet, at de særdeles følelige Ændringer har været absolut nødvendige, dikteret som de har været af aldeles uforudsete Forhold. Ogsaa under forrige Krig maatte der foretages en lignende Foranstaltning, nemlig Vinteren 1916/17, hvor der den 11. Marts 1917 — midt i Køreplansperioden — blev foretaget omfattende Indskrænkninger.

Ligesom Tilfældet var i Efteraaret, hvor Generaldirektoratet straks efter de første Indskrænkninger gik i Lag med Udarbejdelsen af en helt ny Køreplan opbygget fra Bunden, saaledes er et tilsvarende Arbejde allerede paa-

begyndt, og det paaregnes, at der omkring 1. Juni vil udkomme en ny Køreplan, der ganske vist indeholder de nu gennemførte Reduktioner, men dog foretager visse hensigtsmæssige Omlægninger af de Tog, som fremdeles skal køre.

Det grundlæggende ved de fra og med 27. f. M. gennemførte Indskrænkninger er Begrænsninger i Aftenkørslen, hvorimod der er lagt Vægt paa, at Erhvervskørslen i Morgen- og Eftermiddagstimerne samt Skoletog saavidt muligt er bevaret. Mellem Sjælland og Fyn-Jylland bliver der kun Forbindelse en Gang daglig i hver Retning, nemlig ved Dagkspresstoget København Afg. 8,48, henholdsvis København Ank. 19,40. Paa Storebæltsoverfarten sejles i øvrigt efter Behov og Mulighed, og Oplysning om denne Sejlads kan kun faas paa Overfartsstationerne. Paa Ruten Kalundborg—Aarhus sejles kun de ulige Datoer fra Kalundborg og de lige Datoer fra Aarhus.

Udover disse forskellige Ændringer af trafikal Art er der tillige sket Ændringer paa det driftsmæssige Omraade. Lyntogene er fremdeles inddraget, men desuden er al Kørsel med Motortog principielt ophørt, saa hele Trafikken skal bestrides med Damp, hvilket atter er ensbetydende med, at saa at sige samtlige Motorførere — alene med Undtagelse af Elektroførerne — indtil videre er fjernet fra deres sædvanlige Bestilling.

Ved Togindskrænkningerne i Efteraaret blev det som bekendt hævdet, at der fremkom Overtallighed af saavel Lokomotivførere som Motorførere og Lokomotivfyrbødere, og selv om Organisationen kraftigt protesterede imod,

at der skulde være overtallige Lokomotivførere eller Lokomotivfyrbødere, saa maatte det givetvis indrømmes, at der var et ikke helt lille Antal Motorførere for mange. Det lykkedes jo imidlertid at faa beskæftiget dem alle, og det er i det store og hele gaaet upaaklageligt. Som det vil erindres fra Artikler her i Bladet, er der i adskillige Afdelinger den Opfattelse, at der har været Mangel paa Lokomotivpersonale. Man kan vel uden videre gaa ud fra, at dette nu vil ophøre, ja at der snarere skulde kunne blive Tale om overtallige; men vi regner paa den anden Side med, at der vil blive vist Personalet al mulig Forstaaelse, f. Eks. ved at »strække« Turene, saa den resterende Kørsel ikke klumpes sammen, men fordeles til de flest mulige. Ja, vi skylder at tilføje, at vi allerede har set Eksempler paa Distrikternes Forstaaelse i saa Henseende.

Trods dette maa der naturligvis blive et Spørgsmaal om Anvendelsen af alle vore nu overtallige Motorførere, men under Hensyn til det ekstraordinære i hele den foreliggende Situation maa det ganske sikkert paaregnes, at der mellem Administrationen og Organisationen vil blive en Drøftelse om Personaleforholdene i det hele taget, og det er vort Haab, at det da skal lykkes at finde en efter Forholdene tilfredsstillende Ordning ogsaa paa dette Omraade.

### MØRKLÆGNINGS- FORANSTALTNINGER

Da vi sidst omtalte de i Forbindelse med Mørklægningen gennemførte Foranstaltninger, pegede vi bl. a. paa Hovedsignalernes uensartede Sigtbarhed, og vi tilføjede, at der burde vises dette Forhold fornøden Opmærksomhed, saa Sigtbarheden kunde blive nogenlunde ensartet. Det er os derfor en Glæde at konstatere, at Distrikterne har vist sig virksomme paa dette Omraade. Saavel Maskintjenestens overordnede Embedsmænd som Signalkommissionerne har Landet over underkastet Signalforskærmningen yderligere Kontrol for at faa de bedst mulige Sigtbarhedsforhold frem. Det er f. Eks. blevet os meddelt, at man i 1. Distrikt vil søge at tilvejebringe en Ordning, saa Lyset i Hovedsignalerne kan ses i mindst 500 Meters Afstand. Vi synes ganske vist ikke, at en Afstand paa 500 m er særlig stor, det betyder jo i hvert Fald, at alle større Tog maa indrette sig paa Standsning, men alligevel vil vi gerne

udtale vor Paaskønnelse af, at der tilstræbes Ensartethed. Selv om Forholdene er vanskelige, saa er det da en Fordel, at de er nogenlunde ens over det hele. I denne Forbindelse vil vi pege paa, at nogle Steder kan Lyset i Hovedsignalet ses i ca. 1000 m's Afstand; man skulde derfor mene, at det maatte være gørligt at indrette alle Hovedsignalerne til en saadan Sigtbarhed. Det er maaske et Spørgsmaal, om Afskærmningen ikke bør være forskellig under Hensyn til, om der anvendes Petroleumslampe eller elektrisk Lys i Signalet.

