



Redaktør: Lokomotivfører L. Mauritzen, Fredericia.

Nr. I.

I. Januar 1907.

7. Aarg.

## Glædeligt Nytaar

og vor bedste Tak for det gamle bringes herved samtlige Medlemmer af vor Organisation samt Enhver, der har støttet os i Arbejdet for bedre økonomiske Vilkaar, Højnelse af Standen og i hele Arbejdet for at gøre vort Motto: „Enighed, Kundskab, Hjælp“ til en Kendsgerning indenfor Lokomotivpersonalet, til Gavn for os og vor Familie, til Betyggelse for de Rejsende og til Hjælp for Lederne (vore Foresatte) i disses Arbejde for at skabe de bedste Resultater for den Institution, vi alle tjener.

Atter i Aar vil vi benytte Aarsskiftet til at henlede ærede Medlemmers Opmærksomhed paa Betydningen af at gøre Indkøb i de Forretninger, der averterer her i Bladet, og derved støtte ikke alene d'Hrr. Averterende, men tillige Redaktionen i sine Bestræbelser for at skabe et Blad, der svarer fuldtud til sit Formaal.

Fredericia, Nytaarsdag 1907.

Ærb.

**L. Mauritzen.**



## Lokomotivets Oprindelse og Udvikling.

(Fortsat).

Vi har i tidligere Numre af Bladet forevigt flere af Mærkemandene for amerikansk Lokomotivbygningskunst, og i dette Led fortjener ikke mindst Thomas Rogers at nævnes.

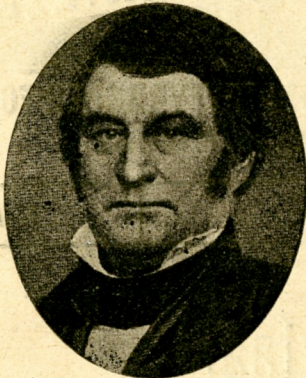


Fig. 43.

Thomas Rogers, hvis Billede vi her bringer (Fig. 43) var indfødt Amerikaner og af Profession Tømmermand. Han var flittig og sparsom, og da hele Nationens Opmærksomhed netop paa den Tid var rettet mod det ny Samfærdselsmiddels Udvikling, fik han i sin Egenskab af Modelsnedker paa en Maskinfabrik et nøjere Indblik i det Under, man kaldte Lokomotivet.

Da Efterspørgselen var betydelig større end Produktionsevnen, og da Prisen for et endog mindre vellykket Lokomotiv var fabelagtig stor, havde Rogers, der var et godt Hoved og dertil energisk, snart taget sit Standpunkt, og grundlagde sammen med et Par Komp. en Lokomotivfabrik i Paterson. — I »American Railroad Journal« for den 24. December 1835 annonceredes, at Firmaet Rogers, Ketchum og Grosvenor modtog Bestillinger paa Lokomotiver og alt til Branchen henhørende, saasom Aksler, Fjædre m. m. Endvidere bemærkedes, at da Fabrikken havde en stor Arbejdsstyrke, kunde Bestillingerne effektueres hurtig og punktlig. Deres første Lokomotiv »Sandusky«

blev dog ikke færdig før i Aaret 1837, men siden er Fabrikken vokset i Anseelse og Størrelse, saaledes at den nu — efter Baldwins — er den største i Amerika.

I Lighed med de øvrige Lokomotivkonstruktører paa den Tid, gjorde Rogers sine første Lokomotiver ukoblede og med indvendige Cylindre.

Vanskeligheden med at fremstille holdbare Drivaksler foranledigede ham dog snart til at gaa over til den »udvendige« Type.

Den indvendige Type var sværere at bygge og vedligeholde, men dette til Trods foretrak man dog disse paa Grund af deres roligere Gang, hvilket var af stor Betydning af Hensyn til den lettere Underbygning, man den Gang anvendte.

