



Redaktør: Lokomotivfører L. Mauritzen, Fredericia.

Nr. 17.	1. September 1904.	4. Aarg.
---------	--------------------	----------

UDDRAG

af
**Regnskaberne for Regnskabsaaret
1903—1904**

vedrørende

Syge- og Begravelseskassen

for Statsbanerne i Jylland og Fyn.

Interessentantallet udgjorde den 1. April 1903 5,903 og den 31. Marts 1904 5.906.

Begravelseshjælp er udbetalt for 91 Dødsfald (48 Interessenter og 43 Hustruer).

Kassebeholdningen den 1. April 1903 androg 3 Kr. 37 Øre og den 31. Marts 1904 3,467 Kr. 18 Øre. Denne Forøgelse af Kassebeholdningen med 3,463 Kr. 81 Øre er dog kun fremkommen ved, at der af et i Indtægtspost 4 indbefattet Beløb af 25,700 Kr., der er særligt bevilget ved Tillægsbevillingsloven for 1903—1904 til Dækning af forventet Underskud, kun er forbrugt 22,256 Kr. 19 Øre, heraf 4,214 Kr. 37 Øre til Dækning af Udgifter vedrørende Regnskabsaaret 1902—1903, saaledes at Sygekassens Udgifter vedrørende Regnskabsaaret 1903—1904 har oversteget Kassens ordinære Indtægter med 18,021 Kr. 82 Øre.

Indtægt.

	Kr.	Ø.
1. Bidrag af Interessenter i Klasse I	74,315	02
2. do. - do. i Klasse II A	17,207	»
3. do. - do. i Klasse II B	5,485	42
4. Statsbanernes Tilskud (ordinært 36,390 Kr., ekstraordinært 25,700 Kr.)	62,090	»
5. Mulkt	1,182	85
6. Netto Provenu ved Salg af fundne Sager	1,523	16
7. Græsleje og Lejeafgift af Arealer	5,959	29

	Kr.	Ø.
8. Betaling for Adgangskort til Banen	830	»
9. Betaling for Opslag paa Stationer og Holdepladser	150	»
10. Renter	770	16
11. Tilfældige Indtægter	122	50
	<u>169,635</u>	<u>40</u>

Udgift.

	Kr.	Ø.	Kr.	Ø.
1. Pengeunderstøttelser			17,486	13
2. Medicin			45,463	33
3. Sygehuspleje:				
a. Almindelig Hospitalsbehandling	23,349	45		
b. Kysthospitaler	1,097	81		
c. Sindssygeanstalter	887	46		
d. Øjen-, Øre-, Næse- og Halsklinikker	4,191	45		
e. Anden Klinikbehandling	3,921	45		
			<u>33,447</u>	<u>62</u>
4. Lægehonorarer:				
a. Almindeligt Lægehonorar	45,731	25		
b. Honorar til Specialister i Øjensygdomme	2,241	»		
c. Honorar til Specialister i Øre-, Næse- og Hals sygdomme	2,593	»		
d. Honorar for anden Specialistbehandling samt Accouchementsforretninger	1,937	»		
			<u>52,502</u>	<u>25</u>
5. Begravelseshjælp			5,480	»

	Kr.	Ø.	Kr.	Ø.
6. Befordringsudgifter:				
a. Dræsine- og Trolje kørsel	1,567	67		
Vognkørsel	1,061	85		
			2,629	52
7. Kontorudgifter			681	03
8. Anskaffelse og Vedligeholdelse af Inventar			81	90
9. Rejsseudgifter for Bestyrelsen			396	20
10. Forskellige Udgifter:				
a. Bandager, Bind o. l.	1,717	14		
b. Bade	1,437	22		
c. Styrkende Miller, Vin, Børnemel, mineralske Vande o. l.		763	86	
d. Luftpuder, Sprøjter, Doucher og andre Apparater		75	01	
e. Massage og Elektrisering	3,355	16		
f. Diverse	655	22		
			8,003	61
			166,171	59
Aarets Overskud			3,463	81
			169,635	40