For saa vidt angaar de paa Lokomotiverne gennemførte Foranstaltninger, kommer der adskillig Utilfredshed til Orde, og der er ogsaa allerede sket enkelte Ændringer i forbedrende Retning. Saaledes har man i 2. Distrikt lavet en lille rektangulær »Udkigsaabning« i de afblændede Sidevinduer, saa Personalet har en Mulighed for derigennem at kunne faa Øje paa deres Kendemærker.

Det, Personalet oftest udtaler sig om, er Afskærmningen af Frontlanterne. Denne er for det første ikke gennemført ens hele Landet over. I 1. Distrikt »siver« Lyset ud igennem en ganske smal Revne i hele Lanterneglassets Bredder, og der er saa kun en ganske lille kvadratisk Aabning midt paa, som endda er afskærmet ovenfra, i 2. Distrikt er der derimod en lille rektangulær fri Aabning. Men ingen af Delene tjener for Lokomotivpersonalet som Belysning af Banelegemet. Der er imidlertid indledet Drøftelser med Distrikterne om Ændringer ogsaa paa dette Omraade, og der er f. Eks. henvist til den Afskærmning, som forefindes paa de tyske Lokomotiver, af hvilke der for Tiden forefindes nogle Stykker i Jylland. Paa disse er Lanterneglasset ligesom hos os dækket ved en Plade, men i Stedet for den lille rektangulære eller kvadratiske Aabning, vi har, er der paa de tyske Lokomotiver anbragt et kort cylindrisk Rør midt paa Jernpladen; bagest i dette Rør, altsaa ind mod Lanterneglasset, er anbragt et mælkehvidt Glas, og forrest i Røret findes vandrette Ribber, der tjener til at dele Lysstraalen (nogle af Læserne vil maaske have bemærket, at de af de tyske Topper benyttede Automobiler alle har Lygter, som er sortmalede med Undtagelse af en Stribe midt paa, og denne er forsynet med lodrette Ribber, der formentlig ligeledes tjener til at dele Lysstraalen). Om det bliver Afskærmning i lignende Retning, der hos os skal være den ende-

lige Standardtype, ved vi endnu ikke noget om, men vi ønsker at bemærke, at hvilken Form det end bliver, saa bør det tilstræbes at finde en Form, saa der kan falde noget Lys ned paa Banelegemet umiddelbart foran Maskinen. Noget saadant maa kunne lade sig gøre uden i øvrigt at genere Mørklægningen. Endelig bør den nederste Lanterne altid benyttes, uanset om det er en Petroleum- eller en Aga-Lygte.

Vi har ikke været i Stand til at forstaa, hvorfor de paa Lokomotiverne anbragte Haandsignallygter er blevet afblændet, og da slet ikke i det Omfang, som Tilfældet f. Eks. er i 1. Distrikt, hvor disse Lygter faktisk er uanvendelige. I de af Distrikterne udsendte Bestemmelser om Mørklægning er ikke anført noget om, at Haandsignalerne skal afblændes; men der staar paa Side 14, at Natsignaler med Haandlygterne kun maa vises i absolut nødvendigt Tidrum, og at Haandsignallygterne skal slukkes eller tildækkes, naar de ikke er i Brug. I Praxis er det da ogsaa saaledes, at Rangerpersonalet benytter de sædvanlige Haandsignallygter (d. v. s. ublændede), men naturligvis kun viser dem, hvor det er nødvendigt. Men naar det saaledes er tilladt at benytte Haandsignalerne i det frie, maa der da intet kunne være til Hinder for at have dem til Brug paa Lokomotivernes Førerpladser, hvor der jo er mørkt nok i Forvejen. Af rent praktiske Grunde — Udkigget — bliver disse Lygter jo altid placeret saaledes, at Lyset ikke er synligt, naar Lygten ikke benyttes. Vi maa derfor henstille, at Afblændingen af Haandsignallygterne enten fjernes eller ændres ganske betydeligt; saaledes som de er, er de uanvendelige, og de er jo dog paa Maskinerne, for at Personalet skal kunne benytte dem.

