



19. Aarg. Nr. 21.

Redigeret af C. M. CHRISTENSEN.

2. Oktober 1919.

Lønningsloven.

Den 25. Aug. holdt Dansk Lokomotivmands Forening sit ekstraordinære Delegeretmøde, paa hvilket Resultaterne af de af Organisationerne krævede Ændringer i Lov om Statens Tjenestemænd forelaa til Behandling.

Paa dette Delegeretmøde vedtoges en Resolution, der bla a. krævede Uniformsspørgsmaalet løst. I Resolutionen bestemtes det endvidere, at alle Resultaterne af Lønningslovskampagnen skulde forelægges Medlemmerne til Urafstemning, naar det var givet, hvad der kunde naas gennem Forhandling.

I Henhold hertil blev der i Dagene den 18. til 23. September foretaget Urafstemning og det er nu vedtaget at godkende Loven. I den Redegørelse, der udsendtes til Medlemmerne har vi pointeret, hvorfor vi maatte tilraade vore Medlemmer at godkende Loven.

Vi naaede ikke helt at faa vore Ønsker gennemførte, men det naaede vel heller ingen andre Tjenestemænd; men vi tror dog at turde sige, at idet det ved Forhandling med Generaldirektoratet lykkedes os at faa løst Uniformsspørgsmaalet, hører Lokomotivmændene ikke til de Tjenestemænd, der har størst Grund til at føle Bitterhed.

Loven, der traadte i Kraft den 1. Oktober, byder i flere Henseender Personalet gunstigere Vilkaar end tidligere, bl. a. m. H. t. Pension, hurtigere Opnaelse af Slutlønnen; men paa den anden Side maa vi sige, at de Lønninger, Regeringen og Rigsdagen mente

at kunne gaa med til, ingenlunde har været i Stand til at imponere os, men lige netop var saaledes, at man ikke kunde forsvare at forkaste den.

Vi har bemærket, at bl. a. Folketingsmand Abrahamsen, der selv er Tjenestemand, fremsatte den Anskuelse, at naar Staten nu gik med til disse Lønninger, maatte det vare en run Tid, inden Tjenestemændene rejste nye Lønkrav.

Vi er ganske enig med Folketingsmanden i, at det vilde være heldigt, om Forholdene udviklede sig saadan, at Tjenestemændene ikke behøvede at komme til Staten igen med Krav om Forøgelse af Løn, Dyrtids- eller Konjunkturtillæg; men dette er jo ganske afhængig af, hvorledes Forholdene udvikler sig i Fremtiden. Men med Kommissionsforslaget i frisk Minde maa vi bestemt hævde, at det der er tilstrækkelig den ene Maaned, allerede den næste kan vise sig at være for lidt.

Det er derfor ingenlunde usandsynligt, at Tjenestemændene snart kommer igen, thi fortsættes den stadige Stigning, vi kender fra de forudgaaende Maaneder, i de kommende Maaneder, vil man efter alle Solemærker at dømme snart høre fra Tjenestemændene igen med Krav om Forhøjelse af Dyrtids- Konjunktur- eller Stedstillæg.

Det har ikke været nogen helt let Opgave at faa Medlemmerne til at godkende Loven med det den byder, derfor føler vi ogsaa, at det maa blive Organisationernes Pligt, naar Medlemmerne kræver dette, og det kommer

sikkert, om Lønninger og alt bliver ved at stige, paany at møde frem med vore Krav.

Der er endnu nogle Ting man savner at se færdigbehandlet, og det gælder særlig det kørende Personale, hvortil vi Lokomotivmænd hører, og det er bl. a. Fastsættelsen af Kørepengenes og Natpengenes Størrelse, og Bestemmelserne om, hvorledes de skal virke. I Henhold til § 1249 skal Kørepengene fra 1. Oktober udbetales i Form af Timepenge, og det vilde være meget ønskeligt for os snart at kunne faa et Resultat paa dette.

Vi har for ikke længe siden her i Bladet peget paa, at de Kørepenge, der udbetales nu, er utilstrækkelige og paavist, at disse slet ikke har fulgt Trit med Dag- og Timepengenes Stigning, endskønt det dog var naturligt, om dette var sket, fordi Kørepengene for det kørende Personale erstatter Dag- og Timepenge, som de øvrige Tjenestemænd faar, naar de er borte fra Hjemstedet.

Vi har ventet taalmodig paa en Forhøjelse af Kørepengene, og vi venter nu paa Resultatet af de Overvejelser ang. Køre- og Natpengenes Størrelse og haaber paa, at dette ikke maa lade vente for længe paa sig, ligesom vi haaber, at Overgangen til Timepenge maa medføre den ventede Forhøjelse.

Vi tillader os at optrykke Slutningen paa en Artikel i „Jernbanetidende“ for den 16. September:

Den Tale, der saaledes paa Rigsdagen har været ført om, at nu maatte man forvente osv., er ikke oprigtig Tale, thi ingen kan forvente, at Tjenestemændene, uden en Gang at være naaet helt op til Lønkonjunkturs Toppunkt, paany skal lade sig glide ned ad Bakken til de ender i den samme Elendighedens Dal, hvori de har befundet sig i de sidste 4 Aar.

Det vilde derfor være heldigt, om alle Parter allerede nu gjorde sig klart, at de nu fastsatte Lønninger under Forudsætning af, at deres økonomiske Basis ikke forrykkes væsentligt, meget godt kan holde en rum Tid, men at de ligesaa vel som enhver anden Indtægt maa reguleres efter Forholdenes Krav og Tidens Behov.