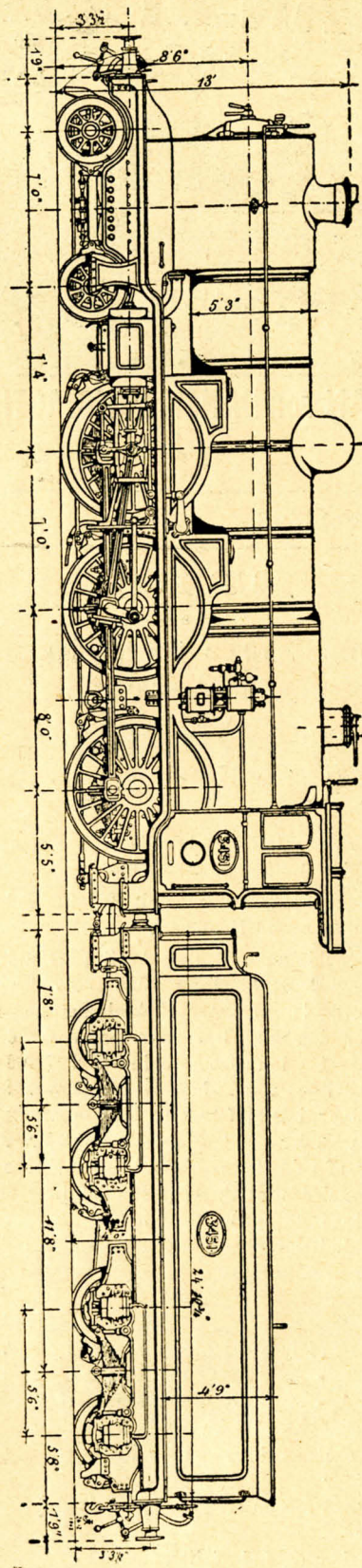
Status.

	Kr.	Ø.
Beholdning i Kassen i Aarhus den 31te Marts 1904	3,467	18
Sygekassens Kapital den 31te Marts 1904	3,467	18.

Forslag til Kurertogs-Lokomotiv.

De kolossale Fremskridt, Lokomotivtekniken er undergaaet i de senere Aar, har dog ikke ladet Ingeniørerne have Ro, til Trods for, at der nu bygges Lokomotiver af en Størrelse og Styrke, man for en forholdsvis kort Tid tilbage ikke havde tænkt mulig; thi for hver ny Type og hvert Fremskridt i Hastighed og Styrke, Tekniken kan udregne, kommer Trafikafdelingerne med ny og større Fordringer.

Udlandet ejer, man tør vel sige selvfølgelig, større og stærkere Maskiner, end vi herhjemme kan anse for formaalstjenlige for vore korte Strækninger og smaa Forhold, og ihvorvel disse vel ikke overgaar vore Maskiner i teknisk Snilde og god Vedligeholdelse, kan de dog præstere et betydeligt større Arbejde. Dog arbejder man ogsaa i Udlandet paa at forhøje Ydeevnen af saavel Styrke som Hastighed. Saaledes har en bekendt, belgisk Ingeniør leveret »Locomotive-Magazine« et



Udkast til et Kurertogs-Lokomotiv, af hvilket vi hosstaaende fremstiller en Tegning.

Lokomotivet, der er forsynet med 4 Cylindre og har 10 Hjul, af hvilke de 6 er kobledede, er baseret paa med størst mulig Hastighed at kunne fremføre tunge Tog med hyppige Standsninger.

Konstruktøren har som Grundlag for sit Udkast benyttet den saakaldte Atlanta Type med en fire Hjuls ledende Boggie og seks kobledede Hjul, en Kombination, der i det amerikanske Lokomotivkompagni betegnes ved Formelen 4-6-0, samt anvendt d'Hrr. de Glehn og du Bousquets fire Cylindre Kompound-System som særligt passende for det ønskede Formaal.

Højtrykscylindrene er 355,6 mm. og Lavtrykscylindrene 538,8 mm. i Diameter; alle fire Stempler har en Slaglængde af 660,4 mm. Drivhjulene er 1,9 Meter og Boggiehjulene 0,9144 Meter i Diameter. I tjenstfærdig Stand skulde Lokomotivet veje 68 Tons, hvoraf 49 Tons skal kunne udnyttes for Adhensionen.

Maskinen forsynes med Westinghouses hurtigvirkende Bremse paa saavel Driv- som Boggiehjulene samt Tenderen, der løber paa to Boggier og er, som Billedet viser, efter Caledonisk Mønster.