Paa samme Maade synes vi, at Mørklægningen af de forskellige Lokaler i Opholdsbygningerne er gennemført paa en for uensartet Maade. I den af det civile Luftværn udsendte Vejledning staar, at enten skal Vinduer m. v. være tildækket, saa intet Lys trænger ud, *eller* Lyskilderne afblændes, og tilsvarende Bestemmelse findes i de af Distriktet udsendte Anordninger, hvor der er givet Anvisning paa at tildække Vinduer med lystæt Papir eller andet; *hvor saadan Tildækning ikke er mulig eller ikke er hensigtsmæssig*, maa Lyskilderne afskærmes. Det fremgaar heraf, at een af Delene under almindelige Forhold skulde være tilstrækkelig, men der forekommer alligevel Til-

fælde, hvor der baade er anvendt Tildækning af Vinduer og tillige blaa Lamper, hvilket synes at være for meget af det gode. Vi skal f. Eks. pege paa Landets største Depot, Københavns Godsbanegaard, hvor bl. a. Omklædningsværelserne er mørkelagt i dobbelt Forstand, medens andre Lokaler kun er det i »enkelt Omfang«. Naar Opholdsværelser, Spiseværelse, Læseværelse og Vaskerum har tildækkede Vinduer, men almindelige Lamper, synes Personalet, at det ogsaa i Omklædningsrummene m. v. maatte være tilstrækkeligt at have Mørklægningspapir for Vinduerne, saa de kunde have »almindeligt« Lys dér saavel som i de andre nævnte Lokaler. Vi henstiller dette til Overvejelse.

Sluttelig nogle Betragtninger om det Emne, vi indledede med: Signaliagttagelsen. Straks efter Mørklægningens Gennemførelse udkastede vi den Tanke, at Afstandsmærkerne blev selvlýsende i Mørke, hvilket naturligvis vilde være en meget værdifuld Foranstaltning for Lokomotivpersonalet. Det blev den Gang sagt til os, at noget saadant ikke var muligt under Hensyn til Mørklægningsbestemmelserne, men det fremgaar af et Interview, »Social-Demokraten« i København har haft med Chefen for Statens civile Luftværn, Politiinspektør Arthur Dahl, at den nævnte Foranstaltning ikke alene ikke maa anses for uigennemførlig, men at Politiet endda regner med, at der rundt om i Landet vil fremkomme selvlýsende Skilte. Ifølge det nævnte Blad af 28. April har Politiinspektøren bl. a. omtalt smaa tekniske Fremskridt, som er sket andre Steder, hvor man har Mørklægning, og han anfører i Forbindelse hermed: »Jeg tænkte paa saadan noget som de smaa, fikse, fosforescerende Reklameskilte, der er dukket op i Udlandet, og som sikkert ogsaa vil faa Indpas her i Byen. *De generer ikke Mørklægningen og vil foruden at opfylde deres Mission som Reklame efterhaanden bidrage til at være Vejledning for de gaaende.* Kunde De ikke tænke Dem et Skilt, som lyste svagt foran Dem i et Gadekryds: »Gaa i Jensens Overfrakker — og gaa lige over Gaden, saa kommer De til Højbroplads«. *Forresten maa det Offentlige ogsaa tænke paa at udnytte disse Skilte, og jeg overvejer selv Spørgsmaalet om at lade dem opsætte som Vejledningsskilte ved de offentlige Tilflugtsrum.*«

Vi benytter Lejligheden til at henlede Opmærksomheden paa den her nævnte Foranstaltning. Afstandsmærkerne er altid af Betydning

for Lokomotivpersonalet, og at gøre dem selvlysende i Mørke vilde være en værdifuld Hjælp ved Togfremførelsen under de nuværende særlig vanskelige Forhold.

### UNIFORMERNE

I Bladet for den 20. Januar d. A. meddelte vi, at Generaldirektoratet gjorde opmærksom paa, at der maatte paaregnes adskillige Vanskeligheder med Hensyn til Fremskaffelse af Materialer til Uniformsgenstandene, hvorfor man tog Forbehold for saa vidt angaar Levering af de forskellige Genstande i ensartet Kvalitet og Type. Stillingen var allerede den Gang saa ekstraordinær, at det ikke var muligt at optage Forhandlinger med Organisationerne i de enkelte Tilfælde, idet der saa at sige omgaaende skulde tages Stilling til de Tilbud, som fremkom.

I Fortsættelse heraf har Generaldirektoratet senere meddelt, at Vanskeligheder med Hensyn til Fremskaffelse af Uniformsgenstandene til de Tjenestemænd, som skal have saadanne udleverede, er saa store, at man ikke kan paa tage sig ogsaa at levere (sælge) til dem, der selv anskaffer Uniform, og som hidtil har haft Adgang til at kunne købe denne hos Statsbanerne, hvorfor den i Ordre A, Side 144, optagne Bestemmelse om dette Forhold indtil videre er sat ud af Kraft.

Vanskelighederne i hele Uniformsspørgsmaalet er dog ikke dermed til Ende (det sidstnævnte Forhold vedrører jo ikke Medlemmer af vor Organisation), Finansministeriet har nemlig over for Centralorganisationerne fremsat Ønske om en midlertidig Forlængelse af Brugsterminerne for samtlige Uniformsgenstande. Der har i Spørgsmaalet været ført Forhandling mellem Ministeriet og Centralorganisationerne, ved hvilken Lejlighed der fra Ministeriets Side blev fremsat Forslag om en Forlængelse af Brugsterminerne med 50 pCt., idet det dog udtrykkeligt betonedes, at der ikke var Tale om nogen Ændring i selve de gældende Reglementer eller Regulativer, men blot om en midlertidig Foranstaltning.

