



16. Aarg. Nr. 24.

Redigeret af C. M. CHRISTENSEN.

16. December 1916.

## Julestemning.



**J**EG vaagned en Julemorgen  
 med Latter og Sang paa Mund.  
 Ikke jeg ændsede Sorgen,  
 den vælger paa Dagen sin Stund.  
 Som Ørnen, der ryster sin Fjederham  
 og vaagner fra Drøm til Daad,  
 jeg jublende sang — i Huset det glam,  
 selv Hunden og Katten blev kaad.

Jeg studsed — en Stemme jeg kender saa godt  
 mig spurgte om Dit og om Dat.  
 I Stemning jeg svared' — vel temmelig flot  
 og saa — saa tog Krigen fat.  
 Hun talte om Savn i saa mange Aar,  
 se — nu har vi Jul igen,  
 men stadig vi lever i trange Kaar,  
 Gud ved, hvor vi glider hen?

Jeg tænkte — ja, hun har i Grunden Ret,  
 hun var rask, hun var kvik, var sig selv.  
 Jeg kæmped med andre, men Sejren var let,  
 hun sang om sin Nøkke ved Ely.  
 Og saaledes hun sang i mange Aar  
 var der Splid, var den hurtig forbi.  
 Hun trælled og haabed paa bedre Kaar,  
 det gav Mod, al min Kraft la' jeg i.

Nu taler vi ofte om Krigen derude,  
 vor egen bli'r lille derved.  
 Paa Skyen vi stirrer gennem vor Rude  
 og sender en Tanke derved.  
 Hun spørger saa ofte: Hvad kriges der for,  
 disse Folk, som har selv samme Gud?  
 Hun glemmer, at Fjenden ogsaa er vor,  
 det er Mammon, vi lystre hans Bud.

Et Sagn, en Legende om Satan er brugt  
 i Kampen mod Guddommens Magt.  
 Sæt Penge paa Jorden og jeg høster Frugt,  
 min Sæd er i Pengene lagt.  
 Og Satan er listig, han vandt sin Sejr,  
 nu Bloddampe stiger mod Sky,  
 og Krigsguden kræver alt hvad vi ejer,  
 os selv — vort Hjem — ingen Kny!

Uværdig — umenneskelig er den Krig,  
 som fletter Europa med Skam.  
 Hvorlænge mon Satan kan taale de Skrig?  
 Kan ikke paa ham vi faa Ram?  
 Vig bort, du Satan, med Ufred og Nag,  
 thi Mammon er ikke vor Gud.  
 Ak! kunne med Sandhed vi synge i Dag:  
 „Vor Jul“ har velsignet Bud.



## „Guld og Ære“.

Skildringer af Jørgen Lykke.

### I.

Morgentoget paa Sydbanen havde lige sat sig i Bevægelse fra Station K. Det var en Majmorgen, en af disse Vaardage, der ret er som skabte til at forynge Sindet hos Menneskene, smittede af den Natur, der rummer saa store Modsætninger, lige fra det triste, mørke og nedslaaende, til det mest smilende og straalende, som Majdagen kan indeholde, hvor Naturen er ved at sprænge den sidste Rest af Vinterens Mørke.

Naturen smilte, og mægtig er den Indflydelse den udøver paa Mennesker og Dyr. Nu sang Fuglene lystigt i den knap udsprungne Bøgetop. Menneskene føler Trang til at synge med, det giver Humør og gør Sindet let. Det var, som selve Lokomotivet syntes smittet af Naturens gode Lune, det dampede og løb med Toget som en fyrig Hest for en Gig.

Den unge Fyrbøder paa Maskinen mærkede ogsaa dette, naar ikke Fyrets Pasning eller andet Arbejde optog ham, var hans smilende Ansigt snart paa Ud-kig frem om Banen var fri, her venlig hilsende paa Banearbejderen, som arbejdede paa Sporet, der vinkede til den unge Bondepige, som med sine fyldte Mælkespande vendte hjem fra Marken. Saa igen fat paa Fyret, et Kig frem over Banen, derefter et Blik paa Lokomotivføreren, og han studsede, det syntes ham, som Føreren var særdeles tavs og alvorlig i Dag, hvad kunde vel være Aarsag til, at ikke den straalende Majmorgen kunde bortjage de alvorlige Tanker hos hans Mester. Mon deres Foresatte nu igen havde været der med deres Smaaligheder og manglende Forstaaelse af Lokomotivmandens Gerning? noget man jo ikke behøvede at tage sig nær, han vidste jo, at deres Foresatte, deres hundrede teoretiske Ordre, Bestemmelser og Anvisninger tiltrods, ikke i Praksis selv kunde udføre Lokomotiv-

tjenesten. Han, der selv havde været Korporal ved Ingeniørerne, og haft Folk under sin Kommando, vidste med god Samvittighed, at han aldrig havde forlangt mere af Folkene, end han selv kunde udføre, gid dog de Overordnede ved Banerne vilde gøre ligesaa. Han blev i Tankerne helt ivrig, men han holdt jo ogsaa meget af sin Fører, de havde nu kørt sammen Aar og Dag, og altid havde hans Fører været forstaaende overfor Fyrbøderens Arbejde og Tjeneste, altid hjælpende og vejledende. I sin egen Tjeneste samvittighedsfuld og punktlig, tog han sig det derfor nær, naar de Overordnede var snæversynede, det irriterede ham, der var en alvorlig Mand og ikke som nogle, der kunde sige. „Blæse være med det Snak.“ — I en Henseende var de Overordnede ikke smaalige, det var med Hensyn til Tjenestens Længde, helt op til 16 à 18 Timer i Døgnet uddelte de med rund Haand, alene deri laa deres manglende Forstaaelse af Lokomotivmandens Tjeneste og Ansvar.

Medens alle disse Tanker gennemførte Fyrbøderens Hoved, arbejdede han mekanisk ved Maskinens Pasning. Nu holdt Toget ved Station O., her skulde de krydse Slæberen, her var Tid til et lille Pust, ja, og saa Tid til? Han saa igen paa Føreren og sagde: „Det er et dejligt Vejr, Mester!“ Føreren, der havde sat sig med Lommebogen i Haanden, saa op paa Fyrbøderen, og nikkede med et svagt Smil til denne, hvorefter han igen tog fat paa Bogen. Fyrbøderen var ikke tilfreds med Resultatet af sin Henvendelse, der skulde sikkert en kraftigere Kost til, hvorfor han fortsatte i en noget mere indtrængende Tone: „Jeg synes, De er saa tavs og alvorlig i Dag, Mester, er Deres Hustru syg igen? eller er der kommen Vrøvl ud af de 3 Minutter, vi tabte forleden?“ Føreren saa atter op paa Fyrbøderen, der var Varme i hans Blik, de, Fører og Fyrbøder, forstod hinanden. Han nikkede

atter og sagde: „Tak! min Hustru har det godt, og de 3 Minutter kommer jeg ogsaa nok over. Men ser De, Jensen, jeg var engang ligesom De ung og haabefuld, Livet laa lyst for mig, og intet Arbejde var mig kærere end Pasning af mit kære Lokomotiv. — Nu er jeg en skuffet Mand nedbrudt og svækket af lange og anstrengende Tjenester, — Guld og Ære høster man ikke som Lokomotivfører.“

Medens han talte, var det ligesom noget haardt lagde sig over hans Ansigt, og han tilføjede „Men jeg haaber paa Retfærdighed for mine Eftermænd“.

Slæberen var imidlertid kommen, Afgangssignalet lød, og atter løb Toget ud i Solskinnet, med Lokomotivføreren paa sin Post, og Fyrbøderen ved sit Arbejde, dog hans Tanker var ikke ved Arbejdet, men ved Førerens sidste alvorlige Ord.

## II.

Det var en Eftermiddag sidst i Januar Maaned, den bidende kolde Østenvind havde nu i flere Timer jaget de smaa skarpe Snefnug over Mark og Eng. Disse smaa Djævle, der bed i Øre og Kind, Hals og Hænder, syntes hverken at have Rist eller Ro, men hvor de fandt Ly og Gæstfrihed, der lagde de sig i Dynger og Driver, frækt og udfordrende, som vilde de stoppe alt.

Henover Skinnevejen arbejdede Særgodstog C sig tungt. Maskinen stønnede og pustede, som om den vilde sige: „Dette er dog for galt.“ Den skarpe Vind og Frosten havde gjort Toget meget tungt, og Sneen, der laa i Driver over Sporet, var ikke skabt til at gøre det lettere. Paa Maskinen kæmpede Føreren og Fyrbøderen en Fortvivlelsens Kamp for at skaffe den fornødne Damp og Vand til det tunge Togs Fremførelse; der blev af disse Mænd arbejdet baade med Hjerne og Hænder, blot for at kunne naa ind til Stationen, og ikke blive nødt til at stoppe op paa Strækningen. Mest ivrig syntes Fyrbøderen

at være, men han var ogsaa en gammel Svend, 11 Aar havde han kørt som Fyrbøder, og mangen haard og drøj Tur havde han taget, skulde nu den Skam overgaa ham, at de maatte stoppe op med Toget paa Strækningen, fordi han ikke kunne klare Vand og Damp, vel var det noget daarligt Brændsel de havde, rent ud sagt noget Skidt, og Maskinen var heller ikke af de gode, men køre i Staa paa Linien, dertil Nej og atter Nej, saa koste, hvad det vil. Han fo'r op i Kullene og pillede de bedste Stykker frem, medens Føreren fyrede, snart seende paa Manometer, snart paa Vandstanden, Tvivlen prægede hans Ansigt, kunde det slaa til, skulde han holde og samle Kræfter, eller kunde han fortsætte til Stationen. Stoppede han op her paa Linien fik han jo en syndig Masse Vrøvl derfor, men værre blev det, om han fortsatte, og han ikke kunde naa Stationen, før Kedlen havde taget Skade. Et Par kraftige Dampslag bragte lidt mere Liv i Fyret, og gav dem lidt Vand paa Kedlen, men ogsaa et Tab af Damptrykket. Fyrbøderen var nu atter kommen ned fra Tenderen gennemblæst af den kolde Vind, men det tog han sig kun lidt af, han skulde snart blive varm igen, han fyrede og arbejdede med al den Energi, han ejede, og ind til Stationen kom de uden at Maskinen tog Skade, men med et betydeligt Tidstab.

