



NO 1

5. Januar 1940

40. Aargang

## PRISSTIGNINGEN OG DAGPENGENE

Af vore særlige Ydelser er Time- og Dagpengene afgjort dem, der har været mest omdisputeret, fordi de har ligget saa lavt, at det maatte staa klart for enhver, der havde et blot nogenlunde Kendskab til de virkelige Forhold, at Tjenestemændene kunde blive stillet overfor et ubehageligt Problem, naar de af deres Foresatto blev sendt til en fremmed By for at forrette Tjeneste dér. De stilledes nemlig over for den Opgave at skulle gøre Forsøg paa at faa Dag- og Timepengene til at strække til til de Udgifter, de kom ud for.

Disse Betragtninger gælder udelukkende Udstationering under nogenlunde normale Forhold; derimod ser vi i denne Forbindelse ganske bort fra de tidligere her i Bladet omtalte Tilfælde, hvor det saa at sige har vist sig umuligt for Personalet at skaffe sig Kost og Logi paa de Steder, hvor det var mest hensigtsmæssigt, hvorfor en til et saadant Sted udstationeret Tjenestemand har været henvist til de alt for dyre Kroer eller Hoteller. I disse Tilfælde er det nemlig saa ganske afgjort, at den udstationerede har maattet rejse hjem med et klækkeligt Under-skud.

Naar Forholdene saaledes har været mindre tilfredsstillende under Udstationering til fulde Dagpenge, saa er det indlysende, at de har været langt værre, naar Tjenestemanden kom paa nedsatte Dagpenge. I saa Tilfælde var Forudsætningen for Dækning af de paaførte Udgifter som Regel aldeles bristet.

Det er ikke vor Organisation alene, som har været stillet over for Vanskeligheder i dette Spørgsmaal; det samme gælder næsten alle andre Organisationer. Det er derfor naturligt, at Spørgsmaalet har givet Anledning til Drøftelser og Overvejelser inden for vor Centralorganisation. Disse resulterede allerede for et Aars Tid siden i en Henvendelse til Finansministeren, hvori der blev redegjort for de vanskelige Forhold og peget paa, at netop de senere Aars Stigning i Udgiftstallet nødvendiggjorde en gennemgribende Ændring.

Ved den sidste Foraar med Finansministeren førte Forhandling om Reguleringstillæget, hvor der tillige blev drøftet forskellige andre Spørgsmaal, kom bl. a. ogsaa Centralorganisationens Krav om Forhøjelse af de særlige Ydelser til Behandling. Finansministeren afviste aldeles bestemt en Forhøjelse af Kørepengene og Natpengene, men han gav Tilsagn om at ville overveje en eventuel Forhøjelse af Dagpengene. Han har ogsaa senere fremsat et Forslag i saa Henseende. Dette vandt imidlertid ikke Organisationernes Tilslutning; men Drøftelserne i Sagen er fortsat, og den stærke Prisstigning siden Krigens Udbrud gjorde Spørgsmaalets Løsning endnu mere presserende end tidligere.

Det er derfor glædeligt nu at kunne meddele, at det er lykkedes at opnaa en tilfredsstillende Løsning: Timepengene forbliver uforandrede; men Finansministeren har tiltraadt følgende Ændringer med Hensyn til Dagpengene:

Dagpengesatser m. v. fra 1. Januar 1940. (De hidtidige Satser er anført i Parentes.)

| Ansatte i                                                        | Fulde<br>Dagpenge | Hertil<br>Nattillæg | Tillæg til fulde<br>Dagpenge for<br>1. og 2. Dag<br>samme Sted | Nedsatte<br>Dagpenge | Heraf<br>Nattillæg |
|------------------------------------------------------------------|-------------------|---------------------|----------------------------------------------------------------|----------------------|--------------------|
|                                                                  | Kr.               | Kr.                 | Kr.                                                            | n.r.                 | Kr.                |
| 2.— 5. Lønningsklasse .....                                      | 11,00 (10,00)     | 5,00 (4,50)         | 4,50 (4,00)                                                    | 8,50 (7,50)          | 2,50 (2,50)        |
| 6.— 7. — .....                                                   | 9,00 (8,00)       | 4,00 (3,50)         | 3,50 (3,00)                                                    | 7,00 (6,00)          | 2,00 (2,00)        |
| 8.—13. — .....                                                   | 7,00 (6,00)       | 3,50 (2,75)         | 3,00 (2,25)                                                    | 6,00 (5,00)          | 1,50 (1,50)        |
| 14.—18. —                                                        |                   |                     |                                                                |                      |                    |
| samt Elever, Stationsarbejdere<br>og Lokomotivfyrbøderaspiranter | 6,00 (5,00)       | 3,50 (2,25)         | 2,50 (1,75)                                                    | 5,50 (4,50)          | 1,25 (1,25)        |

Som det vil ses, er der i de første 2 Dage ved Udstationeringer med Nattillæg opnaaet Forhøjelser paa henholdsvis Kr. 2,00, 2,00, 2,50 og 3,00; i de følgende 12 Dage er der opnaaet Forhøjelser paa henholdsvis Kr. 1,50, 1,50, 1,75 og 2,25, og det vil ses, at det er de to Satser, vore Medlemmer kommer ind under, som har faaet de største Forbedringer. Dette er en Kends-

gerning, vi noterer med den største Tilfredshed ud fra den Betragtning, at det under de her-skende Forhold netop var de to Satser, som var haardest trængt.

Det er nu at haabe, at Prisudviklingen i den kommende Tid ikke former sig saa ugunstigt, at den nu stedfundne Forbedring i Løbet af kort Tid gøres illusorisk.

## A A R E T D E R S V A N D T

I Fjor sluttede vi vor Oversigt over de politiske Begivenheder i 1938 med en Henvisning til, at Aaret 1939 efter al Sandsynlighed vilde bringe nye udenrigspolitiske Kriser, muligvis ogsaa Krig, og vi pegede paa, at det er Arbejderbevægelsens Opgave over hele Verden at kæmpe for den absolut nødvendige Fornyelse af Demokratiernes Holdning — moralsk og økonomisk set — fordi enhver stærkere Højnelse af Landets sociale Niveau vil forøge de gamle Demokratiers Modstandskraft og Aktivitet og forvandle disse Demokratier til ægte Demokratier, hvis politiske og moralske Krait er stærk nok til at sejre over de autoritære Staters Ideologi.

I Tilslutning dertil kan vi nu sige: Aaret 1939 bragte det store Opgør, Verden saa længe har frygtet.

Det er meget muligt, at Historien til sin Tid vil hævde, at Krigen i Virkeligheden begyndte med den spanske Borgerkrig eller med Tysklands Indmarch i Østrig, men det mest sandsynlige er, at enhver historisk Fremstilling af den anden Verdenskrig vil gaa ud fra det Faktum, at Tjekoslovakiets modstandsløse Besættelse i Marts 1939 var en af de vigtigste Faktorer i det store europæiske Opgør. Da dette skete i Marts, var Krigen praktisk talt uundgaaelig, fordi alle Muligheder for en Forstaaelse — rent psykologisk set — derved blev ødelagt,

ligesom vigtige politiske og militære Konsekvenser var uundgaaelige.

Økonomisk set kan man ikke sige, at Aarets første otte Maaneder var daarlige. Ganske vist rystedes Børserne stærkt, og der flød en bred Strøm af Guld fra Europa til Amerika, men Verden levede alligevel, og hvor de normale Konjunkturbævægelser svigtede, skabte Oprustningen og Beredskabskøb en Erstatningskonjunktur. Medens Armeerne overalt satte sig i Bevægelse, meldtes der Konjunkturopgang fra Amerika, Nedgang i Arbejdsløsheden fra England, og ogsaa herhjemme tiltog Byggeriet stærkt i Sommeren 1939.

Den mærkelige Tid før Krigens officielle Udbrud, som man har kaldt »en væbnet Fred«, blev afløst af den endnu mærkeligere Krig, som i de første Uger slet ikke var saa væsensforskellig fra de sidste Fredsuger, og da Krigen virkelig tog Fart, saa var det en Søkrig, der ikke mindst gik ud over de neutrale. De første store Landslag udkæmpedes i Karelen og under Polarkredsen, og atter her var det ikke paa en af Krigens store Fronter, men en fjerntliggende Zone, udkæmpet mellem Outsidero fra den virkelige europæiske Kampfront. Polens hurtige Erobring og Deling i de første Uger af September kan knap nok betegnes som en Krig, fordi hele Udviklingen var præget af de store politiske Begivenheder, som førte til

Ruslands Indblanding i de europæiske Forhold og faktisk forhindrede, at den fra alle Sider indeklemt polske Stat kunde udfolde en virkelig Krigstaktik.

