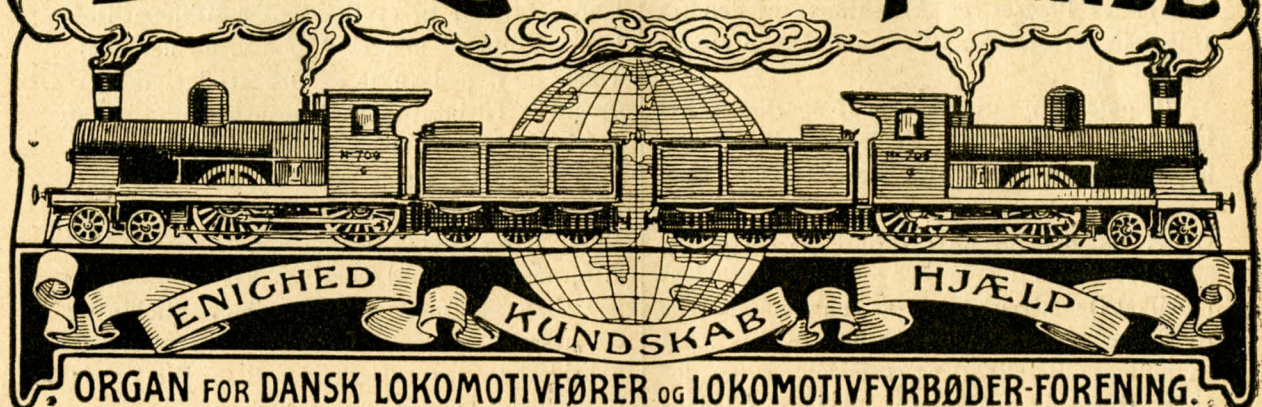


DANSK LOKOMOTIVTIDENDE



Redaktør: Lokomotivfører L. Mauritzen, Fredericia.

Nr. 13.

I. Juli 1905.

5. Aarg.

Kapital og Arbejde i Amerika.

(Af M. A. Nüscheler, Ingeniør).

Den første Union for alle Haandværk var »The International Working Men's Association«, stiftet i London i Aaret 1847, og det er denne, som senere fik fast Fod paa det europæiske Kontinent.

Den i Arbejderorganisationerne bekendte Karl Marx beskæftigede sig i Aaret 1864 med Organisationen af en saadan Union, men denne opløstes atter i 1872, efter at der var opdaget allehaande anarkistiske Intriger, og det tilsigtede Formaal naaede aldrig at blive til Virkelighed.

I de Forenede Stater var Arbejdsforholdene med Hensyn til god Arbejdskraft omtrent de modsatte som i England, idet Bjergdrift og Industri, og alt, hvad dermed var sammenhørende, udviklede sig saa rask, at der blev Mangel paa faglærte Arbejdere, af hvilken Grund Arbejdsgiverne var tvungne til at ansætte ikke faglærte Folk, og saa hurtigt som muligt søgte at faa disse oplærte ved mindre komplicerede Maskiner.

For at kunne træde op derimod, og vel nærmest af samme Grunde som i England, dannedes i Aaret 1869 i Nordamerika en Union, som kaldtes »Knights of Labor«, og som opnaaede et Medlemsantal af over 1 Million;

men tabte i forholdsvis kort Tid igen sin Anseelse, og forbandt sig tilsidst med »American Federation of Labor«, en Forening af samtlige organiserede faglærte Haandværkere, og med ca. 2 Millioner betalende Medlemmer i 2365 Afdelinger.

Ikke mindre Indflydelse havde »Brotherhood of Carpenters and Joiners« med over 60,000 Medlemmer, og »The International Typographical Union«, som talte over 40,000 Medlemmer. Disse regnes for de ældste Foreninger af den Art.

Unionerne tager stadig til i Amerika; naturligt har Fabrikanterne ogsaa deres Foreninger for i Tilfælde af Strejker gensidig at kunne understøtte hinanden; men derved bliver paa ingen Maade Spørgsmaalet: »Hvordan skal man imellem Kapital og Arbejde tilvejebringe en for begge Parter tilfredsstillende Ordning« besvaret — tværtimod, det skadelige og uheldige Forhold snarere forværres i Stedet for at forbedres; thi i de fleste Tilfælde maa Fabrikanterne give efter. Overmaalet af Utilfredsheden ender i Strejke eller Værkstedernes Lukning af Indehaverne, og saaledes har der i de sidste 50 Aar i Amerika fundet et Utal af betydelige Arbejdsnedlæggelser Sted, som tildels gennemførtes med Sejrr for Arbejderne, men ofte først efter flere Ugers Kamp.