Sagen blev ikke færdig ved den første Forhandling, men kom til ny Drøftelse den 3. Maj. Resultatet blev, at Brugsterminen for Benklæder og Overtrækstøj midlertidig forlænges med 25 pCt., for alle øvrige Uniformsgenstande med 50 pCt. Inden næste Finansaars Begyndelse optages ny Forhandling.

### APRIL-PRISTALLET

#### Prisniveauet.

I følgende Tabel anføres Resultatet af de af Det statistiske Departement for April 1940 foretagne Beregninger over Prisforandringernes Indflydelse paa Udgifterne i et Husholdningsbudget. Tallene for det sidste Aar er anført til Sammenligning. Forholdstallene vedrørende Prisforandringernes Styrke beregnes siden Januar 1938 med Aaret 1935 som Udgangspunkt (Basisaar).

#### Udgifternes Fordeling paa Budgettets Hovedgrupper.

	1935 gnstl. Kr.	Apr. 1939 Kr.	Juli 1939 Kr.	Okt. 1939 Kr.	Jan. 1940 Kr.	Apr. 1940 Kr.
Fødevarer .....	1121	1208	1206	1256	1325	1383
Klæder, Fodt., Vask	458	497	497	536	598	720
Bolig .....	450	490	490	490	500	500
Brændsel, Belysn. ..	164	169	169	202	244	346
Skatter, Konting. o. l.	479	521	529	529	534	564
Andre Udgifter .....	756	771	771	795	855	921
i alt .....	3428	3656	3662	3808	4056	4434

#### Udgiften, beregnet i Procent af Udgiften i Aaret 1935 gnstl.

	1935 gnstl.	Apr. 1939	Juli 1939	Okt. 1939	Jan. 1940	Apr. 1940
Fødevarer .....	100	108	108	112	118	123
Klæder, Fodt., Vask	100	109	109	117	131	157
Bolig .....	100	109	109	109	111	111
Brændsel, Belysn. ..	100	103	103	123	149	211
Skatter, Konting. o. l.	100	109	110	110	111	118
Andre Udgifter .....	100	102	102	105	113	122
I alt .....	100	107	107	111	118	129

Naar Udgiften i Aaret 1935 sættes = 100, var Udgiften efter de i Januar 1940 gældende Priser 118 og efter de nu for April foretagne Beregninger 129.

Hvis man i Stedet for Priserne i Aaret 1935 anvender Priserne i Juli 1939 som Basis, bliver Pristallet for April udregnet paa Grundlag af det efter Forbruget i 1931 opstillede Budget 222 mod 203 for Januar.

Beregnet paa samme Grundlag, men med Priserne i Aaret 1931 som Basis, bliver Pristallet for April 143 mod 131 for Januar.

I Pristalsbudgettets Totalbeløb pr. April 1940, 4 434 Kr., indgaar den i § 45, Stk. 1 i Lov om midlertidige Forbrugsafgifter m. m. af 27. Marts 1940 omhandlede Skatte- og Afgiftsforøgelse med et Beløb, der er beregnet til 78 Kr. Naar det paa Basis af Juli 1939 beregnede Pristal nedsættes med det Antal Points, som svarer til dette Beløb, fremkommer Tallet 218, jfr. Lovens § 45, Stk. 2.



## Det tyske Lokomotivpersonales Betalingsmidler under Ophold ved danske Depoter.

2. Distrikt har tilsendt os nedenanførte Cirkulære, som vi bringer af Hensyn til de ved de forskellige Maskindepoter værende Marketenderier:

*Forbud mod Modtagelse af »Bescheinigung« som Rekvisition paa eller Betaling af Fødevarer eller Hotelophold til det tyske Tog- og Lokomotivpersonale samt til tyske Tropper.*

Paa given Anledning meddeles, at Stationerne og Maskindepoterne fremtidig ikke maa efterkomme Rekvisitioner paa Fødevarer eller Hotelophold, som maatte blive stillet dem af det tyske Tog- og Lokomotivpersonale eller de tyske Tropper gennem Aflevering af »Bescheinigung« eller andre Papirer.

Det paagældende Tog- og Lokomotivpersonale er instrueret om, at de under Opholdet her i Landet skal være forsynet med gyldig Betalingsmiddel (Reichskreditkassenscheine.)

Hvis nævnte Personale eller Militærpersoner desuagtet fremsætter Anmodning om saadanne Ydelser og samtidig meddeler, at de ikke er forsynet med Reichskreditkassenscheine, maa Stationerne og Maskindepoterne, under Opgivelse af hvem de paagældende er, rette Henvendelse til »T. O. 2« (Den tyske Transportkommando i 2. Distrikt, Aarhus), Fjerntelefon Aarhus Nr. 60 og Bytelefon Aarhus Nr. 7777, Lokal Nr. 70.

Stedlige Jernbanerestauratører og Marketenderier bedes foranlediget underrettet.