Men Forskellen i Finlands og Polens Holdning under Krigen giver dog et Begreb om, hvor langt stærkere en demokratisk Nation vil være og er under en Eksistenskamp end en halvfascistisk opbygget Stat med Stormagts-tendenser.

Vi behøver ikke her opremse alle de mange politiske Begivenheder og Kriser, som har sat sit Præg paa 1939, dem husker vi allesammen. Meget af dette var i Virkeligheden ikke andet end ydre Tegn paa politiske og økonomiske Udviklinger, vi maaske endnu ikke helt kan forstaa. Saadan set er jo alt kommet helt anderledes, end vi havde ventet. De store Ord om Ideologiernes Krig har vist sig kun at være Mundsvejr, og i Virkeligheden er det magt-politiske Udviklinger, som præger denne Krig ligesom alle andre Krige i Verdenshistorien. Bag disse magtbestemte Modsætninger staar igen økonomiske Aarsager, som har den sidste, afgørende Betydning.

Set fra dette Synspunkt var den russisk-tyske Forstaaelse i August, som var ensbetydende med Polens Deling, og som slap det russiske Riges militære Kræfter løs, slet ikke saa overraskende. Rusland og Tyskland har genoptaget gamle politiske og militære Traditioner. Økonomisk set supplerer begge Stater hinanden, og Ideologierne var saa langt fra en Hindring, snarere en Bro mellem Staterne. Thi begge Stater er præget af kollektiv Tankegang og staar i Modsætningsforhold til de vesteuropæiske Stormagter; begge Lande har en udpræget imperialistisk og militaristisk Tendens. Det autoritære Princip, som udsletter de gamle humanistiske Traditioner, er ganske sikkert et udmærket Kit til at holde sammen paa to aktivt imperialistiske Stater, selv om det yderste Maal i ideologisk Forstand er forskellig. Men disse Forskelligheder har ingen Betydning, naar det drejer sig om aktuelle Magtspørgsmaal.

Ogsaa Baggrunden for Englands og Frankrigs Sammenslutning mod Tyskland er givet. Vi er de sidste, som skal underkende Betydningen af de humanitære Idealer i den angelsaksiske Verden, men at disse Idealer nu fik Magt til at starte Kampen mod Hitler og Fascismen skyld-

tes økonomiske Kendsgerninger. Det er givet, at Nazisternes og Fascisternes Selvforsyningspolitik i Forbindelse med disse Staters Ekspansionsbestræbelser, som i Asien har taget Sigte paa Kina og i Europa paa Donauomraadet, Østeuropa og Balkan, er blevet en Fare for Englands og Amerikas økonomiske System, da disse jo har Brug for store Markeder og økonomiske Investeringsmuligheder. Man maa ikke glemme, at der i Forvejen er store Omraader, f. Eks. Rusland og Tyskland, der er lukket for det engelsk-amerikanske Initiativ. Meget tyder paa, at England nu søger at ramme det politiske System i Mellemeuropa, som økonomisk set vil skabe et selvforsynende Rige fra Vesterhavet og Østersøen til Balkan og Sortehavet, og hvis Eksistens vilde lukke et Kontinent for det britiske og amerikanske økonomiske Initiativ.

Disse økonomiske Kendsgerninger danner Baggrunden for de politiske Begivenheder i 1939, og de vil sikkert ogsaa komme til at præge det kommende Aar. Det vil ofte blive yderst vanskeligt at skimte den virkelige Udvikling bag al den Propaganda og Agitation, som udsendes fra de krigsførende Magter. Denne Krig er — ogsaa fra Ruslands Side — i lige saa høj Grad en imperialistisk Krig som alle de andre Krige i vor historiske Epoke. Den forfejlede russiske Propaganda med Kuusinen understreger kun yderligere denne Kendsgerning.

Det er en mærkelig Konsekvens af den marxistiske Lære, at Socialismen ikke er en Følge af den økonomiske Udvikling, men af Bombeangreb. Det er nu en Gang vanskeligt at forene imperialistiske Metoder og Formaal med socialistisk Politik.

Den vesteuropæiske Arbejderbevægelses Stilling er vanskelig under denne Krig. Vi har ikke Lov til at lade os forvirre af følelsesmæssige Indstillinger, hvor fristende det end kan være. I Stedet for maa vi prøve at erkende Fakta. Allerede de første Krigsmaaneder har vist, at Ideologierne har spillet Fallit, og det er yderst primitive økonomiske Kendsgerninger, vi bliver nødt til at orientere os efter. En af disse Kendsgerninger er, at det økonomiske Reguleringsprincip har erobret alle Lande, fordi det ikke er muligt at løse Krigens mægtige økonomiske Opgaver uden økonomisk Regulering. Det totalitære økonomiske Princip fejrer allerede nu uhyre Triumfer i alle Lande. Overalt staar Staten aktivt i Erhvervslivets Centrum,

og overalt fortrænger kollektive Principper det privatkapitalistiske Initiativ. Denne Udvikling vil føre til en Regulering af det økonomiske Liv, ogsaa efter denne Krig. Og det er vort Haab, at denne Regulering vil kunne danne Grundlaget for en politisk Udvikling, som fjerner de politiske Modsætninger og fremmer international Forstaaelse og socialpolitisk Fremgang. Men i Vesteuropa og i Skandinavien kan en saadan Udvikling ikke tænkes uden *Demokrati*, fordi kun Demokratiet i Længden kan garantere en økonomisk Ordning, hvor den arbejdende Befolknings sociale Niveau ikke forringes ved Militarismens og Imperialismens Omkostninger. Kun hvis Kontrol med Erhvervslevet suppleres med Demokratiets Rettigheder, er der en Mulighed for at opbygge en social Samfundsordning. Begivenhederne i 1939 har yderligere bestyrket vort Ønske om at realisere vort Lands økonomiske Program inden for Demokratiets Rammer.

#### FHV. TRAFIKMINISTER FISKER DØD

Da vi for 3½ Maaned siden tog Afsked med *N. Fisker*, som havde været vor Trafikminister siden 1935, vidste vi ganske vist, at han i nogen Tid havde været lidende af en Hjertesygdom, der gjorde det nødvendigt, at han aflastedes noget — hvilket var Aarsagen til, at han trak sig tilbage fra den stærkt krævende Post som Minister for offentlige Arbejder. Men vi, og alle der havde kendt Fisker og lært at sætte Pris paa ham, regnede med, at den ønskede Aflastning vilde give ham Lejlighed til at blive saaledes restitueret, at han kunde holde ud endnu en længere Aarrække.

Denne Antagelse har imidlertid vist sig at være fejlagtig. Sygdommen havde nedbrudt *N. Fiskers* Helbred i højere Grad end formodet, og 2. Juledag afgik han ganske uventet ved Døden i en Alder af kun 53 Aar.

*N. Fisker*, som var fra et Smaakaarshjem, kom tidligt ind i det offentlige Liv, først som Kommunalpolitiker, og senere paa Rigsdagen, hvor han paa Grund af sin Dygtighed og fænomenale Arbejdsevne hurtigt naaede frem i forreste Række.



Vor Forbindelse med Fisker har naturligvis været af størst Omfang i den forholdsvis korte Tid, han var vor øverste politiske Chef, og det maa siges, at Samarbejdet mellem ham og Organisationen formede sig paa den bedste Maade. Vi vil til Stadighed mindes ham som en Mand, der var i Stand til at forstaa Organisationernes Synspunkter, og vi har kun gode Minder om den afdøde, der alt for tidligt blev opslidt.

#### JANUAR-KØREPLANEN

Vi sluttede i September f. A. vor Ontale af Vinterkøreplanen af 20. September 1939 med en Oplysning om, at Generaldirektoratet hurtigst muligt vilde gaa i Gang med Udarbejdelsen af en helt ny Køreplan, der dels var afpasset efter Forholdene og Udsigterne for den nærmeste Fremtid og dels var ganske anderledes tilpasset i Enkelthederne, end Septemberkøreplanen kunde være det, da der jo var inddraget rundt regnet 25 pCt. af de for normale Tider tilrettelagte Tog.

Generaldirektoratet var saa tidligt færdig med den nye Vinterkøreplan, at den allerede før Jul kunde forelægges Pressen. Dette skete ved et Møde den 22. December, hvor Generaldirektøren og Trafikchefen fortalte om de omfattende Undersøgelser med Hensyn til en efter Forholdene tilfredsstillende Regulering af Køreplanen:

Forudsætningen for den nye Køreplan, der vil blive sat i Kraft den 15. Januar, er den, at der i det hele og store maa opretholdes en Nedskæring af Kørselen svarende til September-Nedskæringen, saaledes at Indlægning af nye Tog normalt maa udlignes med Inddragning af andre Tog. Kun paa enkelte Strækninger, hvor Nedskæringerne har

medført ganske særligt ugunstige Transportvilkår, er der foretaget mindre Udvidelser. Ogsaa den stærke Begrænsning af Kørselen med Motorvogne — og da i ganske særlig Grad med Benzinvognene — er opretholdt, hvorhos der er opnaaet betydelige Brændselsbesparelser ved mindre Forlængelser af Sejltiden paa Storebælt og Kalundborg—Aarhus Overfarten. Ved de omfattende Reguleringer er der i videst muligt Omfang taget Hensyn til modtagne Henvedelser fra Myndigheder og Kredse af Befolkningen, ligesom til Presseomtale af Køreplansforhold.