„Det er bedst, vi faar et Par Kager kastet ud af Fyret, Jensen,“ sagde Føreren, „jeg gaar hen til Togføreren, vi maa have nogle Vogne sat ud af Toget, om vi skal naa heldig til Endestationen.“

Og Fyrbøderen arbejdede med det glohede Fyr, han blev meget varm trods Kulden, om han bag efter blev kold og syg, tænkte han ikke paa. Føreren var imidlertid kommen tilbage og hjalp nu ved Fyrets Rensning, et meget haardt men nødvendigt Arbejde.

Togføreren og den fungerende Stationsbestyrer var imidlertid kommen hen til Maskinen, og begge beklagede,

at Toget ikke kunde lettes da det var Nødvendighedsvogne alle, desuden bemærkede Stationsbestyreren, at han ansaa det for ubegrundet at forlange Toget lettet, da det jo ikke nær var fuidtbelastet. Alle Lokomotivførerens Forklaringer om ugunstige Forhold synes ham uforstaaelige, og i en bydende Tone udtalte han, at det var en Ordre, Føreren skulde medtage hele Toget. Herover blev Føreren irriteret og svarede, at han kunde rejse Pokker i Vold med samt sine Ordre, Toget skulde lettes med mindst 5 Vogne, om Føreren vilde paatage sig Ansvaret for at køre videre. Toget blev lettet og fortsatte sin Rejse til Endestationen, men ikke uden mange Anstrengelser og Besværligheder for Lokomotivmændene.

Efter endt Tjeneste følte Fyrbøderen sig syg, og maatte gaa til Sengs, Kuldegysninger gennemsnede hans Krop, hans feberhede Hoved var tungt som Bly, mange Tanker gennemførte det alle Dagens Besværligheder genoplevede han, men Tankerne gik ogsaa videre, han saa sig som ung, haabefuld Fyrbøder, han huskede saa godt den skønne Majmorgen, hvor Livet havde tiggert lyst og smilende for ham, ja, han huskede ogsaa godt sin kære gamle Mesters Alvor, og hans Ord: „Guld og Ære høster man ikke som Lokomotivfører“. Nu var han død, den gamle Mester, kun 2 Aar blev det ham forundt at nyde Arbejdsdagens Fred og Hvile som Pensionist. Fyrbøderen sukkede, nu forstod han bedre end den Gang sin gamle Mesters Ord. Nogle Timer senere maatte han rejse hjem som Passenger. Han var syg, en Lungebetændelse blev Lønnen for hans Arbejde og Anstrengelser. — En Skindtrøje havde været en mere passende Løn. — Lokomotivføreren fik ogsaa sin Løn, han fandt nogle Dage senere i sit Rum en af de saakaldte beskidte Skrivelser, hvori udtaltes en Bebrejdelse af hans store Tidstab med Særtog C., og naar Føreren paa Rapport-

ten havde angivet daarlige Kul og Maskine, var det snarere daarlig Kørsel og slet Fyring, der var Grunden, ligeledes maatte man misbillige Førerens uhøflige Optræden overfor Stationsbestyreren. Efter at have læst Skrivelsen, knugede Føreren den krampagtig sammen i Haanden, hans Øjne lynede, og med Foragt kastede han den i Gulvet, idet han udtalte: „Der er heller ingen, der forstaar Lokomotivførerens Gerning.“ Dog tilføjede han lidt efter: „Jo! min Fyrbøder forstaar den, vi to maa ogsaa holde ubrødeligt sammen!“

### III.

Sommer skifter med Vinter, og Vinter med Sommer; Aarene ruller over Land, men ikke alle i samme Tempo. De rolige og lyse Tider gaar hurtigere end de mørke, den sunde og raske Tid er aldrig lang og trættende som den syge og daarlige, ja, Aarene skifte og forandres.

Paa tredje Aar har nu en frygtelig Krig raset. Brutalt og hensynsløst med Jernhæl var al Humanitet traadt ned, Folkeretten var haanet. Dyrtid og Hungersnød sad til Højbords, selv i de Lande, det var lykkedes at holde udenfor Krigen. Ja, Dyrtid herskede i Landet, og ingen følte det bedre end Jernbanemændene, hvis beskedne Løn, der var sat efter gode og billige Tider, nu var aldeles utilstrækkelig. Tilmed der var lagt et overmenneskeligt Arbejde paa dem ved det meget store Opsving, Trafiken havde taget under Krigen. Men ligesom et Lokomotiv skal have Brændsel efter det Arbejde, det skal udføre, saaledes skal Menneskenes Kost ogsaa staa i Forhold til Arbejdet. Om der var Dyrtid paa Kul, det brød Maskinen sig ikke om, den vil have sin Ration, ellers gjorde den Knuder, men hvor anderledes gik det ikke med Lokomotivmanden.

Det var en Eftermiddag sidst i Oktober, Træernes Blade fløj raslende hen over Skinnevejen foran Bumletog R. paa

Sidebanen, det var som et Væddeløb mellem Bladene og Toget, men Toget var det hurtigste, nu havde det naaet Bladene. Om det nu var af Arrigskab over ikke at kunne holde Trit med Toget, eller det var for at drille Lokomotivføreren, nok er det, de lagde sig alle paa Skinnerne, og Resultatet blev, at Maskinen ikke kunde staa fast, men dansede rundt paa Stedet, som en rasende Hest, der vil knuse alt med sine Hove. Men Lokomotivføreren var paa sin Post og bragte straks Maskinen ind i et roligere Tempo. Dog Bladene var atter paa Skinnerne med deres Fortræd, de bragte Maskinens Hjul til at glide paa disse uden at trække, og derved tabte Toget noget af sin Fart, men det lykkedes dog Føreren ved kraftige Midler at komme over det vanskelige Sted, og fremad gik det, men ikke uden Dans og Hop.

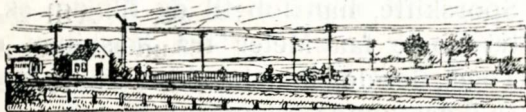
„Det er en fæl Tid med det Løvfald,“ sagde Føreren til Fyrbøderen. „Ja,“ svarede denne, „det er en trist Tid at tænke paa, den vi gaar imøde.“ Føreren svarede ikke, men hans Tanker gik baade frem og tilbage paa de mange Besværligheder, der fulgte med Stillingen som Lokomotivmand, og saa paa Lønnen, stod den i Forhold til Besværlighederne og Ansvarret. Ak nej, han knappede den gamle, slidte Frakke om sig, den kunde nok trænge til at fornyes, og dette glemte Statsbanerne, stadig skød de over med Leveringen af Uniforms-genstandene, og hans Penge var smaa, og alling saa dyrt, saa han kunde ikke faa Raad til at købe sig nyt Tøj, og de skulde da først og fremmest leve. Guld og Ære høster man ikke som Lokomotivfører. Disse Ord, som han for mange Aar siden hørte udtalt af en gammel Fører, stod siden fast prentet i hans Hukommelse, han havde for længe siden erkendt dem som sande, men hvad værre er, end ikke Forstaelse af deres Tjeneste kunde de høste hos deres Overordnede. Som nu

en Lokomotivinspektør, der havde den geniale Idé at mulkttere for Rapporter, der var kommen Kontoret i Hænde senere end Dagen efter Tjenestens Udførelse, blot for at behage nogle Assistentter og Skrivere, hvis daglige Tjeneste var 6 à 7 Timer. Om Lokomotivføreren havde haft 15 eller 16 Timers Tjeneste, hvad brød de sig om det. Rapporten færdig, ellers en Mulkt.

Men nu bort med de Tanker; det var en Krydsningsstation, de kom til, og det var farligt, om Føreren henfaldt i Tanker; det var jo en dyr Last, han havde Ansvarret for, alle de mange Rejsende, der trygt stolede paa ham, men de kunde ogsaa trygt stole paa ham, han skulde nok passe paa. Han saa atter ud, jo, der var Ret for ham, og det mødende Tog var ankommen. — Men hvad var det! Stod ikke første Sporskifte galt, det var jo skiftet ind til Læssesporet, hvor en lang Række Vogne holdt under Aflæsning. Her maatte handles hurtigt, tre korte kraftige Stød i Dampfløjten, kraftig Bremsning fra Maskinen, saa Sand paa Skinnerne, saa igen tre Stød i Fløjten og Toget sagtnede hurtig sin Fart. En Portør, der var beskæftiget i Nærheden, blev imidlertid opmærksom paa det fejlstaaende Sporskifte, han løb til og fik det skiftet nogle faa Meter fra Maskinen og Toget, der dog ikke havde stærkere Fart, end det kunde stoppe naar som helst. Efter at Sporet var rettet, fortsatte Toget ind til Stationen i en langsom Fart, og det var, som Føreren følte en svær Byrde var taget fra ham, han havde frelst Toget fra en Ulykke, nu var der om ikke Guld, saa dog Ære at høste ved den Anerkendelse, han kunde vente sig fra Administrationen. Men nu Stationsbestyreren og den Portør, som bar Skylden for det gale Sporskifte, hvordan saa de paa Sagen? Ja, de bad begge saa mindeligt, under mange Undskyldninger, Lokomotivføreren om ikke at skrive noget derom, og Føreren nikkede

til dem og sagde: „Vi skriver ikke noget derom, det er ogsaa bedst at lade være, og ikke opskræmme det rejsende Publikum. Og naar Føreren tænkte sig rigtig om, hvad skulde han saa med en Anerkendelse, han havde kun gjort sin Pligt, dette Tilfælde var kun et af de Hundrede, hvor det i sidste Instans kommer an paa Lokomotivførerens Agt-paagivenhed og Konduite, om Mennesker og Gods ikke skal blive knust. Kunde en saadan Anerkendelse fri ham og hans Kolleger fra de lange Tjenester og andre Ubehageligheder, som de Overordnede opvartede med, men nej: Guld og Ære var der mange, der høstede, mange hvis Gerning i Livet stod langt under Lokomotivførerens, det vidste vor Fører godt, men hverken han eller hans Kolleger var misundelige, de ønskede kun Forstaaelse og Retfærdighed, Løn for Ansvar samt Frihed i passende Forhold til Tjenestens Besværligheder. Med disse og andre Tanker i sit Hoved kortte Føreren atter sit Tog ud paa Linien ud til ny Begivenheder, store og smaa, hvoraf en Lokomotivførers Liv saa rigt bestaar.

