



Redaktør: Lokomotivfører L. Mauritzen, Fredericia.

Nr. 17.

I. September 1905.

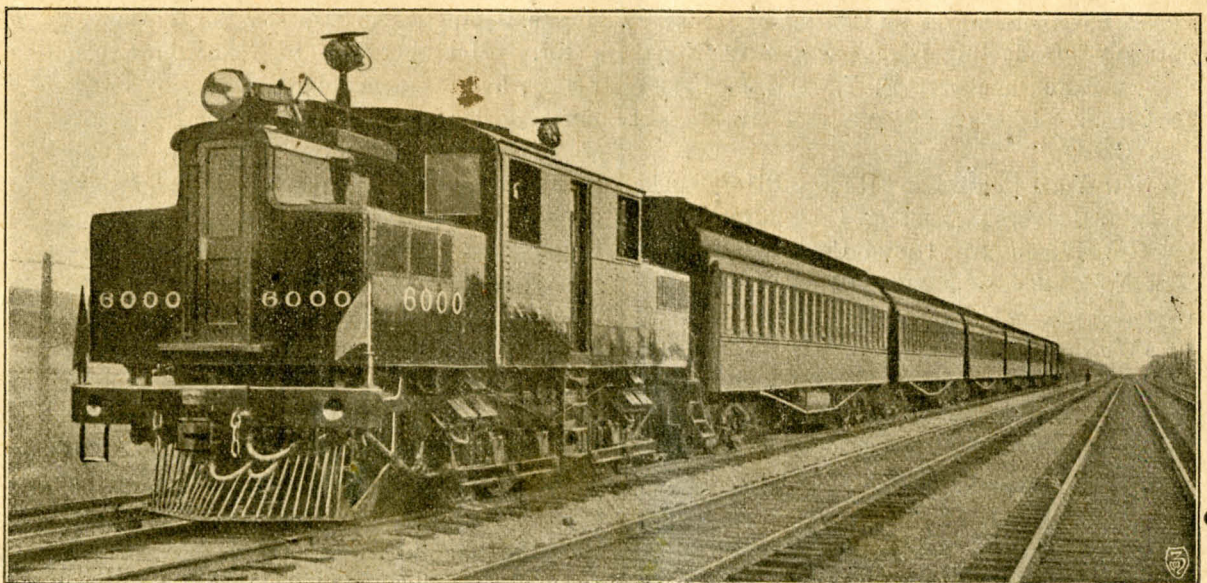
5. Aarg.

Hurtiggaaende elektrisk Lokomotiv for New York Central-Jernbane.

Indførelse af elektrisk Drift paa to af de mest fremragende Jernbaner i Amerika kan vel siges at betyde en Epoke i Jernbanernes Historie, ikke saa meget for selve Drivkraftens Skyld som for Systemet. New York Central og Hudson River Jernbane-Co. er efter omsigtsfuldt udførte Eksperimenter kommen til det Resultat, at Elektriciteten bør tages i An-

vendelse, ihvorvel Grand Central Station med dets udviklede System af Spor og Drejeskiver og med 500 a 700 Tog i Døgnet bød store Vanskeligheder. Stationen undergaar nu en gennemgribende Forandring, saa at Togene farer ud og ind i forskellige Retninger ad fire Spor udelukkende for elektrisk Drift

Selskabernes Bestyrelse har ogsaa fundet det heldigst at erstatte de lokale Tog med direkte ud til Forstæder eller nærmeste Nabolag gaaende elektriske Vogne, og de længere Tog med særskilte elektriske Lokomotiver, gaaende

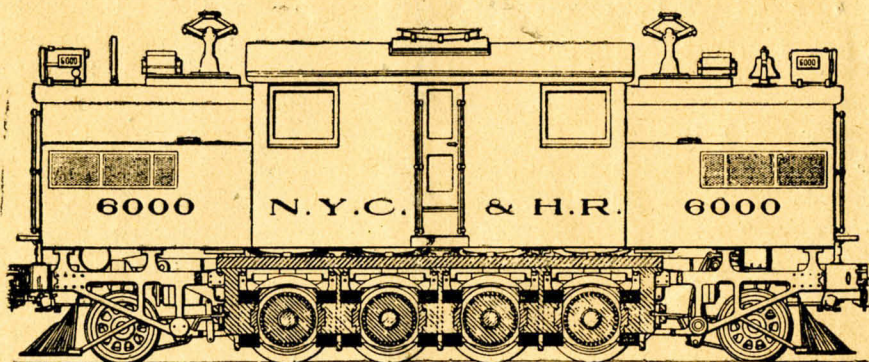


paa de længere Strækninger. Det saakaldte Mangel-Ehedsystemet kan saaledes komme til udstrakt Anvendelse. Det har ogsaa den Fordel, at man med kortere Mellemrum kan placere Tog fra en til mange Vogne, alt eftersom Omstændighederne kræver det, uden at tabe Tid eller økonomisk Fordel.

