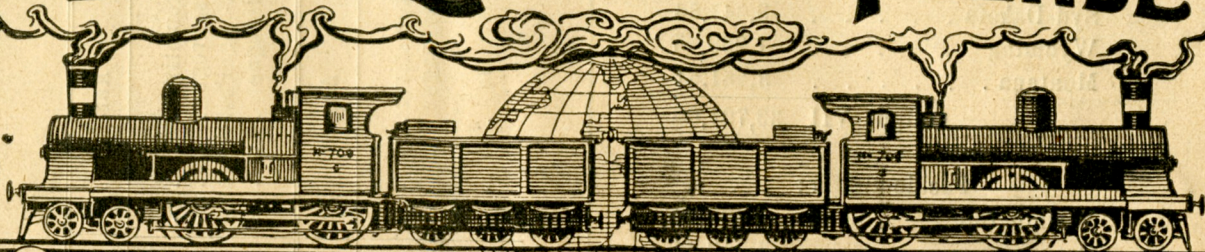


# DANSK LOKOMOTIVTIDENDE



ENIGHED

KUNDSKAB

HJÆLP

ORGAN FOR DANSK LOKOMOTIVFØRER OG LOKOMOTIVFYRBØDER-FORENING.

Redaktør: Lokomotivfører L. Mauritzen, Fredericia.

Nr. 10.

15. Maj 1906.

6. Aarg.

## De amerikanske Jernbaners Udvikling.

(Af Ingeniør Summersbach.)  
(Fortsat).

I Aaret 1903 besad de enkelte Stater følgende Antal Banemil:

### Ny England Stater:

Maine . . . . .	2,004,79
New Hampshire . . . . .	1,191,42
Vermont . . . . .	1,057,84
Massachusetts . . . . .	209,84
Rhode Island . . . . .	2,119,28
Connecticut . . . . .	1,025,90

Gruppe I 7,609,07

### Mellem-Atlantiske Stater:

New York . . . . .	8,180,85
New Jersey . . . . .	2,242,56
Pennsylvania . . . . .	10,784,54
Delaware . . . . .	333,63
Maryland . . . . .	1,368,18
District of Columbia . . . . .	24,65

Gruppe II 22,934,41

### Central Nord-Stater:

Ohio . . . . .	9,023,61
Michigan . . . . .	8,459,65
Indiana . . . . .	6,834,75
Illinois . . . . .	11,502,38
Wisconsin . . . . .	6,921,40

Gruppe III 42,741,79

### Syd-Atlantiske Stater:

Virginia . . . . .	3,852,62
West Virginia . . . . .	2,636,73
Nord Caroline . . . . .	3,824,47
Syd Carolina . . . . .	3,051,86
Georgia . . . . .	6,121,16
Florida . . . . .	3,725,69

Gruppe IV 23,212,53

### Golf og Mississippi Strækningen:

Alabama . . . . .	4,434,29
Mississippi . . . . .	3,156,56
Tennessee . . . . .	3,355,19
Kentucky . . . . .	3,193,31
Louisiana . . . . .	3,419,38

Gruppe V 17,558,73

### Sydvest Stater:

Missouri . . . . .	7,276,43
Arkansas . . . . .	3,691,37
Texas . . . . .	11,256,19
Kansas . . . . .	8,811,39
Colorado . . . . .	4,916,43
Neu Mexiko . . . . .	2,343,33
Indian Country . . . . .	2,313,69
Oklahoma . . . . .	2,409,35

Gruppe VI 43,018,18

### Nordvest Stater:

Jowa . . . . .	9,799,39
Minnesota . . . . .	7,495,99
Nebraska . . . . .	5,794,30

Nord-Dakota . . . . .	3,155,62
Syd-Dakota . . . . .	3,045,54
Wyoming . . . . .	1,238,65
Montana . . . . .	3,261,51

Gruppe VII 33,791,00

Pacific Stater:

Washington . . . . .	3,407,90
Oregon . . . . .	1,719,44
Californien . . . . .	5,819,77
Nevada . . . . .	956,89
Idaho . . . . .	1,437,20
Arizona . . . . .	1,715,80
Utah . . . . .	1,681,36

Gruppe VIII 16,738,36

Til Afslutningen af denne Udviklingsfremdragelse skal særlig anføres det tiltagende Stigningsforhold fra Staterne Pennsylvania, Illinois og Texas, hvis Linier har overskredet 10,000 Mil.