De Ændringer, som vil komme til at berøre de fleste Mennesker, er sikkert de forskellige Omlægninger i Lyn- togenes Løb, Genindlægning af den gamle Aftenforbindelse til Jylland, Tog 85, med samtidig Inddragelse af Tog 95, der slaas sammen med Tog 1. Vi anfører iøvrigt de væsentligste Omlægninger:

**Lyn- togene**

Den fornødne Tid til Ind- og Udstigning i Korsør og Nyborg under Hensyn til, at Aftenlyntogene ikke mere overføres over Storebælt, er indregnet i de nye Planer.

Da »Kronjyden« nu kun kører til og fra Aalborg i Stedet for Frederikshavn, er der Mulighed for en Tidligere- lægning af Toget fra Aalborg saaledes, at det kan lægges foran »Østjyden«, der dog maa senerelægges noget. *Herved kan den stærkt ønskede Forbindelse fra Nordjylland til Sydostjylland, Sønderjylland og Fyn tilvejebringes*, idet rejsende fra »Kronjyden« kan skifte til »Østjyden« i Aarhus. Planerne for Aftenlyntogene i Retning mod København bliver herefter saaledes:

|               |            |                      |
|---------------|------------|----------------------|
| »Kronjyden«   | Aalborg    | Af. 16,37 (nu 17,10) |
|               | Aarhus     | > 18,20 (> 19,00)    |
|               | København  | An. 23,08 (> 23,35)  |
| »Østjyden«    | Struer     | Af. 16,32 (nu 15,32) |
|               | Aarhus     | > 18,40 (> 17,40)    |
|               | Fredericia | > 20,02 (> 19,05)    |
|               | København  | An. 23,55 (> 22,57)  |
| »Vesterhavet« | Esbjerg    | Af. 18,08 (nu 18,43) |
|               | Fredericia | > 19,13 (> 19,54)    |
|               | København  | An. 23,08 (> 23,46)  |

De rejsende fra »Kronjyden« og »Vesterhavet« overføres med samme Færge. Under de midlertidige Forhold føres de to Tog derefter samlede fra Korsør til København med Standsning i Slagelse og Roskilde.

»Østjyden« i Retning mod København standser paa Sjælland i Slagelse, Sorø, Ringsted og Roskilde.

I Retning fra København afsendes »Midtjyden« 17,50 (mod nu 17,40) og »Nordjyden« 17,58 (mod nu 17,52), idet Togene nu kan fremføres hurtigere mellem København og Roskilde.

Ændringer i Tilslutningstogene til Lyntogene er anført under de paagældende Strækninger.

**Genindlægning af Eksprestog 85.**

Inddragningen af Tog 85 medførte, at Posten til adskillige jydskke Strækninger kom senere frem. Der er navnlig fra Byer i det nordlige og nordvestlige Jylland klaget herover, og det er fremført — bl. a. ogsaa i Pressen — at Tog 85 var vigtigere at bevare end Eksprestog 95.

Eksprestog 85 er herefter genindlagt paa Strækningen København—Aalborg med Afg. København 20,50. Tilslutningstoget fra Fredericia over Esbjerg er ligeledes genindlagt, Af. Fredericia 2,13 An. Struer 5,51.

Tog 85 føres kun som Eksprestog til Aalborg, idet der i Vendsyssel opnaas Forbindelse med et hurtigtkørende Persontog til Frederikshavn, An. 8,48.

Ved Omlægninger paa Sidestrækninger er der i alt væsentlig tilvejebragt den tidligere Postforbindelse i Jylland.

Eksprestog 95, København Af. 23,40, inddrages herefter paa Strækningen København—Aalborg. For at bøde herpaa vil Eksprestog Nr. 1, der nu gaar fra København 1,30, overtage den Personbefordring fra Tog 95, der ikke gaar over paa Tog 85. I Jylland overtages Personbefordringen af et Posttog, der gøres personførende.

I Aarhus faas Forbindelse til et hurtigt Persontog, Aarhus Af. 8,07, Aalborg An. 11,37, Frederikshavn An. 13,43.

I Fredericia faas Forbindelse til Syd og Vest, ligesom der ogsaa paa forskellige Sidestrækninger i Jylland opnaas Forbindelse fra Toget.

**Nordbanen, Hverdage.**

Mellem Kl. 6 og 7 haves nu kun Tog med An. København 6,19. Der foretages en mindre Udvidelse.

Toget fra Hillerød 9,29 til København senerelægges i Time, hvorved bedre Fordeling af Togene opnaas.

Ogsaa for Aftentoggangen foretages en mindre Udvidelse ved Indlæggelse af Motortog mellem Holte og Hillerød.

**Kystbanen, Hverdage.**

Toggangen paa Rungstedstrækningen blev i September ikke indskrænket helt i samme Forhold som andre lignende Strækninger, og da Trafikken ikke berettiger til Opretholdelse af den nuværende Toggang, naar der henses til de ekstraordinære Forhold, har man inddraget følgende Tog: 611—12, 639—40, 643—44 og 672.

Der vil ske en Del Forskydninger i forskellige andre Togs Afgangs- henholdsvis Ankomsttider samt Holdesteder.

**København—Roskilde, Hverdage.**

Toget København Af. 15 52 inddrages, men til Gengæld indlægges et Tog med Af. 19,27.

Herudover sker der forskellige Tidsforskydninger i Togtiderne, og nogle flere Tog faar Standsning ved Mellemstationerne.

I Retning mod København faas nye Forbindelser med An. København 10,57 og 14,43.

I Stedet for Togene, der nu ankommer til København 16,12 og 16,36, faas eet Tog med An. 16,32.

**København—Frederikssund, Hverdage.**

Til Deling af det lange Mellemrum om Aftenen indlægges et Tog København Af. 20,22 til Maaløv. Det returnerer fra Maaløv 21,56, An. København 22,36.

**København—Kalundborg—Aarhus.**

Da Strækningen er temmelig haardt ramt af Indskrænkningerne, foretages Genindlæggelse af følgende Tog: Nr. 171, København Af. 12,43 Kalundborg An. 14,53. Nr. 168, Kalundborg Af. 12,18 København An. 14,43. Nr. 187, Roskilde Af. 19,08 Holbæk An. 20,00 (Forbindelse med Tog fra København 18,19). I Roskilde faas Forbindelse fra Dag-Eksprestog fra Jylland.

Nr. 188, Holbæk Af. 20,16 Roskilde An. 21,12 med Tilslutning i Roskilde til Eksprestog til Jylland og til Tog til København, An. 21,57.

Sidste Aftentog fra København, der nu afgaar allerede 20,40, senerelægges med Afgang 22,22.

Sejltiden paa Kalundborg-Overfarten forlænges med 10 Min., hvorved der opnaas en betydelig Brændselsbesparelse.

**København—Gedser—Warnemünde.**

Tog 123 genindlægges efter Ønsker fra Strækningen. til Gengæld inddrages Tog 125.

Af Hensyn til Skolebørn fra Roskilde indlægges dog et Tog Roskilde Af. 14,37 til Køge. Dette Tog har Forbin-

delse fra København, Af. 13,48. Skoletoget returnerer fra Køge Kl. 15,45 og faar i Roskilde Tilslutning med Tog til København An. 17,03.

Tog 135 fremskyndes, Nykøbing An. 22,14.

Eksprestog 137, København Af. 21,00, senerelægges med Af. 21,20, idet Toget i Næstved skal have Forbindelse med Tilslutningstog fra Lyntogene mod København. Det nævnte Tilslutningstog har Forbindelse fra Lyntogene »Kronjyden« og »Vesterhavet«, men ikke fra »Østjyden« Forbindelse fra Byerne mellem Aarhus og Fredericia kan dog faas ved et forud for »Kronjyden« løbende Persontog.

Tog 143 faar i Roskilde Tilslutning fra Lyntogene »Kronjyden« og »Vesterhavet«, men ikke fra »Østjyden«.

Tog 104 erstattes af Tog 106. Nykøbing Af. 6,36 København An. 10,14.

Tog 120 senerelægges 18 Min. paa Strækningen Nykøbing—Næstved, saa det lange Ophold i Næstved undgaas.