Tjenestemændene ønsker intet hellere end at der maa gaa den længst mulige Tid, forinden de atter behøver at ulejlige Lovgivningsmagten med nye Lønkrav. Det er til Fordel

for Lovgivningsmagten, om Forholdene artede sig saaledes, men det er ikke mindst til Fordel for Tjenestemændene, der endnu aldrig er gaaet ud af de saakaldte Opgangsperioder uden med Tab. Men vi er — det har vi hverken her i Bladet eller noget andet Sted lagt Skjul paa — fast besluttet paa, i det mindste at bevare den nu generhvervede Lønningstandard uforandret. Vi vil gerne haabe, at det maa vare længe før den forrykkes — saa vil det vare længe før vi paany rejser Lønkrav. Varer det ikke længe, bringer nye Pris- og Lønstigninger os hurtigt ned, saa kommer vi hurtigt igen.“

Til dette kan vi ganske slutte os, ogsaa vi vil haabe, at det maa vare længe, forinden vi paany rejser Lønkrav. Men bliver det nødvendigt, kommer vi hurtigt igen.

Generaldirektoratets Ekspedition af Organisationens Sager.

Den Behandling af de Andragender Henvendelser, Forespørgsler m. m. Organisationerne i Tidernes Løb har indsendt til Generaldirektoratet har altid ladet meget tilbage at ønske; thi selv om Tonen i den senere Tid er bleven mere elskværdig er Ekspeditionerne stadig uhyggelig langsomme og Utilfredsheden derfor stigende.

Jernbaneorganisationernes Fællesudvalg har nu taget dette for alle Organisationer saa vigtige Spørgsmaal op og under 8. August indsendt følgende Skrivelse:

Til Generaldirektoratet for Statsbanerne.

Paa et Møde i Fællesudvalget fremkom der fra forskellige Organisationers Side Anmodning til Fællesudvalget om overfor Generaldirektoratet at gøre opmærksom paa den Utilfredshed, der hersker med den Maade, Org.s Sager behandles og ekspederes paa. Da Fællesudvalget ved tidligere Lejligheder har været Genstand for saadanne Henvendelser, men ikke tidligere fra samtlige i Fællesudvalget repræsenterede Organisationer, finder man derfor Anledning til nu at meddele Generaldirektoratet dette.

Ekspeditionen af Organisationernes Sager har i de sidste 2—3 Aar ladet meget tilbage at ønske i Retning af hurtig Ekspedition.

Det er Organisationerne magtpaaliggende hurtigt at kende Generaldirektoratets Stilling til de rejsle Krav, baade for de Sagers Vedkommende, der afgøres af selve Generaldirektoratet, saavel som at kende Generaldirektoratets Stilling til de Sager, der afgøres af Ministeriet og Lovgivningsmagten.

Man har hidtil ikke villet tage Spørgsmaalet op, idet man erkender, at Generaldirektoratet ved den nye Statsbaneordnings Gennemførelse i Forbindelse med de unormale Tider har haft meget at bestille; men man mener nu ikke længere at kunne undlade at stille Krav om, at der foretages en gennemgribende Ændring i det paaklagede Forhold, idet man mener, at det vil være saavel i Generaldirektoratets Interesse, at der tilvejebringes en Ordning, der kan bringe hele dette store Spørgsmaal til en heldig Løsning, saaledes at den Utilfredshed, der nu faktisk hersker i Organisationerne, kan falde bort.

Fællesudvalget mener, at det vil være nødvendigt for at tilvejebringe et fuldt tilfredsstillende Forhold paa dette Omraade, at der oprettes et særligt Kontor i Generaldirektoratet, hvor alle de fra Organisationerne fremsatte Sager behandles og ekspederes, og hvor Organisationslederne til enhver Tid kan faa Underretning og Oplysning om Spørgsmaal, der har Interesse for Organisationerne.

Fællesudvalget vilde iøvrigt finde det ønskeligt ved en Samtale med Generaldirektøren nærmere at begrunde de fremførte Beklagelser og Anmodningen om et saadant Kontors Oprettelse.

P. F. V.

Rich. Lillie.

D. O. Høgsgaard.

Det i Skrivelsens Slutning anførte Ønske om en Samtale med Generaldirektøren for nærmere at begrunde Utilfredsheden og fremsætte Krav om Kontorets Oprettelse samt dennes Organisation blev imødekommet af Generaldirektøren, idet Fællesudvalgets Forretningsudvalg, d'Hrr. Lokomotivfører Rich. Lillie, Forretningsfører Ch. Petersen, Assistent D. O. Høgsgaard og Snedker L. Hansen d. 3. September havde en Konference med Generaldirektøren og hvori bl. a. deltog Generalsekretæren og Kontorchef E. Lunn, med det Resultat, at Generaldirektøren imødekom Ønsket om Kontorets Oprettelse og allerede i den nærmeste Fremtid vilde paabegynde Organiseringen af dette.

At Organisationerne med den største In-

teresse vil følge dette Kontors Virksomhed, siger sig selv, men det vilde ogsaa være værdifuldt, om Generaldirektørens Interesse for Kontorets Personale og Sammensætning i Fremtiden stadig vil være til Stede.

Jernbaneorganisationernes Fællesudvalg.

Paa Fællesudvalgets Møde d. 4. September d. A. genvalgtes for det kommende Aar Lokomotivfører Rich. Lillie til Formand, Assistent D. O. Høgsgaard til Sekretær og Snedker L. Hansen til Regnskabsfører.

Til Næstformand i Stedet for Hr. Rodevang, der ved sin Forfremmelse til Togfører overgaar til Jernbaneforeningen og dermed forlader Fællesudvalget, valgtes Forretningsfører Ch. Peterseen.

De nævnte fire Herrer danner Fællesudvalgets Forretningsudvalg.

Hovedbestyrelsen og Kritiken.