Stat	1860	1870	1880	1890
Pennsylvania	2,598	4,656	6,191	8,638,99
Illinois . . . . .	2,790	4,823	7,851	10,165,67
Texas . . . . .	307	711	3,244	8,709,85
Pennsylvania	10,334,08	10,393,83	10,508,45	10,784,54
Illinois . . . . .	11,048,40	11,330,87	11,390,11	11,502,38
Texas . . . . .	9,991,62	10,565,93	10,897,18	11,266,19

Med Henblik paa det rullende Materiale, da besad de amerikanske Jernbaneselskaber i 7-Aaret 1897 - 1903 tilsammen efterstaaende Antal:

Aar	1897	1898	1899	1900
Lokomotiver . . . . .	36,410	36,746	37,245	38,065
Personvogne . . . . .	25,654	25,844	26,184	26,786
Pak- og Post-Vogne . . . . .	8,180	8,049	8,121	8,209
Godsvogne . . . . .	1,234,972	1,284,807	1,328,084	1,350,258
Aar	1901	1902	1903	
Lokomotiver . . . . .	39,729	41,626	44,529	
Personvogne . . . . .	27,144	27,364	28,648	
Pak- og Post-Vogne . . . . .	8,667	9,726	10,182	
Godsvogne . . . . .	1,409,472	1,503,949	1,624,150	

Paafaldende i denne Sammenstilling er det, at Antallet af Personvogne i de forløbne 7 Aar kun er forøget med 3000, medens Antallet ved Anskaffelser af nye Lokomotiver udgør 8130.

Antallet af Lokomotiver og Vogne for Aaret 1903 i de forskellige Statsgrupper findes opgivet i Tabel 4.

De Mellem-Atlantiske og Central Nord-Stater er altsaa i Forhold til de andre Statsgrupper langt rigeligere udrustet med rullende Materiale.

Efter de foranstaaende Opgivelser skal jeg dernæst i Korthed omtale Omkostningerne ved Anlæggene. I Almindelighed kan man betragte Udgifterne ved Anlæggene af de amerikanske Baner som sammensatte af tre Faktorer, nemlig af Aktiekapitalen, den faststaaende (uopsigelige) samt den løse (opsigelige) Gæld, og hvorfra Beregningen af Omkostningerne pr. Mil let lader sig udføre. Følger man Tallene gennem en længere Aarrække, vil man se, at Udgifterne pr. Banemil stadig er vokset. En kortfattet Oversigt af det finansielle Regnskab findes gengivet i Dollars i Tabel 5.

Tabel 4.

Antal	Ny England Stater	Mellem- Atlan- tiske Stater	Central Nord- Stater	Syd- Atlan- tiske Stater	Golf-og Missi- sippi- Stater	Sydvest- Stater	Nordvest Stater	Pacifik- Stater
Lokomotiver . . . . .	2,555	12,783	12,536	3,848	1,730	5,501	3,752	1,824
Personvogne . . . . .	3,440	9,273	6,882	2,201	908	2,724	1,877	1,343
Pak- og Postvogne . . . . .	793	3,112	2,648	896	375	1,064	730	564
Godsvogne . . . . .	47,566	496,035	508,910	135,302	65,273	182,603	136,823	51,638

Tabel 5.

Aar	Aktiekapital	Uopsigelig Gæld	Opsigelig Gæld	Samlet Sum	Anlægsomkost- ninger pr. Mil
1875	2,207,564,835	2,208,066,845	—	4,415,631,630	59,593
1880	2,708,673,375	2,530,874,943	162,489,939	5,402,038,257	58,624
1885	3,778,609,737	3,740,255,066	256,993,391	7,775,858,194	60,897
1890	4,590,471,560	5,055,225,025	375,228,630	10,020,925,215	61,343
1895	5,181,373,599	5,648,659,436	418,536,623	11,248,569,658	62,554
1900	5,804,346,250	5,758,592,754	328,963,335	11,891,902,339	61,884
1901	5,978,796,249	6,035,469,741	312,225,536	12,326,491,526	62,926
1902	6,078,290,596	6,465,290,839	310,345,867	12,853,927,302	64,371
1903	6,355,207,335	6,722,216,517	448,199,448	13,525,623,300	65,377