Rogers formentede imidlertid, at man ved en hensigtsmæssig Afbalancering kunde komme

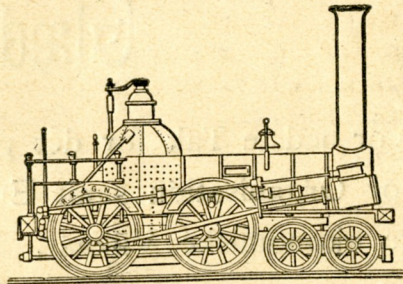


Fig. 44.

ud over denne Vanskelighed, og denne Tanke bragte han til Virkelighed paa samme Tid som han gik over fra den ukoblede til den firekoblede Type.

Den saaledes konstruerede Maskine (Fig. 44) opfyldte i mange Henseender de Forventninger, man stillede til den, og endvidere havde den den Ejendommelighed at have samme Balance for Drivhjul og Boggie.

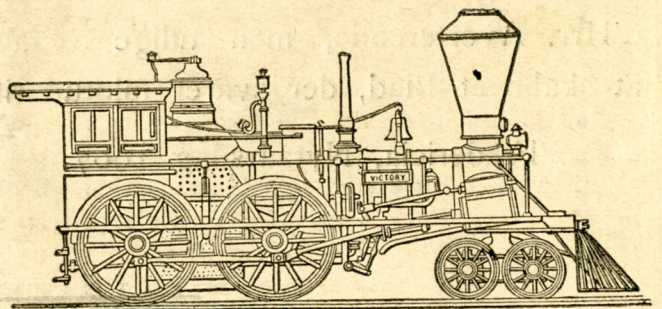


Fig. 45.



Da saavel Eksentrikarmene som Drivstangen var koblete til det bageste Hjulpar, blev den lange Forbindelse til Gliderne mindre praktisk.

Dette foranledigede Rogers til at ændre Konstruktionen, og efter en Del forgæves Forsøg konstrueredes 1849 en Maskine (Fig. 45), der gennem sin praktiske Gliderbevægelse, store Trækkekraft og fikse Udseende svarede til den Tids højeste Fordringer og gjorde »Rogers« til et vidtberømt Firma og gav den uændelige Lokomotivtype Forrangen gennem mange Aar.

### Jernbaneulykken i Altenbekener-Tunnelen.

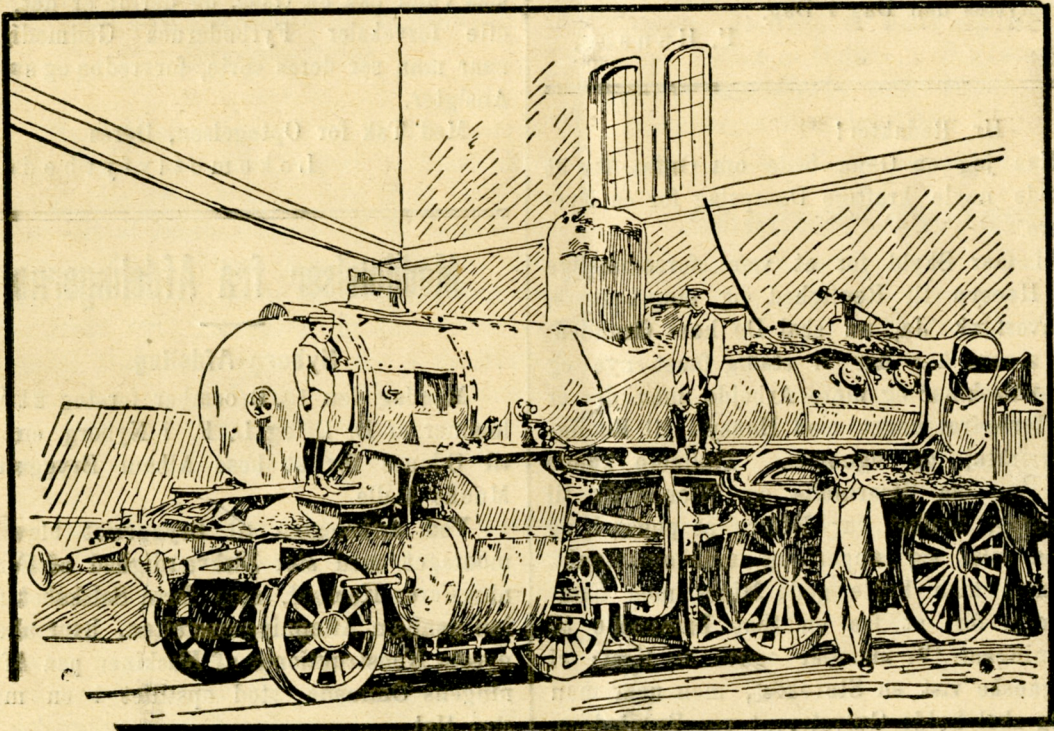
Nedenstaaende vises Læseren et Billede af et Lokomotiv, der befinder sig i en alt andet end hyggelig Tilstand.