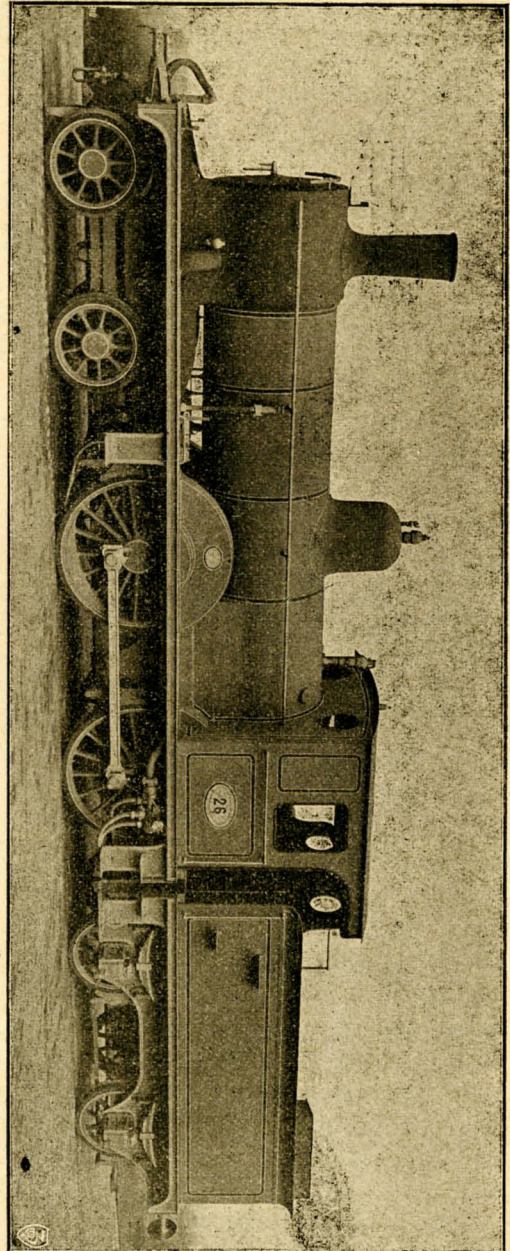
Konstruktøren mener, at Typen, som her fremstilles, skulde egne sig særlig for mange engelske Kurertog, der fremføres af to Lokomotiver, og som fremtidig vil kunde fremføres af et Lokomotiv alene, naar denne Type anvendes.

Stockholms—Västerås Bergslagens Järnvägers Lokomotiv Nr. 26.

Det nedenfor illustrerede Lokomotiv er leveret af Nejlson Reid og Co., Hyde Park Locomotive Works, Springburn, Scotland, og har følgende Hoveddimensioner:

Cylinderdiameter	406 mm.
Slagets Længde	610 mm.
Drivhjulsdiameter	1710 mm.
Rørenes Ildpaavirkningsflade	87,6 □m.
Fyrkassens Ildpaavirkningsflade	8,3 —
Total Ildpaavirkningsflade	95,9 —
Ristareal	1,56 —

Damptryk pr. □cm.	12 kg.
Trækkraft i Krogen	3,520 kg.
Vægt i tjenstfærdig Stand	36,590 kg.
Adhensionsvægt	24,090 kg.
Tenderen rummer af Vand	9,550 Liter
» » af Kul	2,540 kg.



Ældre fire-cylindrede Kompound-Typer.

Da vi her i Bladet har skildret Kompound-

Systemet i dets allernyeste Konstruktion, turde man forudsætte, at det vilde interessere vore Læsere at blive gjort bekendt med nogle ældre Systemer for Compound-Lokomotiver. Da Fordelen, der opnaaedes ved de ældre Systemer, indeholdtes i de ca. 20 pCt. Kulbesparing, men da Igangsætningsanordningerne betingede en meget kompliceret Konstruktion og en deraf flydende fordyret Vedligeholdelse,

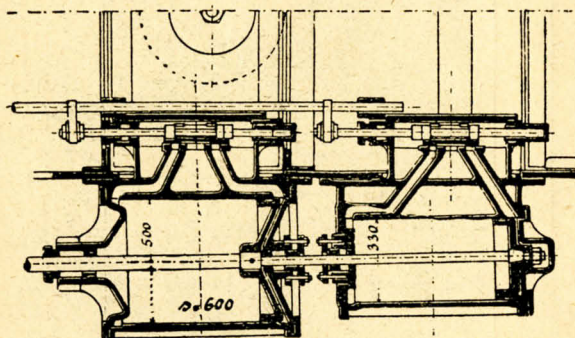


Fig. 1.

forsøgte Teknikerne sig ved Bygningen af fire-cylindrede Maskiner og opnaaede derved en Type af Compound-Systemet, der paa begge Sider nu atter nærmede sig Tvillingesystemet.