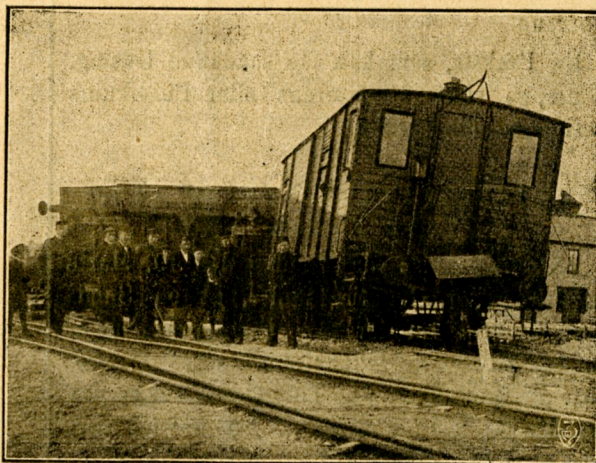
Fra Aaret 1875 til 1903 opviser Anlægs- kapitalen pr. Banemil en Forhøjelse af 5284 Dollars, men paa den anden Side er Banernes Indtægter (vi skal straks beskæftige os der- med) i samme Tidsrum steget betydelig. De samlede Anlægsomkostninger beløb sig efter foranstaaende Sammenstilling for 30 Aar siden til ca.  $4\frac{1}{2}$  Milliard Dollars. I Aaret 1903 udgjorde disse allerede  $13\frac{1}{2}$  Milli- ard Dollars, altsaa nøjagtig tre Gange saa meget. (Fortsættes).

Aarsagen til Uheldet formenes at være, at nogle svære Træblokke, der var lastet paa 2 Blokvogne, forskød sig i Længderetning, saa- ledes at de ved deres kolossale Vægt pressede den bageste af Blokvognene af Spor.

### Et Sporfløb ved Vara.

Den 11. April f. A. om Aftenen løb Tog 6 af Sporet ved Vara (Sverrig).

Afløbet fandt Sted ved Indgangsspor- skiftet til Vara Station med den femte Vogn fra Maskinen, hvorved de øvrige Vogne dels væltede, dels stilledes paa tværs af Sporet — som det ses af Illu- strationen.



## Bremsebetjening.

Fra en æret Indsender har vi faaet tilsendt følgende to Udklip af »Kolding Avis«:

**Sparesystemet. — Bremseren sprang af Toget. — Snedkersvenden som Togfører.**

Det Spare-system, som Generaldirektoratet for Statsbanerne i de senere Aar har vidst at gennemføre, har, efter hvad der skrives til »Landbodagbl.«, givet sig følgende Udslag:

I Jylland er Forholdet faktisk dette, at der er for lidt underordnet Personale paa de større Stationer, og Følgen er blevet, at man paa visse Strækninger har maattet ty til løst Mandskab.

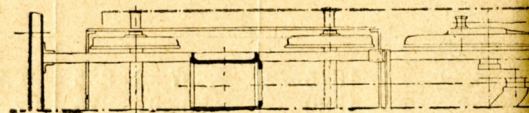
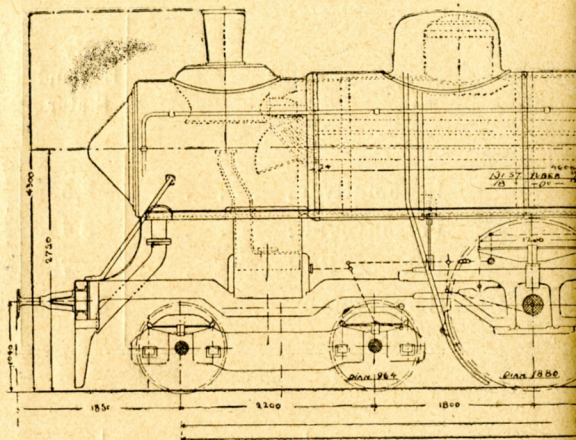
Dette løse Mandskab har særlig gjort Tjeneste som Bremsehjælpere, og som saadan var antaget en Snedkersvend fra Lunderskov. En Dag skulde han passe en Bremse i et Særtog fra Lunderskov til Fredericia, men da Toget kom til Fredericia, var han forsvundet. Det laa jo nær at antage, at han var faldet af undervejs og kommet af Dage, og en Undersøgelse blev hurtigst muligt anstillet. Det viste sig imidlertid, at Manden var sprunget af Toget i Tavlov, fordi der passerede et andet Tog, som han kunde naa hjem med tidligere. Saa fik Bremse være Bremse.