Den 23. Juli 1905 tidlig om Morgenen nedstyrtede Altenbekener-Tunnelen omtrent midtvejs paa Grund af at Hvälvingen gav efter som Følge af det uhyre Tryk, Vandmasserne udøvede paa denne.

Stenmasserne spærrede fuldstændig Tunnelen, og da et Persontog med ca. 600 Rejsende — mest Pilgrimme til Liborifesten i Paderborn — kørte mod disse, styrtede Hvälvingen yderligere sammen og begravede omtrent Toget. Ingen af Passagererne kom til Skade, medens en Del af Togpersonalet blev haardt saaret.

Efter nogle Dages haardt Arbejde lykkedes det at faa Vognene og Tenderen gravet ud, og da man ogsaa havde frigjort det meste af Lokomotivet, opstod der en Brand, der ødelagde den midlertidige Underbygning af Hvälvingen fuldstændig, og hvorved ny Dele af Hvälvingen styrtede sammen og fuldstændig begravede Lokomotivet.

Billedet viser Lokomotivet paa Paderborns Banegaard efter at det havde været begravet i 10 Maaneder og gennemglødet af Ilden. — Paa Paderborns Jernbaneværksteder blev det repareret og gennemfarer nu den fuldstændig sikre Tunnel, der har været spærret for Trafik i over 11 Maaneder, idet den blev aabnet for Driften den 1. Juli 1906.





## Sætternissen.

Paa Foranledning af Pseudonymet We.s ironiske Bemærkninger om den af Undertegnede »begaaede« Artikel skal jeg tilføje, at hver Fugl synger med sit Næb, og samtidig forudskikke den Bemærkning, at jeg selvfølgelig intet Øjeblik har været i Tvivl om, at de nye P-Maskiner i Virkeligheden vil være K-Maskinerne overlegne i Kraftudvikling. I min Omtale af P-Maskinerne har jeg villet paapege det misvisende Udtryk **HK. i Timen**, deri er Hr. We. enig med mig; men dermed ophører ogsaa Enigheden.

Naar We. ikke forstaar, hvorledes jeg kommer til de ca. 17 HK. pr. Minut, skal jeg blot henvise til de to af We. opstillede Formler. I den første Formel er Kraften angivet pr. Minut, i den anden pr. Sekund — er altsaa divideret med et Minuts Sekundantal (60); men det er jo akkurat det samme, jeg har gjort, naar jeg har divideret de i Lokomotivtidende omtalte 1000 HK. pr. Time med en Times Minutantal.

I min Omtale af K-Maskinerne anser We. det for en Bommert at nævne **HK. pr. Minut**. Jeg skal blot gøre We. opmærksom paa, at dette Udtryk har ca. 100 Aars Hævd i Praksis og benyttes den Dag i Dag.

P. H a n s e n.

Hr. Redaktør!

Maa jeg en Gang bede om Ordet for at udstøde nogle kraftige Dampslag for os Fyrbødere.

Vi faar Skyld for at være forsømmelige med Hensyn til Renlighed og meget mere. Og hvorfor? Ja, nu skal De høre Grunden. I de senere Aar har vi stadig faaet nye og større Maskiner og mere Arbejde, men der er ikke forbedret noget med Hensyn til Renlighedsværktøj og lignende. Tidligere kunde man dog faa Stearinolie og Wienerkalk til Pudsning, hvilket var lettere at pudse i, og tilmed holdt sig længere og smukkere blankt. Nu maa man holde gode Miner med Lampisterne for at faa en Sjat Lampeolie til Pudsningen. Vi mangler ogsaa en Kost; vi har ganske vist en Støvekost, men naar man stadig skal holde Gulvet rent paa Fyrpladsen,

som der fordres, er en saadan Fjervinge aldeles umulig, hvorfor de fleste ogsaa privat maa købe en eller med Taknemmelighed opsamle en gammel afdanket en, som er kasseret fra Vognvadskniv og lignende Steder, og som kan have en meget velyndet landlig Duft ved sig, som den først udgyder, naar den kommer nær Varmen paa Fyrpladsen.