De nærmeste Aarsager til disse Strejker var i Reglen slet Betaling, for lang Arbejds-

tid, Indføring af Akkordsystemet, Anvendelse af for mange Lærlinge, der optog de oplærte Arbejderes Pladser, og Afvisningen af den fra Unionens Arbejdere aarlig fremlagte Minimal-løns-Skala.

Grunden til Anvendelsen af daarligere Arbejdskraft i Amerika i Stedet for Folk, som har gennemgaaet en regelmæssig Lære, maa, som ovenfor bemærket, føres tilbage til den Gang, da det var uhyre svært at faa et tilstrækkeligt Antal oplærte Arbejdere, ligemeget i hvilket Haandværk, hvorfor man maatte tage til Takke med nogenlunde brugbare Folk imod en billigere Betaling, og samtidig sørge for disses Oplæring ved lettere Arbejde. I Tidens Løb opnaaede de ret god Øvelse i Fabrikationen af det enkelte Stykarbejde og fortjente i Timen lige saa meget som den faglærte Unionsarbejder, hvilket selvfølgelig var til Fabrikanternes Fordel, medens de sidstnævnte Arbejdere af den Grund fordreves fra deres Pladser.

Det er derfor almindeligt i de saakaldte bedre Værksteder, hvor Unionsarbejderne af en eller anden Forening er i Minoritet, at beskæftige saa mange som muligt af de saakaldte »Sekond class men«. Under normale Forhold kan en saadan Virksomhed uden Besværlighed opretholdes, men kommer det af en eller anden Aarsag til Uenighed, da vil Unionsfolkene erklære Strejke, og med »Sekond class men« alene kan Fabrikanten ikke arbejde, han maa da enten opfylde de stillede Fordringer, eller ogsaa lukke Fabrikken, til han kan faa andre Kræfter; men disse er under en Arbejdsnedlæggelse svære at opdrive, thi ogsaa den udenfor Unionen staaende Mand vil ikke optræde som Strejkebryder, da han derved udsætter sin Person for Fare.

Den første Strejke, som man kan erindre i Amerika, fandt Sted i Aaret 1803 i New-York af Matroserne, som var utilfredse med Forholdene.

I 1805 opstod en Skomagerstrejke i Philadelphia, som i 1809 efterfulgtes af Garverne. Eftersom Arbejdernes Antal voksede, steg ogsaa Antallet af Arbejdsnedlæggelser, hvis Fremkomst og Bekæmpning ofte forvoldte blodige Sammenstød. Saaledes til Eksempel i 1877 under den første Jernbanestrejke, som i en Uge i stor Udstrækning forstyrrede Tra-

fikken, og hvor tillige en kolossal Ødelæggelse anrettedes paa saavel Bygninger som det rullende Materiel til et Beløb af 5 Millioner Dollars. Militæret maatte tilkaldes, og flere Personer blev nedskudte. Det strejkende Personale fik Tilslutning fra Grubearbejderne, saa at der i det hele strejkede ca. 150,000 Mand.

I Aaret 1886 den 1ste Maj udbrød i Chicago en større Strejke, i hvilken ca. 40,000 Mand af forskellige Haandværk deltog. Arnakisterne blandede sig deri og kastede Bomber paa Gaderne, nogle Betjente blev dræbte og 60 haardt saarede. I Aaret 1892 strejkede Arbejderne paa »Carnegie Steel-Works in Homstead Po«, ved hvilken Lejlighed de Strejkende skød paa de af Direktionen engagerede Detektiver. Tumulten blev saa stor, at hele Pensylvaniens Militærkraft maatte indkaldes for at tilvejebringe Orden. 2 Aar senere var Chicago igen Skuepladsen for en stor Jernbanestrejke, nemlig ved Pullman Comp. Togene standsedes, og tilsidst maatte Tropperne ogsaa her tilkaldes for at beskytte Banen og Posten.