Hensigten er at gøre alle de større elektriske Installationer i Omegnen af New York lige lette for Brugen af 11,000 Volt Vekselstrøm for Højspændings Transmissionslinjer mellem Centralkraftstationerne og andre Stationer, og 600 Volt direkte Strøm for Lavtryksspændings Konduktors.

Centralkraftstationerne for hver 40,000 HK. er saaledes forbundne, at den ene kan gøre Tjeneste for den anden i Tilfælde af Ulykke. Den officielle Forevisning og Prøvning af det kraftige elektriske Iltogslokomotiv, som fabri-

skal fremføres med en Hastighed af 60-65 eng. Mil, d. v. s. ca. 110 Km. i Timen. Med Brugen af Enhedskontrollsystemets »Sprague-General-Elektricitetmultipel« kan to eller flere Lokomotiver sammenkobles og manøvreres som et fra det forreste Lokomotivs Førerhus. Drivkraften kan derfor let afpasses efter Togenes Tyngde uden nogen Komplicering af Manøvreringen eller Forøgelse af det sædvanlige Togpersonale. Et enkelt Lokomotiv er i Stand til efter Tids-Tabellen at fremføre et Tog paa 450 Tons, og for tungere Tog sammenkobles to. Lokomotivet har fire Drivaksler. Paa hver af disse er uden nogen mellemliggende Udveksling anbragt Armaturen for en elektrisk Motor med en beregnet Normalstyrke paa 550 HK. Lokomotivets Maksimalstyrke er beregnet til 2,200 HK., men i kortere Tidsrum kan en større Kraft udvikles,



keres af Allmanns elektriske Selskab og Amerikansk Lokomotivfabrik for Central og Hudsons Jernbaner fandt Sted Lørdagen den 12. Novb. f. A. ved Schenectady, N. Y., for Jernbaneselskabets elektriske Sporvejskommission og dets Gæster.

New York Central- og Hudson River-Banen er for Tiden beskæftiget med at udruste saavel Hovedlinien fra Grand Centralstationen i New York til det 34 eng. Mil derfra liggende Croton samt 24 Mil af Haarlemstrækningen til »Whitthe Plains« med elektrisk Montering. Meningen er at besørge al Trafik med elektrisk Drift indenfor disse Distrikter. Det Lokomotiv, hvoraf vi her bringer en Illustration, er det, som ovennævnt prøvedes, og det er Meningen med saadanne 30-50 Lokomotiver at besørge alle gennemgaaende Persontog, af hvilke de tungeste vejer ca. 875 Tons og

hvorved dette Lokomotiv er kraftigere end det største Damp-Lokomotiv, som for Tiden eksisterer. Motoren har to Poler med plane Flader, hvorigennem udvindes en stor vertikal Berøringsflade mellem Armatur og Pol, hvilket er nødvendigt, da disse sidste i og med Rammen gennem Fjedrene er i stadig Bevægelse under Lokomotivets Gang. Hosstaaende Illustration viser Lokomotivets Ramme i Længderetning (se de stregede Dele). Hovedrammen er af Støbestaal og tjener saavel til Ramme for den mekaniske Kraftudvikling som til Omløb for de elektriske Motorer. Armaturen er anordnet efter Tandensystemet, idet Endepolstykkerne er støbt som en Del af Enderammerne. De dobbelte Polstykker mellem Armaturerne bæres af kraftige Tværbjælker af Staal, som er fastskruede til Siderammerne og udgør derved saavel en Del af