Fig. 1 fremstiller den saakaldte Tandemanordning af et fire-cylindret Compound-Lokomotiv, der er bygget i Elsassischen Maschinenbau Gesellschafts Værksteder. Kraftdampen indstrømmer her gennem Indgangsrørene i Røgkamret til de to forreste (Højtryks-) Cylindre, der har en Diameter af 330 mm., og gaar derfra gennem et paa Tegningen ikke vist Kommunikationsrør til Lavtrykscylindrene, der har en Diameter af 500 mm. Dampen ekspanderer i disse og udstrømmer, efter at have passeret Udstrømningsrøret, ligesom paa Tvillingelokomotiverne gennem Spilledampsrørene. Slagets Længde er 600 mm.

Fig. 2 viser en Tandemanordning af amerikansk Konstruktion, ved hvilke Højtrykscylindrene er fastskruede paa Lavtrykscylindrenes Dæksel, hvilket er en Kopi af de i sin Tid praktiserede Volfs kombinerede Skibsmaskiner, kun med den Forskel, at de senere byggedes vertikale. En Svaghed ved denne Konstruktion synes det at være, at man

ikke kan komme til at efterhjulpe Stempeltopbøsningerne, hvorved disse vanskelig kan holdes tætte. Denne Konstruktion har intet særskilt Kommunikationsrør mellem Høj- og Lavtrykscylindrene, idet deres Gliderrum forbindes direkte, hvilket muliggøres ved Anvendelse af Stempelglider for Højtrykscylindrene med indvendig Indstrømning. Skulde Gliderrummet for Høj- og Lavtrykscylindrene ved Anvendelse af almindelige Glidere være forbundet direkte med hinanden, vilde ogsaa Lavtrykscylindren fyldes med frisk Damp; dette forhindres dog ved, at Indstrømningen i Højtrykscylindrens Stempelglider placeres der, hvor den almindelige Gliders Udstrømning sædvanlig findes. Paa denne Maade naar Dampen først Gliderrummet, efter at have virket paa Højtrykscylindren, som det for det meste er Tilfældet ved Stempelgliderne.

Dampen indstrømmer nemlig først fra Indgangsrøret til Yderrummet e og fordeles herfra omvekslende til begge Højtryks Stempelgliderne; efter forrettet Arbejde udstrømmer den i de med hinanden forbundne Gliderrum, som Pilen viser. Lavtrykscylindren har Planglider, der afleder Dampen i Udstrømningen a, efter at Stemplet er skudt til den anden Ende af Slaget.

De to Glidere maa gøre modsatte Bevægelser, hvilket muliggøres ved Omvendt-Hæverten u, medens Højtryksglideren afgiver Dam-

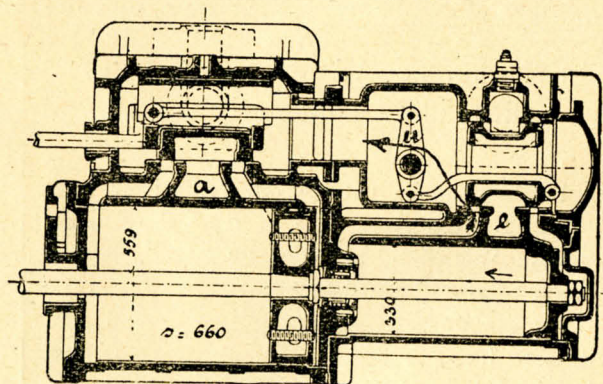


Fig. 2.

pen fra Midten udadtil og Lavtryksglideren udfra og til Midten.

En anden Anordning, ved hvilken Cylin-

drene ikke ligger i samme Linie, men over hverandre, illustreres ved Fig. 3 a og 3 b. Hovedfordelen ved denne Konstruktion er, at den fordrer kun én Glider for begge Cylinderne.