Da der stadig under Lønningsforhandlingerne har været en Kritik uden Lige mod Hovedbestyrelsen og dens Arbejde, kunde jeg ønske, at de Medlemmer, som kan og vil se det store Arbejde samme Hovedbestyrelse har udrettet, vilde udtale sig saaledes, at der blev lidt mere Balance i Forholdet. Jeg for mit Vedkommende kan udmærket sætte mig ind i, hvor vanskeligt det er at gøre alle tilfreds; det er nu en Gang en Umulighed. Men selv de mest utilfredse af D. L. F.s Medlemmer maa anerkende, at Hovedbestyrelsen ikke har ligget paa den lade Side. Hvor mange Møder og Forhandlinger har den ikke haft i det sidste halve Aar. Forhandlinger, hvor det gjaldt om at møde med et klart Hoved, hvor hvert Ord og hver Sætning, der blev sagt, nøje skulde gennemtænkes. For hvis de ikke havde været paa deres Post, kunde det have uberegnelige Følger for mange Mennesker. Der bliver tidt sagt — maaske tankeløst —, at vi ikke har opnaaet noget ved disse Forhandlinger og Møder; men det maa jo være Folk, som ikke kan eller ikke vil se. — Jo, vi har opnaaet endda temmelig meget, ja, jeg vil endda sige, at vi med Uniformen har opnaaet

ca. to Trediedele af, hvad der blev forlangt i Forhandlingsgrundlaget for Lokførernes Vedkommende og lidt mindre for Lokfyrbøderne, og det kan man ingenlunde kalde et daarligt Resultat af Forhandlingerne. Dertil kommer saa den bebudede Forhøjelse af Timepengene. Naar vi Lokfyrbødere faar ca. 27 Øre i Timen, kan enhver, ifølge de Turer han kører i, jo let regne ud, hvor meget hver kan tjene og jeg mener, det er ganske pæne Tal, vi da kommer til. Undertegnede, der kommer paa Slutløn, vil løselig regnet komme op paa ca. 5200 Kr. plus fri Uniform; læg Værdien af alt dette sammen og sig saa, at vi ikke har noget at takke vor Hovedbestyrelse for. Jo, jeg mener, at vi er vore ledende Mænd en Tak skyldig for det de har bragt i Land til os ad Forhandlingens Vej. Og jeg vil haabe, at deres Forslag maa blive vedtaget med stor Majoritet, det vilde kun være en rimelig Anerkendelse af det kolossale Arbejde de Mænd har ydet, som staar i Spidsen for vor Organisation, den Organisation, som hidtil er ført fremad med gode Resultater og som vi kan være sikker paa ikke vil tabe i Maadehold, Kraft og Styrke, saa længe vi har den Ledelse, som vi har.

Aarhus, den 19. September 1919.

J. Sørensen.

Foreningen og dens Ledere.

Naar man i en Aarrække har fulgt Foreningsarbejdet og deltaget saavel i Oppositionen som for Hovedbestyrelsen, da siger man ofte til sig selv: Hvor er Lederne dog taalmodige, at de dog gider at have den Ulejlighed. Og Gang paa Gang faar de en Omgang for dette eller hint Arbejde de har udført mange Gange med Møje og Besvær. Jeg spørger: Kan saadan en Ledelse arbejde med Glæde og med den Opofrelse, som de burde og skulde gøre? Har vi ikke ogsaa Pligter? Skylder vi dem ikke mange Gange en Tak for den Opofrelse de har udvist for deres Kammerater?

Den nye Lønningsløv har ikke skabt den Tilfredshed hos Kammeraterne, som det var ønskeligt; men hvem tør paastaa, at Lederne har Skylden. Husk vel paa, de skal leve under de selv samme Forhold som vi, og som Følge deraf ligger det saa lige til, at de arbejder for Højtryk og søger at skabe det bedste, der kan skaffes, og man maa udtale sin bedste Anerkendelse for den Opofrelse, Lederne har udvist for at skabe Tilfredshed hos alle Medlemmer.

Nogle vil sige: Vi kunde bringe dem til at give os, hvad vi forlanger. Da vil jeg tillade mig at henlede de Herrers Opmærksomhed paa Fagbevægelsen i sin Helhed, der har man set, at Lederne saa vidt mulig undgaar Kamp, naar der er Mulighed for et taaleligt Forlig. Og vi har faaet Forlig paa det Grundlag, og Lederne har skaffet os Ørenlyd hos Administrationen, og det vil forhaabentlig være af Varighed, saa der er skabt gensidig Forstaaelse, for da vil man altid føle Glæde ved at udføre sit Arbejde. Derfor haaber jeg, at alle vi, som ønsker at faa det bedste ud af Organisationen, er enige om at finde en Maade, paa hvilken vi kan sige Lederne Tak for deres store Arbejde, for det er ikke alene en Opmærksomhed vi skylder dem, men vi har ogsaa en Pligt, da dette ogsaa for dem vil skabe Arbejdsglæde.

Esbjerg, den 22. September 1919.

K. Jørgensen.

En kjedelig affære.

Til lokomotivfører Axel Fallan, Trondhjem, kom der for kort tid siden fra politiet besked om at en forhenværende telegrafist Jacob Bye havde rejst i Sverige, Danmark og Norge under navn av lokomotivfører Axel Wilhelm Fallan.

Efter Byes egen forklaring var han rømt fra Lier, hvor han som sindsyk var i forplejning, den 21. juli og rejst til Kristiania. Der gik han op paa Vestbanens telegrafkontor og præsenterede sig som lokomotivfører Mikkelsen. Han fik laane en jernbanekalender og noterte efter denne Fallans personalia. Samtidig tok han nogen blanketter til telegrammer og paa en av disse skrev han attestation om at han havde fribillet som lokomotivfører Fallan, for rejse over Kronsjø og Storlien. Han rejste saa til Kronsjø og derfra til Malmø. Han fotograferede sig i Fredrikshald og fik ogsaa der pas. Hos fattigvæsenet i Fredrikshald fik han kr. 5,00 i Fallans navn. I Kronsjø fik han laane kr. 20,00 hos stationsmesteren i Fallans navn. Fra Helsingør rejste Bye til Moss—Horten. Laante kr. 5,00 hos en fyrbøter i Skoppum og kr. 5,00 hos telegrafisten i Brevik. Rejste uden billet til Kristiansand hvor han laante kr. 50,00 av en lokomotivfører mot kvittering i Fallans navn, rejste derfra til Fredrikshavn, betalte billet paa D/S Jylland, rejste med fribillet til Vamdrup, rejste tilbage til Kolding for at faa passet paategnet. I Sassnitz blev han tilbakesendt fordi passet ikke var visert. Rejste til Malmø og Stockholm hvor han fik