det magnetiske Omløb som Tværstang for Boggierne. Vindelspiralerne er spundne omkring Metalpoler, hvilke er fastskruede paa Polstykkerne. Lempelig Udjevning og Forde-ling af Lokomotivets Tyngde paa Akslerne er indrettet gennem Ophængning af Hovedrammen og Overbygningen med et System af Fjedre og Balancearme af presset Staal. Det hele er saaledes arrangeret, at Tyngden og Tværbalancerne samtidig erstatter tre Opbæringsstød. Denne Konstruktion, som er enkel og stærk, letter forøvrigt Reparationer af Delene, idet Armaturen med dets Hjul og Aksel kan sænkes med hele Elementet, og et nyt Element indsættes, uden at forskubbe nogle af Lokomotivets øvrige Felter. Samtlige Dele er saaledes let at komme til for Eftersyn og Rengøring. De enkelte Boggier er af den sædvanlige radielle Type, og svinger eller vrider sig ved Hjælp af radielle Stænger paa Hovedboggiens Ender. Ideen er den samme som den for samme Jernbane antagne Standard-type paa Damplokomotivboggier. Døgangen paa Akslerne er ikke materielt større, end den sædvanlig forekommer paa Damplokomotiver. Der findes her ingen ubalancerede Dele, som kan foranledige Skade paa Sporet eller dets Underlag ved større Hastigheder. Lokomotivets Overbygning bestaar af et Centralhus for Føreren og indeholder Hovedkontrolappa-ratet, Førerens Ventiler og Skifteskruer m.m. for Manøvrering, Sanding, Signalisering og Klokkeringning. Alle disse Apparater er i dobbelte Eksemplarer, saa at et fuldstændigt System er anbragt paa hver sin Side af Huset og paa et saadant Sted, at de let kan betjenes fra den Stol, hvor Føreren har sin Plads. En Korridor gaar gennem Midten af Huset og forbinder Gennemgang fra Lokomo-tivet til de efterfølgende Vogne. Kontakter, Strømbrydere og andet er ordnet langs med Siderne af denne Korridor og anbragt i Kas-ser af Staalplader, som indvendig er beklædt med ildfast Isoleringsmasse. Alt dette er derfor let at komme til for Eftersyn og Reparation. Kontrolsystemet medfører tre Driftskombinationer, nemlig fire Motorer i Følge, to Grupper med to i parallel Serie, og sluttelig alle fire Motorer i parallel. Motor-vendere, Kontakter, Strømbrydere og øvrige Kontrolapparater er af den bekendte Enheds-

type »Sprague - General - Elektrik - Multipel«. Hovedkontrolapparatet er alligevel forsynet med en særskilt Manøvreringspakning, 24 eng. Tm. lang, og vridbar over en 75° Cirkelbue, saa at Tilførsel af elektrisk Strøm bliver den samme som ved Tilførsel af Damp paa et sædvanligt Damplokomotiv. Endvidere findes der anbragt et Apparat for Begrænsning af Strømstyrken, og som virker automatisk, naar Strømmen tilføres for voldsom eller iøvrigt overskrider den beregnede Grænse. I Fører-huset er endvidere anbragt en med »General-Elektrik« Motor dreven Luftkompressor med en Arbejdsstyrke af 75 Kbf. atmf. Luft i Min. Kompresseren (Lufttrykpumpen) kontrolleres af en Regulator, som automatisk sætter Moto-ren i Gang, naar Lufttrykket falder under 125 Pd., og slaar fra, saasnart det stiger over 135 Pd. Naar to Lokomotiver gaar koblede, sæt-tes begge Lokomotivets Luftpumper i Gang eller slaas fra paa samme Tid uden nogen særskilt Pasning af det tilkoblede Lokomotiv. Strømmen beholdes fra den tredje Ledning (som ligger midt i Sporet) gennem en Multi-pelkontaktfjeder.

Lokomotivets Hoveddimensioner er:

Drivhjulenes Antal	8
Drivhjulenes Diameter	44 eng. Tm.
Drivhjulenes Aksler	8,5 Tm.
Enkelt Boggie	2 St.
Boggiehjulenes Diameter	36 eng. Tm.
Vægt paa Drivhjulene	69 Tons
Totalvægt paa Lokomotivet	95 Tons
Fast Hjulbasis	13 eng. Fod
Total Hjulbasis	27 eng. Fod
Længde over Bufferne	37 eng. Fod
Største Bredde	10 eng. Fod
Største Højde over Førerhuset	14 eng. F. 4 Tm.
Lokomotivets Normalkraft	2,200 HK.
Lokomotivets Maksimalkraft	3,000 HK.
Største norm. Trækkr. i Krogen	20,400 eng. Pd.
Største Maksimalkr. ved Igangs.	32,000 eng. Pd.
Fire Motorer, System G.—E 84 A., med en Styrke af 550 HK. hver. Med et Tog, der vejer 500 Tons, gør Lokomotivet en Fart af 60 Meter pr. HK. — Normal Fyldestrøm 3,050 Amp. og Maksimum 4,300 Amp.	