## STAAR PRIVATBANERNE OVERFOR EN NY OPBLOMSTRING

Som vi tidligere har bemærket, syntes Krigsudbruddet i September umiddelbart at have givet sig Udslag i en Ændring af de Synspunkter, som kom til Orde i Trafikkommissionens Betænkning. Privatbanerne er naturligvis ude for de samme Vanskeligheder som Statsbanerne, ja for adskilliges Vedkommende endnu større — idet de ikke har Damplokomotiver at sætte ind i Driften — men desuagtet er der i Øjeblikket ingen, som taler om de tidligere saa stærkt diskuterede Nedlæggelser af Privatbaner. Man har set, at Slingerupbanen, der omtrent var gennemmotoriseret, er i Gang med at faa sine Damplokomotiver gjort i brugbar Stand, og det samme gælder Amagerbanen, hvor man i de senere Aar udelukkende har drevet Trafikken med Rutebiler. Banens Ledelse har imidlertid været saa fornuftig ikke at afhænde de gamle Lokomotiver og Vogne, og disse vil nu komme til Ære og Værdighed paany.

Under Hensyn til den foreliggende Situation er der bevilget en Statsstøtte paa ca. 1½ Mill. Kr. til Privatbanerne — hvoraf 850 000 Kr. skal benyttes til Trykluftbremseudstyrelse af en Del Privatbanegodsvogne; man har ikke ment, at Privatbanerne selv kan afholde denne Udgift — og »Kristeligt Dagblad« har i den Forbindelse henvendt sig til Trafikkommissionens Formand, Folketingsmand N. P. Nielsen, Ka-

strup, med Forespørgsel om, hvorvidt man kan regne med, at Landets Privatbaner nu vil faa en Opblomstring:

»Det er vanskeligt at svare paa, siger Folketingsmanden, men der foreligger den Mulighed, at de lige-som under Verdenskrigen vil faa mere at betille, naar Tørv og andet indenlandsk Brændsel skal transporteres. Desuden overtager Banerne jo nok en hel Del af Lastbilernes Gods, efter at Benzinrestriktionerne har lagt Baand paa Motorkørslen, og da Banernes Økonomi mange Steder er blevet svækket ved Trafikministeriets Paabud om praktisk talt helt at gaa over til Dampdrift, er der altsaa Mulighed for, at Tabene kan opvejes gennem den større Fragtængde.

— Talen om de »dødsdømte Baner« maa vel helt forstumme nu?

— Ja, der kan absolut ikke være Tale om at nedlægge Baner nu, hvor der er Mulighed for et Opsving, siger N. P. Nielsen og pointerer til Slut, at Krigen næsten har gjort Trafikkommissionens Betænkning værdiløs, idet alle Forudsætninger jo nu er kuldkastet, saaledes at man efter Krigen vel maa til at udarbejde en helt ny Betænkning paa et ganske andet Grundlag.«

## DAMPLOKOMOTIVER MED VELOXFORDAMPER

Der er i de sidste 20 Aar fremkommet mange forskellige Forslag til og Udførelser af nye Damplokomotiver, som paa en eller anden Maade skulde formindske Kulforbruget pr. Hestekraft eller ogsaa bringe Hestekræfternes Antal op til en ukendt Højde. Som et Led i disse Bestræbelser er der som ofte omtalt her i Bladet bygget Damplokomotiver med Damptryk paa indtil 120 Atm. Resultaterne med disse har dog vist sig at være af en saadan Art, at der kun er fremkommet enkelte Prøvelokomotiver, og der maa deraf sluttes, at Højtrykslokomotivet (i moderne Forstand) ikke har nogen Fremtid for sig. Det mest anvendte Damptryk paa nyere Lokomotiver er her i Evropa 16—20 Atm.

Hensigten med de fremkomne Højtrykslokomotiver var særligt at spare Brændsel ved den forholdsvis billige højspændte Damps meget større Arbejdsevne, naar Dampen i Cylindrene under Arbejdsstryk paa Stemplerne afspændes fra f. Eks. 60 Atm. til ca. 0,5 Atm. Disse Lokomotiver havde i det væsentligste den hævdvundne Kedelform med Fyrkasse og Rundkedel, og Maskineriet var ligeledes det gangbare, blot med mindre Cylinderdiametre.

En anden Konstruktionsform har Lokomotiver med hurtigløbende, indkapslede Dampmotorer, bestaaende af fire smaa Cylindre, som anbringes paa hvert af de drivende Hjul og virker gennem Tandhjul direkte paa Hjulene. Med dem har det været Formaalet at fremskaffe kraftige og samtidig forholdsvis lette Lokomotiver, idet de svære Dampcylindre bortfalder; ligeledes bortfalder Driv- og Kobbeltængerne og de dermed følgende Kontravægte i Hjulene.