Tog 130 tidligerelægges ca. 1 Kvarter fra Næstved til København, hvorved det lange Ophold fra Syd undgaas.

Tog 132 senerelægges 25 Min. paa Grund af de stadige Forsinkelser fra Tyskland. Forbindelsen til Persontog 130 til Strækningen Næstved—Roskilde over Køge maa herved afbrydes.

Tog 142 tidligerelægges og fremskyndes, Nykøbing Af. 20,12 København An. 23,45.

#### Slagelse—Kalundborg.

Togene 284 og 289 genindlægges af Hensyn til Skolebørnsbefordring m. v.

Tog 284 faar i Slagelse direkte Forbindelse til Lyntogene fra København.

Tog 206 senerelægges, hvorved der i Slagelse faas direkte Forbindelse til Persontog til København. til Fyn og til Strækningen Slagelse—Næstved.

#### Slagelse—Næstved.

Tog 265 senerelægges med An. Næstved 21,32. Derved faas i Slagelse Persontogsforbindelse fra København og fra Fyn samt fra Strækningen Kalundborg—Slagelse. I Næstved faas direkte Forbindelse til Sydbanetoget over Køge til København.

#### Ringsted—Næstved.

Toget fra Næstved 8,34 i Ringsted 9,23 bortfalder og erstattes af Sydbanetoget, der faar Afgang Næstved 8,00, An. Ringsted 8,40 og An. København 10,14.

Der faas en ny Forbindelse Næstved Af. 10,34 Ringsted An. 11,23, København An. 12,49.

#### København—Korsør—Fredericia.

Sejltiden er for de fleste Færgeture forlænget med 13 Min. (betydelig Brændselsbesparelse).

#### Sjælland.

Eksprestog 23, er senerelagt, saa det lange Ophold i Nyborg undgaas. Standsningerne i Viby og Borup er inddraget, men der er til Erstatning herfor indlagt et Motortog fra Roskilde til Ringsted med Tilslutning fra København 8,08.

Eksprestog 85 er som foran nævnt genindlagt.

Eksprestog 95 er inddraget.

Tog 89 er tidligereelagt med Afgang København 21,44, saa der er opnaaet en bedre Fordeling af Aftentogene.

Eksprestog 20, København An. 7,50, er givet Standsning i Slagelse, hvor der haves Tilslutning til Sidebanerne.

Tog 104 er erstattet af Tog 106. Herefter kan Tog 26 ligesom tidligere gøres gennemkørende mellem Ringsted og Roskilde samt mellem Roskilde og København, og Ankomst København bliver da 9,45 mod nu 10,00.

Tog 24 tidligerelægges og ankommer til København 8,53 i nuværende Tog 104's Plan.

Tog 72 ændres, saa det 22 Min.s Ophold i Roskilde nedsættes til 12 Min.

#### Fyn.

Tog 5 er genindlagt som standsende Persontog Odense Af. 8,00, Fredericia An. 9,29 med gode Forbindelser til Vest og Nord. Til Gengæld er Tog 7 inddraget. Til Erstatning for Tog 7 Nyborg—Odense løber et personførende Godstog.

Lyntog »Østjyden« er givet Standsning i Middelfart Kl. 10,55.

Tog 66 er senerelagt som nyt Tog 72. Der faas herved gode Persontogsforbindelser i Fredericia fra Syd, Vest og Nord og god Forbindelse til Sjælland.

Tog 86 inddrages og erstattes af Tog 84. Der faas herved Forbindelse fra Jylland til fynske Landstationer og bedre Togfordeling om Aftenen.

Tog 8 er tidligereelagt 1 Kvarter fra Fredericia, og der er givet Toget Standsning mellem Odense og Nyborg.

Paa Søndage er indlagt et nyt hurtigt Persontog Fredericia Af. 21,32 Nyborg An. 23,24.

#### Assensbanen.

Tog 118 er inddraget.

Tog 110 og 124 er genindlagt, det førstnævnte kun paa Hverdage.

#### Padborg—Fredericia.

Tog 943 inddrages for at faa Mulighed for Genindlægning af det sene Aftentog Nr. 997.

Tog 908 senerelægges for at skaffe Forbindelse med Eksprestog 1 fra København.

Tog 952 senerelægges. Toget faar i Fredericia Forbindelse med Lyntog »Østjyden« og derved ogsaa fra Lyntog »Kronjyden« fra Nord.

Tog 956 senerelægges. Toget har som nu Lyntogsforbindelse fra Sjælland, men opnaar ogsaa Persontogsforbindelse fra Nord.

#### Fredericia—Aalborg—Frederikshavn.

Tog 953 indlægges for at faa Forbindelse fra det senere Lyntog »Østjyden« fra Struer. Returtoget afsendes fra Randers 18,25 Langaa An. 18,41 og er ønsket af faste rejsende.

Tog 911 inddrages paa Søndage over Strækningen Aarhus—Langaa.

Tog 957 indlægges til Deling af det lange Mellemrum om Eftermiddagen.

Tog 946. Det lange Ophold i Vejle afkortes, og der faas i Fredericia god Tilslutning til Persontog 72.

Tog 8. Ved Lyntogenes Tidligerelægning er der blevet Mulighed for Tidligerelægning af Tog 8 fra Aarhus, saa det kan naa Tilslutning i Fredericia til Tog til Syd og Vest.

Tog 976 genindlægges paa Hverdage. Til Gengæld inddrages Tog 986.

Tog 935 inddrages paa Søn- og Helligdage.

Tog 953 indlægges paa Hverdage omtrent svarende til det inddragne Tog Nr. 955. Til Gengæld herfor inddrages Tog 941.

Tog 955 gennemføres paa Søndage fra Hjørring til Frederikshavn.

Eksprestog 60, Frederikshavn Af. 8,02, omdannes til standsende Persontog i Vendsyssel.

Tog 976 tidligerelægges i Vendsyssel med Forbindelse til Lyntog »Kronjyden«. Tog 976 genindlægges paa Hverdage fra Aalborg 17,25 til Randers An. 19,23 (og Syd paa). Til Gengæld herfor inddrages Tog 992 paa Hverdage.

Eksprestog 20 omdannes af Hensyn til Lokaltrafikken til standsende Persontog i Vendsyssel. Toget faar derhos Standsning i Stovring, Skorping og Arden under Hensyn til, at det senere Tog 992 er inddraget.

**Fredericia—Ringkøbing.**

Som foran nævnt genindlægges Eksprestog 306, Fredericia—Ringkøbing med Forbindelse fra København.

Tog 342 senerelægges. Toget faar i Fredericia Tilslutning fra Eksprestog 1 fra København.

Tog 330 inddrages.

Tog 392 genindlægges paa Hverdage Esbjerg—Ringkøbing.

Tog 394 genindlægges Fredericia—Lunderskov, hvor der faas Tilslutning fra Tog 952 og derigennem fra Lyntogene »Kronjyden« og »Østjyden« fra Nord.

Tog 398 senerelægges og faar foruden Lyntogsforbindelsen fra København ogsaa Personogsforbindelse fra Aarhus.

Tog 327 tidligerelægges, saa der faas Forbindelse til Fyn.

Tog 339 genindlægges Ringkøbing—Esbjerg.

Tog 351 tidligerelægges med Forbindelse til Lyntoget »Vesterhavet«.

**Ringkøbing—Langaa.**

Tog 350 (nyt Nr. 352) genindlægges. Herved faas Forbindelse i Langaa til Eksprestog 25 til Nord samt til Personog til Syd. Til Gengæld inddrages Tog 330.

Lyntog »Østjyden« senerelægges med Af. Struer 16,32. Toget faar i Struer Forbindelse fra Esbjerg/Holstebro.

Tog 1392 indlægges paa Søndag.

Tog 351 tidligerelægges paa Grund af Tidligerelægningen Syd for Ringkøbing for at skaffe Tilslutning til Lyntog »Vesterhavet« i Esbjerg.

**Haderslev—Vejens og Aabenraa—Røde-Kro.**

Der indlægges nye Bilture i Forbindelse med det genindlagte sene Aftentog paa Strækningen Padborg—Fredericia.

**Sønderborg—Tinglev—Tønder.**

Tog 404 senerelægges.

Tog 414 genindlægges særlig af Hensyn til Skolebørnsbefordringen.

Tog 424 (1424) genindlægges med Forbindelse til det genindlagte Aftentog paa Strækningen Padborg—Fredericia.

Tog 405, Tønder Af. 6,35 Tinglev An. 7,45, inddrages.

Paa Strækningen Tinglev—Sønderborg senerelægges Tog 405. Der opnaas herved i Tinglev Forbindelse med Tog fra Tønder 8,00, der atter har Forbindelse fra Esbjerg.

Tog 417 genindlægges Tinglev—Sønderborg, saa der bliver Forbindelse fra Eksprestog fra Nord.