Fig. 3 c viser Dampens Vej fra Høj- til

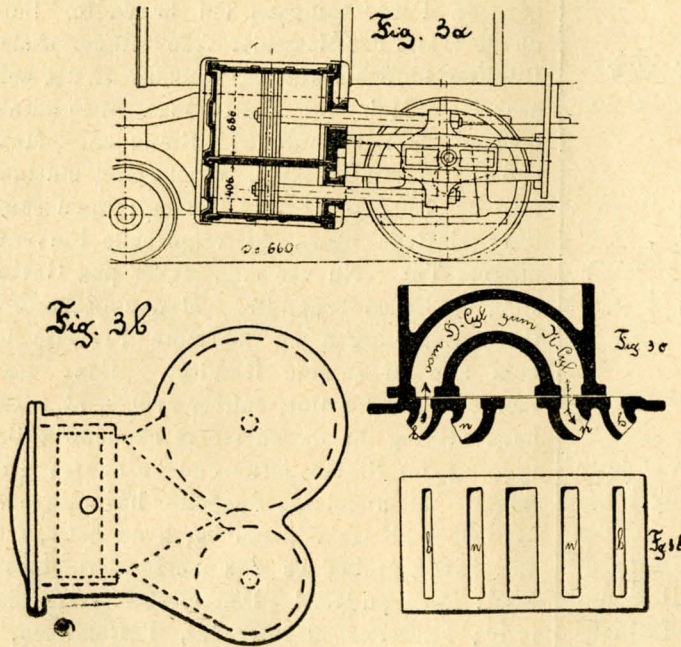


Fig. 3.

Lavtrykscylinderen i Pilens Retning, og Fig. 3 d Gliderspejlet, hvis to yderste Kanaler fører til Højtrykscylinderen og de to mellemste til Lavtrykscylinderen. Højtryksafløbet gaar saaledes direkte gennem Gliderkanalen til Lavtrykscylinderen. Konstruktionen medfører den Ulempe, at Krydshovedet maa gøres meget tungt og være af uforholdsmæssig store Dimensioner, da de paa Stemplerne virkende Kræfter, der ikke altid er lige store, ellers ville kunne foraarsage, at Krydshovedet sattes i Klemme.

Fig. 4 fremstiller en Konstruktion, til hvilken der ogsaa kun anvendes én Glider, idet Lavtrykscylinderen her ligger ringformet omkring Højtrykscylinderen. Lavtryksstemplet behøver saaledes det dobbelte Antal Ringe til Tætning af saavel den ydre som den indre Cylindervæg. Opsætningen af de to Stempelstokke er meget vanskelig ved denne Konstruktion; det samme er Tilfældet med Krydshovedet, der her føres af to Stempelstokke.

Dampens rummelige Overstrømningskanal i Glideren træder her i Stedet for Resiveren, og for at forøge Yderrummet anvendes en Anordning, som ved en almindelig Glideraflastning, dog er Glideren ikke fuldstændig aflastet, idet Lavtrykscylinderens Spænding stedse er raadende over denne.

Gennem en fyndig Konstruktion, der sandsynligvis stammer fra den bekendte Lokomotivkonstruktør Helmholtz ved Krauss' Lokomotivfabrik i München, ændredes Fig. 4 til Fig. 5. Som det vil erindres, forbindes det ringformige Lavtryksstemplet i Fig. 4 med Krydshovedet ved to Stempelstokke, hvorimod Fig. 5 viser det ringformige Lavtryksstemplets Forbindelse med Højtryksstemplet ved en hul Stempelstang, hvis Diameter er lig med Højtrykscylinderens. Gennem en fælles Stempelstok overføres saavel Høj- som Lavtryksstemplets Tryk paa Krydshovedet. En Hovedfordel er det, at Cylinderen ved denne Konstruktion beskyttes godt mod ydre Afkøling, medens Skyggesiden ved denne Anordning

ligger i de mange Tætningsringe, ligesom i den Omstændighed, at den ene af

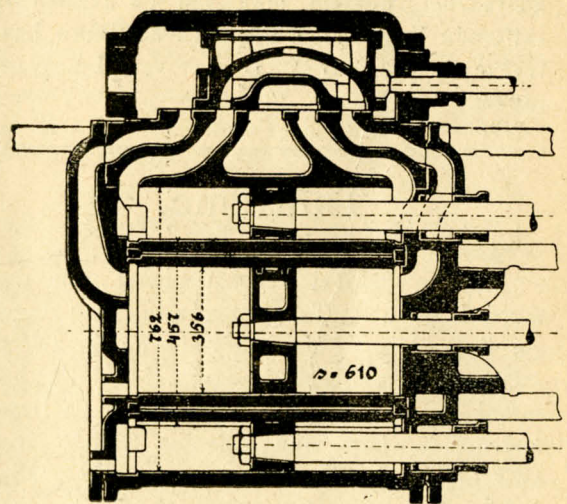


Fig. 4.