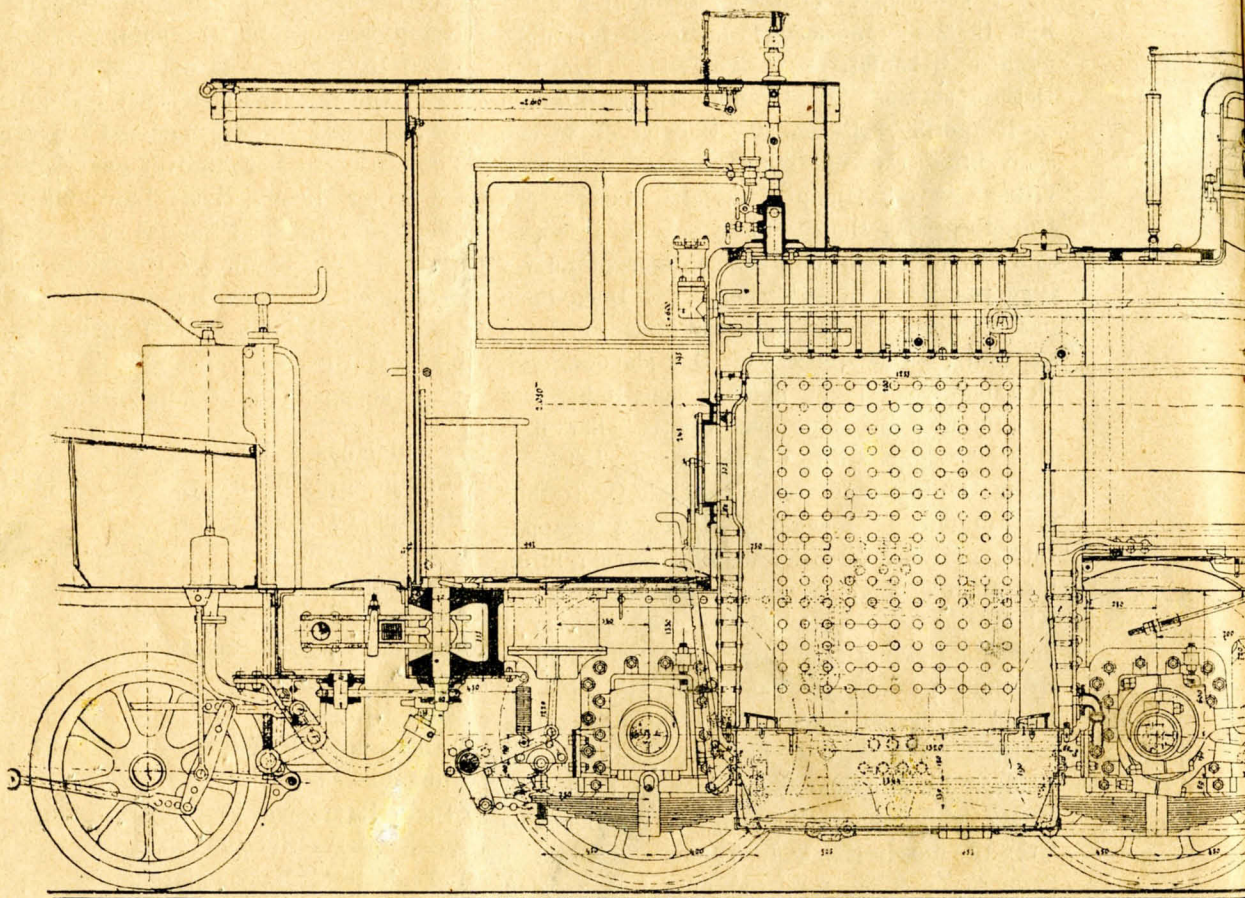
Lokomotivmandsmødet i Helsingfors.

(Fortsat).

Ret naturligt fangede de finske Lokomotiver vor Opmærksomhed, da vi efter endt Ronde i Værkstedet betraadte Lokomotivremissen. — Her var opstaldet nogle Lokomotiver af en amerikansk Type, som vi særlig

men oxyderede og ligger blanke og glatte i matblaa Glans, i det Hele et Stykke Pladearbejde, der vilde faa enhver ærgerrig Pladearbejder til at sprække af Misundelse, thi ikke en Ridse, ikke en Bule eller Revne er at opdage, alt ligger glat og kompakt.

Regulatoren aabnes og lukkes ved Hjælp af en horisontal liggende Trækstang, idet



helligede vor Opmærksomhed, da der her var adskilligt at se, som vi ikke kendte hos os. Saaledes bruger man ikke Kul til Fyring paa Lokomotiverne i Finland, men derimod Træ. Vi skal senere under Beskrivelse af den ejendommelige Skorsten komme tilbage til Træfyringen.

