

Dansk Lokomotivtidende.

Organ for Dansk Lokomotivfører- og Lokomotivfyrbøder-Forening.

Redaktør: Lokomotivfører L. Mauritzen, Fredericia.

Nr. 21.

1. November 1903.

3. Aargang.

Fællesudvalget dannes!

Jernbaneforeningen, Dansk Jernbaneforbund og Dansk Lokomotivfører- og Lokomotivfyrbøderforening har begyndt Samarbejdet.

Længe har det staaet klart for Lederne af Statsbanefunktionærernes faglige Foreninger, at man nødvendigvis maatte se at komme til en saadan Ordning, at de store Spørgsmaal, der angik hele Personalet, søgtes ordnet i Fællig og behandlet ens af de forskellige Foreninger. Saaledes som Forholdene nu er, staaer Foreningerne ret skarpt sondrede, og den ene Forenings Medlemmer ved sjældent synderlig Besked om, hvad den anden Forenings Medlemmer foretager sig.

Allerede i 1901 forsøgte et saadant Samarbejde etableret, men det strandede paa den uklare Holdning, Lokomotivmændenes daværende Formand indtog. Des større Tilfredshed vakte det derfor, at Indbydelsen til et Fællesmøde denne Gang udgik netop fra Dansk Lokomotivfører- og Lokomotivfyrbøderforening, og de indbudte Foreninger tiltraadte straks Tanken om et Samarbejde ved at vælge Delegerede, der nu har afholdt Møder og som nævnt endelig har opnaaet et gunstigt Resultat. De deltagende Foreninger var: Jernbaneforeningen (ca. 2000 Medlemmer), Dansk Jernbaneforbund (ca. 5000), Dansk Lokomotivfører- og Lokomotivfyrbøderforening (ca. 1000) og Togpersonalet (6 smaa Foreninger eller Afdelinger med ca. 600 Medlemmer tilsammen). Det viste sig imidlertid straks paa det første Møde Fredagen den 11. September, at der næppe vilde være nogen Mulighed for at etablere et Samarbejde, naar de sidstnævnte smaa Separatforeninger skulde være med, idet Dansk Jernbaneforbund ikke kunde anerkende deres Eksistensberettigelse, saalænge Pakmestre og Konduktører som hidtil havde Ret til at staa i Dansk

Jernbaneforbund og kræve af denne Forening, at den varetog disse Klassers Interesser. Det vedtoges da, at Spørgsmaalet skulde forelægges Dansk Jernbaneforbunds Hovedbestyrelse til definitiv Afgørelse.

Paa et nyt Møde Fredagen den 9de ds. traadte de Delegerede atter sammen. Dansk Jernbaneforbunds Repræsentanter forebragte her Hovedbestyrelsens Svar: Forbundet var med Glæde rede til et Samarbejde med de to gamle Foreninger, Jernbaneforeningen og Dansk Lokomotivfører- og Lokomotivfyrbøderforening, men maatte kategorisk sige Nej til enhver Forhandling med de smaa separate Foreninger, hvis Medlemmer var brudt ud af Dansk Jernbaneforbunds Rækker, og som i deres hele underhaands Agitation havde søgt at skade Sammenholdet.

For Jernbaneforeningens og Lokomotivmændenes Delegerede, paa hvem de separate Foreningers to Repræsentanter ikke havde gjort noget heldigt Indtryk ved deres hele personlige og udfordrende Optræden, stod Valget saaledes mellem de smaa Foreningers 600 og Dansk Jernbaneforbunds 5000 Medlemmer. Som det var at vente, valgte man at etablere Samarbejdet mellem de tre store, gamle Foreninger, hvis Repræsentanter paa Mødet alle stemte ja herfor.

Efter at de separate Foreningers to Repræsentanter havde forladt Lokalet, konstitueredes Fællesudvalget, som bestaar af følgende Medlemmer: Maskingeniør, Cand. polyt. I. B. Bruun og Trafikassistent Vilh. Ohlsson (for Jernbaneforeningen), Lokomotivfører Oscar Larsen og Lokomotivfyrbøder Klem (for Dansk Lokomotivfører- og Lokomotivfyrbøderforening) og Pakmester P. D. Pedersen og Depotarbejder Tietze (for Dansk Jernbaneforbund).

