



20. Aarg. Nr. 1.

Redigeret af C. M. CHRISTENSEN.

2. Januar 1920.

## Rangering i Mørke.

*Til en død Lokomotivfører.*

*Maskinen Litra F i Mulmet puffer.*

*Den milde Nat udsender Lyd og Fløjt,  
der blidt bedøver denne bløde Lyd af Buffer,  
som ellers varsko-klinger brat og højt.*

*Maskinen Litra F i Mørket støder  
den sidste Vogn ind paa et Sidespor,  
hvor Buffen ellers blidt sin Stødpuf møder —  
en Lyd, der lyder som et ondt henhvisket Ord . .*

*Maskinen Litra F til Kranen kører,  
mens Vognen glider til sin Stamme ned —  
Den kommer, kommer, ingen, ingen hører . .  
en listig Død, som ingen sér og véd —*

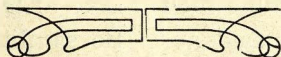
*Maskinen Litra F gaar ind, er inde.*

*Der gaar en Mand, uanende, imod  
et mulmsort Sidespor hans vante Fod kan finde;  
men glemmer, hvor den tomme Stamme stod . .*

*Da — hys . . Maskinen Litra F . . Den lytter —  
Dens Herre gik imod det sorte Spor . .  
Da blinker alle Lamper i Kommandohytter —  
vildt . . som hørte de et Nu det onde Ord . .*

*henhvisket, men imod et mættet Hjerte,  
der tænkte ømt, o, paa et elsket Hjem —  
og smilte nu, selv blodig, i sin Smerte . .  
hvor Vognen tyst og knusende gik frem . .*

*Emil Bonnelycke.*





## V ed Aarsskiftet.

Atter har vi skiftet Aar, og for hvert Aar der gaar vender man uvilkaarlig Blikket tilbage for at gøre Resultatet op og for at se paa, hvad Aaret bragte os.

1919 bragte os Prisstigning paa Prisstigning, og endnu ved Aarets Udgang ved man ikke om Toppen er naaet. Vi tror dog, at er Toppen ikke naaet, er der ikke langt igen — men hvad kommer saa? Der hviler en Utryghedens Følelse over alt og alle; thi ingen kan overse eller forudse, hvad det nye Aar vil bringe. Den endelige Undertegnelse af Freden maa man haabe vil bringe den Ro ind i Samfundsforholdene som tiltrænges.

Vi fik mod Forventning Lønningsloven i det Aar der gik, men denne bragte ikke Uroen indenfor Tjenestemændenes Rækker til at forstumme, Loven opfyldte ikke de Forventninger og Haab Tjenestemændene nærede, og endnu er mange af de Forhold, der knytter sig til Lønningsloven, ikke bragt i Orden. Vi vil haabe, at disse Ting maa blive bragt i Orden inden ret lang Tid, og at de ordnes paa tilfredsstillende Maade.

Lønningsloven bragte umaadelig meget Arbejde med sig, og vi ved, at intet er forsømt for at skabe det bedst mulige Resultat for Lokomotivmændene.

Tjenestetidsspørgsmaalet blev ikke løst, og Lokomotivmændene venter utaalmodige og i Spænding paa Resultatet af det af Generaldirektøren nedsatte Udvalgs Arbejde og paa at denne Sag løses hurtigt.

Hvad 1920 iøvrigt vil bringe, er det vanskeligt at dømme om. Paa Arbejdsmarkedet er der megen Uro paa Grund af Overenskomsternes Udløb i Foraaret og mange Kræfter er i Bevægelse for at Arbejdere og Arbejdsgivere kan komme til Forstaaelse med hinanden.

Det er vanskelige Tider vi lever i og „Dansk Lokomotiv Tidende“ vil i det kommende Aar — for saa vidt Situationen ikke forandres — hveranden Gang udkomme med ca. 4 Sider mindre Tekstindhold end sædvanlig. Grunden hertil er den sædvanlige — Prisstigningen.

Vi haaber imidlertid, at denne Foranstaltning ikke vil blive af lang Varighed.