Guld og Ære høster man ikke som Lokomotivfører.



## Et 40 Aars Minde.

Af en daværende Fyrbøder.

Vinteren 1876 var meget streng med Frost og Sne, særlig op til Jul havde der raset en vældig Snestorm, saaledes at al Trafik var standset paa de jyske Baner, naar undtages de faa Steder, hvor Stormen var faret paa langs af Banen og saaledes fejlet den ren for Sne. Den Gang fandtes der jo hverken Sneskærme eller Snevolde, enhver Udskæring i Bakkerne var fyldt, selv de

største, laa glattede i Flugt med de om-liggende Marker. Juledag var Stormen stilnet en Del af, saaledes at store Styrker af Snekastere kunde tage fat paa at kaste Sneen, hvad jo var et stort Arbejde, da de maatte kaste paa Lad i de største Udgravninger. 2den Juledag blev der bestilt Sneplov parat til at gaa Syd paa fra Aarhus. Op paa Formiddagen holdt da en Plov, forspændt med to af Stephensons trekoblede Godstogsmaskiner parat til Afgang. Den forreste Maskine førtes af Lokomotivfører P. Petersen med Fyrbøder Birnbaum. Lokomotivfører Petersen havde forud hos Lokomotivmesteren bedt sig fritaget for den Tur, da han i flere Aar havde kørt paa Nordbanen til Aalborg, og ikke mente at huske Strækningen saa godt, men han maatte køre alligevel, da hans Maskine absolut maatte bruges. Den anden Maskine førtes af 1ste Kl. Fyrbøder Petersen med Fyrbøder M. Jensen, desuden var paa forreste Maskine Overbanemester Sørensen, samt paa den bageste Baneformanden fra Aarhus Station, endvidere var en Personvogn tilkoblet, hvori en Del Snekastere fik Plads. Trænet arbejdede sig saa langsomt fremad, uden noget Uheld, til Skanderborg, derfra blev det saa henad Eftermiddagen ført videre mod Horsens, som var dets Maal, idet en anden Plov var ankommen dertil fra Fredericia. Omtrent en halv Mil fra Horsens ligger Landsbyen Hansted, ligefor Landsbyen findes en Udskæring, som vel ikke er saa dyb, saa havde der rimeligvis ikke været kastet først: Der mødte Trænet sin Skæbne, idet Ploven kørte fast, og den bageste Maskine med voldsom Kraft gik op over Tenderen paa den forreste, hvor alt blev maset i Kaos. En ubeskrivelig Panik greb alle de overlevende, hvoraf jo Ingen kunde eller havde Forstand paa at tage Kommandoen eller gøre noget somhelst for at hjælpe eller lindre de Saarede. De

tre Mand paa den forreste Maskine var sandsynligvis døde med det samme, hvorimod Føreren paa den bageste levede endnu og først døde i Ventesalen i Horsens, hvorfra der blev sendt Hjælpetog ud, da endelig Meldingen om Ulykken naaede dertil. Som bekendt mistede 8 Mennesker Livet, de 6 paa Maskinerne samt 2 Snekastere, desuden blev flere mere eller mindre haardt saarede. Aldrig skal jeg glemme den Uhygge og Sorg, der bredte sig til alle paa Aarhus Station, da Dagen efter Toget kom ind med de døde. Vi kendte dem alle som gode, prægtige Kollegaer og livsglade Mennesker. Der spurgtes den Gang i Tale og i Bladene: Hvordan kunde det ske? og havde den bageste Maskine ikke kørt langt tilbage fra den forreste? Ja, ingen kan jo give nøjagtig Besked derom: Lad de Døde hvile med Ære i deres Fællesgrav paa Aarhus Kirkegaard. Men hvad vi maa erindre er: Der var kun en enkelt Trækkrog og ingen Sidekæder foran paa Maskinerne den Gang, saa forreste Maskines Tenderkobling kan jo ved Stødene let være hoppet af uden at det er opdaget, begrundet paa de Snemasser, som uafbrudt hvirvler op under Snekørsel, og det er heller ikke nødvendigt, som af nogle paastaet, at der maa have været et længere Stykke imellem Maskinerne før Katastrofen: Thi naar den forreste Maskine med Ploven kører fast i høj Sne, og den bageste vedligeholder sin Fart, da er Stødet lige voldsomt, om der var 10 eller 100 Alen imellem dem, før Katastrofen indtraf. — Ja, større Jernbaneulykker er sket siden, som ved Gentofte og Bramminge, men ingen har som den kostet saa mange Jernbanemænd Livet, og derfor vil vi, som har kendt disse Mænd og samarbejdet med dem, paa 40 Aars Dagen for Døden paa deres Post, mindes dem med stille Vemod.

## Amerikansk Lokomotivmandslønning.

I Følge en Offentliggørelse af Driftsberetningen fra „Foreningen af de vestlige Jernbaner i de forenede Stater“ i Amerika benævner man Lokomotivførerne som Arbejderstandens Aristokrater.

Som bekendt hører Lokomotivførerne der til Arbejderne og ikke som hos os til de fast ansatte Bestillingsmænd, og de indtager en førende Stilling blandt disse med Hensyn til Lønninger, derfra stammer den foranførte Benævnelse.

Vi skal efter ovennævnte Beretning anføre følgende:

13,273 Lokomotivførere eller 56 % af dem har over 150 Dollars om Maanednen (1 Dollar = 3,75 Kr.), 8643 faar over 175 Dollar, 4019 faar over 200 Dollar, 1465 over 225 Dollar, 434 over 250 Dollar, 141 over 275 Dollar, 51 faar over 300 Dollar og endelig faar 14 endogsaa over 325 Dollar.

Flertallet af disse højtlønnede Lokomotivførere bliver anvendt til Persontogstjeneste, hvortil de bedste og paa lideligste bliver udtaget, og Offentliggørelsen af disse Tal har øjensynlig til Formaal at vise Begyndere, hvortil de kan bringe det, naar de udfører god Tjeneste, og ansporer dem paa denne Maade til Stræbsomhed.

Lignende gode Indtægter viser det sig at Lokomotivfyrbøderne har. 11,475 eller 47 % af dem fortjener over 100 Dollar om Maanednen, 4210 over 125 Dollar, 696 over 150 Dollar, 152 over 175 Dollar, 27 over 200 Dollar og 4 over 225 og indtil 233,32 Dollar om Maanednen.

Selv om Løvedoden i Amerika er en Del højere end hos os, maa det jo dog regnes for en ganske anseelig Løn, hvorefter det danske Lokomotivpersonale kun kan sende længselsfulde Blikke.

---

Besøg altid Din Afdelings Møder  
naar Du har fri.



Folketingsmand Chr. Rasmussen.

Født d. 13. Juni 1858.

Død d. 20. November 1916.

Efter en meget langvarig Sygdom afgik Folketingsmand Chr. Rasmussen ved Døden den 20. November. Med ham mistede Jernbanepersonalet en af sine bedste Venner og Talsmænd paa Rigsdagen.

Den 25. September 1896 valgtes han ved et Suppleringsvalg i Helsingørkredsen, og har siden, i over 20 Aar, været denne Kreds' Repræsentant i Folketinget. Chr. Rasmussen, der af Profession var Maskinarbejder, grundede sig i Tidens Løb en sikker Position og blev af sit Parti stærkt benyttet i Udvalg og Kommissioner.

Chr. Rasmussen har under mange Forhold været vor Organisation en udmærket politisk Raadgiver, og mange Delegerede vil fra vore Delegeretmøder huske denne lille stoute Person, naar han, frisk i Talen og i den for ham egen spøgefulde Lune gav sine Oplevelser til bedste. — Paa Rigsdagen har han tit talt vor Sag, og fik efterhaanden en grundig Kendskab til Jernbanevæsenet. Han var saaledes i sin Tid Medlem af Statsbaneudvalget af 1911 og ved sin Død Medlem af Jernbaneraadet.

Chr. Rasmussens Begravelse foregik fra Forsamlingsbygningen i Helsingør

Lørdagen d. 25. November. Ved Baaren taite Minister Th. Slauning og Folketingsmand Pastor Dahl.

Dansk Lokomotivmands Forenings Hovedbestyrelse havde sendt en Palmedekoration og var repræsenteret ved Rich. Lillie og Alf. Olsen.



## Lokomotivfyrbøderkredsen.

### Ekstraordinært Kredsbestyrelsesmøde

Onsdag den 6. December 1916.

#### DAGSORDEN:

- Punkt I. Økonomiske Foranstaltninger.  
Konsolidering af Foreningens Reservefond.
- „ II. Opholdsværelserne.
- „ III. Valg af et Medlem til den af Regeringen bebudede Lønningskommission.
- „ IIII. Meddelelser fra Formanden.

ad Punkt I. Formanden redegjorde for Anledningen til Indkaldelse af det ekstraordinære Møde og kom ved denne Lejlighed ind paa en detaillert Redegørelse for de taktiske Bevægelser, der var besluttet imellem „D. J. F.“ og „D. L. F.“ for at skabe et tilfredsstillende Dyrtidstillæg og udtalte videre, at som Organisationernes Arbejde efterhaanden formede sig, gled man mere og mere over imod, at indrette sine Organisationer med Kampsituationen for Øje. Lokomotivfyrbøderne bliver dem indenfor D. L. F., hvem Fremtiden tilhører, det bliver dem, der kommer til at staa forrest i evt. Lønkampe, og det er dem, der skal skabe det Reservefond, der er den absolute Betingelse for Foreningens energiske Indgriben. At Lokomotivfyrbødernes Flertal er sig dette bevidst, viser den frivillige Indsamling, der i Løbet af faa Maaneder har indbragt tæt op imod 3000 Kr., men Foreningens Reservefond' maa væsentlig forøges, og hertil maa alle yde gennem et ekstraordinært Kontingent.