Jeg selv oplevede under de forskellige Forvirringer et overordentlig interessant Tilfælde, som viser de uheldige Arbejdsforhold i Amerika, og jeg vil derfor skildre denne Oplevelse saa kort som muligt, selv om den ikke direkte drejer sig om Strejke.

Under min Rejse fra Evropa til Amerika stiftede jeg Bekendtskab med en tysk Civilingeniør, der paa Forretningsrejse skulde til Kanada for der personlig at bringe nogle større forretningsmæssige Forhandlinger til Afslutning. Under den usædvanlig lange Overfart, hvor vort Bekendtskab antog en mere venskabelig Karakter, meddelte jeg min Kollega, at jeg havde til Hensigt at opholde mig i Amerika for at lære de derværende forskellige Forhold nøjagtig at kende. Min Kollega fortalte mig, at i Kanada var for nogle Uger tilbage ca. 100 tyske Arbejdere antagne med en 2 Aars kontraktlig Forpligtelse, som var undertegnet i Tyskland af den derværende kanadiske Repræsentant. Men han havde allerede fra Direktionen for den betræffende kanadiske Fabrik pr. Brev erfaret, at der var opstaaet Vanskeligheder med Hensyn til den rette Behandling af Folkene, ifølge Arbejdsmetoden og andre Forhold, og han troede,

at jeg netop der vilde faa rig Lejlighed til at skaffe mig en Position.

Sagen interesserede mig, og jeg bad min Kollega, som i Forretning ogsaa skulde besøge Fabrikken, om ikke at glemme Lejligheden, men tilsende mig Meddelelse desangaaende til New York. Jeg havde i Mellemtiden nogle forretningsmæssige Ærinder fra et evropæisk Firma at besøge i New York og Omegn, af hvilken Grund det for mit Vedkommende ikke kom an paa nogle Dages Ventetid, førend jeg fattede en anden Beslutning

Efter to Dages Forløb erholdt jeg ogsaa fra Direktionen fra den kanadiske Fabrik et Ekspresbrev, i hvilket jeg anmodedes om snarest mulig at komme dertil angaaende en nærmere personlig Samtale. Efter en 10 Timers Jernbanekørsel og en 1½, Times Slædefart med Sejl over en Bugt i Lake Ontario, ankom jeg lykkelig og vel, men en Del forkolet til Bestemmelsesstedet. Efter en kort Hvilepavse begav jeg mig paa Vej til Fabrikken, hvor jeg modtoges af Direktionen, hvoraf begge Direktørerne, som var Englændere, gjorde et særdeles godt Indtryk paa mig.

Efter en kortere Konference, i hvilken der blandt andet meddeltes mig Ting, som jeg, der jo var fremmed, næppe vilde tro var korrekte, førtes jeg gennem Fabrikken, som ganske vist ikke var moderne, men dog var paa Højde med de ældre, tyske Værksteder, hvad Montering angik. Jeg hilste paa enkelte tyske Arbejdere, som arbejdede ved de forskellige Værktøjsmaskiner. Disse syntes i Forvejen at være underrettet om min Ankomst, thi efter vor Tilbagekomst til Kontoret, meldte der sig allerede nogle Folk, som ønskede en Samtale med mig. Jeg gav dem dog ingen Anledning til længere Forklaringer, da jeg først ønskede at være fuldstændig instrueret af Direktionen.

Forholdene var saaledes: Paa Fabrikken var udbrudt Strejke, fordi Direktionen benyttede ikke faglærte Folk ved Værktøjsmaskinerne til det lettere Arbejde. Dog denne bilagdes atter, men nu bestemtes det, at Unionsfolkene skulde erstattes af Fagfolk, som ikke tilhørte nogen Union, eller med andre Ord, de ønskede et frit Værksted. (Senere skal omtales Benævnelsen »open og closed

shop«), »aabent« og »lukket« Værksted. — Den ene Direktør rejste kort efter Strejkens Afslutning paa Forretningsrejse til Evropa og bemyndigede der en Ven at engagere ca. 100 dygtige Drejere, Høvlere, Maskinarbejdere og Montører. Firmaet i Kanada forpligtede sig til at udlægge Betalingen for Overrejsen. Lønnen for hvert enkelt Fag blev fastsat, og hver Arbejder maatte, som forhen omtalt, afslutte en 2-aarig Kontrakt som kun efter ganske bestemte Betingelser kunde opsiges. Afbetalingsvilkårene for Rejseomkostningerne var for de Arbejdere, som foreløbig efterlod deres Familier i Tyskland, særdeles gode, ligesom det var Direktionens Hensigt, efter et halvt Aars Forløb med financier Støtte fra Fabrikken at hjælpe de dygtigste Arbejders Familier derover.