Højtrykscylinderens Kanaler ligger i Cylinderdækslet (se Fig. 5), og til Slut i det store Arbejde, en saadan Cylinders Opsætning kræver.

Den bayerske Statsbane ejer nogle Lokomotiver af denne Konstruktion.

De her beskrevne og skitserede Anordninger af fire-cylindrede Compound-Lokomotiver har imidlertid ikke fundet nogen udbredt praktisk An-

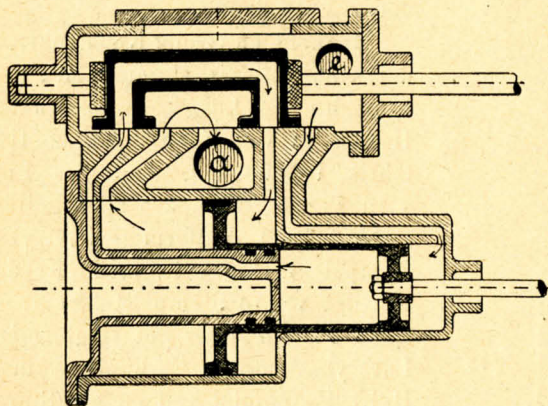


Fig. 5.

vendelse, thi for det første er Fordelen ved dette System, Kulbesparelsen, købt meget dyrt ved de meget komplicerede Anordninger, for det andet lader Igangsætningen meget tilbage at ønske, og begge Højtryks cylindrenes Diameter er betydelig mindre end de paa Tvillingmaskinerne af samme Styrke. Ved nyere Konstruktion af fire-cylindrede Compound-Lokomotiver er man imidlertid kommet ind paa, at hvert Stempel virker særskilt paa Drivakslen, ligesom man ved en automatisk skiftende Ventil er i Stand til at tilføre Lavtryks cylinderen frisk Damp ved Igangsætningen.

Tantieme.

Endelig kan vi Jernbanemænd øjne den store Dag, hvor Tantiemeudbetalingen tager sin Begyndelse. Mangehaande og forskelligartede er de Følelser, denne ekstra Ud betaling har foranlediget fra Lovens Ikrafttræden til Dato. Ingensinde har man indenfor Statsbanerne haft Lejlighed til at iagttage nogen Sag eller Begivenhed, der blot tilnærmelsesvis har sat Sindene saadan i Bevægelse blandt alle Lønskalaer som netop denne »Andel i Udbytte«.

Straks ved Lovens Vedtagelse blev denne Udsigt til Ekstra-Indtægt fuldstændig igno-

reret, og saa blasert var man, at Omtalen af Udbytteandelen saa godt som overalt fik et komisk Anstrøg, og flere solgte sin Part for $\frac{1}{2}$ Øl. Saaledes stod Sagen, indtil man mod Finansaarets Slutning fik Oplysning om, at der var Udsigt til et Overskud paa $\frac{3}{4}$ Million Kr. Straks forandrede Sceneriet sig; en velgørende Forventningens Tid begyndte. Bare nu de sidste Par Maaneder ikke bringer ekstra Udgifter for Statsbanerne, saaledes at det hele gaar i sin Mo'r igen, hørte man ofte udtale med en vis Beklemmelse i Stemmen. Maanederne gik, intet skete, Finansaaret sluttede med ca. 720,000 Kroners Gevinst; men samtidig sluttede ogsaa de velgørende Forventningens Tid. Nu var man sikker paa Gevinsten, og Uroen begyndte. Man underkastede Gevinstfordelingen en nærmere Prøvelse og kom alle til samme Resultat. Hver især mente at faa for lidt, enhver syntes, at netop hans Stilling havde en større økonomisk Betydning for Statsbanerne end de andres Stillinger. Misundelsens Spøgelse havde grebet os med sin Knokkelhaand og, hvad det værste var, havde grebet os paa vort allerømmeste Sted: Pengepungen! Den mest blaserte blev ivrig; alle vegne diskuteredes, i Remissen, i Borgstuen, i Kontoret, i Togene, paa Strækningen, ja selv i private Kredse, kort sagt: alle Vegne. Og Emnet var altid det samme: Generaldirektøren skal have saa meget, og jeg kun saa lidt, Lokomotivføreren saa lidt, og jeg saa meget mindre. Overalt droges der Sammenligninger af saavel lavere som højere lønnede, men stedse med det samme Resultat, at hver Gruppe fik for faa Lodder eller for mange Interessenter.