Vi mangler ogsaa en Skovl til Kullempning. Man er en Besvimelse nær, naar man tænker, vi faar nye Maskiner, hvis Tender kan forsynes med 6 Tons Kul, og at vi saa med en Skovl, der er lig en Kakkellovnskovl, maa arbejde dem frem paa Tenderen, — det kan man kalde Muldvarpearbejde. Vi ser ogsaa, hvor omhyggeligt et saadant privat Klenodie opbevares paa Maskinen, gemt paa de utroligste Steder — jeg havde nær sagt, om det saa var i Skorstenen —, men da den ikke kan sættes paa tværs, er dette Usandhed, endskønt der ellers til Tider maaske vilde have været et praktisk Gemmested for den.

Vilde det ikke ogsaa have stor hygiejnisk Betydning, om man paa Fyrpladsen anbragte en Vandslange, hvorved vi blot ved Aabning af en Hane kunde føre varmt Vand igennem til Oversprøjtning af Kullene, for vi ved dog alle, at slaa koldt Vand paa Kul er lig at slaa Vand paa en Gaas, og derfor er det, man ofte forveksler Fyrbødernes Godmodighed, naar man ser deres sorte, forvredne og svedige Ansigter.

Med Tak for Optagelsen, Deres

L o k o m o t i v f y r b ø d e r.

## Meddelelser fra Afdelingerne.

### Nyborg Afdeling.

Mandag den 10. December foretog 21 Medlemmer af D. L. og L. F. i Nyborg en Tur til Odense for at bese Albani Bryggeri og Munke Mølle.

Ved Ankomsten til Bryggeriet blev alle modtaget med stor Elskværdighed af Forretningsfører Koefoed, som førte Selskabet først ind gennem Aftapningsanstalten, hvor alle de nyeste Konstruktioner af Maskiner paa Aftapningens Omraade stod opstillet i en meget stor Hal.



Efter at have set dette i Virksomhed, gik Turen gennem Maskinhallen, Bryggerum, Maltkøllen og Kældrene, hvor Øllet lagres i ca. 12 Uger. Forretningsføreren bød derefter Selskabet ind paa Kontoret for at smage paa Produktet. Hver Mand blev her trakteret med en Bajer og Cigarer.

Efter at Formande havde takket Forretningsføreren for den Elskværdighed, som var bleven udvist mod Selskabet, gik Turen til Odense Havn for at se Munke Mølle, Fyns største Dampmølle.

Ligeledes der blev Selskabet modtaget med stor Elskværdighed. Møllemeisteren viste os, hvorledes Kornet pr. Maskine blev taget fra Skib og ført gennem Sigter, senere fra Kværn til Kværn for tilsidst at ende som Mel i Sække. Særlig Opmærksomhed vakte en Maskine, som ved kvindelig Hjælp stoppede iturevne Sække.

Efter at Formanden havde takket for udvist Opmærksomhed, returnerede Medlemmerne tilbage til Nyborg Kl. 6 efter at have tilbragt en fornøjelig og interessant Eftermiddag sammen.

J. A. Mortensen,  
Sekretær.

---

## De amerikanske Jernbaners Synderegister.

Handelskommissionen for Mellemstaterne i Washington har offentliggjort en Statistik for Aaret 1ste Juli 1905 til 30te Juni 1906 over Antallet af Jernbaneuheld og de dermed forbundne Ofre. Deraf fremgaar det, at der i samme Tidsrum paa de amerikanske Jernbaner er dræbt 4295 Passagerer og Funktionærer og saaret 11,185 Personer. Alene i de sidste 3 Maaneder er forekommet 1588 Sammenstød og 1550 Afsporinger, hvorved der er anrettet en Skade paa Materialet for over 10 Millioner Kroner.