kr. 6,00 paa konsulatet og fribillet mot at fremvise kopi av telegram til distriktschefen i Trondhjem, undertegnet Fallan. Rejste med hurtigtoget til Brücke og derfra med et godstog til Vännäs, hvor han laante kr. 5,00 av en fyrbøter Sjølund. Han laante kr. 10,00 av en fyrbøter i Vallivare og kr. 5,00 av en fyrbøter i Malmberget. Endelig laante han kr. 6,00 av et kontorbitråde paa Kiruna. Han har levert kvittering for alt han har mottatt under rejsen undtagen kr. 2,00 som vedkommende ikke vilde ha kvittering for.

I Narvik forsøkte Bye at faa laane kr. 50,00 hos distriktschefen i Fallans navn, men da inspektør Lund kjendte Fallan blev Bye arresteret.

Foruden hvad Bye selv har opgit, har der fra politikommissæren i Landskrona kommet brev til Fallan med krav om indbetaling av kr. 30,00. Desuten har Bye laant kr. 50,00 av det norske konsulat i Malmø.

Det er naturligvis overflødig at bemærke at Fallan føler sig ilde berørt av det misbruk den sindssyge mand har gjort av hans navn.

Vort norske Broderorgan anmoder os om at optage ovenstaaende Redegørelse af Hensyn til Lokomotivføreren, hvis Navn den Sindssyge har misbrugt.

Red.

Elektrificeringen af Schweiz Jernbaner.

Fra Tysk ved Otto Bendixen.

En af Verdenskrigens Følger er, at Betydningen af elektrisk Jernbanedrift er taget ganske overordentlig til. Særlig naturligvis i Lande, som ikke selv producerer Kul, men i saa Henseende har været afhængig af Tilførsler andet Steds fra. I saadanne Lande har Vanskelighederne under Krigen været store og besværlige, dels paa Grund af Vanskeligheden ved overhovedet at faa Kul tilført, dels paa Grund af disses overordentlige store Prisstigning. Intet Under da, at man i Lande, hvor Betingelser herfor er til Stede, i forøget Grad har haft Opmærksomheden henvendt paa Jernbanernes Omlægning til elektrisk Drift. Saaledes i Sverrig, hvor Staten i nogle Vandfald ejer nogle glimrende Kraftkilder, og hvor en nedsat Kommission alt har afgivet Betænkning, og i Schweiz,

saaledes som vi i det følgende skal se efter en Beretning i „Zeitschr. f. Lokomotivführer“.

I Schweiz maatte saaledes Forandringen foregaa i Retning af en tidligere i Udsigt stillet Fremgangsmaade ved Elektrificeringen af de schweitziske Forbundsbaner. Før Indtræningen af Krigen blev overslagsvis udregnet, at Indførelsen af elektrisk Drift paa hele det schweitziske Forbundsbanenet vilde koste mindst en halv Milliard Francs. Derved blev Anskaffelsen af elektriske Lokomotiver paa Grund af følgende Betænkning ikke medregnet. Hidtil havde man hvert Aar udrangeret de ubrugelige Damplokomotiver og derfor anskaffet nye. I Fremtiden skulde i Stedet for de udrangerede Damplokomotiver anskaffes elektriske Lokomotiver. Principielt sker der ingen Forandring herved.

Da alt under Verdenskrigen er blevet dyrere, og en væsentlig Prisstigning ogsaa vil forblive efter Krigen, maa antages, at en Elektrificering af Forbundsbanerne vil koste mindst $\frac{3}{4}$ Milliard Francs. Tager man i Betragtning, at Elektrificeringens Gennemførelse skal foregaa i et Tidsrum af 30 Aar, saa giver dette en aarlig middel Anlægsudgift paa 25 Millioner Francs. Skulde større Bidrag kunde stilles til Disposition, saa staaar intet i Vejen for at tilføre større Forøgelser i det aarlige Bygningsprojekt.

Bygningsprogrammet for Elektrificeringens Gennemførelse fremviser tre Grupper, saaledes at der for hver omtrent er Tale om et Tidsrum af 10 Aar.

Af Vandkraft vil til elektrisk Drift af hele Forbundsbanenettet som Middel være 200,000 Hestekræfter fra Turbineaksel nødvendig. Herved vil indtræde et højeste Forbrug af omtrent 600,000 Hestes Kraft.

Til Frembringelse af denne Energi besidder Forbundsbanerne allerede følgende Koncessioner: Reuz fra Andermatt til Amsteg (med Kraftværker i Göschenen, Wassen og Amsteg), Tessin fra Airolo til Lavorgo (med Kraftværker i Ritom og Lavorgo), Rhone fra Fiesch til Mørel og Binna (med Kraftværker i Mørel og Fiesch), Barberine, Eau noire og Trient (med Kraftværker i Chatelard og Vernayaz). Dertil kommer det allerede bestaaende Kraftværk Massaboden, som udnytter Rhones

Fald mellem Mørel og Massas Indløb og leverer den elektriske Kraft til Simplontunnelen.

Over følgende Koncessioner er Underhandlingerne i Gang: Etzel, Aare (fra Aaran til Wildegg) og Korstenenbach (Uri).

Alle disse Koncessioner giver i Middel en Energi af 150,000 Hestes Kraft fra Turbineaksler og er tilstrækkelig for Elektrificeringen af $\frac{3}{4}$ af Forbundsbanenettet. For den manglende Fjerdedel søger Forbundsbanerne alt efter Omstændighederne at faa yderligere Koncessioner eller være meddelaglig i Etableringen eller leje Elektricitet hos Kraftværker.