Tog 423 genindlægges Tønder—Tinglev med Forbindelse til det genindlagte Aftentog paa Strækningen Padborg—Fredericia.

**Esbjerg—Bramminge—Tønder.**

Tog 452, der nu løber fra Skarvæk til Tønder, udsendes fra Esbjerg Kl. 5,27. An. Tønder 7,48. Der faas herved den tidligere Postforbindelse fra Eksprestog 306, København Af. 20,50, og der bliver direkte Forbindelse fra hele Strækningen til Sønderborg.

Tog 458 inddrages paa Hverdage over Strækningen Ribe—Tønder. Til Erstatning senerelægges Tog 456. Skolebørnsbefordringen til Ribe og Lokaltrafikken Ribe—Tønder overtages af et personførende Godstog.

Tog 488 senerelægges med Forbindelse i Bramminge fra Tog 394 (Lyntogsforbindelse fra Nordjylland).

Tog 457, Tønder Af. 6,08 Ribe An. 7,19, er for tidligt for Lokaltrafikken og maa inddrages paa Grund af den ringe Benyttelse, selv om Forbindelsen til Lyntogene »Midtjyden« og »Nordjyden« over Bramminge mistes. Paa Strækningen Ribe—Bramminge erstattes Tog 457 af Tog 453.

Tog 459 genindlægges Tønder—Ribe med Forbindelse til nuværende Tog 459, idet dette Tog passer for Lokaltrafikken. Tog 463 Tønder—Ribe inddrages paa Hverdage.

Tog 465 genindlægges paa Hverdage Ribe Af. 12,00 Bramminge An. 12,22. Der faas herved direkte Forbindelse til Eksprestog til København (An. 19,40) samt til Lyntog »Vesterhavet« og Strækningen Nord for Esbjerg.

Tog 485 maa tidligerelægges, selv om den direkte Forbindelse fra Tinglev—Sønderborg afbrydes, idet Toget i Bramminge skal have Forbindelse til Lyntog »Vesterhavet« til København. Til nogen Erstatning for Afbrydelsen i Tønder og af Hensyn til Lokaltrafikken faas et personførende Godstog.

Tog 493 indlægges, saaledes at der faas et Aftentog. Paa Søndag afsendes Toget først fra Tønder 21,33 med direkte Forbindelse fra Sønderborg.

**Randers—Langaa—Bramminge—Esbjerg.**

Tog 510 tidligerelægges, idet Toget i Bramminge skal have Forbindelse til Fredericia. Der bliver herved en mere gennemgaaende Forbindelse over Strækningen, men Lyntogsforbindelsen i Brande mistes.

Søndagstog 1520 indlægges til Deling af de nuværende lange Mellemlum.

Tog 526 tidligerelægges paa Hverdage med Forbindelse til Strækningen Brande—Vejle. Toget inddrages paa Søndag, men paa Strækningen Randers—Silkeborg indlægges et senere Søndagstog.

Tog 503 senerelægges med Forbindelse til Personog til Nord.

Søndagstog 1525, Silkeborg Af. 23,55 Randers An. 1,12, genindlægges for at skaffe Strækningen et sent Tog.

**Aarhus—Skanderborg—Skern.**

Tog 532 inddrages. I Stedet for genindlægges Tog 536, idet der i Skern faas Forbindelse til Nord og Syd.

Tog 552 indlægges paa Hverdage for i Skern at skaffe Forbindelse til Tog 351, der i Esbjerg har Forbindelse til Lyntog »Vesterhavet«. Som Returtoget indlægges Tog 569, Skern Af. 18,23 Herning An. 19,17, med Forbindelse fra Esbjerg.

Tog 562 senerelægges som Tog 566. Der opnaas herved Forbindelse fra Lyntog »Østjyden« fra Nord.

Tog 572 inddrages og erstattes af Tog 574. Der faas herved senere Hjemrejsemulighed samt Forbindelse fra Lyntog »Midtjyden« fra København. Tog 572 Herning—Skern, der kun er ringe benyttet, inddrages.

Det blandede Tog 567 omdannes til Personog med Forbindelse til Lyntog »Østjyden« til København samt til Personog til Aarhus. Tog 561 kan herefter inddrages.

Tog 571 genindlægges med Forbindelse til Nord og Syd.

**Aarhus—Grenaa.**

Posten, der afsendes fra København 20,50, med det genindlagte Eksprestog, viderebefordres fra Aarhus med et Godstog til Ryomgaard og derfra med et nyt Tog til Grenaa.

Tog 615 senerelægges, saa der faas Forbindelse med Eksprestog 1 fra København.

Tog 631 Ryomgaard—Grenaa inddrages.

Søndagstogene 1644 og 1645 genindlægges.

Tog 620 genindlægges paa Hverdage.

Tog 636 tidligerelægges for at skaffe Forbindelse til Lyntog »Kronjyden«.

**Ryomgaard—Randers.**

Der indlægges et sent Søndagstog i hver Retning.

Tog 676, der ikke er særligt godt benyttet, inddrages paa Hverdage og i Stedet for indlægges Tog 672 daglig med Tilslutning i Randers fra Lyntog »Kronjyden« samt fra Personog fra Nord.

*Fredericia—Vejle—Holstebro—Struer.*

Tog 705 senerelægges paa Strækningen Vejle—Herning med Forbindelse i Vejle fra Eksprestog 1 fra København. Nuværende Tog 709 kan herefter bortfalde.

Fra Brande udsendes et nyt Persontog Nr. 703 med Forbindelse i Holstebro til Syd og i Struer til Thy.

Tog 713 genindlægges, saa der atter bliver direkte Forbindelse fra Morgenlyntogene fra København til Thy.

Tog 720 inddrages, og i Stedet for indlægges Tog 710, hvorved faas et passende Formiddagstog.

Tog 732, der nu paa Hverdage kun løber til Brande, videreføres derfra Kl. 23,44 til Vejle, hvor der faas Forbindelse til Nateksprestog til København An. 7,50.

*Struer—Thisted.*

Tog 743 faar atter Forbindelse i Struer med Eksprestog 306 (Kb. Af. 20,50), saaledes at rejsende og Post kan være i Thisted Kl. 7,32.

Tog 713 opnaar atter Forbindelse over Strækningen Vejle—Struer med Lyntogene fra København om Morgenen.

Der genindlægges et sent Søndagstog i hver Retning.

Tog 724 tidligerelægges, i Struer faas herved Forbindelse til Lyntog »Vesterhavet«, men der bliver herved et Ophold i Struer paa ca. 1½ Time til Forbindelsen med Tog 724 over Herning—Vejle med Lyntogsforbindelsen ad denne Strækning.

*Skive—Nykøbing M.*

Som foran nævnt genindlægges Eksprestog 306 med Forbindelse fra Eksprestog 85, København 20,50, til Struer, hvor der faas Forbindelse med Persontog til Skive, An. 6,54. Posten befordres herfra med Bil til Nykøbing M. An. 8,17. Over Langaa faas Forbindelse fra Eksprestog 85 til Tog 771.

Tog 785 genindlægges paa Hverdage.

Tog 772 tidligerelægges, saa der faas Forbindelse med Persontog 306 til Langaa.

Tog 774 genindlægges med Forbindelse til Persontog til Langaa og derfra Eksprestog til København baade over Kalundborg og Fredericia.

Tog 776 (og 1776) inddrages. I Stedet for genindlægges Tog 778 (1778).

Tog 784 senerelægges af Hensyn til Forbindelse med Lyntog »Østjyden«, der er senerelagt. Aftentoggangen paa Søndage forbedres.

*Herning—Viborg.*

Søndagstog 1813 tidligerelægges.

Tog 829 ligger for tidligt som sidste Aftentog og senerelægges derfor paa Hverdage. Paa Søndage bibeholdes Toget omtrent i nuværende Plan, men der indlægges et sent Aftentog Herning Af. 22,24 Viborg An. 23,43.

Tog 1838 indlægges paa Søndage Viborg Af. 22,22 Herning An. 23,43, saa der ogsaa i denne Retning faas et sent Aftentog.

*Viborg—Løgstør.*

Tog 843 senerelægges, saa der faas Forbindelse med Persontog fra Langaa.

Søndagstog 1865 genindlægges Viborg—Aalestrup, saaledes at der faas en sen Aftenforbindelse. Der indlægges et nyt Tog paa Hverdage Aalestrup—Viborg særlig af Hensyn til Skolebørnsbefordring.

Rejselisten og Lømmekøreplanen udkommer i nye Ud-gaver og vil kunne faas til Købs omkring den 10. Januar. Det bemærkes, at Togtiderne for de fleste Tog over hele Landet, bortset fra Nord- og Kystbanen, er ændrede, samt at samtlige Privatbaners Tog ogsaa er ændrede i meget stor Udstrækning.