Kedelpladerne er ikke, som her, malede med en mer eller mindre holdbar Lakfarve,

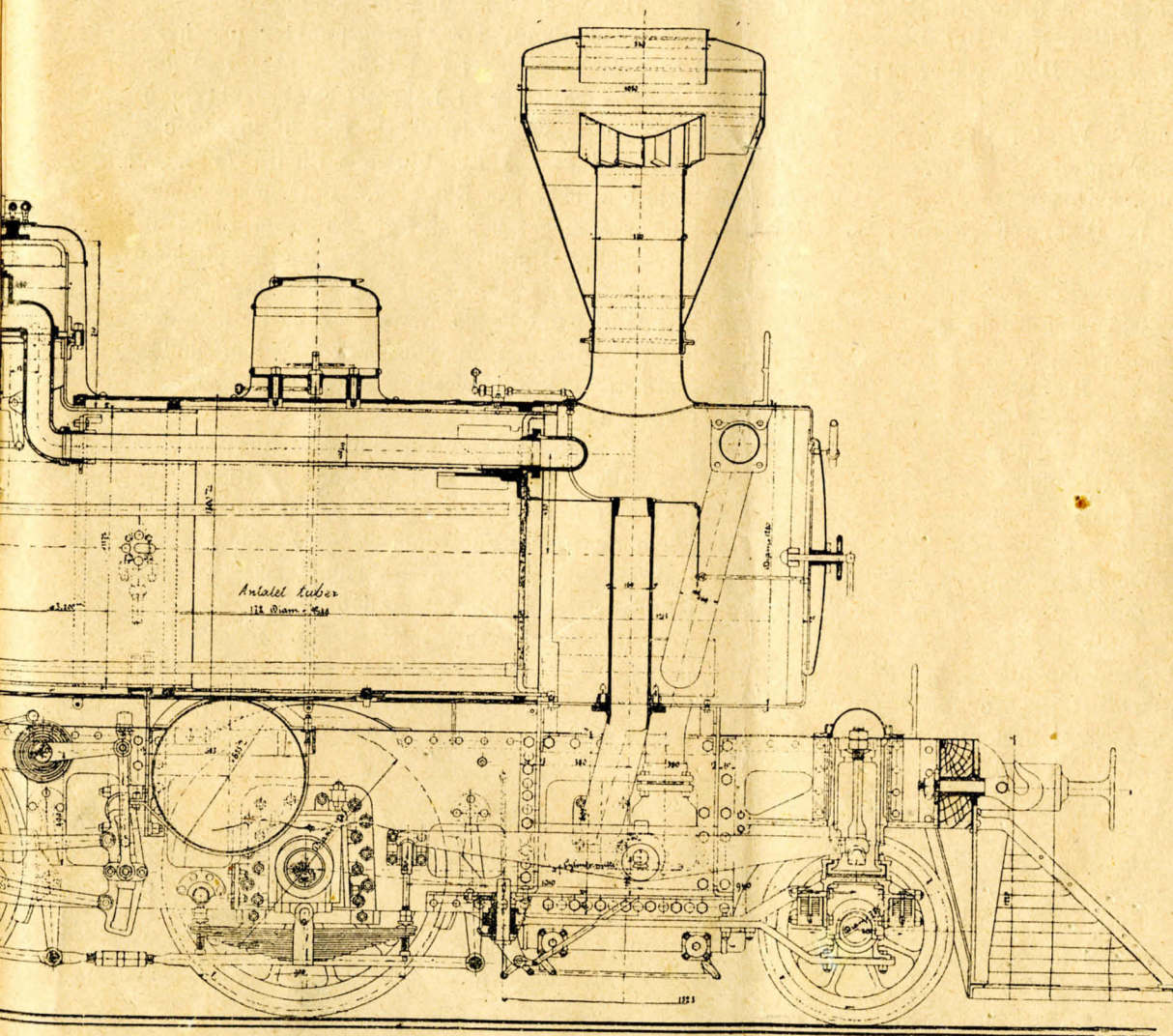
denne bestaar af en dobbeltsædet Ventil, som det vil ses af hosstaaende Tegning, der fremstiller et Compound-Lokomotiv, konstrueret for de finske Statsbaner 1903. — Lokomotivets Hoveddimensioner er følgende:

Sporvidde 1525 mm. Drivhjulenes Diam. 1245 mm. Løbehjulenes Diam. 785 mm. Akselafstand, Drivhjulene 3980 mm. Akselafstand, total 6380 mm. Vand i Kedlen 2890

Liter. Vand i Tenderen 7900 Liter. Tenderens Vægt tom 10,070 kg. Højtrykscylinder 400 mm. Lavtrykscylinder 580 mm. Stempelslag 600 mm. Damptryk 12 Atm. Prøvetryk 18 Atm. Ildpaavirkningsflade 87,19 M. Ristareal 1,38 M. Træ i Tenderen 2000 kg. Maskinens Vægt tom 31,270 kg. Maskinens Vægt tjenstfærdig 34,160 kg.

er baade praktisk og tager sig godt ud med sin messingbeslaede, oxyderede Pladebeklædning. Førerhuset, der er af Træ, er til at lukke helt ved Hjælp af to forskydelige Sejldugsdøre, ligesom der i Forsiden er anbragt Døre, hvorigennem Lokomotivpersonalet under Farten kan komme ud paa Barrieren.