For Rækkefølgen, i hvilken Elektrificeringen af Forbundsbanernes enkelte Linier skal udføres, bliver betonet, at den samlede Gruppeinddeling alt efter Omstændighederne og Forholdene endnu vil være Genstand for Ændringer. Ved Leveringen af den elektriske Kraft kan det ikke dreje sig om faste Grænser. Størrelsen af den datidige Fuldendelse af det disponible Kraftværk, den tidssvarende Forskydning af enkelte Liniers Elektrificering overfor de dem fordelagligst tilfornordnede Kraftværker, forbigaaende eller vedvarende Tilslutninger til Kraftværker udenfor Jernbanerne og andre Omstændigheder vil holde Grænserne for Forsyningsområdet i Bevægelse, forsaavidt som der overhovedet kan tales om saadanne af Hensyn til den gensidige Understøttelse af Jernbanekraftværkerne. Fuldførelsen af de nævnte og Bygningen af yderligere Kraftværker vil skride frem i Forhold til Væksten af Energiebehovet som Følge af Elektrificeringen af flere Linier.

Ved Gruppe I. (Erstfeld-Bellinzona) er Elektrificeringen i Udførelsen paa 109 km. Kraftbehovet ved Turbinen beløber sig som Middel til 10,000 Hestes Kraft. Den elektriske Kraft leverer Ritom Værk.

Paa Linierne Bellinzona—Chiasso 55 km., Erstfeld—Luzern 60 km., Goldau—Thalwil—Zürich 45 km. og Immensee—Wohlen—Rapperswil (Aarau) 48 km. er Middelkraftbehovet rundt 15,000 Hestes Kraft. Kraften tages fra det kombinerede Værk Amsteg og Ritom.

Strækningen Iselle—Brig 22 km. er allerede i elektrisk Drift.

Paa Linien Brig—Sitten er Elektrificeringen under Udførelse. Her beløber Middelkraftbehovet sig til 2000 H. K., og Kraften tages fra Kraftstationen ved Rhone i Massaboden.

Strækningerne Sitten—Lousanne 92 km., Lousanne—Vallorbe 46 km. har et Kraftbehov af 7000 H. K. Kraften leveres fra Kraftværket ved Barbarine.

Linierne Genf—Renens (Lousanne) 56 km., Lousanne—Freiburg—Bern 97 km. har et Kraftbehov af 9000 H. K. Kraften tages fra de forbundne Kraftværker ved Barbarine og Trient.

Paa Strækningen Luzern—Olten—Basel 95 km. er et Kraftbehov af rundt 8000 H. K. Kraften leverer Kraftværket i Aare ved Rapperswil.

Linien Scherzlingen—Thun—Bern 32 km. bliver for Tiden elektrificeret. Kraften tages foreløbig fra Berns Elektricitetsværker.

Strækningerne Wyterfeld— (Bern) Olten—Zürich 128 km., Rugg—Pratteln (Basel) 49 km. har for alle tre Linier et Middelkraftbehov af rundt 16,000 H. K. Kraften leveres af Kraftværket i Aare ved Rapperswil i Forbindelse med andre af de schweiziske Forbundsbaners Kraftstationer.

Strækningerne Zürich—Winterthur — St. Gallen—Rorschach 99 km., Oerlikon (Zürich)—Eglisau—Schaffhausen 42 km. har et Kraftbehov paa rundt 9000 H. K. Kraften tages fra Elektricitetsværket eller fra andre Kraftværker.

Linierne i denne Gruppe I omfatter 1128 km., det vil sige omtrent $\frac{2}{5}$ af Forbundsbanenettet. Kulbehovet vil som Følge af Elektrificeringen formindskes til mindre end det halve.

Ved Gruppe II. kommer i Betragtning: Thalwil—Chur 105 km., Zürich til Meilen—Rapperswil—Ziegelbrücke 70 km., Urnach—Rickentunnel—Wattwil 14 km. Kraftbehovet beløber sig til rundt 9000 H. K. Kraften leverer Etzelværket i Forbindelse med andre Kraftværker.

Strækningerne Gümlingen (Bern)—Langnau—Luzern 88 km., Olten—Solothurn—Biel 59 km., Luzern—Brunig—Interlaken 74 km. har et Kraftbehov paa rundt 7000 H. K. Kraften leverer Kraftværket i Aare ved Rapperswil sammen med andre Værker.

Linierne Daillens—Yverdon—Neuenborg—Biel 84 km., Neuenburg—La Chaux Fonds—Le Locle 39 km... Zollikon (Bern)—Biel—Sonceboz—La Chaux de Fonds 71 km. har et Kraftbehov paa rundt 10,000 H. K. Kraften faas fra de kombinerede Kraftværker ved Barbarine og ved Trient.

De ovennævnte Linier i Gruppe II omfatter tilsammen 601 km. Tilsluttende disse Strækninger skal om mulig endnu yderligere nogle Linier som hørende til Gruppe II elektrificeres i det andet Tiaar. Resten falder da i en yderligere Gruppe.

Undersøgelseskommissionens Beregninger førte en Tid til det Resultat, at for Gotthardbanens Linier efter Forholdene i Aaret 1904 havde elektrisk- og Dampdrift omtrent stillet sig lige dyrt. Endvidere viste Beregningen, at ved en Forøgelse af Trafiken fra 1904 vilde den elektriske Drift ved en Formindskelse af Dampdriften blive gunstigere. Nu har Krigen andret disse Forhold.

(Forts.)

Støt vor Organisation i Ord og Gerning.



Det sjælland-falsterske Statsbanepersonales Bibliotek.

Grundet paa de vedvarende store Stigninger i Priserne paa Bøger, Indbinding, Tryksager m. v. er det nødvendigt at skride til en lille Forhøjelse af Medlemskontingentet.