De franske Statsbaner har prøvet at fjerne Kedlen paa et almindeligt 2C-Lokomotiv og erstattet den

med en Velox-Fordamper, med hvilken det med et højere Damptryk og betydelig større Dampproduktion er kommet saa vidt, at det gamle Damplokomotivs Kraftydelse er forhøjet fra 1500 til 2000 HK. Fordamperen er oliefyret og leverer Damp paa 20 Atm., overhødet til 390 Grader. Den er anbragt paa en staalet støbt Konstruktion mellem anden og tredje koblede Aksel. Forbrændingsluften leveres af en Blæser, som drives af en Damp turbine. Til at drive Blæseren, naar ingen Damp haves, findes der en Elektromotor, som faar Strøm fra en paa Tenderen anbragt benzinzindrevet 30 KW Generator. Saa snart Fordamperen leverer Damp, overtager Turbinen automatisk Driften af Blæseren. Brændstofpumpen og Cirkulationspumpen reguleres ogsaa automatisk, hvorved Lokomotivet kan være enmandsbetjent. Førerhuset er anbragt i Lokomotivets forreste Ende.

F. Spøer.

### ARBEJDERNES OPLYSNINGS- FORBUND

har planlagt en Række Kursus, hvortil Indmeldelsesfristen er 15. Juni. Prisen for Deltagelse i et 8 Dages Kursus vil blive 40 à 45 Kr.

#### Fagforeningskursus I. Roskilde 7.—13. Juli.

##### Gruppearbejde.

1. Forstander *Hj. Gammelgaard*: Aktuelle økonomiske Problemer.
2. Højskolelærer *Frode Kristensen*: Norden og Danmark, politisk og økonomisk.
3. Sekretær *Ernst Berg*: Arbejdsretten i Danmark.
4. Højskolelærer *Kaj Bundvad*: Danmarks Erhvervsliv.
5. Højskolelærer *Jens Eriksen*: Gennemgang af Bogen: Fagforeningskundskab.

##### Foredrag.

1. Formand for D. s. F. *Laur. Hansen*: Aktuelle Opgaver i den danske Fagbevægelse.
2. Handelsminister *Johs. Kjærbøl*: Erhvervenes Stilling i Tiden, der kommer.
3. Direktør *Erik Drejer*: Hvorfor en Revision af Arbejderbeskyttelsesloven?
4. Kontorchef *K. Korsgaard* eller Forretningsfører *F. Trier*: Staten og Boligspørgsmaalet.

#### Fagforeningskursus II. Roskilde 21.—27. Juli.

##### Gruppearbejde.

1. Forstander *Hj. Gammelgaard*: Fagbevægelsens aktuelle økonomiske Problemer.
2. Højskolelærer *Frode Kristensen*: Norden og Danmark, politisk og økonomisk.
3. Sekretær *Einar Nielsen*: Fagbevægelsens Lønproblemer.
4. Højskolelærer *Kaj Bundvad*: Fagbevægelsen og det danske Erhvervsliv.
5. Højskolelærer *Jens Eriksen*: Fagligt og politisk Samarbejde.

##### Foredrag.

1. Kontorchef *Niels Lindberg*: Beskæftigelsespolitik og Erhvervsmuligheder.

2. Forbundsformand *Axel Olsen*: Lønpolitik og Samfundspolitik.
3. Folketingsmand *Hedtoft-Hansen*: Socialdemokratiets Opgaver for Dagen og Fremtiden.
4. Socialminister *Ludv. Christensen*: Arbejdsløshedsforsikring eller Arbejdsløshedsforsorg.

#### Fagforeningskursus III. Esbjerg 4.—10. August.

##### Gruppearbejde.

1. Forstander *Poul Hansen*: Fagbevægelsens aktuelle Problemer.
2. Sekretær *Stecher-Christensen*: Arbejdsretten i Danmark.
3. Højskolelærer *Jens Eriksen*: Arbejdsløshedsproblemet.
4. Højskolelærer *Michael Andersen*: Fagforeningskundskab.
5. Sekretær *Julius Nielsen*: Fagbevægelsens Organisationsproblemer.

##### Foredrag.

1. Forbundsformand *Peter Andersen*: Fagbevægelsens nordiske Samarbejde.
2. Forstander *Poul Hansen*: Kooperationens Opgave indenfor dansk Erhvervsliv.
3. Professor, Dr. med. *Sk. V. Gudjonsson*: Folkeernæring og Folkesundhed.
4. Dr. *Knud Illum*: Arbejdsretten i de nordiske Lande.

#### Fagforeningskursus IV. Esbjerg 11.—17. August.

##### Gruppearbejde.

1. Sekretær *Oluf Bertolt*: Arbejdslivets Problemer.
2. Forstander *Poul Hansen*: Fagbevægelsens aktuelle økonomiske Problemer.
3. Højskolelærer *Kaj Bundvad*: Arbejdsretten i Danmark.
4. Højskolelærer *Michael Andersen*: Fagforeningskundskab.

##### Foredrag.

1. Folketingsmand *M. K. Sørensen*: Arbejderne og Skattespørgsmaalet.
2. Folketingsmand *Jul. Bomholt*: Staten og Ungdomsarbejdsløsheden.
3. Folketingsmand *Peder Nørgaard*: Kooperationens Plads i Arbejderbevægelsens Virksomhed.
4. Direktør *Erik Drejer*: Hvorfor en Revision af Arbejderbeskyttelsesloven?