**Lommebogen.**

Foreningens Lommebog for 1940 udsendes kort før Jul til Medlemmerne. Der forefindes imidlertid et mindre Restoplag, som nu kan faas til Købs til Fremstillingsprisen, der i Aar er Kr. 1,65 pr. Stk., heri medregnet Forsendelsesporto.

Bestilling paa Lommebøger indsendes til Foreningens Kontor, Vestre Boulevard 45, 1., København V.

Ved Enkelbestillinger kan Betalingen samtidig sendes i Frimærker; ved større Bestillinger bedes Beløbet samtidig med Bestillingen indsendt paa Foreningens Giro-Konto: Nr. 24 542.

I Tilfælde af at der indkommer flere Bestillinger, end Restoplaget kan dække, vil dette blive forbeholdt Aspiranterne, hvis Interesser jo paa mange Punkter falder sammen med det fast ansatte Lokomotivpersonales.

**Hovedbestyrelsesmøde  
den 29. og 30. November 1939.**

Alle til Stede.

Formanden indledede Mødet med at udtale Haabet om, at vort Land maa blive forskaanet for direkte Inddragelse i den Krig, som for kort Tid siden er udbrudt mellem Stormagterne i Europa. Det maa dog paaregnes, at der vil komme svære Tider for hele vort Folk, men vi ønsker og haaber, at de Byrder, Krigssituationen medfører, maa blive retfærdigt fordelt paa den samlede Befolkning.

*Punkt 1. Forhandlingsprotokollen.*

Protokollen over sidste Hovedbestyrelsesmøde oplæstes og godkendtes uden Debat.

*Punkt 2. Formandens Beretning.*

Som Følge af Krigsudbruddet er der opstaaet Vanskeligheder paa forskellige Omraader, bl. a. men Hensyn til Brændslet, og inden for dette Felt særligt med Benzin og Dieselolie. Dette har bevirket, at der er gennemført forskellige Togindskrænkninger, hvorved 77 Motorførere skulde være overtallige. Der er forhandlet med Generaldirektoratet og Distrikterne angaaende disse overtalliges Anvendelse, og der er fra Administrationens Side blevet vist Forstaaelse over for Organisationens Ønsker. Bl. a. er vort Forslag om en periodevis Deling af Motortjenesten de Steder, hvor noget saadant ønskes, blevet imødekommet, og selve Forslaget er betegnet som en tiltalende Foranstaltning. Meddelelser om Ordningen ved de enkelte Depoter er tilstillet de respektive Afdelinger.

Som Følge af den foran nævnte Situation er Forfremmelser i Lokomotivpersonalet og Nyansættelse af Lokomotivfyrbødere indtil videre stillet i Bero. Da der herefter vil fremkomme Tilfælde, hvor Aspiranter ikke opnaar Lokomotivfyrbøderansættelse, naar deres 2-aarige Aspiranttid er udløbet og de i øvrigt opfylder Ansættelsesbetingelserne, har Generaldirektoratet foranlediget, at de paagældende fra og med den Dato, ved hvilken Ansættelse vilde være opnaaet, faar udbetalt Lokomotivfyrbøder-



begyndelseløn med Reguleringstillæg og eventuelt Stedstillæg + det sædvanlige Pensionsbidrag. Sagen er drøftet mellem D. S. og M. F. og vor Organisation, hvorefter der er tilsendt Generaldirektoratet Anmodning om, at de Aspiranter, det kommer til at dreje sig om, ikke blot faar Lokomotivfyrbøderbegyndelselønnen, men at de, hvis Ansættelsen trækker i Langdrag, til sin Tid tillige opnaar Lønforbedring svarende til Alderstillæg, og at de faar Lønanciennitet fra den Dato, fra hvilken de i Henhold til det foranstaaende faar Lokomotivfyrbøderløn.

I Sagen angaaende forbedret Lønanciennitet til Tjenestemænd med 4—5 Aar paa Aspirantløn er der rettet forskellige Henvendelser til Generaldirektoratet. Undersøgelserne er endnu ikke fuldt afsluttet, men de paaregnes at være det i nær Fremtid.

Vi har forsøgt at faa udskudt Afskedigelsen af en Lokomotivfører, som efter en lang Række Tjenestear med minimale Sygeperioder havde faaet sin Opsigelse efter faa Maaneders Sygdom. Ønsket kunde ikke imødekommes, idet vedkommendes Læge aldeles kategorisk havde erklæret, at han ikke kunde komme til at køre mere.

Vi har i et Par Tilfælde assisteret Medlemmer med at faa udbetalt Flyttegodtgørelse. I andre Tilfælde har vi givet Vejledning med Hensyn til Beregning af denne Godtgørelse.

En Afdeling har efter Anmodning faaet specificeret Underretning om, i hvilke Tilfælde der kan beregnes Timepenge i Stedet for Kørepenge, naar man paa en Tur enten kommer paa fremmed Strækning eller bliver forsinket i mere end 3 Timer.

Paa given Anledning har vi maattet meddele, at de forskellige Byers Henførelse under Stedstillægssatserne ikke skal optages til Revision førend 1942—43.

Ved Besættelse af en ledigbleven Lokomotivførerplads i Elektrokontrollen var der Bestræbelser for at faa en Tjenestemand af anden Kategori til Pladsen, saa Organisationens maatte gribe ind for at faa Pladsen besat med en Lokomotivfører.

Generaldirektoratet meddeler, at det paa Grund af forskellige Forhold har været nødvendigt at gaa over til Hækkokarder af presset Metal. (Sagen har været omtalt i D. L. T.)

Nogle af de Haandværkere, som benyttes til Lokomotivfyrbødertjeneste ved Gb. Depot, har ansøgt Generaldirektoratet om at blive ansat som Lokomotivfyrbødere med Lønanciennitet i Henhold til deres Tjenesteanciennitet som Haandværkere. Generaldirektoratet har saavel af principielle Grunde som af Hensyn til Konsekvenserne ikke kunnet imødekomme dette Ønske.

En ikke-haandværksuddannet Motorfører II har anmodet Dansk Jernbaneforbund om at søge udvirket, at han faar Adgang til at gennemgaa Motorkursuset og bestaa Motoreksamen, saa han kan komme til at køre Dieselvogn. Vi har meddelt Dansk Jernbaneforbund, at vi ikke kan tiltræde den paagældendes Ønske, der tidligere har været behandlet af vor H. B.

Foranlediget ved Henvendelse fra Kursister paa Motorkursus er det udvirket, at en hidtil ved Kursus'ene i 2. Distrikt anvendt Vejledning i Motorvæsenet ogsaa udleveres til Kursisterne i 1. Distrikt.

En Lokomotivfyrbøderafdeling har ment at burde være medbestemmende ved Udpegning af Kørelærere til Aspiranters Uddannelse. Dette har vi ikke kunnet tiltræde.

Under Hensyn til Bestemmelsen om periodisk Lægeundersøgelse af det ved Motortjenesten anvendte Personale, har vi anmodet Generaldirektoratet om, at foruden Motorførere i Reserven og motoruddannede Lokomotivførere anses tillige et vist Antal Lokomotivfyrbødere ved samtlige Depoter for at være Aflosere i Motortjenesten. Foranlediget ved den foreliggende ekstraordinære Situation har Generaldirektoratet henstillet den principielle Stillingtagen til dette Spørgsmaal udsat, hvilket vi har tiltraadt.

Vi har behandlet en Sag vedrørende den Fare, Lokomotivmænd, som under Udøvelsen af deres Gerning kommer til et krigsførende Land (Tyskland), evt. kan være udsat for. Der foretages videre Undersøgelser i Sagen.

I den i forrige Hovedbestyrelsesreferat omtalte Sag om en Lokomotivfører, som havde faaet Spørgsmaal om sin Turanciennitet afgjort af Hovedbestyrelsen, og ikke var tilfreds med dennes Synspunkt, hvorfor han indankede Sagen for 2. Distrikt, der mente at burde give ham Medhold og indstillede dette til Generaldirektoratet, er det lykkedes os at bevise, at Distriktets Opfattelse var forkert, hvorefter Generaldirektoratet underrettede vedkommende Lokomotivfører overensstemmende med Organisationens tidligere Afgørelse.

En Lokomotivførerafdeling, ved hvilken nogle af Medlemmerne (tidligere Motorførere) ikke er indordnet i Anciennitetsrækken efter deres Lokomotivfyrbøderanciennitet, men efter Datoen for Lokomotivførerforfremmelsen, har forespurgt, om disse Kolleger m. H. t. Turvalg kan opstilles efter deres tidligere Anciennitet (Lokomotivfyrbøderancienniteten). Vi har meddelt, at dette ikke kan lade sig gøre. De paagældende er selv Skyld i, at deres Lokomotivførerforfremmelse i sin Tid blev udskudt, og de er placeret i Anciennitetsrækken efter de derom gældende Bestemmelser.