Der afholdes i den Anledning en Generalforsamling Lørdag den 18. Oktober, Kl. 8 Aften, i Bibliotekslokalerne, Istedgade 3¹, København B., paa hvilken Bestyrelsen vil foreslaa at forhøje Kontingentet med 5 Øre pr. Maaned for de lavere Sæts og 10 Øre pr. Maaned for de højere.

Paa Generalforsamlingen vil Bestyrelsen derhos søge Bemyndiggelse til eventuelt at optage et Laan i Anledning af et forestaaende Nytryk af Kataloget, hvilket vil medføre en Udgift af ca. 10,000 Kr.

Bestyrelsen.

25 Aars Jubilæum.



V. Berthelsen.

Den 1. Oktober fejrede Lokomotivfører V. Berthelsen, Gb., 25 Aarsdagen for sin Ansættelse som Lokomotivmand. Jubilaren ansattes den 1. Oktober 1894 i København som Lokomotivfyrbøder og blev ved Forfremmelse til 1ste Klasse stationeret i Randers og kom ved sin Forfremmelse til Fører atter tilbage til København, for et Par Aar efter at blive stationeret i Gedser, hvorfra han i 1912 vendte tilbage til København, Jubilaren er godt kendt og afholdt blandt sine Medansatte for sit frie og joviale Væsen og er en meget interesseret Organisationsmand. Jubilaren har sikkert paa sin Højtidssdag modtaget mange Beviser paa, hvor afholdt han er. Vi føjer vor Hilsen og Lykønskning til de mange, han alt har modtaget i Haab om at Fremtiden maa ligge lyst for ham.



V. Petersen.

Lokomotivfører V. Petersen, Helsingør, kunde den 1. Oktober fejre sit 25-aarige Jubilæum i Statsbanernes Tjeneste.

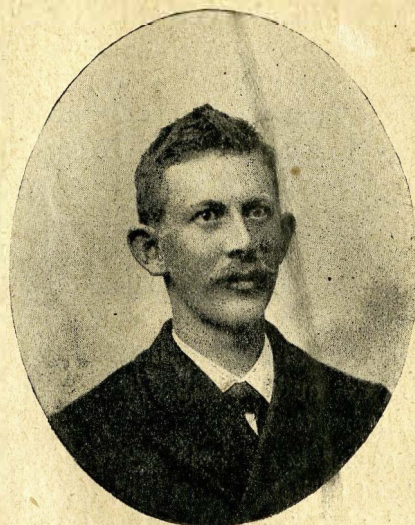
Som ung Maskinarbejder har han arbejdet paa Statsbanernes Værksteder i København og blev 1ste Oktober 1894 ansat som Lokomotivfyrbøder i Helsingør. Den 1ste Juli 1902 forfremmedes Hr. Petersen til Lokomotivfører samme Sted, og har i alle disse Aar kørt paa Nord- og Kystbanen. Hr. Petersen har ved sin rolige og stille Optræden forstaaet at gøre sig afholdt imellem sine Medansat'e og er tillige et støt og godt Medlem af Dansk Lokomotivmands Forening.



P. A. Jensen,

Lokomotivfører P. A. Jensen, Skanderborg, kunde den 1. Oktober d. A. fejre 25 Aarsdagen for sin Ansættelse som Lokomotivmand. Jensen blev Lokomotivfyrbøder 1ste Oktober 1894 i Nyborg, senere Assens og Fredericia, og blev Lokomotivfører 1ste Juli 1902 i København.

Jubilaren har nu i en halv Snes Aar haft Station i Skanderborg, hvor han har vundet sig mange Venner ved sin jævne, bramfrie Færd.



C. M. Bruun,

Den 1ste Oktober fejrede Lokomotivfører C. M. Bruun 25 Aarsdagen for sin Ansættelse som Lokomotivmand. Jubilaren ansattes i København den 1ste Oktober 1894 som Lokomotivfyrbøder, kom derfra til Struer, senere til Glyngøre og blev den 1ste Oktober 1901 udnævnt til Fører med Station i Fredericia. B. har gennem de mange Aar, han har været i Banernes Tjeneste, vundet sig mange Venner og i Dagens Anledning blev der af Ansatte og Kolleger overrakt ham en Gave og vist ham megen Opmærksomhed. Vi sender Jubilaren vor hjerteligste Lykønskning.

Til Medlemslisten.

Overført fra D. S. og M. F. til D. L. F.
Lokomotivfyrb. A. Brusholm, Brande.

Adressefortegnelse.

Foreningens Kontor: Vodroffsvej 3 b, Kjøbenhavn V.

Hovedbestyrelsen:

Formand: Lokomotivfører Rich. Lillie, Classensgade 49³, Kjøbenhavn Ø. — Tlf. Øbro 3219 x.

Hovedkasserer: Lokomotivfører H. Kann, Dybbølgade 26², Kjøbenhavn B.

Redaktør: Lokomotivfører C. M. Christensen, Vesterbrogade 98 a², Kjøbenhavn B. Telf. Vester 2895 v.

Sekretærer: — — — —

og — K. Johansen, Sommerstedgade 22³, Kjøbenhavn B.

Lokomotivførererkredsen:

Formand: Lokfører M. Mortensen, Rosenvænget, Esbjerg,
Telf. 402.

Kasserer: „ R. Hviid, Odensegade 45³, Aarhus.

Næstfmd.: „ C. A. Lillelund, Lygtebakken, Korsør.

Kredsbestmdl.: „ C. A. Vording, „Dan“, N. Chr. Vej,
Helsingør.

Lokomotivfyrbøderkredsen:

Formand: Lokfyrb. L. Rasmussen, Kirkevej, Skanderborg.

Kasserer: „ Soph. Jensen, Bülowsgade 57¹, Aarhus.

Næstfmd.: „ E. Kuhn, Lindegade 4, Kallundborg.

Kredsbestmdl.: „ S. Overgaard, Hedemansg. 15², Aarhus.