I Haab om, at det kommende Aars Arbejde vil bidrage til at skabe Ro blandt Lokomotivmændene og at alle Medlemmer i Enighed og Fordragelighed vil samles for hver for sig at bidrage til Højnelse af Lokomotivmændenes Kaar og Anseelse, vil vi ønske alle vore Medlemmer og Læsere et godt og

*glædeligt Nytaar!*

## Privatbanemændenes Lønninger.

Den af Ministeriet nedsatte Kommission, hvis Opgave var at bringe de ved Privatbanerne ansattes Lønninger op i Højde med Statstjenestemændenes, har den 18. December tilendebragt sine Forhandlinger og i samme Anledning afholdt Privatbanefunktionærernes Forbund et ekstraordinært Delegeretmøde i Aarhus den 19. December for at tage Stilling til det af Kommissionen udarbejdede Forslag til Lønninger m. m.

Delegeretmødet aabnedes Kl. 8 Formiddag af Formanden, Lokomotivfører Brix, Aalborg, der redegjorde for Arbejdet indenfor Kommissionen, hvorefter de forskellige Afdelinger hver for sig afholdt Generalforsamlinger for at drøfte Situationen.

Kl. 2 Eftermiddag fortsattes Delegeretmødet, og de enkelte Afdelingers Repræsentanter meddelte, at Forslaget var vedtaget med stor Majoritet, for Maskinafdelingens Vedkommende enstemmigt.

Forslaget man behandlede var i sine Enkeltheder omtrent enslydende med Loven, der gælder for Statens Tjenestemænd. Nogle særlige Forhold har medført, at Togførere er delt i to Lønningsklasser, det samme gælder nogle enkelte andre Tjenestemænd.

I øvrigt er Lønningerne ganske af samme Størrelse som de, der fastsattes for Staten Tjenestemænd i Efteraaret 1919.

Forhandlingerne paa Delegeretmødet blev ikke af lang Varighed, og den 250 Mand store Forsamling vedtog Forslaget med kun 7 Stemmer imod.

Forsamlingen vedtog derefter enstemmig en



Udtalelse, hvori man udtaler sin Tak og Paa-skønnelse til Funktionærernes Repræsentanter for det store Arbejde de har udført.

Vi ønsket vore Kolleger ved Privatbanerne til Lykke med det opnaaede Resultat.

## Kul- og Oljeforbruget.

Sidste Efteraar indførtes i 1. Distrikt et nyt System ved Rekvisition af Brændsel og Olje til Lokomotiverne, dog kun forsøgtvis. For nylig udsendte Distriktet en Meddelelse om Oljeforbrugets Størrelse i Distriktet, sammenlignet med Forbruget i de andre Distrikter, og det viste sig, at Forsøget har medført det Resultat, at Forbruget er gaaet ganske betydelig i Vejret. Dette var hvad vi tænkte os, da Forsøget etableredes, thi Kontrol med Forbruget er ganske udelukket.

For vore Medlemmer i de to andre Distrikter skal vi oplyse, at der i Førerhusets Tag anbragtes en Hylde, hvori der henlagdes en Bog, der anvendtes ved Rekvisition af saavel Olje som Brændsel. Bogen paa Maskinen stempledtes i Kulgaarden henholdsvis Magasinet efter at Føreren havde noteret sit Navn og Mængden. Lignende Bøger fandtes i Kulgaarden og i disse anførte Førerne ligeledes den Mængde Brændsel de rekvirerede. Bøgerne ombyttedes hver Maaned.

Naar Lokomotivfyrbøderen mødte ved sin Maskine og der ikke fandtes tilstrækkelig Olje, hentedes dette, og da der ingen Anvisning var for, hvor langt Maskinen havde løbet, var det ganske udelukket, at nogen Kontrol med Forbruget kunne føres. Resultatet er da bleven dette, at Forbruget voksede — Metoden er bekvem — men dyr.

Man har nu indført et nyt System, idet der nu i Stedet for den store Rekvisitionsbog er henlagt en almindelig Kul-, henholdsvis Oljerekvisitionsbog, der benyttes af alle, der kører med Maskinen.

Det nye System har den samme Svaghed, som det man nu har forladt, at Kontrol med Forbruget ikke kan føres, og for saa vidt Tanken er den, at det ny System skulde

medføre den ønskede Besparelse, tror vi at kunne spaa, at dette ikke opnaas.