Den utrolige Ligegyldighed, som hersker med Hensyn til Sikkerhedstjenesten ved Jernbanevæsenet i de Forenede Stater illustreres paa den mest slaaende Maade ved det enorme Antal Ulykkestilfælde. Selv paa meget stærkt trafikerede Strækninger hersker den største Forømmelse med Banelegemets Vedligeholdelse.

Ogsaa Signalsystemets Beskaffenhed er i Landet for ubegrænsede Muligheder: saa langt tilbage, at man ikke en Gang paa en af Europas Lokalbaner finder Mage dertil.

Det elektriske Bloksystem, som de preussiske Statsbaner paa Udstillingen i St. Louis foreviste i Virksomhed paa en mindre Prøvestrækning, vakte vel Beundring hos de amerikanske Jernbanekyndige, men ingen tænkte alvorligt paa Indførelsen af et saadant System. Interesserne for Publikum spiller nemlig kun en underordnet Rolle; Hovedsagen er, at der indvindes den højeste Dividende. At der aarlig ødelægges nogle hundrede Menneskeliv, betyder intet; der lander jo daglig Tusinder af Emigranter paa Frihedslandets gæstfrie Kyster, der ogsaa godt kan tjene som Kulturgødning.

Hele den amerikanske Jernbanepolitik lader sig sammensætte i følgende Ord, som Abraham Lincoln i Aaret 1862 ved en Kongres angaaende Sammenslutningen af hele Jernbanenettet i Amerika udtalte: »Mine Herrer, vi har enten Valget at vedtage Love for Jernbaneadministrationen og dermed besværliggøre de nyttige Samfærdselsmidlers Fremtid eller lade Teknikkens skattende Aand have ubegrænset Spillerum. Ganske vist vil der hvert Aar blive ofret nogle hundrede Menneskeliv, men Nationens Velstand vil hæve sig med lige saa mange Millioner Dollars. Jeg stemmer for Ofret af Menneskeliv, mine Herrer.«

(Hamburger Fremdenblatt).

H. O.

---

## Annonceudvalgene.

De ærede Annonceudvalg indenfor de respektive Afdelinger anmodes om at indsamle Annoncer til det ny Halvaar, der begynder den 1. Januar. — Iøvrigt bedes ethvert Medlem om at indsende mindst 1 Annonce, thi som Forholdet nu er med den store Mangel paa Annoncer, giver Omslaget betydeligt Underskud, i Stedet for at dette burde bære en stor Del af Trykningsudgifterne til selve Bladet.

Naar nærværende Nr. udsendes med ca. 8 Dages Forsinkelse, er dette paa Grund af den sene Indsendelse af de faa Annoncer, der er tegnet.

R ed.



## Simplon-Tunnelens Lokomotiver.

Hosstaaende bringer vi i Tilslutning til vore tidligere Artikler et Billede af et elektrisk Lokomotiv, der gaar i Drift gennem Simplon-Tunnelen.

Elektrisk Drift har som bekendt den Fordel for Damplokomotiver, at den generende Røg undgaas.

Maskinerne er byggede af det bekendte Firma Brown og Boveri i Baden (Schweitz), hvilket Firma har indstalleret hele det elektriske Anlæg.