Og denne samme Mand, som altsaa staar aldeles udenfor Banefunktionærene, havde nogle Dage i Forvejen fungeret som — Togfører for et Særtog fra Lunderskov til Vamdrup.

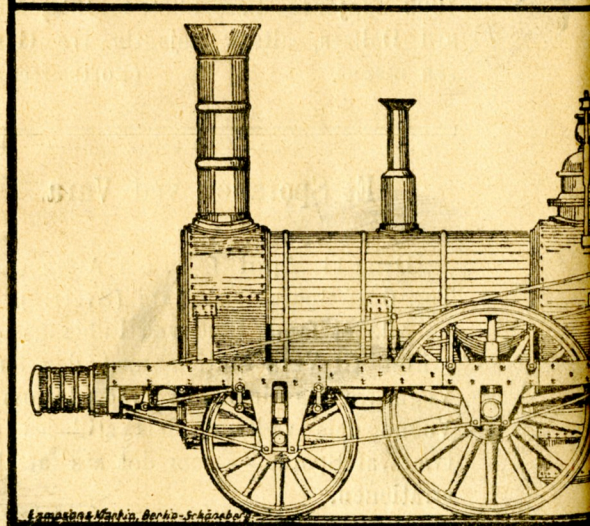
En Praksis, som kan faa saadanne Udslag, vil næppe vinde Ministerens eller Publikums ubetingede Tilslutning.

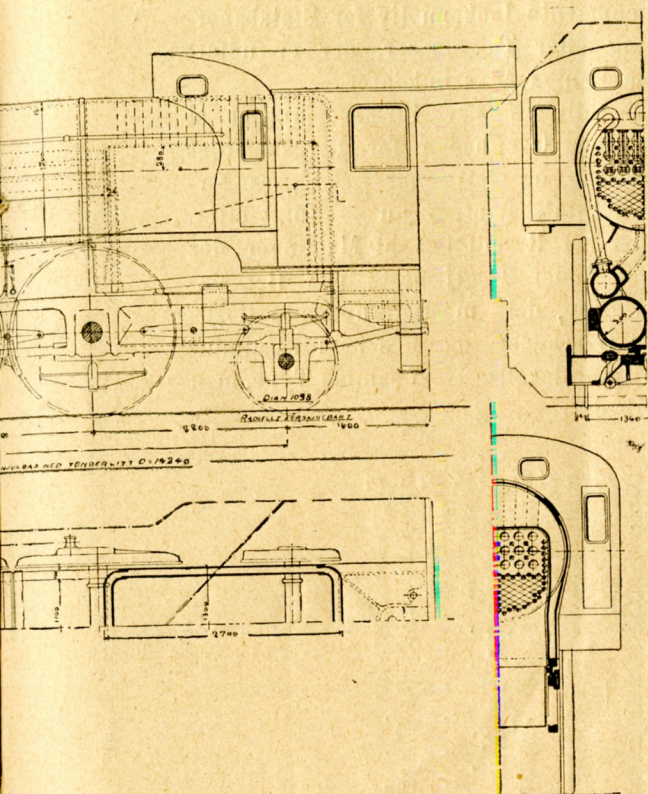
**Snedkersvenden sprang ikke af Toget.**

»Kolding Avis« for Mandag den 19. Marts meddelte efter »Landbodagbl.«, at en Snedkersvend fra Lunderskov var sprungen af Toget i Tavlov og ladet Bremse være Bremse. Dette er imidlertid ikke Tilfældet — ikke paa den Maade, det er anført. Jeg havde, som skrevet, gjort Tjeneste i et Særtog fra Vamdrup, som skulde til Fredericia, men havde tillige Ordre til at gøre Tjeneste i et Tog fra