En af Grundene til, at man vilde bort fra den hidtil anvendte Metode ved Rekvisition af Brændsel og Olje var vel nok den, at man mente at opnaa, at Maskinerne altid blev hensat i Remisen fyldt op med Kul og Olje, og det er vel ogsaa bleven bedre end det var, fordi der ikke mere føres nogen Kontrol med Personalets Forbrug, men med Maskinens. Og dette, at Maskinerne i Reglen er i fuld tjenestefærdig Stand, er naturligvis et stort Gode, men har det til Følge, at Forbruget vokser, at det økonomisk set ikke kan betale sig, nødes man vel til at finde andre Veje, der kan føre til det tilsigtede Maal, som vi antager maa være baade at have Maskinerne klare til Kørsel straks og at faa det mindst mulige Forbrug.

Vi tror som sagt ikke, at det nye System, trods energisk Opfordring til Økonomi, fører til væsentlige Besparelser. Man kommer vistnok til at aabne Øjnene for, at det, foruden den ganske rigtige Betragtning, at to i øvrigt fuldkommen ens Maskiner kan være ganske forskellige i Forbruget, ogsaa kommer an paa, om Personalet i fuldeste Maal forstaar at udnytte Brændslet.

I et Foredrag Foreningen afvigte Sommer lod afholde om Personalets Uddannelse, omtaltes de store Summer, der nu aarlig anvendtes paa Lokomotiverne til Brændsel, og den Sum, det Brændsel den enkelte Lokomotivfyrbøder aarlig kastede ind i Fyret, repræsenterede. Og det var jo ganske artige Beløb.

Man var paa nævnte Møde ganske enige i, saavel Administrationens Repræsentanter som de tilstedeværende Repræsentanter for Rigsdagen, at der maatte gøres noget for at opnaa de bedst mulige Resultater i økonomisk Henseende, at Vejen var gennem en bedre Uddannelse og Vejledning og at denne burde gennemføres snarest mulig.

Om end vi ved, at Interessen for denne Sag er vakt paa Steder, hvor det har den største Betydning, saa maa vi alligevel pege herpaa, fordi der, for hvert Aar der gaar



uden at man naar til et eller andet Resultat, gaar mange Penge tabt, der kunde spares, hvis Uddannelsen bragtes op paa Højde med Tidens Krav.

## De sultende Børn.

De sidste Dage i Aaret udsendtes paa Initiativ af Hovedbestyrelsen en Cirkulære, underskrevet af en stor Del af Organisationens Tillidsmænd, med Opfordring om at komme til Hjælp de sultende og frysende Børn i Wien og Berlin.

Denne Hjælp tænkes organiseret saaledes, at Lokomotivmænd, der har Evne og Vilje dertil, tager et Barn i Huset i ca. 3 Maaneder og sørger saa godt for dette som det er muligt. Alle dem, der, trods god Vilje dertil, ikke kan tage et Barn til sig, yder sit Bidrag til, at de Børn, der saaledes kommer til Huse hos Lokomotivmændene, bliver forsynet med det nødvendige Tøj.

Vi er forvisset om, at man ikke forgæves appellerer til Lokomotivmændenes gode Hjerte, vi tror, at de udsendte Lister hurtig vil blive udfyldte, ligesom vi tror, at der er mange, der ønsker at gøre godt mod et stakels Barn, der uforskyldt lider.

Alle vore Medlemmer kender af Dagspressens Skildringer den frygtelige Nød og Elenighed, der hersker i Særdeleshed i Wien, saa vi ikke her behøver at gentage dette; men Situationen er frygtelig og det gælder her mere end nogensinde, at hurtig Hjælp er dobbelt Hjælp.

Vi vil derfor bede alle Lokomotivmænd: læg Mærke til Listerne, gaa dem ikke ligegyldig forbi, men arbejd for, at ethvert Medlem skriver sig paa og se ikke skævt til den Kammerat, som mulig giver et mindre Beløb — fordi han ikke magter mere!

Men giv alle, giv af et godt Hjerte og giv efter Evne og Raad!

## Ordenen paa Lokomotiverne.

Lokomotivpersonalets Pligtfølelse er i de senere Tider gaaet noget paa Retur med Hensyn til Ordenen og Renholdelsen af Maskinerne, og for en Del skyldes det vel den Mangel paa Forstaaelse eller Uvilje til at imødekomme Lokomotivpersonalets Ønsker og Interesser, som man har Følelsen af udvises af vore Overordnede indenfor Maskintjenesten. Af hvilken Grund kan Personalet ikke faa deres faste Maskine igen og køre to Sæt med hver Maskine; den køren i Flæng med Maskinerne, som nu har fundet Sted i lang Tid, gaar saavel ud over Personalet som over Maskinerne og saavel Kul- som Oljeforbruget stiger.