Mærkværdig nok saas hverken der eller



Lokomotivet er forsynet med Westinghouse-Bremse og mærkværdig ogsaa med Apparater til Toglinier, der trods den gennemgaaende Bremse endnu anvendes paa Togene. Paa de ovenfor omtalte Amerikanske Lokomotiver er der paa Fyrpladsen over Kedlen, og fastgjort til denne, anbragt et ca. 5 Tommer stort Tjenststue, der efter Sigende gaar fortræffeligt. Sandkassen er anbragt ovenpaa Kedlen og

andre Stæder i Finland vore udmærkede Halvlagere. Paa Forespørgsel erfarede vi, at denne Type for Hjulagere ikke kendtes ved de finske Statsbaner og ej heller paa de store Lokomotivfabrikker i Tammerfors, som vi nogle Dage senere besøgte.

(Fortsættes).

Et $\frac{3}{5}$ -koblet Trillinglokomotiv.

(Af Ingeniør Ludv. v. Løw).

Det i Tegningen forevigeede Lokomotiv er bygget af Berliner Maschienebau-Aktiengesellschaft, vormalt L. Schwartzkopff efter Tegning af Regerings- og Bygningsraad Wittfeld fra den kongelige Jernbanedirektion i Berlin og er bestemt til Berlins Bybane.

De vigtigste Dimensioner er:

Den samlede Vægt (i tjenstf. Stand)	79 Tons
Adhæisionsvægten do.	52 Tons
Drivhjulenes Diameter	1500 mm.
Cylindrenes Diameter	500 mm.
Stempelslag	630 mm.
Damptryk	14 Atm.
Kedlens Diameter (middel)	1580 mm.
Kedelrørenes Antal	240 Stk.
Kedelrørenes Diameter	$\frac{45}{50}$ mm.
Kedelrørenes Længde	4200 mm.
Kedelrørenes Hedeflade	1425 mm.
Fyrkassens Hedeflade	11,9 □ M.
Total Hedeflade	154,4 □ M.
Ristflade	2,3 □ M.
Vand i Vandkasserne	6,7 cbm.
Kulbeholdning	2,5 Tons

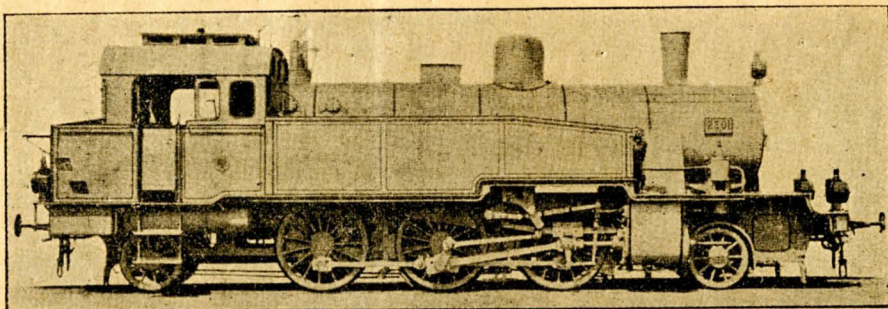
Det ejendommeliggste ved dette Lokomotiv er de tre Højtrykscylindre af usædvanlige Dimensioner. Krumtappene er anbragt under

Kobbelhjulsakslen arbejder derimod sammen med den under Førerpladsen beliggende Løbeaksel i en Krauss-Helmholtz Truck, og den forreste Løbeaksel lader sig forskyde sideværts, idet den ved en Adams-Aksel kan radielt indstilles. Derved bliver det muligt, trods den lange Hjulstand af 9 Meter, at kunne befare temmelig skarpe Kurver.

Hjulenes Belastning er anbragt saaledes, at Drivhjulenes tre Angrebepunkter paa hver Side er sammensat i et Støttepunkt, idet der paa begge Sider af Lokomotivet er anbragt 2 Balancer imellem Drivakslerne. Tværbalancer findes ikke, og Løbehjulenes Fjedre er fastgjort direkte paa Rammen. Det sidste synes maaske noget betænkeligt, thi som Følge af den lange Hjulstand kan der i stærk ophøjede Kurver indtræde en delvis Aflastning ved et af Hjulene i begge Ender, og dertil kommer saa, at den ved de fyldte Vand- og Kulbeholdninger stærkt belastede bageste Aksel ved Forbruget aflastes mer og mer.

I nogle tilsvarende Tilfælde maatte der bevislig ved et Antal $\frac{3}{4}$ koblede Bjærg- og Tender-Lokomotiver anbringes Balancer imellem den under Førerpladsen beliggende Adams-aksel og den sidste Kobbelhjulsaksel for at undgaa de hyppige Sporafløb.