Folkenes Antagelse skete i største Hast, og til Beklagelse for den tyske Arbejderstand antoges Elementer, som var uværdige at regnes til den intelligente, tyske Arbejderstand, hvilket ogsaa senere viste sig; thi ikke alene med Hensyn til Arbejdet, men ogsaa deres moralske Ry var af den Beskaffenhed, at Opholdet i Tyskland var umuliggjort, og netop her fandtes for disse en hurtig og billig Lejlighed til at naa den ny Verden. Allerede under Overfarten kom det til Optøjer imellem nogle af Folkene, og da Arbejderne modtoges i Halifax af Repræsentanten fra Firmaet for at beforders videre, forhindredes et almindeligt Slagsmaal kun ved nogle af de gode og besindige Folks Indblanding.

Efter Ankomsten til Bestemmelsesstedet, anvistes hver enkelt hans Plads; tillige var man dem behjælpelig med Anskaffelsen af Bolig, kort sagt, der gjordes ikke alene fra Direktionens Side, men ogsaa fra Byens Indbyggere alt for at gøre de Fremmede det saa let som muligt.

Anmodning om Forskud efterkommedes, og Pengene udbetaltes straks. I Særdeleshed til de Arbejdere, som angav at ville sende Beløbet til deres Familier, var det ikke Smaasummer, hvorom det drejede sig. Efter nogle Ugers Forløb viste det sig, at de omtalte Beløb aldrig havde naaet tysk Grund, men tvertimod var sviret og spillet bort. Naturligvis ophørte straks Udbetalingen af Forskud.

(Fortsættes.)

Forbindelsen mellem København H. og Frihavnen.

Statsbanerne har i disse Dage modtaget en Avtomobilvogn, der er bygget af Firmaet Jacob Lohner & Co. i Wien. Den er bestemt til Befordring af rejsende mellem Hovedbanegaarden og Malmøfærge.

Vognen rummer 14 Siddepladser indeni, og paa Forsædet er Plads til Vognstyreren og en Konduktør, foruden at der tillige kan medføres ca. 500 kg. Rejsegods.

Drivkraften er Elektricitet, der afgives af et under Vognen anbragt Akkumulatorbatteri og overføres paa Hjulene ved 2 Elektromotorer, der er anbragte i Forhjulene.

Styremekanismen er ligesom paa de fleste andre Avtomobiler et plantliggende Hjul, men den virker paa Forhjulene, saaledes at kun disse drejes, medens Forhjulsakslen ikke bevæges, men ligger fast. Vognen er forsynet med saavel elektrisk som mekanisk Bremse.

Indvendig er Vognen udstyret som vore 2. Klasses Kupeer og oplyses ved 4 elektriske Glødelamper. Udvendig er den malet rødbrun, som vore Personvogne, smukt lakeret og forsynet med Statsbanernes Ejendomsmærke D. S. B. med Krone over.

Farten, der kan køres med, er naturligvis ikke stor, fordi den begrænses af Politiloven og den stærke Trafik i Hovedstadens Gader — man har beregnet en Køretid af højst 18 Km. i Timen —, men det smukke Køretøj afgiver en virkelig tidssvarende Befordring for de mange udenlandske Rejsende, der benytter denne Rute mellem Fastlandet og Skandinavien.

Paa Kjøbenhavn H. Stations Ankomstsider er indrettet en Remise til Avtomobilvognen, og her foregaar ogsaa Ladningen af Akkumulatorbatteriet med den fornødne Elektricitet.

Direkte og indirekte Gliderbevægelse.

Indførelsen af Rundglider beror for en stor Del paa Lokomotivernes gradvise Udvikling fra de gamle Tidens forholdsvis lette Lokomo-

tiver til de tunge og kraftige Typer, der bruges i vore Dage. Større Cylindre og højere Damptryk fordrede større Dampkanaler og bedre Aflastning af Gliderne.