Alle indenfor Lokomotivtjenesten maa være interesseret i, at Lokomotiverne er i den bedst mulige Orden; i at Kul- og Oljeforbruget holdes nede paa det mindst mulige og i at Interessen hos Lokomotivpersonalet for Lokomotivernes gode Orden og Stand ikke sløves. Til Fremme heraf er det bedste, naar hvert Sæt ikke kan faa sin egen Maskine, dette, at ordne Turene saaledes, at to Sæt kører med een Maskine.

Paa vore Strækningslokomotiver med Overheder og Kasseglider er denne sidste i Øjeblikket i daarlig Tilstand paa Grund af den daarlige Cylinderolje vi har, den forstopper Smøreapparaterne, saa de næsten ikke kan holdes i Orden, og vi kører med revne Glidere som Følge af, at Gliderne faar for lidt Olje. Det vilde sikkert betyde stor Kulbesparelse, om vi kunde faa Mollerups Smøreapparater anbragte paa nævnte Lokomotiver.

Naar vi modtager Lokomotiverne fra Værkstedet her i Nyborg efter Reparation, har de løbet en saakaldt Prøvetur. Denne gaar fra Ng. til Od. og tilbage. Paa Vejen til Od. standses paa hver Station og et Par Mand plejer dem alle tænkelige Steder, paa Tilbagevejen fra Od. til Ng. skulde der køres igennem med Hastighed indtil 90 Km., men Værkstedingeniøren er jo med, og han gentager stadig: „Kør endelig ikke for stærkt, at den brænder af.“ Resultatet er, at vi holder et Par Steder og at den fyldes op med Overhederolje, hvor den varmer.

Efter Prøveturen afleveres den til Depotet, og først da sker den egentlige Prøvekørsel. Saa er der ingen, der spørger om det er en ny Maskine, nej, fuldt Tog, og Lokomotivfyrbøderen maa springe af og paa Maskinen paa hver Station, foruden Arbejdet med at kaste en Masse af de daarlige Kul vi har ind i Fyret. Sidst jeg var ude med en ny Maskine, var Smøreapparatet paa højre Side ubrugeligt, fordi Smørerørene var i Uorden og vi







Hertil kommer endvidere *det overordentlige Løntillæg*, der beregnes i Forhold til de paagældendes Lønning den 1. August 1919 (som Lønning regnedes *kun* Grundløn og Alderstillæg, *ikke* midlertidig Løntillæg eller Dyrtidstillæg), nemlig:

For Ansatte, hvis Lønning, beregnet for et helt Aar, er:

1000—1999 Kr.	udgør det overordentlige Løntillæg	540 Kr.
2000—2399 " " " "	" " " "	570 "
2400—2899 " " " "	" " " "	600 "

Dette overordentlige Løntillæg udbetaltes med Halvdelen den 15. August 1919 og Halvdelen den 15. September 1919, og ved hver af disse Udbetalinger fradroges Halvdelen af det Beløb, som som de paagældende efter 1. Juli 1919 havde oppebaa'et som Dyrtidstillæg.

b) For Tidsrummet 1ste Oktober 1919 til 31te December 1919.

1) Lokomotivførere:

Stedstillæg	Begyndelseslønnen Alle Tillæg indbefattet.		Efter 3 Aar		Efter 6 Aar	
	Gifte	Ugifte	Gifte	Ugifte	Gifte	Ugifte
Sats a . . .	1255,50	1170,00	1330,50	1245,00	1413,00	1327,50
- b . . .	1225,50	1140,00	1300,50	1215,00	1383,00	1297,50
- c . . .	1203,00	1117,50	1278,00	1192,50	1360,50	1275,00
—	1143,00	1057,50	1218,00	1132,50	1300,50	1215,00

2) Lokomotivfyrbødere:

Stedstillæg	Begyndelseslønnen Alle Tillæg indbefattet		Efter 3 Aar		Efter 6 Aar		Efter 9 Aar	
	Gifte	Ugifte	Gifte	Ugifte	Gifte	Ugifte	Gifte	Ugifte
Sats a . . . .	1015,50	930,00	1053,00	967,50	1098,00	1012,50	1135,50	1050,00
- b . . . .	985,50	900,00	1023,00	937,50	1068,00	982,50	1105,50	1020,00
- c . . . .	963,00	877,50	1000,50	915,00	1045,50	960,00	1083,00	997,50
—	903,00	817,50	940,50	854,00	985,50	900,00	1023,50	937,50



## Fra det daglige Liv.

Hr. Redaktør!