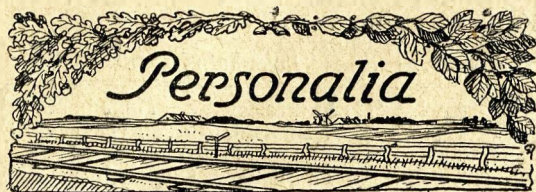
— „ C. Andreasen, Vest. Fælledmøllevvej 11¹,
Kbhv. B.

Afdelingsformænds*) og Kassereres Adresse:

Nr.	Lokomotivførererkredsen :	Afdeling :	Nr.	Lokomotivfyrbøderkredsen :
1	*G. O. F. Lund, Tagensvej B ¹ , N.	Kjøbenhavn G.	2	*C. Andreasen, Vest. Fælledmøllevvej 11 ¹ , V.
»	A. Christensen, Ingerslevgade 128 ¹ , B.	»	»	J. E. Bredahl, Asger Ryggsgade 13 ² , B.
3	*A. V. Jahnsen, Krprs. Sophievej 2 ³ , F.	»	4	*G. Nielsen, Godsbanegade 7 ¹ , B.
»	A. V. Jahnsen, Krprs. Sophievej 2 ³ , F.	»	»	C. Thorngaard, Langelandsvej 42 ³ , F.
5	*C. C. V. Hessner, Melchiørspads 8 ³ , Ø.	»	6	*M. E. Jensen, Ryesgade 65 ² , Ø.
»	Aug. Christensen, Bogensegade 11 ² , Ø.	»	»	H. Kaster, Classensvej 13 ³ , Ø.
7	*A. J. Hansen, „Bøgely“, Gl. Banegaardsvej	Helsingør	8	*N. P. Remming, „Gerts Hus“, Stubbedamsv.
»	K. Bendixen, Sløngade 65	»	»	L. Nielsen, Kongensgade 18 ³
9	*Alfred Petersen, Brunsvøj 7	Roskilde	10	*C. A. Olsen, „Ørsted“, Skovbovængets Allé
»	J. Knudsen, Skovbogade 15 St.	»	»	T. H. Petersen, Jernbanevej 2.
11	*S. Hansen	Gjedser	12	*A. Endersen
»	L. Hansen	»	»	V. Hansen
13	*Jul. Nielsen, Cordilsgade 41	Kallundborg	14	*E. Kuhn, Lindegade 4 ¹
»	Chr. F. Hansen, „Solglimt“	»	»	B. Fischer, Slotsgade 3
15	*I. Pedersen, Skolegade 11 ¹	Slagelse	16	*M. Sørensen, Løvegade 74 St.
»	P. J. Raabæk, Herluf Trollesvej 8	»	»	C. Christensen, Valbyvej 31 ¹ .
17	*C. Lorenzen, Lygtebakken 3	Korsør	18	*Volman Hansen, Halskovvej 51
»	I. C. Børgesen, Lygtebakken 3	»	»	A. C. Jørgensen, Færgestræde 10
19	*H. M. Petersen, „Engsmø“, Birkhovedvej	Nyborg	20	*A. P. Andersen, Sølystvej 1 St.
»	I. Andersen, „Kaja“, Vindingvej	»	»	K. K. Rasmussen, Boesensgade 5
21	*F. Jensen, Jyllandsgade 52	Fredericia	22	*N. L. Hansen, Bjerregade 48 ¹
»	K. Frederiksen, Jyllandsgade 58	»	»	A. Hasborg, „Godthaab“, Prangervej
23	*O. Larsen, Finsensgade 38	Esbjerg	24	*Ch. Christensen, Knudsgade 8
»	Harder Petersen, Finsensgade 58	»	»	J. N. J. Madsen, Finsensgade 56
25	*C. C. K. Bruhn, Østerbakken 22	Thisted	26	*R. Jensen, Dragbæksvej 17 ¹
»	*F. Gehlsen, Rosenkrantsgade 16	»	»	C. Leegaard, Frederiksgade 1 ³
27	*C. A. Andersen, Bryggergade 11	Struer	28	*M. F. Appel, Kirkegade 19 b
»	S. Schophuus, Munbjerg Allé 1	»	»	E. Honoré, Kirkegade 19 c
29	*P. Christiansen, Boyesgade 4	Viborg	30	*H. A. E. Johansen, Fredensgade 22
»	A. Rasmussen, Jyllandsgade 12	»	»	M. Mikkelsen, Gothersgade 4 ²
31	*I. Bech, Søndergade 43 ¹	Frederikshavn	32	*E. Johansen, Søndergade 59
»	S. A. Sørensen, Skansegade 20	»	»	A. Møbius, Søndergade 58
33	*V. C. Jensen, Ryes Passage 6 ¹	Aalborg	34	*V. Heitholm, Prinsensgade 40
»	A. P. Andersen, Rantzausgade 35 ¹	»	»	S. C. Andersen, Valdemarsgade 33 ¹
35	*A. L. Mikkelsen, Sennelsgade 4 ¹	Randers	36	*S. A. Blach, Sennelsgade 6
»	M. Steffensen, Viborgvej 36	»	»	E. K. Henriksen, Øster Allé 19
37	*P. A. Andersen, Tietgensplads 10 ²	Aarhus	38	*S. Overgaard, Hedemansgade 15 ²
»	Soph. Jacobsen, Brogesgade 7 ³	»	»	Carl Petersen, Schleppegrelsgade 9 ²
39	*Evald Nielsen, „Karinsminde“	Skanderborg	40	*A. D. Jørgensen, Banegaardsvej
»	P. Haugsted, Egholmvej 31	»	»	A. Heldt, Korsvej
41	*R. Rasmussen, Nygade 32	Vamprup	42	*J. M. Jensen, Overgade
»	C. M. Christensen, Danmarksgade	»	»	P. C. C. Sprogø, Vestergade
43	*H. Staack, Grarupvej	Brande	44	*V. K. Petersen, Bakkehuset, Buchersvej
»	K. M. Jensen, Stationsvej	»	»	O. Zorn
45	*C. Ramkilde	Langaa	46	*C. F. Berg-Petersen
»	M. Andersen	»	»	A. Givskov, „Bakkebo“
47	*N. P. Hansen, Goldschmithsv., Vordingborg	Masnedsund	48	*K. E. Poulsen, Grundtv. Allé 7, Vordingborg
»	P. Møller, Volmersgade, Masnedsund	»	»	A. P. M. Olsen, „Engbo“, Masnedsund

Fortegnelse over Afdelinger med Underafdelinger.