Ved Konstruktionen af den saakaldte Rundglider blev direkte Gliderbevægelse ikke alene mulig, men endog fordelagtig. Vor Illustration Fig. 1, der er taget fra et amerikansk Lokomotivselskabs for nylig udgivne Katalog, viser en udmærket Konstruktion paa direkte

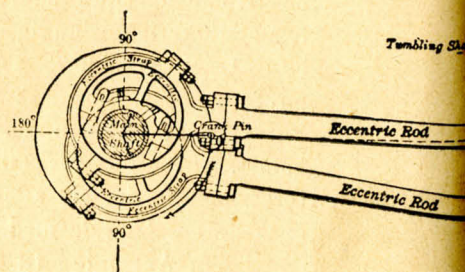
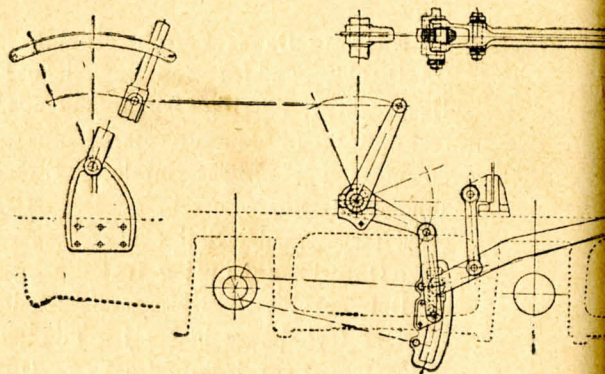


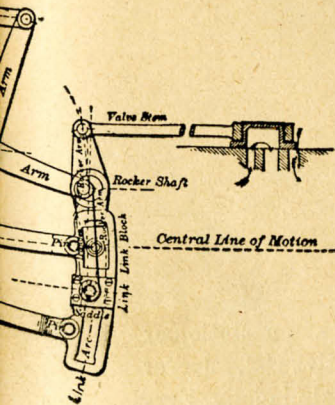
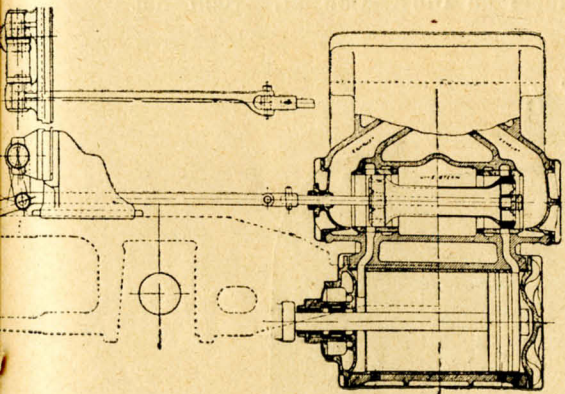
Fig. 2.

Gliderbevægelse. Tegningen viser, at Glideren har indvendig Indstrømning.

Det dobbeltarmede Forbindelsesled fortsættes med forlængede Gliderstænger, der gaar skraadt opad over Drivhjulsakslen. Med andre Ord, Ophængningsmaaden betinger Navnet direkte Gliderbevægelse. Ved den direkte Gliderbevægelse er der det at be-

mærke, at Glider og Stempel altid følges ad. Direkte Gliderbevægelse kan ogsaa bruges til Anvendelse ved Rundglider med udvendig Indstrømning, hvilket da, hvad Anordningen angaar, er at betragte som alm. Plan eller s. k. D-Glider.

Naar direkte Gliderbevægelse anbringes til Glider med indvendig Indstrømning, befinder Eksentrikernes største Tværslitslinie sig paa samme Side af Akslens vertikale Cen-



trumslinie som Krumtappen. Lad os, for bedre at anskueliggøre dette Forhold, antage, at Tallet 9 paa en Urskive forestiller Krumtappens Stilling, saa kommer Eksentrikernes Centrumslinie til at vise omtrent samme Stilling som Timeviseren, naar Kl. er 10,35.