Efter en meget indgaaende Drøftelse af



Spørgsmaalet, hvortil alle Kredsbestyrelsesmedlemmerne udtalte sig, besluttedes det at paaligne Ekstrakontingent i Januar og April og lade Generalforsamlingen iøvrigt tage videre Bestemmelse.

Det vedtoges ved Cirkulærer at meddele Afdelingsbestyrelserne den trufne Beslutning, og at et Medlem af Kredsbestyrelsen personlig overfor Afdelingen skal forklare og motivere Bestyrelsens Vedtagelse.

ad Punkt II. Formanden oplyste, at der var kommen Meddelelser fra Afdelingerne om Valg af Ordensmænd, gav Meddelelse om en Henvendelse til Chefen for Maskinafdelingen samt om Nyerhvervelser af Billeder og Bøger til Opholdsværelserne. — En Henvendelse fra Skanderborg Lokfyrb.-Afd. om at faa eget Opholdsværelse, henvistes til videre Behandling af Soph. Jensen. —

ad Punkt III. Kredsbestyrelsen besluttede, forsaavidt Lokfører Mortensen vilde modtage Valg, at stemme paa ham, som D. L. F.s Repræsentant i Lønningskommissionen.

ad Punkt IIII. Formanden oplæste forskellige indkomne Skrivelser, som der dels var svaret paa, og dels taget Stilling til. — En Anciennitetssag fra Kk. blev afgjort. — Til Slut refererede Formanden de paa sidste Forretningsudvalgsmøde behandlede Skrivelser og Sager, der toges til Efterretning.

P. A. Jensen.



### Lokomotivørernes Juletræ i Kjøbenhavn.

Paa Grund af indtrufne Omstændigheder finder Gevinstfordelingen først Sted omkring den 17.—18. ds., og Udfaldet heraf vil da blive bekendtgjort i det første Nummer af „Dansk Lokomotiv Tidende“ i 1917.

## Anciennitet og Dyrtid.

I D. L. T. af 2den November d. A. fandtes en Artikel under denne Overskrift af Hr. K. M. Petersen. Jeg havde tænkt mig, at Hr. Petersen havde taget til Genmæle i næste Nr. af Bladet efter de Kommentarer, Redaktøren knytter til hans Artikel, men da der intet fandtes, formener jeg, at Hr. Petersen maaske er blevet betuttet af Red. Bemærkninger. Jeg vil aller først erklære mig for Tilhænger af Hr. Peter-

sens Opfattelse, og har allerede inden denne fremkom, interesseret mig for Sagen. Jeg vil supplere Artiklen med at oplyse, at det ikke alletider har været det bare Morskab, i den Tid vi var Aspiranter, stadig fuld af Modgang. I Værkstedet blev man jaget rundt lige som et andet Kreatur, fra det ene Arbejdshold til det andet, ingen vilde have disse Aspiranter, thi netop paa den Tid var der ikke saa overdreven meget at bestille i Værkstedet, og som Følge deraf blev Arbejdsholdene jo overbebyrdet med Mandskab, naar det skete at en Del Aspiranter blev kastet i Værkstedet paa en Gang. (Men heri var vi da uden Skyld). Og man maa heller ikke tro, at det var det fine Arbejde, vi fik, nej, jo mere fedtet og snavset desto bedre, det var godt nok til os. Det var da heller ikke vor Skyld, at der blev ansat saa mange Aspiranter, som der ingen Brug var for (det paastaar man da fra Administrationens Side). Det ser nærmest ud til, at Red. er af samme Opfattelse. Jeg vil kun hertil bemærke (jeg tror, jeg tør sige aldrig) at i de mange Aar, vi var Aspiranter, ikke paa nogen Tid var samlede alle i Værkstedet, det synes jeg da er et Tegn paa, at der dog var nogen Brug for os.

Man greb saa til det Opmuntringsmiddel at meddele, at vi skulde have 1 Aar i Værkstedet (365 Arbejdsdage) for at kunne naa det saa eftertragede Embede, at blive Lokfyrb., og paa denne Maade gik de ca. 5 Aar, thi ingen naaede dette før den sidste Ende. Er det saa underligt, at vi mener os uretfærdigt behandlet! Nej, det er vi, og det lader til, vi vedblivende skal være det. Naar nu Red. saa logisk bemærker, at Medlemmerne somme Tider gaar og finder rimelige Krav og vægtige Grunde, hvor saadanne slet ikke findes. Ja, jeg kan godt forstaa Red., at han skriver saadan, naar man længere nede i Stykket ser, at han til Sammenligning anfører f. Eks. Førerre, hvoraf den ene har opnaaet Forfremmelse ved det 8de, og den anden ved det 12te Aar; heri ser jeg en Forsigtighed fra Redaktørens Side, thi han ønsker maaske ikke at regne med de virkelige Tal, thi disse (anførte) taaler ingen Sammenligning med de Tal, vi kommer til at sætte op, jeg vil kun nævne, for at faa første Tillæg skal vi gaa fra 9 til  $9\frac{1}{2}$  Aar, og da der var Aspiranter imellem os, som var ca. 34 Aar, og man maa da forstaa, at de har trædt deres Børnesko, naar de opnaar disse Goder. Derfor mener vi, lad os faa disse 2 Aars Anciennitet, thi det er jo dog alligevel et moderat Forlangende, og dog har vi gaaet længere som Aspiranter i Forhold til dem, der var før, og dem der er efter os. Statskassen bliver ikke fattig af de 10 à 12,000 Kr., som

det kan beløbe sig til om Aaret, men det hjælper os, da Begyndelseslønnen ikke er misundelsesværdig i disse Tider.

For øvrigt kan jeg trøste mine Lidelsesfæller med, at det sikkert kommer for paa Hovedgeneralforsamlingen til Foraaret.

Will. Petersen.

#### Hr. Redaktør!

De bedes godhedsfuldt optage følgende:

Under ovenst. Overskrift findes i „Dansk Lokomotiv Tidende“ af 2. November en Artikel af K. M. Petersen, hvori han paapeger de uheldige Forhold, som en stor Del Lokomotivfyrbødere lider under, som Følge af en lang Aspiranttid. Jeg læste denne Artikel med saa meget større Interesse, som jeg ogsaa er en af disse. 28 Aar gammel kom jeg til Banen i April 1909, blev fast Haandværker i Maj 1910; men først forfremmet, som det hedder, til Lokomotivfyrbøder Juli 1914, altsaa en Aspiranttid paa over 5 Aar. Jeg finder det lige saa urimeligt som K. M. Petersen, at alle vi, ca. 100 Mennesker, skal bøde for den Vilkaarlighed, der synes at herske ved Forfremmelse fra Haandværker til Lokomotivfyrbøder. Jeg indser ikke, at Ansættelsestiden behøver at være saa elastisk, at nogle skal vente 5 à 6 Aar uden Godtgørelse, for at opnaa det samme, som til andre Tider kan opnaas paa 1 a 2 Aar. Der maa absolut foreligge et Misforhold, som kan ændres, og alle os, som det er gaaet ud over, maa kunne tilkomme Erstatning. Vi forlanger jo ikke Begunstigelse, men kun at komme paa lige Fod med de mere heldige. Som Forholdene er for os, vil det vare ca. 10 Aar, før vi opnaar første Løntillæg, regnet fra Begyndelsesdagen, hvilket enhver maa indrømme er en urimelig lang Tid. Hvad dette betyder i det lange Løb, i Særdeleshed for dem af os, som var 26 à 28 Aar, da vi fik Svar paa vor Ansøgning, og det maatte vi jo nødvendigvis afvente, skal jeg ikke her komme nærmere ind paa; men kun lige notere, at vi ingen videre Fremtid har for os. Man fordrer, at vi skal vise Interesse for vort Arbejde; men hvorledes skal man kunne dette med den Betaling og de Fremtidsudsigter; — thi Interessen bliver, efter min Mening, dikteret af Udsigten til Fortjenesten og Avancementet, man arbejder jo ikke for Arbejdets Skyld, gør man det, er Sagen en hel anden. Navnlig som Forholdet har været i de sidste Par Aar, med det daarlige Brændsel, har vor Beskæftigelse ført rigeligt Arbejde med sig, det kan konstateres ved at undersøge de Lokomotivfyrbødernes Hænder indvendig, der gør Strækningstjeneste. Men

nok om det. Det er vi gaaet ind til, og vi er vel ikke for gode at slide op. Men ærgerligt er det alligevel, at Fortjenesten paa langt nær staar i Forhold til det Arbejde, vi yder, og at vi oven i Kobet skal være udsatte for Vilkaarlighed, og „spillen Bold“ med ens Fremtid.

De fleste, der søger ved Maskinafdelingen, har jo ingen indgaaende Kendskab til Forholdene; men mener, med de Fordringer, der stilles til Ansøgerens Kvalifikationer, Svendebevis, god militær Forholdsattest, forskellige Anbefalinger fra tidligere Arbejdssteder, Sundhedsattest, Attest for Hæderlighed, ingen Gæld osv., at alt dette er Garanti for, at det virkelig er noget godt, at gaa ind til. Saa meget større bliver Skuffelsen, naar man har været her nogen Tid og opdager, at det hele slet ikke svarer til de Forestillinger, man har gjort sig. Dog hænger de fleste ved det, og haaber, at jo stærkere Foreningen bliver, jo mere Medlemmerne igennem denne faar Indflydelse paa Sagernes Gang, vil Tilstanden ogsaa forbedres; men paa omtalte Punkt tyder det jo rigtig nok, ifølge den ærede Redaktørs Svar til K. M. Petersen, at intet kan foretages. Jeg vil, trods dette, tillade mig at henstille til den ærede Hovedbestyrelse, at den ved given Lejlighed interesserer sig for denne Sag. Der er saa vist ingen Grund til at skaane en Institution som Statsbanerne. De er jo ikke insolvente, saa Medlidenhed bør være til Stede.