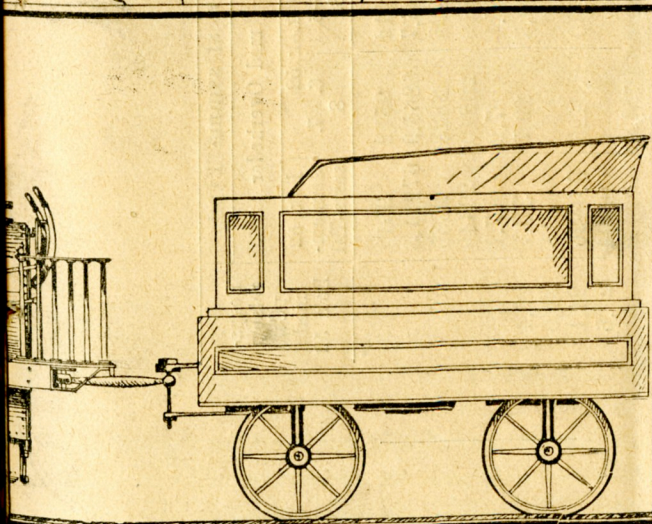
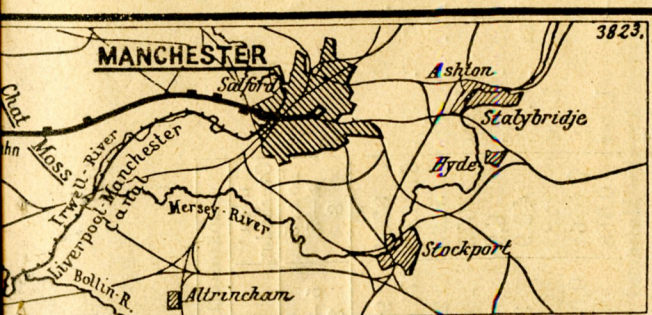


Svensk Lokomotiv med c





hedet Damp. (Se omst. Tekst).



Fredericia til Esbjerg. Men da Vamdrup-Sæertoget var forsinket, forlagdes Krydsningen af de to Tog til Tavlov, medens de planmæssig skulde krydse i Fredericia. Krydsningen blev forlagt i Kolding, og da jeg erfarede dette, henvendte jeg mig til Togføreren, som var en Fredericia Konduktør, og underrettede ham om, at jeg skulde gøre Tjeneste i Esbjergtoget. Jeg mente at skulle skifte Tog i Tavlov, da vi krydsede der. Det fik jeg imidlertid ingen Besked paa, og da vi saa kommer til Tavlov, er det andet Tog kommen og holder færdig til at køre. Jeg gaar selvfølgelig efter min Ordre over i dette Tog for at overtage min Tjeneste, hvilket jo fulgte af sig selv, da Togføreren ikke vilde give mig Besked.

Tillige staar i samme Artikel, at jeg har ført Tog fra Lunderskov til Vamdrup. Dette er ogsaa en »And«, det var nemlig omvendt, og jeg kan da heldigvis være glad ved, at jeg ankom til Lunderskov i rette Tid, og jeg havde tillige den nødvendige Betjening med hele Vejen, hvilket min Togfører den omtalte Nat ikke kan siges at have haft, saa det er Statsbanerne ikke overgaaet nogen Skam ved, og Vedkommende, som har affattet Artiklen af 19. ds, skulde hellere have hentet Oplysninger hos mig privat, i Stedet for, at jeg her skal klargøre det, saa havde han da i hvert Tilfælde ikke været tvungen til at skulle tage dem i sig igen.

Snedkersvenden.

\* \* \*

Lokomotivpersonalet kan sagtens føle sig tryk og rolig paa sin Maskine, naar der ved Bremserne findes en saa udmærket Hjælp til Standsning af Toget.

Vi er i Tvivl om, hvad vi mest skal beundre, den Mangel paa Forstaaelse af eller Respekt for Sikkerhedstjenesten, som visse Stationer — hvor Lejlighed gives — udviser, eller den Kynisme, med hvilken Snedkersvenden klargør sin Stilling i et Dagblad.

Naar man kan betro en Snedkersvend, der end ikke har Begreb om sine allersimpleste Pligter som Bremsevogter, til at fungere som Togfører, da maa vi i Lokomotivpersonalets Navn nedlægge vor kraftigste Protest mod, at Forholdene faar Lov til at udvikle sig, saa-

ledes at en Gentagelse af det her passerede kan finde Sted; thi vort Ansvar er tilstrækkeligt stort, uden at dette hensynsløst forøges.

## To af Organisationens Medlemmer hædrede.

To af vor Organisations Medlemmer, d'Hrr. Lokf. Spangenberg og Lokfyrb. Schmidt, fik den 27. April af Trafikministeren overrakt Dannebrogsmændenes Hæderstegn for ved deres Agtpaagivenhed og Resoluthed at have frelst et Barn fra at blive overkørt.