I Anledning af Aar-skiftet sender jeg mine bedste Ønsker, i Haab om, at det nye Aar maa blive lykkeligbringende for vor Organisation og for Dem og at De som hidtil gennem Bladets Spalter vil tale frit fra Leveren.

Tilfældig saa jeg i „Vor Stand“ en af en Assistent i Sorø indsendt Artikel om Uniformen, og Manden er nu bange for, fordi at Lokomotivmændene skal have Uniform, at der ikke er tilstrækkelig Forskel paa

Uniformen, saaledes at der mulig kunde ske Forveksling. Tænk det skrækelige kunde ske, at man tog fejl af Lokomotivføreren og Assistenten og hidtil uanede Ubehagligheder kunde fremkomme derved.

Det har jeg tænkt meget indgaaende over, Hr. Redaktør, og ogsaa jeg mener, at det vilde være ubehageligt for en Lokomotivfører at blive antaget for Assistent, derfor maa der gøres noget!

Og det første jeg kom til at tænke paa, og det har jeg efter nøje Overvejelse fundet var det bedste, det er, at man forandrede Statsbanernes Emblem, det bevingede Hjul, og giver Assisterterne et Hjul forsynet med Bremseklodser eller et lænket Hjul som Symbol paa Farten paa Stationerne. Og Emblemet vi nu har passer vist ikke mere paa Stationerne — der er der ingen Gang i Støvlerne.

Jeg tillader mig derfor at mene, at et forandret Emblem vel kunde klare Sagen, og samtidig hermed fik det for Stationerne den Form som Tiden kræver.

Mit Forslag er til gratis Disposition, enhver kan frit tage Tanken op.

En Tjenestemand for hvem jeg kan garantere som



for mig selv, fortalte mig forleden, at han havde set et Nathan Smøreapparat, der lige var kommen fra Værkstedet efter at være underkastet Reparation, hvor de direkte Oljetilførselskander var fuldstændig forstoppede. Det var saamænd pænt pudset udvendig, men indvendig var Apparatet alt andet end rent. Lad mig tro, at dette er et Tilfælde, jeg kan ikke tænke mig Muligheden af, at den Maskinarbejder, der besørger ddtte Arbejde, ikke forstaar, at han arbejder under Ansvar og at det kan medføre meget store Ubehageligheder for Lokomotivmændene, hvis det er Reglen, at Apparaterne gaar ud af Værkstedet i den Stand. Men hvad bestiller Værkmestrene? Har de ikke Pligt til at kontrollere Arbejdet? D'Hrr. er saamænd hurtige i Vendingen, naar det hænder, at en Maskine kommer i Værkstedet med blot delvis forstoppede Vandstandshaner, thi en saadan Hane bliver sendt over paa Depotet — til behagelig Underretning for Lokomotivføreren. Var det ikke meget bedre, at Værkstedet sørgede for, at Tingene var i Orden efter Reparationen end at udstille dem i den Reparationen — i Særdeleshed da en saadan Forstopning af et Hanehul meget hurtigt kan finde Sted.

Det er vel bedst jeg slutter her, Hr. Redaktør, for kommer jeg ind paa, hvorledes Værkstedet besørger Reparationerne af Lokomotiverne, bliver jeg ikke færdig foreløbig.

Med Tak for Optagelsen.