Hvis derimod direkte Gliderbevægelse anbringes til Rundglider med udvendig Ind-

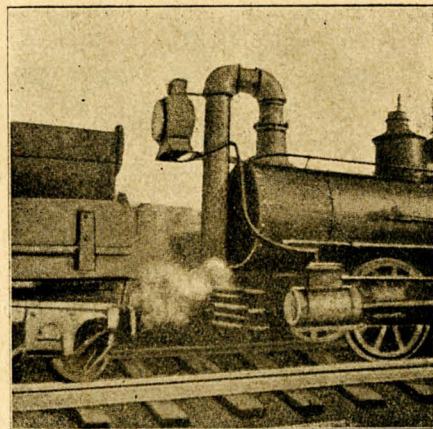
strømning eller til sædvanlig D-Glider, saa bliver, med Krumtappen vedblivende paa Tallet 9, Stillingen for Eksentrikernes Centrumslinie omtrent den samme som Timeviserens, naar Kl. er 5,5.

Fig. 2 udviser en sædvanlig indirekte Gliderbevægelse med D-Glider, der altsaa i Modsætning til den direkte Gliderbevægelse Glider ikke bevæger sig samtidig samme Vej som Stemplet. Naar vi ogsaa her med den indirekte Bevægelse for Anskuelighedens Skyld skulde betjene os af en alm. Urskive, saa viser Eksentrikernes Centrumslinie ligesom ved den direkte Bevægelse paa Timeviserens Stilling Kl. 10,35, men Krumtappens peger derimod paa Kl. 5,5, i Stedet for paa Kl. 9 som ved den direkte Bevægelse.

Ved Rundglider med indvendig Indstrømning udsættes Gliderstangspakningen kun for Trykket af Spilledampen.

The Freak Locomotive.

At Amerikanerne er praktiske i alle sine Bevægelsestendenser er jo noksom bekendt. Et nyt Bevis herpaa ses af det lille Lokomotiv, hvoraf vi her bringer en Illustration. Det



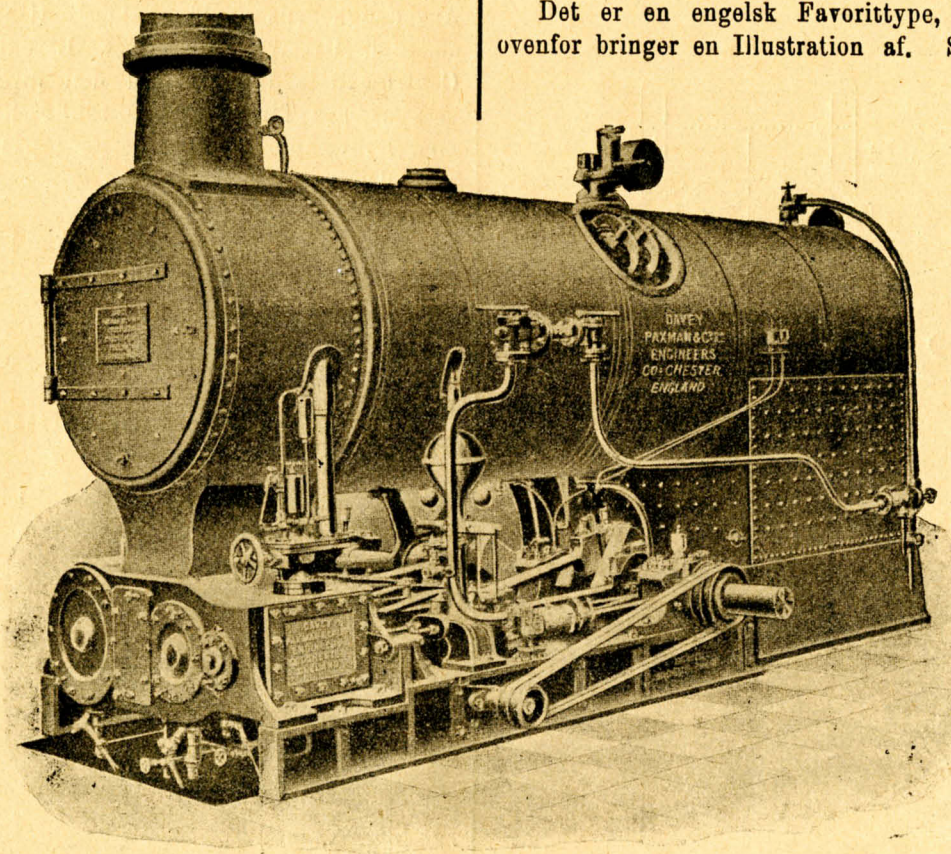
kaldes for The Freak eller Indjoll-Lokomotivet. Det er et Indfald af en amerikansk Lokomotivtekniker, et Indfald, der har fundet praktisk Anvendelse ved den underjordiske Tunnelbane i New York.