#### Aktuelle faglige Problemer. Roskilde 30. Juni—6. Juli.

##### Gruppearbejde.

1. Højskolelærer *Frode Kristensen*: Norden under Krise og Krig.
2. Højskolelærer *Jens Eriksen*: Arbejdsløshedsproblemet.
3. Højskolelærer *Kaj Bundvad*: Fagbevægelsens Forhandlings-, Afstemnings- og Samarbejdsregler.

##### Foredrag.

1. Sekretær *Oluf Bertolt*: Ferie og Fritid.
2. Folketingsmand *Johan Strøm*: Ungdomsarbejdsløsheden og dens Bekæmpelse.

3. Formand for D. s. F. *Laur. Hansen*: Samarbejdet mellem de faglige Organisationer.
4. Næstformand *Eiler Jensen*: Skal Arbejderne have Week-end?

*Socialt Kvindekursus I. Esbjerg 30. Juni—6. Juli.*  
 Gruppearbejde: *Nina Andersen* og *Thea Tønder*: Kvindeproblemer.

F o r e d r a g.

1. Fru *Bodil Begtrup*: Filmen og Hjemmene.
2. Forstander *Poul Hansen*: Hvilke Fordele byder Kooperationen Hjemmenes Økonomi?
3. Borgerrepræsentant, Fru *Margrethe Høst Neerup*: 10 Aars Kvindeudvalgs Virksomhed.
4. Fru *Fanny Jensen*: Kvinderne paa Arbejdsmarkedet.

*Socialt Kvindekursus II. Esbjerg 7.—13. Juli.*  
 Gruppearbejde: *Nina Andersen* og *Thea Tønder*: Kvindeproblemer.

F o r e d r a g.

1. Fru *Viola Nørløv*: Kvindernes Opgave indenfor Partiet.
2. Højskolelærer *Johs. Bjerre*: Arvelighed og Racehygiejne.
3. Fru *Ingeborg Hansen, M. L.*: Kvindernes Retsforhold i den demokratiske Stat.
4. Fru *Nina Andersen, M. F.*: Kvinderne og Krigen.

*Studielederkursus. Esbjerg 18.—24. August.*

G r u p p e a r b e j d e.

1. Sekretær *Oluf Bertolt*: Instruktion i Emner vedrørende Samfundskundskab.
2. Højskolelærer *Jens Eriksen*: Instruktion i Emner vedrørende faglige Spørgsmaal.
3. Højskolelærer *Michael Andersen*: Instruktion i Danmarks politiske Historie.

F o r e d r a g.

1. Kommunalærer *Otto V. Nielsen*: Sang og Musik.
2. Overbibliotekar *Carl Thomsen*: Bogstudier eller Studier i Marken?
3. Sekretær *Oluf Bertolt*: Studiekredsarbejdet og Skønlitteraturen eller Tidsskriftlitteraturen og Studiekredsarbejdet.
4. Folketingsmand *Chr. Christiansen*: Mødeformer og Mødeteknik.

*Udvidet Fagforeningskursus. Roskilde 8.—21. Septbr.*

1. A a r s H o l d :

1. Statistik og Bedriftsøkonomi. Forstander, cand. polit. *Hj. Gammelgaard*.
2. Erhvervsgeografisk Oversigt. Højskolelærer *Frode Kristensen*.
3. Arbejderbevægelsens Historie. Højskolelærer *Kaj Bundvad*.
4. Regning og Regnskabsvæsen. Højskolelærer *Ib Koch Olsen*.

2. A a r s H o l d :

1. Nutidens Befolknings-Problemer. Forstander, cand. polit. *Hj. Gammelgaard*.
2. Statskapitalisme. Protektionisme. Valuta-Spørgsmaalet. Højskolelærer *Frode Kristensen*.

3. Organisationerne og den demokratiske Stat. Højskolelærer *Ib Koch Olsen*.
4. Fagretslige Forhold I. Næstformand i D. s. F. *Eiler Jensen*.
5. Internationale. Hovedkasserer *Hans Jacobsen*.

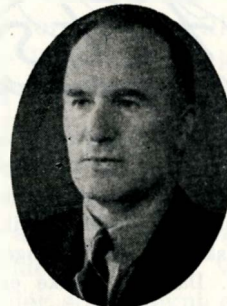
3. A a r s H o l d :

1. Nutidens og den nærmeste Fremtids Opgaver. Erhvervsomlægning og Erhvervsudvidelse i Danmark.
2. Fagretslige Forhold II. Næstformand i D. s. F. *Eiler Jensen*.
3. Internationale. Hovedkasserer *Hans Jacobsen*.
4. Fagforeningerne og de kulturelle Problemer. Højskolelærer *Ib Koch Olsen*.

Som naturligt er, er alle disse Kursus tilrettelagt allerede i Vinter. Paa Grund af de siden da indtrufne Forhold, vil der muligvis blive Ændringer i det anførte. Nærmere Oplysninger kan faas ved skriftlig Henvendelse til Arbejdernes Oplysnings Forbund, Nørre Farimagsgade 11, København.



Jubilæer.



Den 17. Maj kan Lokomotivfører *E. V. Hougaard*, Nørresøgade 23, 1., København, fejre sit 25 Aars Jubilæum ved D. S. B.