*Caspar Røgrbrønder.*

## Revyen.

I Anledning af at det er kommet Undertegnede for Øre, at Forfatteren bl. a. Godtkøbs »vittigheder« harcellerer over, at jeg skulde have smykket mig med Titelen Lokomotivingeniør, skal jeg i Sandhedens Interesse oplyse følgende: Paa et Kort, bestemt til en Udlænding i Skotland, og hvis Indhold var affattet paa Engelsk, var selvfølgelig ogsaa min Stillingsbetegnelse (Locomotive-engineer) — Kortet ramte ikke Adressaten, men blev returneret, og det henlaa da nogle Dage paa Førerstuen i Ms., hvor det har været »studeret« af visse nysgerrige. Det maa imidlertid have skortet disse paa Sprogtalent, idet de kun har kunnet »knuse« mit Navn og Stillingsbetegnelsen, og derved faaet Locomotive-engineer galt i Halsen og »frit« oversat til Ingeniør. — »Velvillige Sjæle« har derefter bragt det hele til Gb., hvorfra det senere er havnet som en »Vittighed« til Revuen, der kunde »grines« af. Jeg maa dog bedrøve dem, der har grint, at ved at slaa op i en Ordbog eller i amerikanske Fagtidsskrifter vil man finde, at det betyder Lokomotivfører. Skal der endelig grines, maa jeg saa — sidst og bedst — faa Lov til at grine af d.Hrr. Rygtesmedes Uvidenhed, som selv Guderne kæmper forgæves imod.

p. T. Ms.

*P. Hansen.*  
Locomotive-engineer.

## Statsfunktionærernes Laaneforening og „Danmark“.

Det er fra »Danmark« blevet os meddelt, at alle de forsikrede Jernbanemænd, som endnu ikke har faaet Bonus udbetalt, den 1ste Januar vil kunne faa denne udbetalt hos Lønningsudbetaleren mod Kvittering. Dette gælder paa alle større Stationer. Man vil ogsaa foruden dette Tidspunkt kunne faa Bonus udbetalt ved skriftlig Henvendelse til Jens Prip, Kongensgade 7, Esbjerg. Bonus vil ogsaa paa denne Maade blive udbetalt for de Forsikredes Vedkommende, hvis Policier er deponerede.

Bonus i Forsikringselskabet „Danmark“, der tilkommer Forsikrede hvis Policier er stillet som Sikkerhed i Statsfunktionærernes Laaneforening udbetales i Danmarks Afdeling for Jernbanemænd, Ingerslevsgade 116<sup>1</sup>, mod Opgivelse af *Laanets Nr. og Police Nr.*

Laaneforeningen er rede til give Oplysninger om ovenstaaende Nr., saafremt disse ikke erindres.

## Bidrag til Agitationen i Sønderjylland.

Stationsmester Poulsen, Sig 5,00. Silkeborg Station 22,00. Stationsforst. C. Hansen, Eskildstrup 10,00. Portører, Aarhus Station 7,00. Masned Sund og Masnedø Stationer 19,00. Skelskør Maskindepot 23,00. Aarhus Ø. Station 5,00. Springforbi Holdeplads 9,00. Slagelse Station 12,00. Karup Station 8,00. Ydby Station 14,00. Hornslet Station 17,00. Togeksped., Godsbanegaarden 58,00. Nørre Aaby. Station 16,00. Skals Station 10,00. 8. Banesektion 18,00. Sindal Station 8,00. Lokomotivførere paa Kbhvns Godsbaneg. 86,00. Charlottenlund Station 66,00. Fredensborg Station 8,00. Ansatte paa Randers Station (2. Bidrag) 32,00. Frederiksberg Station 24,00. Kontrollør Vig-Nielsen, Bramminge 5,00. 1. Anlægssektion 50,00. Baneafdelingens Regnskabskontor, Kbhvn. 105,00. Værkstedskontoret, Nyborg 38,65. Borup Station 51,00. Lokomotivførere ved Esbjerg Maskindepot 21,00. Lokomotivfyrbøder Melchior, Gb. 5,00. Løgstrup Station 8,00. Gjedser Station 15,00. Slagelse Godsekspektion 14,00. Jyderup Station 10,00. Horsens Station, Mark 100,00 + Kr. 32,00. Horsens Godsekspektion 12,00. Kvægtorvsstationen, Kbhvn. 15,00. 27. Overbanemesterstrækning, Aalestrup, ved Overbanemester Mouritzen 50,00. Maskinkontoret (2. Bidrag) 10,00. F. Hansen, 1. Banekontor 5,00. Maskintjenesten, 3. Distrikt 25,00. Regnskabskontoret, 3. Distrikt 54,00. Sekretariatet, 3. Distrikt 9,00. Trafiktjenesten, 3. Distrikt 35,00. Ringsted Station 27,00. Østerbro Godsekspektion 71,00. Kontrollør H. v. Hemme, Helsingborg 20,00. Marslev Station 19,00.

Med det tidligere indkomne ialt Kr. 4,076,10 og 100 Mark.

Bidrag modtages fremdeles.