Skorstenen er bøjet med et tredobbelt Knæ, saaledes at Aabningen fremkommer under Lokomotivet. Herved opnaas, at Tunnelens hvidkalkede Loft og Vægge ikke i næneværdig Grad tilsvæertes af Røgen, ligesom Udsigten fra Førerhuset er fri, hvad den som bekendt ikke vilde være med en almindelig Skorsten, der vilde sprede Røgen foran og omkring Lokomotivet. Derfor mener vi, at dette Ind- eller rettere Udfald af Ideen er

os ofte over de mange forskellige Fremstillinger, der i Detaljer adskiller sig fra hverandre, om end Hovedformaalet er det samme. Det er ikke saaledes, at vi denne Gang ser os i Stand til at fremvise noget Underværk fra Menneskehænder, men endog turde det vel interessere os Maskinmænd at se, høre og lære lidt fra de store Ideers Verden.

En saadan praktiseret Ide præsenterer vi vore Læsere i Dag; os forekommer den at være ganske original.

Det er en engelsk Favoritttype, som vi ovenfor bringer en Illustration af. Som det



bemærkelsesværdigt, til noget andet og bedre fremkommer.

Det amerikanske Tidsskrift »The Locomotive Engineering« skriver i sin Omtale af dette Lokomotiv, at det kan gøre, hvad andre Lokomotiver ikke kan, nemlig køre over sin egen Røg.

vil ses, er det en Kombination af en stationær Dampmaskine og en Lokomotivkedel, der er samlet i en Ramme over en almindelig Fyrgrav. Dette Anlæg er ikke enestaaende, thi Konstruktionen fandtes at være saa jævn og ligetil, at der allerede nu er forfærdiget op i Tusindetal af dem, særlig til de engelske Besiddelser i Indien og Sydafrika.

Selve Sættningen er praktisk, og ved Opsætningen behøves jo kun et Fundament. En ganske enkel Ide, naar man betænker, hvor megen Tid og Omkostninger der spares ved Anlægget.

Fra Ideernes Verden.

Mangfoldige er de Ideer, der udklækkes i det menneskelige Hjernekontor, og vi forundrer

Forskellige er de Størrelser, der udføres efter Bestilling; den her illustrerede er paa 34 HK. med 12 Tommers Cylinderdiameter, 15 Tommers Slaglængde, en Hastighed af 125 Slag i Minuttet, og af Compoundsystemet.

Hvad der gør denne Type saa efterspurgt og forøvrigt saa anvendt, er den store Reducering af Udgifter til Reparation m. m.

Tandpleje.

I Samtale forleden med Hr. Tandlæge Westergaard, Fredericia, erfarede vi, at han allerede i længere Tid har givet og stadig giver Medlemmer af »Syge- og Begravelseskassen for ansatte og til fast Arbejde antagne ved de danske Statsbaner i Jylland og Fyn« den samme Moderation som de af Sygekassen anviste Tandlæger.

Tandlægen mente forøvrigt, at det var Tilfældet med de fleste Tandlæger i Provinserne.

Vi meddeler dette til Oplysning for de Medlemmer, der tidligere har tænkt, at de kun opnaaede Moderation hos de anviste Tandlæger.

Skovtur.

Den 16. Juni arrangeredes en Skovtur, hvori deltog Lokomotivformanden og Lokomotivførerne paa Østerbro. Ved velvillig Imødekommenhed af Hr. Maskininspektøren var der givet Afløsning til de, der ønskede at deltage.

Turen gik fra Østerbro Station til Skodsborg, hvorfra der marscheredes gennem den dejlige Skov. Ved Skovløberhuset indtoges en Forfriskning, hvorefter man fortsatte ned til Søen, et af de smukkeste Partier i Sjælland. Ankommen til Vedbæk Hotel blev der bestilt Aftensmad, og med en glimrende Appetit gik man i Lag med det i alle Henseender vel-dækkede Bord. Derefter serveredes Kaffen med Tilbehør samt Cigarer, og under Nydelsen af sidstnævnte blev der spillet Klaver og sunget, saa det rungede i Salen.