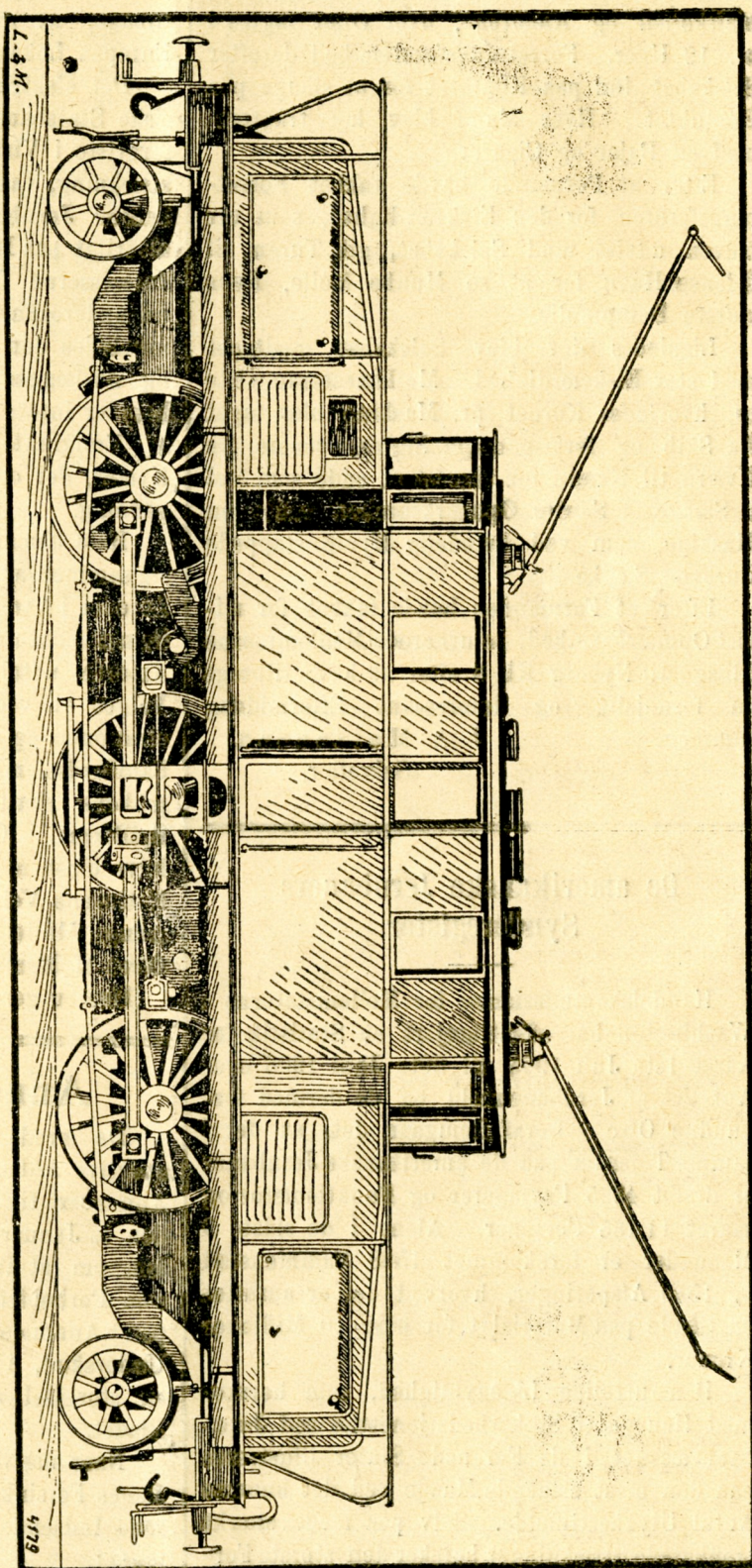
Lokomotiverne er forsynet med to Motorer, der tilsammen repræsenterer 2300 H. K. Lokomotivets Længde er 12,30 Meter. Drivhjulene er 1,64 Meter.

Den normale Hastighed er 68 Km. i Timen med Persontog af 400 Tons Vægt og 34 Km. med Godstog af 600 Tons Vægt.

## Morderisk Overfald paa en Lokomotivfører.

Forleden Nat bragte en øst-rigsk Arbejder imellem Klosterthor og Berlinerbanegaarden i Hamborg et Rangertog til Standsning ved at stille sig midt i Sporet.

Lokomotivføreren, der havde observeret ham, stoppede Toget, der paa nævnte Tidspunkt kun bevægede sig meget langsom frem, hvorpaa han med gode Ord forsøgte at faa Vedkommende til at fjerne sig fra det højst uheldige Sted, hvilket dog forblev resultatløst.