## Det sjælland-falsterske Statsbanepersonales Bibliotek.

Paa Generalforsamlingen den 8. November blev det af Bestyrelsen fremsatte Forslag, om en Forhøjelse af Medlemskontingenten, vedtaget. De 2 højeste Satser bliver herefter forhøjede med 10 Øre og de 2 laveste med 5 Øre pr. Maaned. Forhøjelserne træder i Kraft fra den 1. April n. A.

Bestyrelsen.

## Hjertelig Tak.

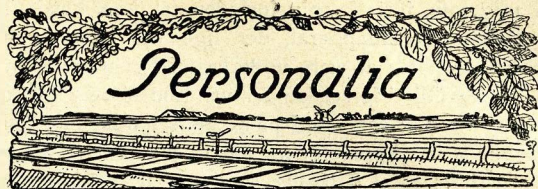
Hjertelig Tak for den store Deltagelse ved min kære Søns, Lokomotivfyrbøderaspirant N. P. Nielsens Begravelse.

Enkefru Nielsen.

## Til Medlemslisten.

Overført fra D. S. og M. F. til D. L. F.:

Lokomotivfyrbøderne S. K. Th. Nielsen, Poul Andersen, John Kristensen, Masnedsund, K. M. Krogbæk, H. G. M. P. Christensen, Struer, og F. O. Christiansen og P. Hansen, Glyngøre, Viborg Afd.



Afsked af Ministeriet for offenlige Arbejder efter Ansøgning paa Grund af Svagelighed med Pension med Udgangen af Januar 1920:


Lokomotivfører C. T. W. Holm, Kbhvns. Godsbg. Afgaaet ved Døden den 25. November 1919:

Lokomotivfører C. T. Jensen, Dbmd., Kbhvns. Godsbg. Tilladelse til at bytte Tjenestested under 18. December 1919:

Lokomotivfyrbøder H. H. E. Schæbel, Kbhvns. Godsbanegaard.

Lokomotivfyrbøder A. H. C. Quist, Østerbro.





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

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

## 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'Hrr. 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

## Nørrebro's Vinimport Nørrebrogade 178.

ROBERT BERTHELSEN

Tlf. Taga 1300

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

## Københ. Smørrebro's Fabrik, Vesterbrog. 8,

skraas for Frihedsstøtten

leverer endnu trods Krigen fin Mad til meget smaa Priser. Butikken aabnes Kl. 5 Morgen og sender Smørrebød i Byen for 5 Øre pr. Ordre. Telf. 10259—10260.

Udsalg: Torveg. 37 og Ryseg. 127 Hj. af Østerbrog.

## Paalægsforretningen Gasværksvej 1. Andersen

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

**JØHLER & ING DAM**, stat-aut. Installatør,  
Istedgade 138. Telf.: Vester 3199.  
Stort Udvalg i Lysekroner, Staalampere og Strygejern.  
Alt elektrisk Arbejde udføres. Tilbud gratis.

Statsbanepersonalets

## Brandforsiknings-For- ening.

Ekspeditionskonror

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 Aarhus er:

Hr. Togbetjent L. Hammer, Hr. Værkmester Ludvigsen, Hr. Magasinformand M. Nielsen, Hr. Lokomotivfører J. J. Nissen, Hr. Assistent Thiede, Hr. Overbanemester Wehrs, Hr. Fuldmægtig B. Bertelsen.

Regnskabskontrollen giver Oplysning om alle Foreningen vedrørende Forhold.

## Flæske-Børsen.

Godthaabsvej 18 A.

Kun friske, 1. Kl.s Varer.

A/S LOUIS LILLIEQUIST

GARVERI & LÆDER-UDSALG

187, NØRREBROGADE 187.

KØBENHAVN L.

TELF. TAGA 444.

### Announce-Ekspeditioner:

For Kjøbenhavn: Chr. Hylver, Sommerstedgade 22<sup>a</sup>,  
Telefon Vester 4011.

For Provinsen: L. Rasmussen, Hans Tausensgd. 14, Odense.  
Telefon 2288.

Udgaar 2 Gange maanedlig.

Redaktion: Vesterbrogade 98 a<sup>2</sup>, Kjøbenhavn B.  
Tlf. Vester 2895 v.

Abonnementspris: 5 Kr. aarlig.

Tegnes paa alle Postkontorer i Skandinavien.