Sagens Historie er følgende: Da Tog 125, der afgaar fra København til Frederikssund Kl. 10 Fm., den 13. April kørte mellem Herlev og Skovlunde, ser Lokf. pludselig et mindre Barn gaa ind og stille sig op ved Sporet. Vakuumbremserne sættes i samme Nu til af fuld Kraft, men det stod dog Lokomotivpersonalet klart, at Lokomotivet vilde naa Barnet, forinden der kunde stoppes. Lokomotivfyrbøderen entrede derfor ud til Lokomotivets Forende, og det lykkedes ham med Benet at skyde Barnet ud til Siden. Barnet frelstes herved, thi Toget løb endnu ca. 20 Alen, forinden det stoppede.

Sagen var kommen Kongen for Øre, og Majestæten forlangte sig Oplysning om Sagen tilsendt, og Følgen blev, at de Paagældende fik Dannebrogskorset.

Dette vil sikkert glæde alle Lokomotivmænd, da de jo ikke er forvænt med at se deres Agtpaagivenhed og Resoluthed paa skønnet. L.

## Svensk Lokomotiv med overhedet Damp.

Hosstaaende bringer vi en Illustration af et ny svensk Lokomotiv med Schmidts Overheder, af hvilken vi her i Bladet tidligere har bragt en speciel Illustration, der viser, hvorledes Overhedningen foregaar saavel med den her nævnte Overheder som ved andre Systemer. Nydquist og Holm i Trollhättan har Eneret paa Tilvirkningen af Schmidts Overheder for Skandinavien, og dette Firma har

bygget ovennævnte Lokomotiv for Statsbanernes Regning efter Tegninger, der er udført paa samme Baners Maskinkontor.

Allerede tidligere har Firmaet bygget et Lokomotiv med Overheder for Bergslagerens Jernbaneselskab, og dette har vist sig saafordelagtigt, at Statsbanerne nu er fulgt efter. Vi meddeler her Resultatet af Maalinger, der er foretaget under Togtjeneste paa Bergslagerens Jernbane, dels med ovennævnte Lokomotiv med Overheder og dels med et almindeligt Hurtigtogslokomotiv af samme Type, men uden Overheder.

	Lokomotiv af samme Type			Besparselse i pCt. med Lok. 52
	uden Overheder Lok. 51 4-5. 8.	med Overheder Lok. 52 6-7. 8.		
Vognakselskilometer	8364	9512	9512	9512
Fremført Bruttolast Tonskilometer	61042,9	67596,7	66865,9	67211,3
Kulforbrug . . . . . Kg.	3425	2905	2825	2865
Vandforbrug . . . . . Liter	23675	20640	20240	20440
Vandforbrug pr. Kg. Kul . . . . .	6,9	7,1	7,2	7,1
Kulforbrug pr. 100 Vognakselskilom. . . . .	40,9	30,5	29,7	30,1
Vandforbrug — — — — — Liter	283			215
Kulforbrug pr. Tonskilom. Bruttolast	0,0561	0,0430	0,0423	0,0426
Vandforbrug — — — — — Liter	0,388			0,304
Dampens Middelttemperatur paa Linien Amal—Møllerud retur 275°				26,4
Dampens Middelttemperatur paa Linien Møllerud—Gøteborg retur 280°				24,0
Dampens Middelttemperatur paa Linien Møllerud—Gøteborg retur 290°				24,1
Dampens Maksimitemperatur paa Linien Møllerud—Gøteborg retur 290°				21,6
A n m. Ved Beregning af Bruttolasten er Personvognene opført med halv Last.				
Brændsel: Prima Lambton Wallsind Stenkul.				

## Lokomotivets Oprindelse og Udvikling.

(Fortsat).

Omstaaende bringer vi en Illustration (Fig. 27) af Stephensons original Lokomotiv (The Planet), der udgjorde Forbillede for Lokomotivbygningen i baade den gamle og den ny Verden. Samtidig vedføjer vi et Kort over den første Jernbanestrækning for Damplokomotiver i Evropa.