Under den mellem de to Personer opstaaede Ordveksling sprang pludselig den genstridige Arbejder op paa Lokomotivet og forsøgte med en oplukket Kniv at dolke Føreren. Kun med største Besvær kunde denne apparere de imod ham rettede Stød. Var en i umiddelbar Nærhed patrouillerende Politibetjent, der forøvrigt havde bemærket det forefaldne, ikke hurtig ilet til Undsætning og bagfra kastet sig over Umennesket, der nu teede sig som en rasende, vilde utvivlsomt Lokomotivføreren, der stod aldeles magtesløs overfor sin langt kraftigere Modstander, være faldet som et Offer for dennes Angreb. Voldsmanden, der af Betjenten var kastet til Jorden, forsøgte ogsaa at stikke denne med Kniven.

Den nærmere indledede Undersøgelse vil sikkert nok bringe Klarhed i dette ret mærkelige Jernbaneoverfald. I hvert Fald er Bauditten uskadeliggjort for et længere Tidsrum.

H. O.

## Ulykken ved Skive.

Lørdag den 22. December skete — som det vil være bekendt gennem Dagspressen — en sørgelig Ulykke paa Skive Station, idet det første Morgentog fra Struer kørte mod Stoppebommen, hvorved den forreste Maskine styrtede ned ad Skraaningen og Tenderen blev derved trykket ind paa Fyrpladsen og klemte Lokomotivføreren (Bonnez) fast samt knækkede en Del af Armaturen.

Den derved udstømmende Damp kogte bogstavelig den Forulykkede, inden det kunde lykkes at bringe ham Hjælp, saaledes at Døden — da han endelig blev frigjort — forlængst havde gjort Ende paa hans Pinsler.

Fyrbøderen (Larsen, Søn af Lokf. H. Larsen i Viborg.) blev som ved et Under kastet ned mellem Tender og Maskine og havnede i en med Vand fyldt dyb Grøft, hvad der blev hans Redning, idet Dampen her ikke kom til at gøre ham nogen væsentlig Skade; derimod blev han frygtelig forslaaet af Værktøjet og de nedstyrtende Kul, ligesom hans Øjne led en Del. Han ligger nu paa Skive Sygehus, hvor man mener, at han vil slippe saa nogenlunde fra de tilføjede Kvæstelser.

Efter Øjenvidners Udsagn, gled Toget, der bestod af 19 Vogne med 27 Vognladninger, forspændt med 2 Maskiner, ganske langsomt ud paa det blinde Spor for at komme over Sporskiftet, over hvilket alle Togene fra Struer skal for at bakke tilbage til Stationsbygningen. Da det den omhandlede Morgen var noget diset, og da Dampen fra Varmeledningen i Toget hindrede Udsigten til Rangerlederen, kunde Lokomotivpersonalet ikke se, at Togets bageste Vogn allerede var over Sporskiftet, ligesom det ikke havde hørt de da givne Signaler.

Følgen var, at Toget gled nærmere og nærmere mod Stopperen, og da Faren opdagedes, var Ulykken uundgaelig, idet Anvendelsen af Vakuumbremsen bragte Hjulene til at glide paa de meget fedtede Skinner, hvorved Bremsevirkningen ophævedes.

Kraften, hvormed Maskinen gled mod Stopperen, var saa ringe, at der end ikke mærkedes noget Stød i Toget, ligesom Rangerlederen vedblev med at fløjte Toget tilbage efter at Ulykken var sket.

Den bageste Maskine væltede om paa Siden, men Personalet herpaa slap fra Ulykken med nogle Knubs, der forhaabentlig ikke vil efterlade noget Men.

Naar Lokomotivpersonalet ikke i Tide kunde observere, hvor nær de var Stopperen, skyldtes dette, at Luften var noget diset, saaledes at de kun havde fri Udsigt over en ganske ringe Del af den foran liggende Strækning, og at det paa Stopperen anbragte Fare-signal efter Forlydende ikke var tændt og **ikke havde været tændt i de sidste 3 Aar.**

Saafrømt man ikke selv gennem Erfaring vidste, at der fandtes Stationer, hvor der end ikke var et saa stort Antal Lygter, som der skulde bruges, vilde man vægre sig ved at tro paa en saa stor Lige-gyldighed.

Hovedaarsagen til Ulykken maa dog efter vort Skøn søges i Stationens Anlægsmaade.