En Lokomotivfyrbøder har beklaget sig over, at ældre Kammerater ved Turvalg har trykket ham tilbage i Turen. Meddelt, at det passerede er fuldstændigt legitimt.

Med en Motorfører I er korresponderet angaaende hans Turanciennitet. Den paagældende kom overhovedet ikke til det Depot, angaaende hvilket han fremsatte sine anciennitetsmæssige Betragtninger, saaledes at Sagen af sig selv bortfaldt.

Paa Forespørgsel har vi meddelt en Lokomotivfyrbøderafdeling, at der fra Hovedbestyrelsens Side ikke vil blive gjort Indsigelse mod, at man — efterhaanden som Antallet af motoruddannede Lokomotivfyrbødere stiger — gaar over til ved Motorafløsning at anvende den samme Fremgangsmaade som ved Lokomotivførerafløsninger, d. v. s. at ældste kvalificerede almindeligvis udtages til Afløsning først.

Med Generaldirektoratet og 2. Distrikt er der forhandlet om Bemanding af Rangerlokomotiver til en bestemt Kørsel fra Aalborg, Hobro og Randers til Landstationer i Oplandet. Man enedes om, at der skal benyttes to Lokomotivmænd paa Maskinen for de fra Aalborg og Randers udgaaende Tog, medens der for Hobros Vedkommende kan anvendes en Trafiktjenestemand som 2. Mand.

Vi har over for 2. Distrikt protesteret imod, at der gennem længere Tid var indlagt faste Dampvogne i en Motortur. Under Hensyn til den foreliggende Situation er Sagen bortfaldet.

Med en Motorførerafdeling er der korresponderet angaaende Fremførelse af en tom Motorvogn.

Der har foreligget Meddelelse om, at en Motorfører.

som i H. t. sin Tjenestefordeling skal rejse som Passager over en vis Strækning, undertiden beordres til at fungere som »Bremser« i en bag Toget løbende Motorvogn, med hvilken han den næste Dag skal gøre Tjeneste. Sagen er foreløbig taget til Efterretning.

Siden sidste Møde er behandlet 8 Auditørsager, i hvilke der er ydet Bisidderassistance, i to af Sagerne ved lokal Bisidder.

Med Odense og Struer Afdelinger er der korresponderet om Tjenestefordelinger.

En Afdeling har efter Anmodning faaet Oplysning m. H. t. Forstaaelse af Tjenestetidsreglerne overfor visse nærmere angivne Tjenester.

Nogle Beklagelser over urimelig lange Tjenester har været gjort til Genstand for Omtale i D. L. T.

Vi har anmodet om en snarlig Afgørelse i Sagerne vedrørende Velfærdsforanstaltninger i Esbjerg, Ringkøbing og Struer.

Med Generaldirektoratet er der forhandlet om Udvidelse af Opholdsbygningen i Aarhus' Remise samtidig med Tilbygning af en Motorremise. Da de bevilgede Midler kun kan dække den sidstnævnte Foranstaltning, har Spørgsmaalet om Opholdsbygningen maattet udsættes, indtil Motorremisen er færdig.

Vi har over for de 4 Jernbaneorganisationers Velfærdsudvalg fremsat Forslag om Udvidelse af Cykleskuret ved Elektrokontrollen.

Foranlediget ved Beklagelser fra Personalet i Skern har vi anmodet 2. Distrikt om, at der snarest maa blive anvist det nævnte Personale et Lokale til Benyttelse under deres Ophold i Herning.

I Sagen angaaende elektrisk Lys paa Lokomotiverne har der været nogle Besigtigelser og Prøvekorser for at finde den mest hensigtsmæssige Form.

Vi har anmodet Generaldirektoratet om forskellige Velfærdsforanstaltninger paa MO-Vognene.

Generaldirektoratet har tiltraadt et af Organisationen fremsat Forslag om Ændring af »Skunnehænen« paa Loko F. Den vil blive trukket nærmere ind mod Kedlen end hidtil, hvorhos Spilderøret vil blive isoleret.

For saa vidt angaar S-Maskinerne har Generaldirektoratet tiltraadt Anbringelse af et Opstigningstrin paa højre Side af Kulkassen, Anbringelse af Glasudkigsskærme til Baglænskørsel og en yderligere Ventilation af Førerpladsen.

Vi har anmodet Generaldirektoratet om Afskærmning af Lampen paa Forperronen af CFM-Vogne og lign. Litra. saa Lokomotivpersonalet ikke generes af disse Lampers Genspejling i Udkigsruderne.

Efter Foreningens Anmodning vil der blive foretaget Ændringer i Kulanlægget i Korsør.

Foranlediget ved forskellige Beklagelser har vi anmodet om bedre Aftørring af Maskinerne og mere ensartede Regler i saa Henseende.

Der har været Vanskelighed med Udlevering af Arbejdshandsker til Aspiranterne. Sagen er gaaet i Orden, saa disse i den nævnte Henseende ligestilles med Lokomotivfyrbøderne.

Paa Forespørgsel har vi meddelt det vedkommende Signalkommissionsmedlem, at Organisationen ikke kan tiltræde, at Vestbanens Armsignal foran Valby Station fra København fjernes og erstattes med et Daglyssignal. Vi har endvidere henvist til, at en Ændring som den nævnte

ikke kan afgøres af en Signalkommission, da det er et principielt Spørgsmaal.

Der er bevilget et Tilskud til to Afdelinger, som i Fællesskab har arrangeret et Foredrag om Trykluffbremsen.

»Boserup Minde«, Faarupgaards Minde« og »Den lille Forening T. B.« har faaet bevilget de sædvanlige Tilskud i deres Arbejde til Hjælp for tuberkulose — hver 25 Kr.

Propforeningen »P« har som sædvanlig faaet bevilget 25 Kr. til Støtte for dens Arbejde for Opklædning af fattige Konfirmander.

Det hollandske Jernbaneforbund har efter Anmodning faaet tilstillet Oplysninger vedrørende D. S. B.s Rutebil-drift.

Værksteds- og Remisearb.s Oplysningsudvalg har anmodet om et Foredrag angaaende vor Organisation og dens Virksomhed. Anmodningen imødekommet.

Lokomotivfører L. Christensen og Motorfører O. G. Schou, Aarhus, har skænket Feriehjemmet et Spejl med en af dem selv forfærdiget Ramme.

Udover de her nævnte Sager er der behandlet forskellige af mere personlig eller lokal Betydning.

Formandens Beretning godkendtes.

### Punkt 3. Meddelelser fra de staaende Udvalg.

Landsoplysningsudvalget har afholdt Møde og drøftet Planerne for Vinterens Arbejde.

Centralorganisation I har vedtaget at gøre Forarbejderne til Forslag om Ændringer i Tjenestemandsløvens 1. og 3. Del færdige, saa de ligger klar til Fremsættelse, for saa vidt noget saadant findes oportunt.

I Fortsættelse af en i Foraaret stedfunden Forhandling har Finansministeriet foreslaaet en mindre Forhøjelse til Dagpengene. C. O. har ikke kunnet tiltræde dette Forslag, men anmoder om yderligere Forbedring.

Endvidere er i C. O. behandlet et af Finansministeriet fremsendt Lovforslag gaaende ud paa, at fraskilte Hustruer ved Ægteskabsophævelser efter 1. April 1940 skal have Adgang til Enkepension. Centralorganisationen ønskede samtidig med denne Ændring tillige gennemført visse andre Ændringer i Tjenestemandsløvens Pensionsafsnit. Dette kunde Finansministeriet imidlertid ikke tiltræde.

Som Følge af den hurtige og betydelige Prisstigning har C. O.s Styrelse drøftet Spørgsmaalet om evt. Lønforbedring. Det vedtoges at rette en skriftlig Henvendelse til Finansministeriet (optrykt i Bladet for 20. Dec. f. A.).

Paa Grund af de indtraadte vanskelige Forhold maa det sikkert paaregnes, at Sagen om 3 Ugers Ferie til Tjenestemænd over 45 Aar bliver stillet i Bero nogen Tid.

Uheldsforsikringsforeningen og »Vejlekassen« har vedtaget at indlede en Kampagne for yderligere Tilgang af Medlemmer.

Dette Aars ordinære Sekretariatsmøde i N. L. F. er udsat paa Grund af de ekstraordinære Forhold.

Toges til Efterretning.

### Punkt 4. Meddelelser fra Hovedkassereren.

Hovedkassereren fremlagde en Regnskabsoversigt pr. 30. September 1939. Balancen paa Status var Kr. 630 960,49. Sammenlignet med Opgørelsen 30. Juni synes dette at være en Tilbagegang, men det er ogsaa kun tilsyneladende, idet der er afsat Midler til Feriehjemnets Ombygning.