At mange, som først bliver Førere efter 12 Aars Lokomotivfyrbødertid, som Re.l. skriver, ogsaa kan stille lignende Krav, er der sikkert ingen, der vil benægte; men det beviser jo kun, at der er et Punkt til, som trænger til at ændres.

N. K. A.

Vi har ikke et eneste Øjeblik haft Tanke for at skaane Statsbanerne, men kun paa, om det fremsatte Krav havde Mulighed for at gennemføres, og det tror vi ikke. Den ærede Indsenders Mening om, at det af os fremdragne viser, at der er et Punkt til, der bør ændres, kan vi ikke følge, thi det er jo endnu ikke bevist, at det første er en Uretfærdighed. — Forhaabentlig tager Hovedbestyrelsen sig nu af Sagen.

Red.

#### Hr. Redaktør!

Undertegnede, som er bleven antaget som Aspirant 1909 kan fuldt ud slutte mig til Hr. K. M. Petersens Artikel i Lokomotiv Tidende for 2. November 1916.

Jeg blev antaget 29. Marts 1909. Efter mig blev antaget Aspiranter 30. og 31. Marts, 1., 2., 3. og 4. April s. Aar, Ved Ansættelsen som

fast Haandværker kom den første Modgang, eller om man tør sige — Uretfærdighed. Jeg blev fast Haandværker den 4. April 1910, og en Del af dem, som var antaget efter mig, blev ansat før mig, og som Følge deraf faste Lokomotivfyrbødere nogle Maaneder før, og bliver mulig Førere nogle Aar før mig.

Dette skyldes en Uregelmæssighed fra vore Kontorer. Jeg har anket derover til vor ærede Hovedbestyrelse; men fik det Svar, jeg havde ventet: „Det kan vi ikke gøre noget ved!“

Efter 5 Aar og 2 Maaneders Forløb blev jeg fast Fyrbøder den 1. Maj 1914. Det var drøjt at komme saa langt, ja, længere er jeg jo ikke kommen.

Hvorfor vi har været Aspiranter den lange Tid skyldes Sparesystemet. Brug var der for Fyrbødere, men det gik ogsaa meget godt at anvende Aspiranter, og holde dem paa den lille Lon. Naar Statsbanerne har kunnet bruge os, maa de ogsaa have Raad til at betale.

Naar jeg faar min Lon, med et lille Afdrag — jeg er nemlig livsforsikret for 1500 Kr. (mindre kan det ikke godt være), faar jeg udbetalt ca. 100 Kr. Det er et smukt Resultat efter 7 Aars Tjeneste ved de danske Statsbaner! Sportlerne giver ikke meget, ca. 15 à 20 Kr. pr. Maaned. Sidste 1ste gik jeg efter at have hævet min svimlende Gage ud for at betale Husleje, Skat, elektrisk Lys, Gas, Brændsel, 10 Kr. til Afdrag paa Beklædning samt Købmandsregning; der blev kun faa Øre af Maanedens Gage tilbage, men kan nu nogen give mig Oplysning om, hvad jeg skal købe Fødevarer for til mig og Familie?

Saa maa man ty til Laan, og for hver Maaned der gaar, nærmer man sig Bankerotten, trods al Sparsommelighed. Her er noget for Hovedbestyrelsen at kaste sig over.

Redaktionen kan ikke følge Petersen langt i hans Betragtninger, taler om rimelige Krav osv., og at vi Medlemmer undertiden „kan gaa og finde paa rimelige og vægtige Grunde, hvor saadanne slet ikke findes.“

Nej, Petersen saavel som jeg hører til de unge, og dem bliver der kun gjort lidt for. Drejer det sig derimod om ældre Fyrbødere, der har gjort Førertjeneste, da viser Hovedbestyrelsen Sagen levende Interesse.

Naar jeg nu har været Aspirant i 5 Aar og gjort Fyrbødertjeneste næsten hele Tiden, det gør ikke saa meget, som hvis en ældre Fyrbøder har gjort Førertjeneste, Forholdet er jo dog det samme! Men for os unge er der ingen Grunde til at forbedre vor økonomiske Stilling, endskønt vi dog er daarligere stillet end de, som ikke har været trykket af dette Sparesystem.

Mon ikke det vilde hjælpe, hvis vi fik Aar-

gangene 1909 og 1910 repræsenteret i Hovedbestyrelsen. Det er en Sag, som den bør og skal tage sig af.

Ca. 150 Fyrbødere er stillede lige saa økonomisk uheldigt som jeg, og deler fuldt ud min Mening om Sagen, og vi anmoder om, at den snarest optages til Behandling, eventuelt ved en Lonrevision, saaledes at vi faar en retfærdig Godtgørelse.

Efter Lonningsloven af 1908 har jeg indtil Midten af 1922 — altsaa efter 13 Aars Tjeneste — naar Udgift til Sygekasse osv. er fradraget — en maanedlig Lonudbetaling af ca. 110 Kr.

Mulig De, Hr. Redaktor, ogsaa har prøvet at leve af en lille Lon i Fortiden, men tag da venligst i Erindring, at Livsforholdene er ikke 2, men nærmere 3 Gange saa dyre som tidligere, og et gammelt Ord siger jo „den ved bedst hvor Skoen trykker, som har den paa.“

Helsingør, den 8. November 1916.

N. P. Remming.

Fra den Dag Aspiranterne fik Adgang til „Dansk Lokomotivmands Forening“ og til nu, er der sket mange Henvendelser til Administrationen for at ordne de udviklede Anciennitetsforhold. Indsenderen omtaler, og de er blevne ordnede. — Hovedbestyrelsen arbejder med lige saa stor Interesse for de unge Lokomotivmænd som for de ældre, herom er der ingen Tvivl. — Den ærede Indsender bedes erindre, at Spørgsmaalet Hr. „K. M. P.“ rejste, var om et Tillæg til visse Lokfyrb. paa Grund af lang Aspiranttid. — Herpaa har vi svaret, ikke paa andet! — Vi kan meget vel se, at det er meget vanskeligt, rent ud sagt umuligt — at komme igennem med den Indtægt, Hr. N. P. Remming omtaler; men det er et helt andet Spørgsmaal end det rejste.

Det er vel overflødigt at bemærke, at vi er ganske enige med den ærede Indsender i dette Spørgsmaal. Red.

I Anledning af min Artikel i Dansk Lokomotiv Tidende Nr. 21 bringer jeg Hr. Redaktøren min Tak for de af Dem fremsatte supplerende Bemærkninger, men som jeg maa tilstaa jeg ikke helt forstaar, Hr. Redaktøren tager til Eksempel en Fyrbøder, der gaar i 8 Aar, og en der gaar i 12 Aar og venter paa Forfremmelse til Fører. Saa skulde den Fyrbøder, der gaar i 12 Aar ogsaa være berettiget til Anciennitetsgodtgørelse, men den Sammenligning finder jeg ikke er rigtig. Havde det nu været 12 og 16 Aar, saa faar den Fyrbøder, der gaar i 16 Aar, de 4 Aar godtgjort ved Forfremmelsen til Fører, med andre Ord,

han faar 1ste Tillæg som Fører samtidig med Forfremmelsen. Men tager man nu til Eks. de Aspiranter, der har gaaet i  $5\frac{1}{2}$  Aar og ventet paa Ansættelse som Fyrbøder, saa bliver Forholdet anderledes, selv om de kun gaar 12 Aar og venter paa Forfremmelse til Fører, saa har de alligevel gaaet i 16 Aar, men faar bare ingen Godtgørelse for de 4 Aar. Kan Hr. Redaktøren sige mig, hvor vi skal faa de 4 Aar godtgjort, som vi har gaaet længere som Aspirant end almindelig. Hr. Redaktøren svarer endvidere, at man ikke kan forlange, at Statsbanerne skal ansætte Fyrbødere og Førere, naar Statsbanerne ikke har Brug for disse; men det er min faste Overbevisning, at havde Sparesystemet i 1911 ikke indtruffet saa havde de vi været forfremmet meget hurtigere. Det er altsaa ikke almindelige Forhold, der har bevirket, at vi har gaaet de mange Aar som Aspiranter, derfor mener jeg ogsaa, at vi kan faa nogle af de Aar godtgjort, vi har gaaet længere som Aspiranter end almindeligt. Hr. Redaktøren svarer endvidere, at Medlemmerne kan gaa og finde vægtige Grunde og rimelige Krav, hvor saadanne ikke findes; men det jeg har fremdraget i min indsendte Artikel er Kendsgerninger, som Hr. Redaktøren, ej heller Hovedbestyrelsen kan omstøde. At Hovedbestyrelsen rent ud nægter at optage Sagen til Behandling, kan jeg heller ikke forstaa; men mit Syn paa Organisationsrettigheder for Medlemmer maa jo være forskellig fra Hovedbestyrelsens i D. L. F.

K. M. Petersen.

Vi vil med de her optagne 4 Indlæg betragte denne Sag som uddebatteret her i Bladet, og da den ene ærede Indsender stiler i Udsigt, at Sagen vil blive indbragt til Forhandling paa Kredsgeneralforsamlingen til Foraaet, vil der der blive rig Anledning til at drøfte Sagen paa alsidig Maade og træffe Beslutning om Sagens videre Fremme.

Red.

## Vore Avancementsforhold.

I vort forrige Nummer havde vi en Artikel under denne Overskrift, i hvilken vi optrykte en Artikel under ovenstaaende Overskrift, der havde staaet i „Værksteds-Tidende“ for November Maaned. I Anledning af de til omtalte Artikel fra vor Side knyttede Bemærkninger skriver „Værksteds-Tidende“ i sit sidst udkomne Nummer, „at man faar en Følelse af, at det er et Veraab, et „Stop dem“, og at dette vel ikke var Hensigten.“

Vi føler os paa vor Side overtydet om, at „Værksteds-Tidende“ meget godt ved, at vi paa ingen Maade ser skævt til Værksteds- eller Remisearbejderne, fordi de opnaar nogenlunde rimelige Lovvilkaar, som dog paa ingen Maade staar i Forhold til, hvad Arbejderne i den private Industri i hvert Fald for Tiden tjener, og det er vel ogsaa rigtigt, naar det siges, at Statsbanernes timelønnede Arbejdere af Kollegerne i andre Virksomheder betragtes som nogle Lazarusser, saavel som at disse Pladser for Tiden staar i meget lav Kurs.