Jordfæstelsen af Lokf. Bonnez fandt Sted Lørdag den 29. f. M. paa Aarhus nordre Kirkegaard. Hvor afholdt den Forulykkede var, vidnede det over 400 Mennesker store Følge om.

I Følget saas en Masse af den Afdødes



Kammerater fra Landets forskellige Lokomotivdepoter, blandt hvilke saas Lokomotivføreren og Lokomotivfyrbøderen fra det forulykkede Togs bageste Maskine samt den saarede Fyrbøders Fader.

Af overværende Embedsmænd saas blandt andre Maskiningenørassistent Schmidt, Fredericia, Maskininspektør Duseberg, Aarhus, Stationsforstander Nielsen, Aarhus, Værkstedsbestyrer Fristrup, Aarhus, Maskininspektør Floor, Struer, Trafikinspektør Wissenbach, Struer m. fl.

Den under et Væld af Kranse skjulte Kiste blev baaret til Graven af Kolleger af den Af-døde. Den stemningsfulde Højtidelighed var forbi ved 4-Tiden.

## „Færdig til Indkørsel“.

Ophævelsen af Bestemmelsen om, at Krydsningsstationerne skulde holde »Stop« for krydsende Tog, indtil der var givet Signal »Færdig til Indkørsel« med Dampføjten, blev hilst med Glæde af mange og ikke mindst Lokomotivpersonalet, thi det er givet, at jo færre Gange der vises Stopsignal, des bedre er det for Lokomotivpersonalet.

Man kunde ogsaa i Begyndelsen mærke, at Stationerne betragtede det som en Lettelse, men allerede nu er Stopsignalerne tiltaget i omtrent samme Omfang som tidligere. Ret ofte er det krydsende Tog et betydeligt Stykke borte, men dette til Trods giver Stationen ikke Signal, forinden Toget er standset og Signalet »Færdig til Indkørsel« er givet. Resultatet bliver som Regel det, at ogsaa det modgaaende Tog maa standse, indtil Signal »Færdig til Indkørsel« gives; derved gaar der for begge Tog en Del Tid tabt, hvilket ogsaa er i Lokomotivpersonalets Disfavør, da den tabte Tid skal indvindes, ligesom en saadan

Fremgangsmaade er lidet økonomisk; dertil kommer, at den for de omboende ulidelige Fløjten ikke indskrænkes.

Nu skal det ikke være sagt, at Stationsbestyrerne er blevne mere uopmærksomme eller ligegyldige, men Forholdet er for de fleste Stationers Vedkommende sikkert det, at Togene ikke kan ses fra Perronen paa Grund af Sporkurver etc., og som saadan er det ikke let for Stationsbestyreren at vide, hvilket Tog det er praktisk at give Signal først.

Til Afhjælpning af dette Forhold vilde det sikkert være praktisk, om alle Stationer og Holdepladser, hvor Krydsning kan finde Sted, blev forsynet med Skinnekontakter.

## Fredericia Afdeling

afholdt den 13. Decbr. 1906 ekstraordinær Generalforsamling paa Etablissement »National« i Fredericia. — Formanden, Lokf. J. Henriksen, ønskede at træde tilbage. I hans Sted valgtes — ved en foretagen Urafstemning — Lokf. L. Mauritzen enstemmig til Afdelingens Formand. Til Repræsentanter valgtes Lokomotivfyrbøderne Honore og Jespersen. Til Suppleant Lokfrb. Chr. Nielsen. Til Revisorer Lokf. S. Juul-Christensen og Lokfrb. M. Hansen. — Det vedtoges at afholde Julefest Fredag den 11. Januar 1907. Til at arrangere samme valgtes et Fæst udvalg, bestaaende af Lokomotivfyrbøderne Jespersen og A. Schmidt samt Formanden. Sekretæren.

## Meddelelse til Afdelingerne.

Om de gennem Bladet bragte Forslag til Lønninger for Lokomotivpersonalet bedes de ærede Afdelingsformænd tilstille Sekretæren Afdelingens Udtalelser snarest mulig og senest den 15. ds.

Esbjerg i Januar 1907.

Chr. Christensen,  
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 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.

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