Regnskabsoversigten godkendtes.

*Punkt 5. Feriehjemmets Udvidelse.*

Formanden gav en Redegørelse over Ombygningen. Trods de vanskelige Tilførselsforhold, som er indtraadt paa Grund af Krigen, er det lykkedes at faa frem, alt hvad vi skal bruge. Selve Arbejdet skrider godt fremad. Byggeudvalget har fundet det hensigtsmæssigt, at der ikke blot kom nyt Inventar i de Værelser, hvormed Feriehjemmet udvides, men at der kom dette i samtlige Værelser, saa disse alle uden Undtagelse udstyres nøjagtig paa samme Maade. Hovedbestyrelsen tiltraadte dette Synspunkt og gav Bemyndigelse til Anvendelse af Midlerne dertil.

Fra Hovedbestyrelsens Side fremsattes Ønsker om enkelte Børnesenge og om en »Kasse« til Smaabørns Strandbade. Begge disse Ønsker vil blive overvejet.

*Punkt 6. Foreliggende Sager.*

Gedser Lokomotivfyrbøderafdeling henstiller, at der foranstalles en Landsindsamling til Fordel for Enken efter den ved Fiskebækulykken dræbte Lokomotivfyrbøder K. Sørensen. Efter at Hovedbestyrelsen havde debatteret Spørgsmaalet og bl. a. faaet oplyst, at Fru S. forventelig vil faa en saadan Erstatning fra Ulykkesforsikringsdirektoratet, at hun sammen med det tidligere udbetalte har faaet ca. 7 000 Kr., vedtoges det ikke at efterkomme Ge. Lokomotivfyrbøderafdelings Ønske.

To Motorførere ønsker Tilladelse til at bytte Opholdssted. Det vedtoges at meddele, at der ikke er nogen Udsigt til, at en Bytning som ønsket vilde blive tilladt. Hovedbestyrelsen vilde derimod under Hensyn til de ekstraordinære Forhold medvirke til en midlertidig Ordning, for saa vidt dette har nogen Interesse for de paagældende.

Foreningen »Gyvelholm« anmoder om Støtte. Det sædvanlige Beløb, 25 Kr. bevilgedes.

*Punkt 7. Eventuelt.*

Enkelte mindre Forhold drøftedes.

E. K.

**Taksigelse.**

Hjertelig Tak for udvist Deltagelse ved vor Faders, pens. Lokomotivfører S. A. Hegelunds Begravelse.

Børnene.



*Udnævnelse fra 1.—1.—1940:*

Lokomotivfyrbøderaspirant O. E. Søltøft, Københavns Godsbgd., til Lokomotivfyrbøder i Brande.

Lokomotivfyrbøderaspirant P. A. B. Seifert, Københavns Godsbgd., til Lokomotivfyrbøder i Brande.

*Forflyttelse efter Ans. fra 1.—1.—1940:*

Lokomotivfyrbøder J. H. Sørensen, Brande, til Viborg.  
Lokomotivfyrbøder A. Pedersen, Brande, til Viborg.

*Afsked:*

Lokomotivfører V. K. Jensen, Korsør, efter Ans. p. Gr. af Svagelighed med Pension fra 29.—2.—40 (min. Afsked).



*Smigrende Omtale af D. S. B. og Dansk Reklamekunst.*

Ved Pressemødet den 22. December, hvor den nye Vintertokoreplan blev forelagt, omtalte Generaldirektøren, at der i November havde været afholdt en international Plakatudstilling i Japan. Den danske Gesandt i Tokio, L. Tillitze, havde efter Opfordring besøgt Udstillingen, hvor der var Plakater fra Japan, Danmark, England, Frankrig, Tyskland, Holland, Belgien, Polen, Tjekoslovakiet, Norge, Finland og U. S. A. Gesandten meddelte, at de danske Plakater repræsenterede sig godt og stod fuldt Maal med dem fra de andre Lande.

Blandt de udstillede Plakater var bl. a. ogsaa een, som var Reklame for De Danske Statsbaner, nemlig den bekendte, hvor man ser 2 Lyntog paa Strækningen, oven over hvilke der er antydnet en Hastighedsmaaler, som staar paa 120 km/T.

Der blev blandt Publikum foretaget en Afstemning om, hvilken Plakat der fandtes at være den bedste. Denne Afstemning fik det for os danske interessante Resultat, at den nysnævnte Plakat var den, som samlede de fleste Stemmer.

*Rekord-Juletrafik.*

Statsbanernes Juletrafik kom denne Gang op paa højere Tal end nogensinde tidligere. Som et lille Eksempel skal vi blot anføre, at da Hjemrejserne 2. Juledag kulminerede, naaede Toggangen mellem Roskilde og København op paa gennemsnitligt 1 Tog hvert 10. Minut. I Tiden fra Kl. 16 til der afsluttedes ved 2-Tiden om Natten, indkom der nemlig paa Københavns Hovedbanegaard ialt 55 Tog fra Vest.

*Indsamling til Finnerne.*

Det svenske Lokomotivmandsforbund har bevilget 5 000 Kr. og det norske Jernbaneforbund har bevilget 10 000 Kr. til Finlandsindsamlingen. I begge Organisationer indsamles desuden Midler i Afdelingerne: i vor svenske Broderorganisation er det henstillet til Medlemmerne, at de hver yder en Dagløn.

*Tog-Ulykkerne i Tyskland.*

Siden Krigen er der hver Nat Mørklægning over saa at sige hele Tyskland, hvilket bl. a. medfører betydelige Vanskeligheder for Jernbanetrafikken. Under Hensyn hertil er det blevet forordnet, at Lokomotivførere, som i nogen Tid har været borte fra Kørsel paa en bestemt Strækning, i Mørke skal foretage nogle Indøvelseskørsler, inden de paatager dem selvstændig Togføreropførelse over vedkommende Strækning.

Dette er formentlig en Følge af de i den senere Tid stedfundne Jernbaneulykker, som desværre har kostet et betydeligt Antal Mennesker Livet.

*Nedlægges Kolding Sydbaner?*

Kort for Jul afholdtes et Møde angaaende de økonomiske Betingelser for Kolding Sydbaners fremtidige Drift. Da der viste sig forskellige Vanskeligheder ved at opnaa Garanti for de fornødne Tilskud til den fortsatte Drift, ser det i Øjeblikket ud til, at denne maa standses fra 1. April.

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

Udgaar 2 Gange mdl. — Abonnementspris: Kr. 6 aarlig. Tegnes paa alle Postkontorer i Skandinavien.

ANNONCE-EKSPEDITION:

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

**Arbejdernes Landsbank,**

Hovedkontor: Vesterbrogade 5.

**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. Måned - uden Forhøjelse af Prisen. - Illustreret Bogkatalog sendes gratis.

EINAR HARCKS BOGHANDEL, Fiolstræde 33, Tlf. 9148.

**Fokina** Strandvejen 6 H  
anbefales

**Musik og Dans til Kl. 2**

Ærb. P. Petersen

Værelse, ca. 10 Minutter fra Jernbaneskolen, udlejes fra 4. Januar. Centralvarme, Bad og Telefon.

**Gothersgade 158 A, 3. Sal th.**  
Telefon Palæ 6445 y.

**Cykler, Radio, Symaskiner „STABIL“**

Alt i førende Radio, forlang Demonstration  
Reparationer af Cykler, Radio, Symaskiner  
Chr. Christiansen,  
Telefon 2214

**Køb Deres Forbrug af Tapet - Malerverer etc.**

Specialitet: hos  
Johannes Faarup  
Telf. 315.  
**Glansolin Gulvlakfernis**

**Brdr. Markusen**  
Middelgade Nr. 13  
Herreekvipering  
Konto aabnes

KØB  
**Møbler, Tæpper og Gardiner**  
det rigtige Sted hos  
M. Jensen, Torvegade 8, Randers

**E. BONDORPH NIELSEN**  
**Farveri og kemisk Tøjrensning**

Fabrik: Viborgvej 82  
Telefon 916  
Indlev.: Middelgade 12  
Telefon 521

Randers største  
og billigste **Beklædnings-Oplag**  
ANTHON NIELSEN - MIDDELGADE 11

**Vesterport Barbersalon**  
Ilgge for Banegaarden -  
A. HOLLERUP.  
Telefon 1759

**TRIKOTAGE**  
B. Johansen,  
Simon Olesens Eftf.  
Houmeden 12 Randers



**ALFRED OLSEN & Co. A/S**

KVÆSTHUSGADE 3 - KØBENHAVN

**Smøreolier · Brændselolier**  
**Benzin · Petroleum · Tvist**

Fabrikation af Smøreolier til ethvert Formaal · Egen Tvistfabrik