Den værste Hæmsko paa Lokomotivbygningen i Amerika i Tiden 1830—1848 var Manglen paa passende Værksteder, hvilket muligvis var Anledning til, at mange af de Lokomotiver, der blev konstrueret og bygget paa den Tid, blev udført af Ikke-Fagmænd, der i de fleste Tilfælde udførte Arbejdet i almindelige Smedier. Ganske vist fandtes der mekaniske Værksteder, men da Lokomotivbygning ansaas for et slet lønnet Arbejde, blev saadant ikke paabegyndt, saa længe man havde andet Arbejde.

Som det vil erindres, var en af Datidens heldigste Lokomotivkonstruktører almindelig Købmand (Miller) og Phineas Davis — der

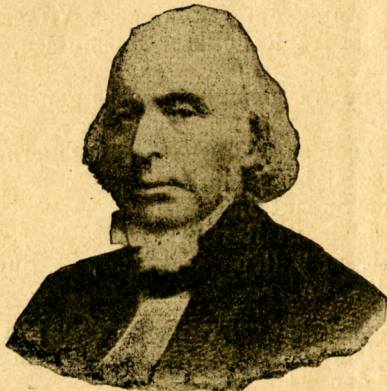


Fig. 28.

blandt andet byggede det ældste nu eksisterende Lokomotiv i Amerika (Atlantic) — var Urmager. At en Urmager — der jo dog paa sin Vis kan regnes for Maskinarbejder — kunde bygge Lokomotiver — er i og for sig ikke saa mærkværdig, i Særdeleshed naar man tager i Betragtning, at han indgik Kompagniskab med en Maskinist ved Navn Gartner. Men bemærkelsesværdigt er det, at Grundlæggeren af Verdens største Lokomotivfabrikker, Mathias W. Baldwin (Fig. 28) var Juveler. Allerede

i Aaret 1819 aabnede denne begavede Mand et lille mekanisk Værksted for egen Regning. 6 Aar senere indgik han Kompagniskab med en Maskinist ved Navn Davis Mason. Disse to begyndte med fabriksmæssigt at tilvirke Bogbinderværktøj. Denne Industri viste sig saa fordelagtig, at der indførtes Damp som

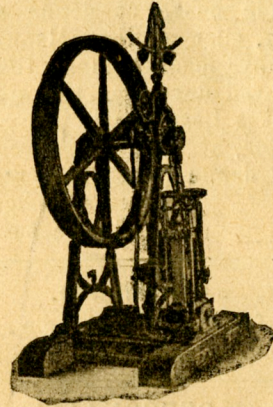


Fig. 29.

Drivkraft. Baldwin konstruerede og byggede da sin første Maskine (Fig. 29) som Drivkraft for sit eget Værksted.

Maskinen, der byggedes for Aaret 1830 findes endnu opbevaret ved Værkstederne.

(Fortsættes).

København, den 5. Maj 1906.

Hr. Redaktør L. Mauritzen.

De bedes godhedsfuldt optage disse Linier i det først udkommende Nummer af vort Foreningsblad.

### Eksamensspørgsmaalet.

Ved den i Februar i 1. Kreds afholdte Prøve til Lokomotivførere var en Del Fyrbødere saa uheldige at faa Betegnelsen »ikke bestaaet«. Naar jeg derfor tillader mig — som en af disse uheldige — at henstille til Avtoriteterne, om der i en ikke altfor uoverskuelig Fremtid maa blive afholdt en fornyet Prøve for disse og dem, der ved Sygdom var forhindret i at møde i Februar, er jeg overbevist om at have udtalt et længe næret Ønske hos mine Kolleger, thi selv om der gives nok saa gyldige Beviser for Aarsagen til de begaaede Fejl under Eksaminationen, saa betragtes dog en saadan uheldig Eksaminand i de fleste Tilfælde som mindre godt begavet og vil maaske

ved mange Lejligheder høre spottende Udtalelser over sit Uheld, selv om der — som sagt — har foreligget nok saa sikre Grunde for, at Vedkommende i den daglige Tjeneste fuldt ud er lige saa rutineret som en bestaaet Kollega. Dernæst finder jeg, at der bør tages Hensyn til, at der mellem de Uheldige ogsaa findes Folk, der allerede har ofret en Aarrække paa Banens Alder, og som maaske efter et fornyet Uheld kunde ønske at danne sig en anden Livsstilling, eller at disse Mennesker efter en bestaaet Prøve maaske kunde tilkomme lettere Arbejde, hvad der ogsaa har sin Betydning i et Menneskes Levetid

Haabende, at vore ærede Foresatte vil tage Hensyn til denne Henstilling, tegner jeg  
Deres ærbødigste  
Ikke bestaaede.