Der nedsattes et Tremandsudvalg til at udarbejde en Forretningsorden. De tre Foreninger bevarer som hidtil deres uafhængige Stilling, men deres indbyrdes Forhold tænkes ordnet saaledes, at ingen

Sag, der angaar hele Personalet, maa fremføres af nogen af disse Foreninger, før den har været forelagt til Drøftelse i Fællesudvalget og dette har gjort Indstilling til de tre Foreninger. Fællesudvalget bliver saaledes af udpræget raadgivende Karakter.

At der hermed er gjort et stort Skridt fremad, er uden for al Tvivl. Og vi ønsker Lokomotivmændenes Organisation, fra hvem Indbydelsen udgik, til Lykke med det gode Resultat.

* * *

Da vore egne Repræsentanter ikke til Dato har tilstillet os noget Referat, har vi taget ovenstaaende efter »Jernbanenbladet«.

Red.

Vor Ret.

For nogen Tid tilbage overraskedes vort kære lille Land af et Telegram gennem Ritz. Bur., hvori bekendtgøres, at fortrinsvis vil i Fremtiden kun saadanne Personer blive ansatte ved Statsbanerne, der mindst 1 Aar har afholdt sig fra Nydelsen af Spirituosa samt skaffer Bevis derfor!

Omend vi herhjemme i Øjeblikket befinder os i en Storm af Overraskelser, hvor disse veksler fra Dag staaer op til Dag gaar ned, forekom dette Telegram mig dog for krydret, eller med andre Ord: jeg antog det for at stamme fra en eller anden vittig Person, der ad Køkkentrappen havde faaet det nødvendige Stof for at vække Sensation. Min Agt var først ikke at gøre dette Telegram til Genstand for Omtale i vort Blad, men da der i et af Hovedstadens Blade et Par Dage senere findes Bekræftelse paa Rigtigheden af det omtalte Telegrams Udspringskilde, og samtidig fremdrages Gengivelse af en stedfunden Samtale med en højtstaaende Embedsmand, maatte jeg gribe Pennen.

Aarsagen til en 85 pCt. af samtlige

Jernbaneheld skal være overdreven Nydelse af Spiritus. Selv om man skal tro paa Statistikens Tal, vil de fleste med mig spørge: Hvorledes konstateres dette? og forresten staa tvivlende paa Rigtigheden. Yderligere vil der blive lagt et mildt Pres paa de nuværende Ansatte for at faa dem til at melde sig ind under Afholdenhedens Fane, og Kontingentet vil eventuelt blive udredet af Staten. Hvor skønt! — og atter spørger man: Gælder det samtlige Ansatte fra højest til lavest, eller kun til Eks. det mere underordnede Personale? en Grænse maa jo findes. Hvorfor dog ikke gøre Skridtet fuldt ud og i Stedet for Afholdsforeningerne vælge Kristelig Forening, Virgilia eller Frelsens Hær som den eneste Redning, der endnu er tilbage for Statens Jernbanepersonale.

Hvad siger Personalet til dette Forsøg paa at borttage vor eneste Ret? Vil det forholde sig tavst og virkelig handle mod sin Overbevisning? Bør vi ikke nedlægge Protest imod, at der fra vor Arbejdsgivers (Statens) Side gøres Indgreb i vor personlige og private Liv og Frihed, at vi som Straffefanger beordres til kun at nyde, hvad Autoriteterne tillader, at vi, som ved Militæret, in solidum straffes for den enkeltes Forseelse. Er det nødvendigt at gribe til Forholdsregler mod overdreven Nydelse af Spiritus indenfor Statsbanerne, da findes der vel nok en eller anden Paragraf i den store Straffebog, der passende kan anvendes mod den enkelte Synder, eller — for at gaa lige til Sagens Kærne — skærp Straffen for Beruselse under Tjenestens Udførelse eller i Uniform, derimod kan intet være at indvende; men lad det Personale, som ikke behøver paatvungent Formynderskab, leve som frie Mænd. Konsekvenserne af en saadan Tvang er forøvrigt lette at se: Et udsøgt Spioneringssystem og et fuldendt Hykleri, hvor en Sodavand af Brøndum eller en Carlsberg fra De forenede Kroneøl-Bryggerier vil være Smaating imod, hvad der i Virkeligheden paa Opfindelsernes Omraade vil blive præsteret med Hensyn til Smugdrikkeriets Floreren. Resultatet vil blive, at den tilsigtede Virkning, nemlig at kunne drage det danske Statsbanepersonale frem som et Mønsterpersonale, vil komme til at tage sig ud som en Nød uden Kærne, og da den forbudne Frugt jo smager bedst, vil Resultatet af den tilsigtede Moralisering af Personalet blive ret magert. Maaske vil de ærede Læsere opfatte disse Ord saaledes, at jeg med Foragt ser paa Afholdsforeningerne, — nej, ingenlunde. Tanken er sund og god for rette Vedkommende, og med et stolt Resultat kan disse se tilbage paa deres Arbejde i Menneskehedens Interesse. Dog, dette