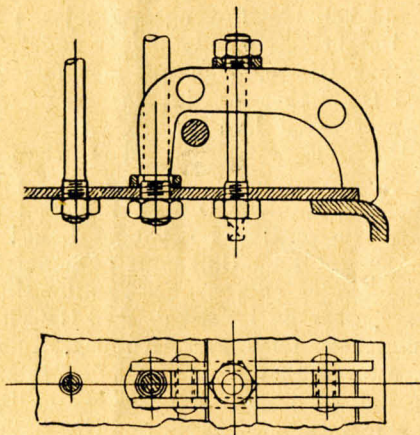
En mere ensartet Belastning af samtlige Aksler fremkommer ved Benyttelsen af »Krauss« Vandkasseramme til Tenderlokomotiver, men som desværre ikke lader sig anvende her paa



en Vinkel af 120° med hinanden saaledes, at der ogsaa ved høj Ekspansion kan sikres en jævn og rolig Gang. En foran mellem Rammen liggende Cylinder virker paa den forreste Drivaksel, som er forkrøbbet, medens begge de udvendige Cylinder er bragt i Forbindelse med den mellemste Aksel. Kun disse Drivaksler er anbragt i faste Lagere.

Grundpaa den tredje Cylinders Anbringelse. Maskinen er forsynet med de nu i Lokomotivbygningen meget anvendte lukkede Krydshoveder (som paa vore Litra O) med en Lineal. Styringen er Heusingers og ens for alle Cylinder. Paa den forkrøbbede Aksel sidder en stor Eksentrik. Maaden, hvorpaa de forskellige Styringsdele er forarbejdet og op-

hængt, er meget enkel, symetrisk og solidt. Cylindrene er forsynet med Stempelglidere. Den forreste Række Topstøttebolte er forbunden med den anden, som vist paa hosstaaende Billede. Dampafgangen til Cylindrene reguleres ved en Afspærringsventil. Denne Metode er billigere end de ellers anvendte Regulatorglidere. Ventilen bliver hyppig utæt og foranlediger en Del talrige og besværlige Reparationer. Ved forskellige Baneforvaltninger og Fabrikker er der sørget for at Kedlens Dam ved en saadan Ventil's Slibning ikke behøver at løftes. Førerhuset er knap saa stort som Normalprofilen paa Grund af Kedlens Dimensioner og er forsynet med en foroven anbragt Luftklap. Fyrkassen er udstyret med et Langer-Marcottys Røgførbrændingsapparat. En Exters Haandbremse saavel som Lufttrykbremse virker paa begge de faste Aksler.



Bremseklodserne (se Tegningen) virker paa begge Sider af Hjulene. Fremkomsten af disse Lokomotiver skyldes Konkurrencen med Elektriciteten, da man derved mente at kunne overkomme Trafikken. Den elektriske Drift er ved Bybaner Dampen langt overlegen, i det mindste med Hensyn til hurtig Befordring, mindre Larm og større Renlighed, men da der ventes endnu større Prisbillighed i den elektriske Drift, saa har Statsbaneforvaltningen foretrukket det forbedrede Lokomotiv, hvoraf der forlangtes, at det skulde være i Stand til at trække et Tog paa 14 almindelige Vogne, der har en Vægt af 240 Tons med en Hastighed af 0,25 Meter pr. Sekund.

I Begyndelsen stillede man disse Fordrin-

ger til et $\frac{3}{4}$ koblet Lokomotiv, som havde efterstaaende Dimensioner:

Adhæsionsvægt	48 Tons
Drivhjulets Diameter	1500 mm.
Cylindrenes Diameter	490 mm.
Stempelslag	650 mm.
Damptryk	14 Atm.

Desuden skulde den fordrede Hastighed kunne opnaas ved 25 pCt. Cylinder-Fyldning, for at den hæsle Larm ved Igangsætningen saavidt mulig kunde undgaas.

Under Udarbejdelsen af Udkastet dertil beslittede man imidlertid at gaa fra $\frac{3}{4}$ til $\frac{3}{5}$ koblede Maskiner. Under saadanne Forhold drejer det sig mere om en teknisk end praktisk og økonomisk Løsning. Det var altsaa til at forudse, at et saadant Lokomotiv ikke vilde vise sig særlig sparsommeligt, i Særlighed naar man betragter de tre Cylindres store Afkølingsflade samt Maskinens daarlige Virke-maade ifølge den høje Kompression, som Kulissestyrinden giver ved smaa Fyldninger, og endelig vigtigste Faktor, det uheldige Forhold mellem Cylindervæggens Temperatur, der bestemmes ved den ringe Fyldning, og den indstrømmende Damps Temperatur, som svarer til 14 Atm. Et saa højt Tryk anvendes i Almindelighed kun ved Høj- og Lavtryksmaskiner, da der ved for vidt dreven Ekspansion og en ugunstig høj Temperaturveksling vil forekomme betydelige Tab som Følge af den store Difference i Tryk og Temperatur, som findes paa de to Sider af Stempellagerne, ligesom en Stempelglider med ikke fjedrende Ringe (som her anvendt) kun er ufuldstændig tæt ved en Trykdifference af 14 Atm.