Under Udfoldelsen af den her beskrevne, utiltalende Egoisme — denne Menneskets værste Fjende, men tillige dets kraftigste Drivfeder — rører der sig i de forskellige Hjem mere tiltalende Følelser, og mange lønlige Ønsker stikker atter sit Lokkehoved frem og smiler i Forventning om at komme i Betragtning ved Tantiemens mere detaljerede Fordeling. Og det er vort Haab, at denne — man maa tilstaa paa mange Omraader dyrekøbte — Gevinst maa fordeles indenfor de smaa som store Hjem uden at bringe Bitterhed til de enkelte af Familiens Medlemmer, saaledes, at Fruen i Aar kan faa sin Bade-

rejse uden Indskrænkning paa andre Konti, eller at Bertha kan faa sit Kursus paa Konservatoriet, Peter sin Præliminæreksamen, Emma den attraaede Symaskine, Emil sin do. Cykle, Anna en Efteraarsdragt, Karl de langskaffede Røjsere, Madam Hansen de stribede Dynebetræk, Husværten sit, Skrædderen og Skomageren sit og saa fremdeles. Hver Familie har sine lønlige Ønsker, Tantiemen skal opfylde. Maatte nu Skuffelserne ikke blive for store, og maatte for mange uforudsete Krav ikke træde til og forøge Bitterheden over det, Flertallet af os kalder for den uretfærdige Fordeling.

Efteraarstanker.

Forbi er Sommerens kære Tid,
med den de lyse Dage;
mørke Tanker, selv med Flid,
ej holdes kan tilbage.

Og Solen sænker sig brat,
mod Sydens varme Lande,
og Dagen her bli'r lig som Nat;
nu Maanen op maa stande.

Hver lille Blomst, saa skær og fin,
saa blidelig hensover,
og Fuglen bli'r i Reden sin,
sig i Luften næppe vover.

Alt synes nu at skulle dø
ved Tabet af sin Sommer,
men dog i Hjertet ulmer der Glød,
som bliver, naar Vinteren kommer.

Men hvad der ej maa sygne hen
og aldrig Pligten glemme,
det er dig, du gamle Ven,
som paa Lokomotivet har hjemme.

Martin Lennø.

Rettelse.

Da en af Statsbanernes tekniske Embedsmænd velvilligst har henledet Redaktionens

Opmærksomhed paa nogle mindre forstaaelige Udtryk i Artiklen »Kompound-Lokomotiver« i nærværende Blads Nr. 14., undlader vi ikke at paapege de omhandlede Steder for om muligt at bibringe vore ærede Læsere fuld Forstaaelse af ovennævnte Artikel. I anden Spalte 3. og 4. Linie f. n. staar »Tvillings-, Halvforbindelses- og Helforbindelsesmaskiner«.

Vi indrømmer gerne, at disse Udtryk er for direkte oversat, og at de vilde have været mere forstaaelige, hvis der i Stedet for var sat »Højtryks-, delvis Høj- og Lavtryks- og Høj- og Lavtryksmaskiner. Endvidere staar paa 3. Spalte 3. Linie f. n.: »er bragt i Midtstilling, og —«, dette udgaar og i Stedet indsættes: »sættes ud af Virksomhed derved, at —«.

Med en hjertelig Tak til vor Hjemmelsmand overgiver vi Rettelsen til vore ærede Læseres Dom. Red.

Jernbaneorganisationernes Fællesudvalg.

Efter at Fællesudvalgets Forslag til en Retsordning har været tilstillet de tre Organisationer til Udtalelse, foreligger nu nedensaaende Ændringsforslag og Henstillinger til Udvalget.

Fra Jernbaneforeningen:

Følgende Ændringer foreslaas:

§ 2, 1. Linie: Foran »Avidtør« sættes: »jernbanekyndig«.

§ 4. I Parentesen slettes: »2 eller«.