Vi vil til „Værksteds-Tidende“ gerne sige, at vi ikke antager, at man noget Sted har faaet den Opfattelse, at vi kunde ønske at være medvirkende til at standse deres Gang mod bedre økonomiske Vilkaar, men at vi udelukkende har anvendt det Materiale, vi fandt i Artiklen for at aabne Øjnene paa Administrationen, paa Rigsdagen og Regering for at de dog kan se, at det efterhaanden bliver umuligt at lade de maanedslønnede Tjenestemænd blive staaende paa et Løntrin, der maaske passede i 1907 men er aldeles umuligt i 1916.

## Jernbaneforeningens 12te Kreds.

Vi er af Formanden for 12. Kreds i Jernbaneforeningen bleven gjort opmærksom paa, i Anledning af at vi i forrige Nummer har optrykt en Artikel fra „Værksteds-Tidende“, i hvilken Værkmesternes Organisation omtales, at der kun staar 1 Værkmester udenfor Organisationen, og at der endvidere kun staar 3 Mand udenfor Kredsen, der omfatter Konstruktorer, Tegnere, Lokomotivmestre, Lokomotivformænd, Vognopsynsmænd og Værkmestre.

Red.



## Hvad koster et Jernbanetog?

„Deutsche Eisenbahn Zeitung“ skriver (efter Prometheus) at et Hurtigtogslokomotiv af nyeste Konstruktion med en Maximalhastighed af 100 Km. i Timen uden Tender vejer ca. 75,000 kg. og koster ca. 95,000 Mark, den dertilhø-

rende Hurtigtogstender med en Vægt af ca. 46,000 kg. koster 45,000 Mark.

En fireakslet Pakvogn til D. Togene kommer paa 37,000 Mark. En fireakslet Personvogn til D. Togene har 31 første og anden Klassen Siddepladser og koster 52,000 Mark, en lignende Vogn med 51 Siddepladser, med Afdeling ogsaa for tredje Klassen koster 50,000 Mark og en 3die Klassen Personvogn med 61 Siddepladser koster 42,000 Mark. Dertil kommer ved Dagtogene sædvanligvis ogsaa en Spisevogn, hvis Anskaffelse koster ca. 55,000 Mark og ved Nattogene en Sovevogn til Værdi af 50—70,000 Mark, saa at et D. Togs samlede Værdi bliver omkring 330,000 til 350,000 Mark.

De samme Forhold kan vel omtrent siges at passe paa vore største Eksprestog, saa det er dog store materielle Værdier, der er betruet en Lokomotivfører til Fremførelse.

### Hæng bare i! — alligevel.

„Badische Beamten-Zeitung“ meddeler, at der i Darmstadt i Dagene fra den 7.—9. November, at Udvalget i det tyske Selskab for Befolkningspolitik, afholder et Møde, paa hvilket Spørgsmaalet om „Nybygning af det tyske Familieliv efter Krigen“ behandles. Stedfortræderen for det preussiske Indenrigsministerium, Geheimer Ober-Medizinalrat Dr. Krohne, udtalte, at der til Løsning af hele Spørgsmaalet ogsaa var nødvendigt at skride til Beskatning af Ungkarle, og at denne ikke kunde nøjes med at udgøre en ca. 10 % Forhøjelse af Skatten, men for den ugifte Embeds- og Bestillingsmand i Alderen fra 30—35 Aar skulde den i det mindste være lige saa høj som de Udgifter, den gifte Mand i samme Alder havde til 1—2 Børn, — altsaa klem bare paa, det koster lige meget.

### Sandblæseapparat til Skærping af File

bestaar i Følge Norsk Værksted- & Støperitidende af et Blikkammer, der er forsynet med et Hævertrør, en Samlebeholder, Sandblander, et Vandoverløbsrør, Luftblandingsrør og Sandstraaleapparat. Det sidste hælder 25 Grader mod den vandrette, og Mundstykket er forlænget ind gennem en Dør paa ovenfor nævnte Kammer. Straaleapparatet bestaar af et Broncestykke, hvortil der er fastgjort et Damp- og et Sandsugerør, saaledes at Dampen leverer det for Sandstraalen nødvendige Vand. Filene skærpes nu paa den Maade, at de holdes under Sandstraalen, saaledes at Fil-takkernes Bagside udsættes for Sandstraalens skærende Virkning. For at sikre sig et godt Resultat, maa Valget af de File, man vil have skærpet, foretaget med stor Skønsomhed, og

disse maa under Skærpingen anbringes saaledes, at der er den rigtige Vinkel mellem Filen og Sandstraalen, ligesom ogsaa en passende Sandsort bør benyttes. Det har vist sig, at saaledes skærpede File gør samme Tjeneste som nye, medens Prisen kun er en Femtedel af den for ny File.

### Hærdning af Staal.

To af de som Staalhærdere mest anvendte Metaller er som bekendt Molybden og Tungsten, og før Krigens Udbrud var Sheffield hovedsagelig afhængig af Tysklands Tilførsler af disse Metaller, saaledes som de bruges ved Fabrikationen af Hurtigdrejestaal. Aarsagen hertil maa nærmest søges i, at de engelske Staalfabrikanter var uvidende om den bedste Fremstillingsmaade under Udvinningen og den senere Behandling. Nu har de imidlertid løst Spørgsmaalet, og Metallerne fremstilles nu ogsaa i England. Den normalt udvundne Erts skal indeholde 85 pCt. svovlsur Molybden = Mo. S. og Tilstedeværelse af Kobber, Arsenik, Vismuth eller Tungsten formindsker Prisen betydeligt.

Sættes Metallet til Staal, forøges Haardhedsgraden, Sejheden og Strækkeevnen. Hurtigdrejestaal, der er behandlet paa denne Maade, indeholder 8—10 pCt. Molybden og er usædvanligt haardt; det bibeholder sin Skæreevne, selv om det opvarmes til en høj Temperatur, ja, selv om det bliver brunrødt.

### Stempler i Dieselmotorer

er, som bekendt, tilbøjelige til at revne, da selve Kærnen opvarmes mere end Stemplets øvrige Dele, som herigennem hindrer Udvidelsen. Ved Anlæg i stadig Drift sker dette ikke saa hyppigt, som hvor Gangsætning og Standsning flere Gange i Døgnet finder Sted, hvorved de uheldige Varmegradsforandringer opstaar. Forskellige Fabrikanter har søgt at overvinde Vanskelighederne ved at anvende en særlig Støbejerns Sammensætning, der uden at revne kan taale Udvidelser og Sammentrækninger.

Meget rent Jern med højt Mangan- og lavt Silicium-Indhold har vist sig at opfylde de givne Betingelser ret godt, men de slides noget hurtigere.

Ved mellemstore Stempler har man endvidere forsøgt at indrette Toppen af Stempelkærnen til at skifte; dette forhindrer ikke Revnedannelse, da der jo stadig er en varm Kærne omgivet af en stiv og koldere Ring; men det er billigere og nemmere at forny en enkelt Part end hele Stemplet.

Man har ogsaa konstrueret enkelte af disse løse Top-Stempelkærner til særligt at bortlede

Varmen, men de brænder hurtigt op, paa Grund af det bløde Materiale, de, for ikke at revne, forfærdiges af.

En anden Udvej, der ogsaa anvendes af adskillige Fabrikanter, er at indrette den løse Top-Stempelkerne i to Dele. Den indvendige er da gastæt forbundet til selve Stemplet ved en Fordybning, og er omgivet af en særskilt Ring; begge Dele kan frit udvide sig saavel i pad som til Siden. For ikke at svække selve Stemplet er Fordybningen udført i flere Trin, hvoraf det øverste er godt fjernet fra den varmeste Del.

Ved store Dieselmotorer kommer foruden Revnedannelsen Tilbøjeligheden til, at Stemplet sætter sig fast, hvorfor man, naar Diametren overskrider 16 inches og Middeltrykket 95—100 lbs. pr. sq. inch., i Reglen benytter Vand- eller Olie-Afkøling.

### Den Barth'ske Dobbeltaadlampe.

Hvor fortrinlig den elektriske Glødelampe end er, har den dog en Mangel: den enkelte Lampes Lysstyrke lader sig ikke regulere. I saa Henseende bærer Petroleumlampen endnu Fortrinnet. Dog synes der nu at skulle komme en Ændring heri, idet Ingeniør Barth fra Wien har konstrueret en Dobbeltaadlampe, der kan afgive tre forskellige Lysstyrker. Glødelegemet i Lampen bestaar af 2 Traade, der hver for sig kan bringes i Glød eller ogsaa sættes sammen. Den ene Traad kan f. Eks. yde 8 Lys, den anden 16, og Lampen afgiver da under fuld Lysstyrke 24 Lys. Til Lampen hører to Fødeledninger og en Returnledning.

Hvis Opfindelsen virkelig holder, hvad den lover, betyder den et stort Skridt i Retning af Forbedring af vor Belysning. Den nu anvendte Lysreguleringsmaade — at tænde flere eller færre Lamper — lider jo af den følelige Skavank, at den forandrer Belysningsforholdene samtidig med Lysstyrken, hvilket kan virke højst generende og ofte giver Anledning til, at overflødige Lamper holdes brændende. Barth's Opfindelse betyder derfor ogsaa en mere økonomisk Anvendelse af Lyset.

### Zinkfremstillingen forbedret.

Anvendelsen af Zink i Stedet for Kobber i den elektrotekniske Industri har medført en stor Forbedring i Forarbejdelsen af nævnte Metal, og den trukne Traad og forarbejdede Zink, som nu gaar i Handelen, kan ikke sammenlignes med det, der for Aar tilbage laa paa Markedet; det er langt stærkere, og derfor brugeligt til mange andre tekniske Formaal. Det kan saaledes trækkes til Zinkrør uden

Samling og anvendes i Stedet for Messing- og Kobberrør, som kan fremstilles med samme Nøjagtighed og i mange Tilfælde kan være mere skikket til Brug, hvor man ellers vilde anvende Jærn- og Staalrør.