Havde man haft en anden Anvendelse til dette Lokomotiv end foran nævnt, saa var det sandsynligvis blevet bygget saaledes, at det ved Igangsætningen arbejdede som Trillingmaskine og derefter som Høj- og Lavtryks-Maskine, men da Bybanelokomotiver paa Grund af den ringe Afstand mellem Stoppestederne stadig maa fremskynde Kørslen, saa er en saadan Konstruktion berettiget, særlig naar man betænker, at der opnaas en tildels lydles Igangsætning, omend man ved den almindelige Maskin- og Lokomotivbygning vilde forkaste denne Konstruktion.

Ved Prøvekørslen har denne Maskine ikke præsteret saa meget som et $\frac{3}{4}$ Lokomotiv, men Aarsagen hertil maa tilskrives den Omstændighed, at det ikke kunde udfolde hele sin Energi, fordi der af Hensyn til Sammenligningen med 2 andre Lokomotiver var til-dækket 0,42 qm. af Ristfladen.

Tjenestefordelingen.

Vi er gjort opmærksom paa, at Personalet i 1. Maskinkreds indenfor de forskellige Ture selv udarbejder Tjenestefordelingen, altsaa ligesom af os fremhævet i Toijala i Finland.

R e d.

Markering af Billetsalgssteder.

Da det efter Ikrafttrædelsen af det ny Signalreglement af 1903 vilde være vanskeligt for Lokomotivpersonalet i Mørke at finde Billetsalgssteder m. m., naar disse intet har til Toget, har Administrationen beordret opsat dobbelte Kryds for begge Ender af saadanne Stoppesteder for at markere disse, en Foranstaltning, vi er Administrationen meget taknemlig for, da de gør god Fyldest, forudsat at disse Markeringsmærker **altid anbringes i højre Side af Banen**, set fra Lokomotivet.

Dette er imidlertid ikke Tilfældet, til Eks. ved Andst Billetsalgssted, hvor det mod Vest anbragte Mærke staar i venstre Side af Banen, og derved bliver illusorisk, idet Mærket ikke kan ses i mørke Nætter — hvor det hovedsagelig skal gøre Fyldest — fra Lokomotivførerens Plads. Forholdet er jo det, at Terrænforholdene, der ved Anbringelse af Signaler spiller en saa stor Rolle, ikke faar Betydning her, hvor man kun i ringe Afstand paa Grund af Mørket kan se det anbragte Mærke.

Vi tillader os derfor at henstille, at ovennævnte Mærke altid anbringes i højre Side af Banen.

Maa vi samtidig henlede Opmærksomheden paa det uheldige i, at der i samme Semafor

anbringes Lygter af ulige Lysstyrke, thi derved dominerer den stærktlysende Lygte den svagere lysende, saaledes, at Lokomotivpersonalet kun i Semaforens umiddelbare Nærhed kan se at begge Lygter er tændte.

Torvefripas.

Dansk Jernbaneblad faldt os tilfældig i Haanden, og med Undren læser vi — — — blandt meget andet Stof: — — — Ved Fripassagens Ordning var det navnlig generende for Stationsforstandere paa Landet, at de saakaldte Torverejser kun maa foretages paa 3die Klasse, og en ny Bestyrelse (o: Stationsforstanderforeningen*) bør virke hen til, at denne Bestemmelse maa blive ophævet, eventuelt til, at det maa tillades dem, der maatte ønske det, at sammenlægge to og foretage disse Rejser i 2den Klasse, og da kun faa to om Maaneden. De, der maatte ønske det, kan da beholde fire og saa rejse i 3die Klasse. Der er selvfølgelig meget andet, der ligger os paa Hjerte, men det maa formenes, at dette i Øjeblikket er det for os nærmest liggende at slaa til Lyd for.

Den $\frac{13}{8}$ 1905.

Rosenberg.

I Sandhed, Kalifens Ord er Visdom: Profeten er aldrig skattet i sit eget Land! Er det nu ikke det rene Chikaneri at henvise en Stationsforstander eller dennes Familie til 3die Vognklasse, naar de i Selskab med Grisehoveder, Lammeben, fersk Fisk, Klipfisk, Kolonial etc. etc. atter drager hjemad til den lille By. Lykkelig den Stand, der har saa gode Vilkaar, at det maa formenes, at dette i Øjeblikket er det for os nærmest liggende at slaa til Lyd for, og lykkelig det Blad, der har Ret til at tolke disse Følelser. — Synes Hr. Rosenberg og Dansk Jernbaneblad ikke, at vore 2den Klasses Fripas er tilstrækkelig upopulære, uden at man paa Torvedagene behøver at skabe endnu mere og berettiget Uvilje mod dem ved at byde det rejsende 2den Klasses Publikum ovennævnte Rejseselskab.

*) Af os.

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. Petitlinie eller dens Plads, med Fradrag af 20 pCt. for staaende Annoncer.

Telefon 123.

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

Telefon 123.