§ 5 kommer til at lyde saaledes:

»Sager, der medfører Bødestraf indtil 2 pCt. af Maanedslønnen, dog ikke over 2 Kr., afgøres af Kredsbestyrerne eller Ligestillede uden forudgaaende Forhør. Vil Bødestraffen andrage over 2 pCt. og højst 5 pCt. af Maanedslønnen, dog ikke over 5 Kr., paadømmes Sagen først, efter at Forhør er afholdt af Kredsbestyreren selv eller hans nærmeste Medhjælp. Vil Bødestraffen andrage over 5 pCt. og højst 10 pCt. af Maanedslønnen, dog ikke over 10 Kr., overdrages Sagen til Avidtørens Undersøgelse, Forhør og Indstilling, og paa Grundlag heraf fælder Kredsbestyreren Dommen.«

§ 7 (2. Linie) — lyder første Punktum som følger:

»Enhver Anklaget har Ret til at udpege eller forlange beskikket af Kredsbestyreren en Ansat, med hvem der ogsaa forinden Forhøret maa gives ham Lejlighed til at raadføre sig i den omhandlede Sag.«

§ 7, 11. Linie: »under Ansvar« udgaar.

§ 10. Rettelser foretages overensstemmende med de i § 5 foretagne.

§ 11. I Stedet for »Konduitelisten afskaffes« sættes: »Naar der i Konduitelisten benyttes Tallene 3 og 4, skal der gives Vedkommende Underretning derom og Lejlighed til at forsvare sig.«

Fra dansk Jernbane-Forbund.

Følgende Udtalelser foreligger:

»Hovedbestyrelsen vedtog at udtale, at Forslagets Punkt 2 bør søges ændret saaledes, at Valget af Avditøren (Forhørslederen) sker ved Personalet og godkendes af Kongen eller Ministeriet — eller dog: at Personalet faar Indstillingsret.«

Fra Dansk Lokomotivfører- og Lokomotivfyrbøderforening.

Hovedbestyrelsen udtaler, at det kan tiltræde Forslaget, men henstiller dog, at i § 4 »2 a 3 Døgn« rettes til »6 a 8 Døgn«, og at i § 5 »Kredsbestyrer« ændres til »Bestyrerne af de respektive Afdelinger.

P. F. V.

P. D. Pedersen,
Sekretær.

Konduitelister.

Som det vil ses andet Steds i Bladet, har Jernbaneforeningens Repræsentantskab bl. a. vedtaget en Ændring til Fællesudvalgets Forslag til en Retsordning, nemlig, at Konduite-

listerne bibeholdes, og af Jernbanebladet ser vi, at Hovedmotivet hertil er, at en Del af de ældre Embedsmænd nødigt vilde undvære denne Listes 1-Tal, for derigennem at hjælpe de flinke Folk frem. Vi staar aldeles uforstaaende overfor dette: de flinke Folk. Man tænke sig til Eksempel, at Maskininspektøren af 1. Kreds anser en af Fyrbøderne for særlig flink og ønsker ham forfremmet til Lokomotivfører for sin Tur — de tidligere Stoppesteder er ved Ophævelse af Klassifikationen heldigvis nedlagt —, og Ønsket opfyldes, Manden bliver Lokomotivfører og gaar derved forbi en Del af sine Kammerater; men i samme, og særlig i 2, 3. og 4. Kreds kan der være Folk, der er lige saa flinke, hvad Inspektøren i 1. Kreds ikke kan se. Er det saa ikke en blodig Uret mod de andre lige saa flinke Folk, at der gennem Konduitelisteriet kan paaføres saadanne større eller mindre økonomiske Tab ved uden egen Skyld at blive tilbageholdt, saa for 1-Tallenes Skyld kan ingen retfærdig og frisindet Embedsmand ønske Konduitelisterne bibeholdt.

Medlemslisten.

Struer Afdeling:

Lokomotivfører Nr. 73 Andersen og Fyrbøder Nr. 298 Sørensen, Skive, indmeldt d. 1. Juli.

Lokomotivfører Nr. 28 Johansen og Fyrbøder Nr. 27 Gerdt indmeldt den 1. August.

Meddelelse fra Sekretæren.

Fra Oktober Kvartal d. A. at regne henføres Medlemmerne i Glyngøre og Skive til Viborg Afdeling i Henhold til derom fremsat Begæring.

E. F. O.

L. Mauritzen,
Sekretær.

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 1/2 Aar.

I Slutningen af Teksten optages Annoncer til en Pris af 10 Øre pr. Petitlinie eller dens Plads, med Fradrag af 20 pCt. for staaende Annoncer.

Telefon 123.

Ekspedition: Gothersgade Nr 29, 1. S., Fredericia.

Telefon 123.