Under hele Turen herskede den livligste

og gemytligste Stemning, og Sangene fulgte Slag i Slag.

Ankommen til København samledes man paa Cafe »Glacis« — den nydelige Restavration, der ligger lige overfor Østerbro St. —, hvor den sidste Forfriskning indtoges.

Det var en i alle Henseender vellykket Tur, og man skiltes med Ønsket om igen at samles næste Aar.

Paa samtlige Deltageres Vegne:

T h. G e e r t s e n .

Meddelelser fra Afdelingerne.

Slagelse Afdeling.

Ved det sidste Bestyrelsesvalg (Slagelse Afdeling) blev følgende Tillidsmænd valgte:

Formand: Lokf. R. Petersen med 24 St.

Kasserer: Lokfrb. C. Jørgensen med 24 St.

Revisorer: Lokfrb. P. Jensen med 21 St.

og Lokfrb. J. Hansen med 20 St.

Repræsentant: Lokfrb. H. Kann med 21 St.

T h. M. S c h m i d t .

PERSONALIA.

Forflyttede ere:

1.—7. 05.

Lokomotivfyrbøder Nr. 447 H. Staack, Holstebro, til Langaa.

Lokomotivfyrbøder Nr. 368 J. K. Danielsen, Langaa, til Holstebro.

Lokomotivfyrbøder Nr. 265 I. F. K. Søndergaard, København Ø, til København H.

Lokomotivfyrbøder Nr. 495 S. I. Hansen, København Ø, til København H.

1.—8. 05.

Lokomotivfyrbøder Nr. 302 A. C. Pedersen, Holbæk, til København G.

Lokomotivfyrbøder Nr. 349 N. C. Angkjær, København G, til Holbæk.

PAA DE STATIONER,

hvor vi ikke er repræsenterede, søger vi en Repræsentant blandt d'Hrr. Jernbaneembedsmænd til Forhandling af vore Fabrikata — Cigarer, Cigaretter og Røgtobak — direkte til Forbrugerne. Angaaende Lønningsforholdene bedes man henvende sig til

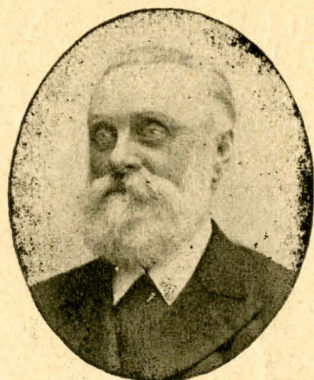
A/S. TOBAKSKOMPAGNIET,

VINGAARDSSTRÆDE 25 TELEFON 6822.

KØBENHAVN K.

Rettelse.

Ved en beklagelig Fejltagelse har vi i forrige Numer af Bladet faaet anbragt et forkert Billede, idet vi i Stedet for Hr. Maskin- og Baneingeniør I. P. V. Vesterstrøm har faaet anbragt Grev Holstein-Ledreborg.



Vi bringer derfor her det rigtige Billede og gør samtidig opmærksom paa, at Sættelsen er tildelt en velfortjent Revselse.

Tantieme.

»Jernbanebladet« skriver, at Tantiemen efter sikkert Forlydende vil blive udbetalt den 1. September med ca. 80 Kr. pr. Lod.

Jernbaneetatens Fællesindkøbsforening (København)

afholder ekstraordinær Generalforsamling paa »Nyt Landmandshotel«, Halmtorvet 14, Tirsdag den 18. Juli 1905 Kl. 8¹/₂, Em.

Dagsorden bekendtgøres ved Opslag i Udelingslokalet.

Andelsbevis maa medbringes som Legitimation.

København, den 24. Juni 1905.

Repræsentantskabet.

Bytning.

En Lokomotivfører (København G.) ønsker at bytte snarest til en Provinsby.

Billet mrkt. »85« tilstilles Lokomotiv-Tidendes Kontor.

Strø.

»Min Mand er saa samvittighedsfuldt, at naar han drømmer, at han har taget noget fra en anden, angiver han sig straks for Retten«.

»Aa, det er min Mand saamæn ogsaa, for naar han har taget noget, tror han, at han kun har drømt«.

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.