Afdeling 1 bringer dig herved sin Lykønskning for Dagen, ligesom den samtidig giver Udtryk for Haabet om, endnu gennem mange Aar at finde dig mellem os og med godt Helbred.

H.

Endvidere kan Lokomotivfører *H. N. Carlsen*, Langaa, fejre sit 25 Aars Jubilæum den 20. Maj.

Opmærksomhed frabedes.

Al Opmærksomhed ved mit Jubilæum den 6. Juni 1940 frabedes.  
 Lokomotivfører *V. Nielsen*,  
 Tønder.

Taksigelse.

Tak for al Opmærksomhed ved min Faders Begravelse.  
 Lokomotivfører *N. V. Jensen*,  
 Nykøbing F.

### Det jysk-fynske Statsbanepersonales Bibliotek.

Paa Bibliotekets Generalforsamling i Juni d. A. vil der være at foretage Valg til Bestyrelse og af Revisor.

De afgaaende Bestyrelsesmedlemmer er: Overassistent M. P. Palsberg, Aarhus, Overportør J. K. F. Jensen, Aarhus, og Kobbersmed Chr. Holm, Aarhus (indtraalt for afdøde Maskinarbejder C. Esbensen, Aarhus).

Den afgaaende Revisor er: Overassistent A. H. Dahl-Jensen, Aarhus.

Forslag til ovennævnte Valg skal i H. t. Statutternes § 4 indsendes til Bibliotekets Bestyrelse inden den 15. Maj d. A. og skal være forsynet med Forslagsstillers Under-skrift.

Bestyrelsen.

### Foreningen af Pensionister ved De Danske Statsbaner.

Generalforsamlingen, der var indvarslet til den 22. Maj i København, maa under Hensyn til de forhaandenværende Forhold udsættes indtil videre.

23. April 1940.

P. B. V.

C. Wolf. J. P. Pedersen.



Nærumbanen anskaffer Trægas-Generator.

Blandt de Baner, som kommer i særlige Vanskeligheder paa Grund af Benzin- og Olierestriktionerne er Nærumbanen, som efter hvad det meddeles vil faa sit Benzinforbrug saaledes nedskaaret, at Toggangen maa nedsættes med henved 60 pCt. Da Banen ikke ejer noget Damp-

lokomotiv at sætte i Drift, har Bestyrelsen besluttet at anskaffe en Trægas-Generator, saaledes at der skulde kunne køres en Del Tog med Bøgetræ som Brændstof.

Amagerbanen forhøjer Taksterne.

Bestyrelsen har vedtaget at forhøje samtlige Biletpriser, men dog ikke til et større Beløb, end at det bliver billigere at benytte Jernbanen end Rutebilen.

Vældig Nedgang i Rutebiltrafikken.

De sidst gennemførte Benzinrestriktioner medfører saadanne Indskrænkninger i Rutebildriften, at der kun vil kunne køres ca. 30—40 pCt. af Kørslen før September f. A.

Gl. Damplokomotiv til Elektricitetsværk?

Under Hensyn til Vanskelighederne med at skaffe Brændselolie har Bestyrelsen for Rødding Elektricitetsværk spekuleret paa at købe et af de gamle Damplokomotiver fra de nedlagte Amtsbaner i Haderslev. Der foretages nu Undersøgelser med Hensyn til Bekostningen ved at ombygge Lokomotivet til stationær Maskine.



Udmeldt pr. 30.—4.—40:

Motorførerne R. H. J. Winckler og F. J. H. Svendsen, begge Hgl.

Optaget som ekstraordinære Medlemmer:

Pens. Lokomotivførere:

pr. 1.—4.—40:

A. V. Lynggaard, Carit Etlarsvej 21, Aabyhøj.

pr. 1.—5.—40:

H. Kaster, Næstvedgade 21, 1., København Ø.



## Bøger paa Ratebetaling!

Paa Ratebetaling kan De straks faa de Bøger, De ønsker at eje og paa lempelige Vilkaar, idet Betalingen sker i Rater fra 5—10 Kr. pr. Maaned — uden Forhøjelse af Prisen. — Illustreret Bogkatalog sendes gratis.

EINAR HARCKS BOGHANDEL, Fiolstræde 33, Tlf. 9148.

## Arbejdernes Landsbank,

Hovedkontor: Vesterbrogade 5.

## Langaa

### Møbel- og Ligkisteforretning

Tlf. Langaa 77 - Randers 1062  
A. TRUESEN - LANGAA

Støt vore Averterende.

## Helsingør

### Kaas & Sørensen,

Indehaver: G. E. OLSEN

Tlf. 39. Helsingør Tlf. 575.

**Kul  
Kokes  
Brænde  
Briketter**

OPTAGET

REDAKTION: Soph. Jensen og E. Kuhn, førstnævnte ansvarhavende. Vestre Boulevard 45, København V. Telefon Central 7708.

Udgaar 2 Gange mdl. — Abonnementspris: Kr. 8 aarlig. Tegnes paa alle Postkontorer i Skandinavien.

ANNONCE-EKSPEDITION:

Vestre Boulevard 45, København V.  
Telefon Central 7708 — Kontortid Kl. 10—16.  
Postkonto 20 541.