Nr.	Afdeling :	Underafdeling :	Nr.	Afdeling :	Underafdeling :
3-4	København H.	Hillerød	25-26	Thisted	Oddesund N.
9-10	Roskilde	Kjøge	27-28	Struer	Ringkjøbing-Holstebro-Skjern
11-12	Gjedser	Nykjøbing F.-Orehoved	29-30	Viborg	Skive-Glyngøre-Nykjøbing M.-Herning-Aalestrup
13-14	Kallundborg	Holbæk			
15-16	Slagelse	Skelskør-Næstved-Vedde	31-32	Frederikshavn	Hjørring
19-20	Nyborg	Odense-Assens	35-36	Randers	Hobro
21-22	Fredericia	Kolding	37-38	Aarhus	Aarhus Ø.-Horsens-Vejle H.
23-24	Esbjerg	Ribe-Varde	39-40	Skanderborg	Silkeborg
			43-44	Brande	Vejle N.-Grindsted



Afsked efter Ansøgning:

Lokomotivfører H. C. Petersen, Nykøbing F. (Depotforstander), er afskediget efter Ansøgning paa Grund af Svagelighed med Pension med Udgangen af Oktober Maaned d. A. i Stedet for som tidligere bestemt med Udgangen af August Maaned d. A.

Forflyttelse efter Ansøgning fra 1ste Oktober 1919:

Lokomotivfører P. B. Kirk, Gedser, til Struer, og Lokomotivfører C. V. Christensen, Masned Sund, til Kbhvns Godsbanegaard.

Nævnerettelse:

Lokomotivfører C. A. Lorensen, Korsør, hedder rettelig C. A. Lorenzen.

Forfremmelse til Lokomotivfører fra 1ste Oktober 1919:
Lokomotivførerbøder A. K. Jensen, Aalborg, i Gedser.

Død:

Lokomotivfører G. P. Andersen, Kbhvns Godsbgd. den 4. September 1919.

Cigarforretningen

4 Saxogade 4

Anbefaler sig til Foreningens Medlemmer med

Cigarer, Tobakker, Cigaretter og Snus.



HAFNIA

Samlede Garantimidler pr. 1. Januar 1919
ca. 95 Millioner Kroner.

Samlet Forsikringsbestand pr. 1. Jan. 1919
ca. 350 Millioner Kroner.

Nørrebro's Vinimport Nørrebrogade 178.

ROBERT BERTHELSEN

Tlf. Taga 1300

Stort Lager af 1ste Klasses Vine og Spirituosa. - Billigste Priser.

Emanuel Møller & Co., Vinhandlere,

St. Pederstræde 34 og 36 (ved Vestervold).

Telefoner 4518—2897

Kvaliteten gør Udslaget.

Ved nye Etableringer og eventuelt Skifte af Leverandør vil d'Hr. Købmænd ikke blive skuffede ved at træde i Forretningsforbindelse med os. Som Grund for dette atanføres, vi siden Etableringsaaret 1895 har opnaaet en meget betydelig Omsætning

Cigar- og Tobaksforretning, 27 Jagtvej 27,

anbefaler sig med

Cigarer, Tobakker, Cigaretter, Vine og Spirituosa.

Telefon Taga 248 y.

M. Kappers.

Paalægsforretningen Gasværksvej 1. Andersen

1. Kl. Varer. Alt til koldt Bord. Spec.: hjemmel. Leverpostej & Rullepølser.



Komplet Lager af

Briller

og

Pincenez

Edvard Møller

Brillehuset - Vesterbrogade 36.

F. V. Nielsens Enke

Godthaabsvej 49,

Første Kl.s Kødudsalg

Statsbanepersonalets

Brandforsikings-For- ening.

Ekspeditionskontor

Vesterbrogade 26.

Telefon Nr. 6626.

Foreningen er oprettet 1891, har ca. 7000 Medl. ejer ca. 37,000 K. og har i Understøttelser uddelt ca. 36,000 Kr.

Lav Præmie.

Kulant Erstatning.

Indmeldelser og Oplysninger:

pr. Brev eller gennem Tillidsmændene, der, for København er:

Hr. Lokomotivmester Clausen, Hr. Overbanemester Falckenberg, Hr. Maskinarbejder M. Kirketerp, Hr. Rangermester A. C. Lemming og Hr. Fuldmægtig Pøckel, ligesom Hr. Fuldmægtig B. Bertelsen, Regnskabskontollen, giver Oplysninger om alle Foreningen vedrørende Forhold.

Flæske-Børsen.

Godthaabsvej 18 A.

Kun friske, 1. Kl.s Varer.

Glacis Caféen

ved Østbanegaarden.

CARL JENSEN.

Announce-Ekspeditioner:

For Kjøbenhavn: Chr. Hylver, Sommerstedgade 22^a,
Telefon Vester 4011.

For Provinsen: L. Rasmussen, Hans Tausensgd. 14, Odense.
Telefon 2268.

Udgaar 2 Gange maanedlig.

Redaktion: Vesterbrogade 98 a^a, Kjøbenhavn B.
Tlf. Vester 2895 v.

Abonnementspris: 2 Kr. 50 Øre aarlig,
Tegnes paa alle Postkontorer i Skandinavien.