### Melasse som Smøremiddel.

Man har i Tyskland opdaget, at Affaldet fra Sukkerfabrikationen, det saakaldte Melasse, kan anvendes som Smøremiddel; det bliver saaledes hverken haardt eller stivner, og kan anvendes med det tilstedeværende Sukkerindhold, som dog i Reglen først uddrages. Den til Smørelse anvendte Melasse løber fra Maskindelene ned i et Apparat, hvor den afkøles, renses mekanisk og saaledes atter gøres brugbar som Smørelse. Dette ny Smøremiddel prøvedes ifølge „Prometheus“ fornylig i Transmissionslejerne paa et Savværk, med det Resultat, at saavel Lejetemperatur som Forbrug forblev den samme som ved Oliesmøring.

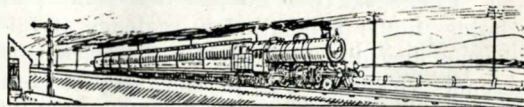
### Overhedningsapparater i Amerika.

Den første Overheder anbragt i en Dampkedels Rør paa en amerikansk Baad, noget lignende det herhjemme godt kendte Schmidt'ske System, har nylig overstaaet sine Prøver, med det Resultat, at Kulbesparelsen androg ca. 16 pCt., foruden andre Fordele over mættet Dampsystemer.

Apparaterne er anbragte paa et af de mange amerikanske Jernbaneselskabers Dampere, som er forsynet med Tregangsmaskine, hvis Damp udvikles i en høj cylindrisk Kedel med 180 lbs. Tryk. Mærkelig saa sent de nu i Europa ret gamle og meget anvendte Overhedningsapparater har vundet Fremgang i Amerika, hvor dog Systemet længe har været anvendt paa Landstationer, og hvor mere end 15,000 Lokomotiver arbejder med en Overhedning paa 225—250 Gr.

### Luftfyldte Glødelamper.

I de fieste Byer gaar man nu over til at lade Buelamper afløse af luftfyldte Glødelamper med Kvælstof som Medium. Herved opnaar man ikke alene at blive fri for den daglige og bekostelige Skiften Kul, men ogsaa en Besparelse, der gaar helt op i Nærheden af 35 pCt.



# Regnskab

for

de sjællandske og falsterske Statsbaners Embedsmænds og Bejentes  
**Sygekasse i Regnskabsaaret 1915—16.**

## INDTÆGT.

1. April 1915—31. Marts 1916.	
Bidrag fra Interessenter . . . . .	189,846 77
Statsbanernes Tilskud . . . . .	51,400 00
Mulkt . . . . .	1,207 75
Salg af fundne Sager . . . . .	4,481 26
Salg af Adgangskort til Banelinien . . . . .	945 50
Avertissementsopslag . . . . .	0 00
Renter og Udbytte af Kassens Aktiver . . . . .	1,395 45
Forskellige og tilfældige Indtægter . . . . .	172 60
Renter og Udbytte af P. E. Rovsings Legat . . . . .	160 00
do. af Jernbanemandens Legat . . . . .	35 00
	<hr/>
	249,644 49

## UDGIFT.

1. April 1915—31. Marts 1916.	
Udgifter til Medicin . . . . .	78,228 80
Udgifter til Sygehuspleje . . . . .	64,879 97
Udgifter i Henhold til Statutternes § 7 (Bandager, Både m. v.) . . . . .	10,515 19
Honorar til Læger . . . . .	71,241 15
Begravelseshjælp . . . . .	16,803 51
Befordringsudgifter . . . . .	2,475 32
Kontorudgifter . . . . .	934 96
Anskaffelse og Vedligeholdelse af Inventarium . . . . .	0 00
Rejseudgifter . . . . .	32 41
Forskellige Udgifter . . . . .	1,103 91
Understøttelse af P. E. Rovsings Legat . . . . .	160 00
Understøttelse af Jernbanemandens Legat . . . . .	36 00
	<hr/>
	249,551 22
<b>Aarets Overskud:</b>	
Sygekassens Overskud . . . . .	94 11
+ Jernbanemandens Legats	
Underskud . . . . .	0 84
	<hr/>
	93 27
	<hr/>
	249,644 49

## STATUS den 31. Marts 1916.

### BEHOLDNINGER.

Sygekass. Obligationsbeh. . . . .	10,145 50
P. E. Rovsings Legat . . . . .	4000 00
Jernbanemandens do. do. . . . .	1000 00
	<hr/>
	15,145 50
Beholdning i Kassen i Kjøbenhavn: vedrørende Sygekassen . . . . .	199 39
do. P. E. Rovsings Legat . . . . .	40 00
do. Jernbanem Legat + . . . . .	0 32
	<hr/>
	239 07
	<hr/>
	15,384 57

### GÆLD.

Sygekassens Kapital . . . . .	10,314 89
P. E. Rovsings Legats Kapital . . . . .	4000 00
samt de ved Udgang af Aaret endnu ikke udbetalte Renter . . . . .	40 00
	<hr/>
	4040 00
Jernbanem. Legats Kapital . . . . .	1000 00
+ de ved Udgang af Aaret for meget udbetalte Renter . . . . .	0 32
	<hr/>
	999 68
	<hr/>
	15,384 57

Revideret og fundet i Overensstemmelse med de foreliggende Bilag.

Kjøbenhavn, den 22. September 1916.

R. STOU MANN.

V. TIETZE.

Antallet af Interessenter udgjorde den 1ste April 1915 7397 og den 31. Marts 1916 7677, hvoraf henholdsvis 249 og 206 har anmeldt privat Læge.

Antallet af anmeldte Børn over 18 Aar og Tyende udgjorde den 1. April 1915 1107 og den 31. Marts 1916 1120.

Antallet af Personer udgjorde den 1. April 1915 24,637 og den 1. April 1916 24,965.

Begravelseshjælp er i 1915—1916 udbetalt for 215 Dødsfald, nemlig for 85 Interessenter, 65 Hustruer og 65 Børn.

I Indtægtspost 2, Statsbanernes Tilskud, er indbefattet et Beløb af 28,000 Kr., der er særligt bevilget ved Tillægsbevillingsloven for 1915—16 til Dækning af forventet Underskud og af et Medicinbeløb paa 2081 Kr. 10 Øre for Aaret 1914—15, der paa Grund af manglende Midler har maattet føres til Udgift i nærværende Regnskab. Aaret 1915—16 har efter Fradrag af det fornævnte for Aaret 1914—15 afholdte Medicinbeløb i Virkeligheden givet et Underskud af 29,224 Kr. 89 Øre. (Et Beløb af 3400 Kr. 10 Øre har som Følge af manglende Midler maattet føres til Udgift for Regnskabsaaret 1916—17).

# Regnskab

for

## Syge- og Begravelseskassen

for ansatte og til fast Arbejde antagne ved de danske Statsbaner i  
Jylland—Fyn i Regnskabsaaret 1915—16.

INDTÆGT.		UDGIFT.	
1. April 1915—31. Marts 1916.		1. April 1915—31. Marts 1916.	
Bidrag fra Interessenter . . . . .	204,634 30	Udgifter til Medicin . . . . .	106,470 61
Statsbanernes Tilskud . . . . .	101,100 00	Udgifter til Sygehuspleje . . . . .	89,882 95
Mulkt . . . . .	1,297 00	Udgifter i Henhold til Statutternes	
Salg af fundne Sager . . . . .	3,648 85	§ 8 (Bandager, Bade m. v.) . . . . .	15,258 47
Græsleje og Udleje af Arealer . . . . .	12,581 86	Honorar til Læger . . . . .	87,974 52
Salg af Adgangskort til Banelinien . . . . .	630 00	Begravelseshjælp . . . . .	17,679 69
Avertissementsopslag . . . . .	0 00	Befordringsudgifter . . . . .	5,372 90
Renter . . . . .	1,515 17	Kontorudgifter . . . . .	1,027 75
Forskellige og tilfældige Indtægter . . . . .	69 50	Anskaffelse og Vedligeholdelse	
		af Inventarium . . . . .	1 00
		Rejseudgifter . . . . .	875 15
		Forskellige Udgifter . . . . .	881 59
		Aarets Overskud udgør . . . . .	52 02
	<hr/>		<hr/>
	325,476 68		325,476 68

### STATUS den 31. Marts 1916.

BEHOLDNINGER.	GÆLD.		
Beholdning i Kassen i Aarhus . . . . .	236 32	Sygekassens Kapital . . . . .	236 32

Ovenstaaende Regnskab er revideret af undertegnede og befunden i Overensstemmelse med de dertil hørende Bilag.

p. t. Kjøbenhavn, den 30. August 1916.

J. J. BJERRING.

K. L. RAHBEK-KNUDSEN.

Antallet af Interessenter udgjorde den 1. April 1915 8412, og den 31. Marts 1916 8552, af hvilke henholdsvis 32 og 33 har anmeldt privat Læge.

Antallet af anmeldte Børn over 18 Aar og Tyende udgjorde den 1. April 1915 982 og den 31. Marts 1916 1040.

Antallet af Personer udgjorde den 1. April 1915 31,472 og den 1. April 1916 31,919.

Begravelseshjælp er i 1915—16 udbetalt for 249 Dødsfald, nemlig for 88 Interessenter, 68 Hustruer og 93 Børn.

I Indtægtspost 2, Statsbanernes Tilskud, er indbefattet et Beløb af 44,500 Kr., der er særligt bevilget ved Tillægsbevillingsloven for 1915—16 til Dækning af forventet Underskud og af et Medicinbeløb paa 3804 Kr. 04 Øre for Aaret 1914—15, der paa Grund af manglende Midler har maattet føres til Udgift i nærværende Regnskab. Aaret 1915—16 har efter Fradrag af det fornævnte for Aaret 1914—15 afholdte Medicinbeløb i Virkeligheden givet et Underskud af 45,436 Kr. 43 Øre. (Et Beløb af 4792 Kr. 49 Øre har som Følge af manglende Midler maattet føres til Udgift for Regnskabsaaret 1916—17).