### Auditøren.

Herredsfuldmechtig Aage Andersen  
i Odder er udnævnt til Auditor ved Statsbanerne.

## PERSONALIA.

1.—5. 06.

Forfremmede til Lokomotivførere er:  
Lokomotivfyrbøderne

- Nr. 307 J. C. Møller, Aarhus H., med Tj. Nr. 392 i København Ø.  
Nr. 308 C. Schmidt, Aalestrup, med Tj. Nr. 393 i København Ø.  
Nr. 309 A. M. A. Dalgaard, Korsør, med Tj. Nr. 394 i København H.  
Nr. 310 A. J. H. Lorentzen, Langaa, med Tj. Nr. 395 i Nyborg.  
Nr. 311 J. J. Petersen, Aarhus H., med Tj. Nr. 396 i København H.

Forfremmede til Lokomotivfyrbødere er:  
Haandværkerne

- Nr. 1518 H. C. Petersen, København, med Tj. Nr. 307 i Roskilde.  
Nr. 189 N. H. Jacobsen, Nyborg, med Tj. Nr. 308 i Korsør.  
Nr. 1506 A. V. G. Jensen, København, med Tj. Nr. 310 i Korsør.  
Nr. 29 N. C. O. Bendixen, København, med Tj. Nr. 309 i Fredericia.  
Nr. 168 A. J. Grosen, Aarhus, med Tj. Nr. 311 i Struer.

- Nr. 182 H. P. Larsen, Aarhus, med Tj. Nr. 510 i Aarhus H.  
Nr. 176 O. E. Ovesen, Aarhus, med Tj. Nr. 509 i Aalestrup.  
Nr. 184 H. M. K. Henriksen, Aarhus, med Tj. Nr. 511 i Glyngøre.

Forflyttede er:

Lokomotivførerne

- Nr. 318 P. S. Antonsen, Thisted, til Fredericia.  
N. 63 A. C. Schulz, Thisted, til Nyborg.

Lokomotivfyrbøderne

- Nr. 483 G. Ankerstjerne, Struer, til Langaa.  
Nr. 158 N. M. Rasmussen, Glyngøre, til Nyborg.

## Tantiemen.

Saa vidt det i Øjeblikket lader sig beregne, vil Tantiemen for det forløbne Driftsaar antagelig andrage ca. 92 Kr. pr. Lod, hvilket giver ca. 170 Kr. til en Lokomotivfører og ca. 134 Kr. til en Lokomotivfyrbøder.

Det endelige Resultat kan ifølge Sagens Natur ikke foreligge endnu.

**Jernbaneetatens Fællesindkøbsforening,**  
København, afholder ekstraordinær Generalforsamling Fredag den 1ste Juni Kl. 8<sup>1</sup>/<sub>2</sub>, Efterm. paa nyt Landmandshotel, Ny Halmtorv 14.

Dagsorden:

- Beretning om Foreningens Virksomhed.  
Klage fra Konduktør Rasmussen, Kallundborg.  
Klage fra Konduktør K. Jørgensen, København.  
Afskedigelse af Uddeleren og nærmere Fastsettelse af hans Løn.  
Ændring af Lovene.  
Gratiale til Revisorerne.  
Væg af 9 Repræsentanter, 2 Suppleanter og 1 Revisor.

Forslag, der ønskes behandlede paa Generalforsamlingen, maa være Formanden i Hænde senest den 24. Maj 1906.

København, den 8. Maj 1906.

Paa Repræsentantskabets Vegne

C. Kragh,  
p. t. Formand.

Udgaar 2 Gange maanedlig. Abonnementsprisen er 1 Kr. halvaarlig. Avertissementsprisen er paa Omslagets 1ste Side 15 Ø. og paa Omslagets andre Sider 12 Ø. pr. mm. Plads i Spaltebredde halvaarlig. Spaltebredden er 58 mm.

Samtlige paa Omslaget tegnede Annoncer ere staaende mindst  $\frac{1}{2}$  Aar.  
I Slutningen af Teksten optages Annoncer til en Pris af 10 Øre pr. Petitolinje eller dens Plads, med Fradrag af 20 pCt. for staaende Annoncer.

Ekspedition: Lokomotivfyrbøder M. F. Møller, Fynsgade 36<sup>1</sup>, Fredericia.