## Nye Bøger.

Sj.-F. Jyl.-F.

- 8980 7331 Conrad Joseph: Al Mayers Daarskab.
- 8981 7355 Stevenson, B. E.: Fingeraftrykkene.
- 8982 7339 Korch, Morten: En Æreskrans.
- 8983 7361 Willsie, H.: Ørkenens Magt.
- 8984 7357 Theuriet, A.: Utsket.
- 8985 7305 Rehling, S.: Munken gaar i Enge.
- 8986 7285 Daudet, A.: Udvalgte Fortællinger.
- 8987 7317 Hjortø, Knud: Kvinden vor Medhjælp.
- 8988 7328 Bourget, Paul: Hvad er Meningen.
- 8989 Reuter, F.: Anno Tretten.
- 8990 7298 Larusdotter, G.: Mod Hjemmet.
- 8991 Koch, Carl: Søren Kirkegaard.
- 8992 7332 Cour, Vilh. la: Tusind Aars Grænsevagt.
- 8993 7365 Bokkenheuser, K.: Østerbro fra Toldbodvej til Vibenshus.
- 8994 7344 Locher, Jens: Hvorledes skriver man en Film.
- 8995 7360 Williamson, Cn. & A. M.: Ørnen. Roman.
- 8996 7366 Bruhn, Rudolf: De Seks. Fortælling.
- 8997 7367 Brummerstedt, V.: Eksporteret.
- 8998 7369 Harboe, Rolf: Sol og Dæmring.
- 8999 7362 Volmer, Jens: De syv Dages Mysterium.
- 9000 7368 Dahlsgaard, M.: Kongen paa Island.
- 9001 7353 Rosenkrantz, Palle: Det fortryllede Slot.
- 7276 Archer, W.: Farveblind Neutralitet.
- 7277 Arnskov: Stat og Kirke.
- 7278 Barr, R.: Aktiespekulanten.
- 7279 Belgien.
- 7284 Casalis: Til Minde om en ung kristen fransk Soldat.
- 7286 Fleming, A.: Den lille Dronning.
- 7288 Green, A.: En Krigsfanges Historie.
- 7289 Holst, Marie: Foran Afghanistans lukkede Døre.
- 7291 Hatton, J.: Ghettons Dronning.

- 9002 7292 Hostrup, Helge: J. C. Hostrup.
- 7294 Jensen, Adolph: Samfunds Kundskab.
- 7295 Jensen, Kr.: Jenle Folk.
- 7297 Jespersen, Otto: Nutidssprog.
- 7300 Murray, G.: Sir Edward Grey.
- 7306 Riverton, Stein: De tre, som kom.
- 7308 Rosendahl, H.: Kong Frederik VII.
- 8950 7347 Nansen, Peter: Brødrene Menthe.
- 8951 a 7321 a Jensen, Johs. V.: Skrifter Udg. 1916. Kongens Fald.
- b b Jensen, Johs. V.: Madame D'Ora.
- c c " Hjulet.
- d d " Himmerlandshistorier I.
- e e " Himmerlandshistorier II.
- f f " Bræen og Skibet.
- g g " Skovene og Eksotiske Noveller.
- h h " Myter.
- 8958 6885 b Overskou, Th.: Af mit Liv og min Tid. 1819—1873.
- 8953 3366æ Clausen & Rist: Memoirer og Breve XXV. Strandmøllen.
- 8954 7337 Jørgensen, Johs.: I det yderste Belgien.
- 8955 7319 Maeterlinck, Maurice: Biernes Liv.
- 8956 7301 Nielsen, Harald: Tyske Soldaterbreve.
- 8957 " Folkets Førere.
- (Børresen, Berg, la Cour, Fr. VII).
- 8931 b Nielsen, Harald: Pressens Magasin 4—6.
- 8958 7343 Leopold Svend: Bureaukrater.
- 8959 7323 Malling, Mathilde: Madeleines Hjem.
- 8960 7318 Knudsen, Jacob: Den Gang.
- 8961 7341 Land, Hans: Statsadvokat Jordan.
- 8962 7326 Bennett, Arnold: En Knaldsucces.



Samtlige Næringsmidler for  
**Sukkersyge**  
 „SANA“, Skindergade 28,  
 København  
 Tlf. 5650. Forsendes overalt.



Tlf. Taga 1118

**Moderne Pelssæt 22 Kr.**

Ulsters, Costumer, Kaaber.  
 Blaa rundskaarne Nederdele  
 fra Kr. 7,50.

samt Dreng- & Piget j.

**PRØVELAGERET,  
 NØRREBROGADE 187, I.**  
 Altid stort Lager af Rejse-  
 prøver til ca. halv Pris.

**Godt økonomisk Nyt!**

**Klingry Sæbespaaner.**

Den mest økonomisk og let-  
 teste Maade at bruge Hushold-  
 ningssæbe paa. **Faas overalt-**

Udgaar 2 Gange maanedlig. **Redaktion og Ekspedition:** Vesterbrogade 98 a<sup>2</sup>, Kjøbenhavn B. Tlf. Vester 2895 v.  
**Abonnementspris:** 2 Kr. 50 Øre aarlig. Tegnes paa alle Postkontorer i Skandinavien.

**Annonce-Ekspeditioner:** For Kjøbenhavn: **C. Hansen**, Sommerstedgade 22<sup>2</sup>, Telefon Vester 4011.  
 For Provinsen: **L. Rasmussen**, Hans Tausensgade 14, Odense. Telefon 2288.

Til gensidig Fordel og Støtte anbefales d'Herrer  
Medlemmer udelukkende at anvende

## D. D. P. A.'s PETROLEUM

der er ubestridt den bedste der findes.

**C. M. Eilertsen,**  
Manufaktur & Trikotage.  
11, Classensgade 11.

**12 Fotografier 50 Øre**

AMERICAN PHOTO Co.  
47. Nørre. brogad 47 **E. NIELSEN.**  
(NB. Billeder kan leveres paa 1 Time)

CHR. HELMBÆK

Nørrebrogade 206

**Cigar- og Vinhandel**

Telefon Taga 297 y.

**Tandlæge Frk. Sørensen**

69, Istedgade 69,

Konsultation fra 10-7 Tlf. Vester 905 x  
**Hele Tandset fra 20 Kr.**

Ældre Tænder omsættes billigt, Pion-  
bering og Tandudtrækning, Moderate  
Priser, Bedøvelse hver Dag Kl. 2,  
Reparation udføres paa faa Timer,  
Jernbanefunktionærer indr. 5 pCt.

Støt de adverterende.

## VIN TIL JULEN

Bedst og Billigst fra

**P. STIG ANDERSEN Vinhandel**

10 HYSKENSTRÆDE 10

## Nørrebros Vinimport

NØRREBROGADE 178 TLF. TG. 1300

Rødvin: 80, 90, 100. Caloric Punch: 75, 100. Cognac: 80, 90.  
Portvin: 85, 100, 125. Cacao: 75, 100. Martel: 125. Hennessy: 150.

**PATENTER** i Ind- og Udland udtages gennem  
**NORDISK PATENBUREAU**  
Hans Petersen. Istedgade 3. Tlf. V. 371



# HAFNIA

Samlet Forsikringsbestand  
over 257 Mill. Kr.

Samlede Garantimidler  
over 71 Mill. Kr.

Overalt  
to Skagen



smykker man sine Stuer om Vinteren og  
Haven om Foraaret med

**BLOMSTERLØG**

Hyacinther, Tulipaner, Crocus, Narciser, Eranthis, Iris  
etc. fra

**M. JØRGENSEN'S Frøhandel & Planteskole,**

Grundlagt 1884,

Grejsdalen, Vejle, Telf. 731-822-887,

Bedste Kvalitet. Største Udvalg. Billigste Priser. - Stort illustreret Katalog sendes gratis.  
Ordresamlere antages mod stor Provision.

## Ægirsgades

**MEL- & GRYNLAGER**

anbefaler sig med alt i

Mel, Gryn og Foderstoffer.

Smaa Priser.

Gode Varer

S Chr. Petersen, Ægirsgade 36.

10  
pCt.  
gives  
ekstra.

Alle Statens  
Medlemmer.

Figurer, Rammer,  
Keramik, Bambusmøbler.

Præsentsmagasinet,  
Frederiksborggade 35.  
Tlf. Bven 2135 v.

**Frukt-** Forretningen,  
Aaboulevard 5 B.

Absolut kun bedste Varer til Dagens  
billigste Pris.

Tlf. Nora 2602. J. C. Faurschou.

**Oscar Fromckes**

Konfektforretning  
anbeter

Drops, Chokolade og Biscuit.  
Nørrebrogade 148.

**H. T. Friis**

Uhrmager

Julegaver. o o o o o Julegaver.

Uhre, Brillen, Guld- og Sølv-sager

115 Gothersgade 115

[K. F. U. M.s Bygning]

TELEFON BYEN 22020

**„Mont Blanc“**

Falkoneralle 30

[lige for Jernbaneterminal]

anbefal. sig med Julekonfekt fra 19 Ø. 1/8.  
Juletræsdynt, Lysholdere, smukke og  
morsomme Attaps til Fyldning, rene  
og fyldte Chokolader, Marcipan, Koge-  
chokolade, Kiks, Biscuit og Cacao.

**Konfektkælderen**

Uesterbrogade 16

Største Udvalg i Confekt og Chokolade.

Tlf. Vester 25.4x

- 35 Vestergade 35 - „Bristol“  
o o o Ved Siden af

Er Københavns billige Kaffe-lager.

Husk dobbelt Vægt gives af alle Kvaliteter,  
for derved at bevise vore billige P.iser paa  
vor extra Kvalitet, som sælges til vore almin-  
delige Butiksp.iser 45 à 49 Ø. pr. 1/8 Kilo.

Ordre pr. Telefont  
inden 12 expederes samme Dag.

J. C. Andreasen & Søns Skræderforretning

Regnfrakker for Damer og Herrer. Telf. Byen 5010 y

Frederiksborggade 29<sup>2</sup>