maa og bør kun finde Sted ad Frivillighedens Vej, derved vindes ogsaa langt bedre Kræfter for denne Sag. Med Tvang, omend nok saa lille, fremmes kun Modvillien af de Mennesker, der anser sig saa selvstændige, at de ikke behøver at paakalde Afholdsforeningerne for at modstaa Fristelserne for den overdrevne Nydelse af Spiritus. Naar jeg derfor gennem disse Linier har udviklet mit Standpunkt i denne Sag, da er det for at udtale et Varsko i Tide og faa de forskellige Medlemmer, derunder ogsaa Afholdsfolkene indenfor Statsbanerne, til at indse den Fare, som vi gaar i Møde efter Fremkomsten af dette Telegram og se faldne Udtalelser, hvorfor vi bør opfordre Bestyrelserne for de bestaaende Foreninger til snarest at optage denne Sag til Undersøgelse og Behandling om en Protest, ikke mod Afholdsbevægelsen, men mod Forsøget paa at fratage os den Ret, som hæderlige Personer, der ellers tilkommer enhver Mand og Kvinde i Samfundets: **den under Privatlivets Fred hørende personlige Bestemmelsesret.**

H.

Idet vi fuldt ud slutter os til det af den ærede Indsender tagne Standpunkt, maa vi dog anmode vore ærede Læsere om at tage mod de citerede Udtalelser med alt Forbehold, idet vi vægrer os ved at tro, at nogen højere Embedsmand indenfor Administrationen skulde være saa sneversynet, at han ikke kan se Konsekvenserne af en saadan Tvang.

Vi har betragtet og vil indtil videre betragte Sagen som et Udslag af en eller anden Reporters livlige Fantasi.

Red.

Fredspiben.

I Jernbane-Tidende Nr. 23 findes en Artikel, som er et Supplement til den i J.-T. Nr. 20 mindre nobelt forfattede Artikel om D. L. og L. F.

Naar J.-T. i Blad Nr. 23 i en spydig Tone bemærker:

Ikke en af Indsenderne har med et Ord paavist en saadan Eksamens Nytte for det nuværende Personale, men heller ikke en har formaaet at modbevise vor Paastand om, at Indførelsen af en saadan Eksamen kan blive til ubodelig Skade for de nuværende ueksaminerede Lokomotivmænd, navnlig Fyrbøderne,*)

kan jeg forsikre, at det ikke er Mangel paa Oplysninger i ovennævnte Retning, der har fortiet os, nej, men den uforkammede Maade, hvorpaa Artiklen var

*) Udhævet af Undertegnede.

skrevet; jeg sanktionerer fuldkomment de Svar, som i Dansk Lokomotivtidende er givet Jernbane-Tidende; thi som man raaer i Skoven faar man Svar. Da J.-T. (Nr. 23) synes at have lært noget af D. L. og L. F., nemlig at man ad Fredens og Forhandlingernes Vej kommer længst, skal jeg ikke undlade at gøre et Par Bemærkninger.

Hvad Nytte det nuværende Lokomotivpersonale kan faa af en lovbeafet Eksamen, er ikke saa ganske let endnu at overse, førend man kender Lovens Ordlyd, men saa meget er vist, at det er bedre for Lokomotivføreren at faa en Maskinist til Fyrbøder end en Maskinarbejder. Ved Maskinist forstaaes en Maskinarbejder, der er uddannet i Maskinteknik og nøje kendt med Naturforhold, saasom Kullenes Varmeevne, fuldstændig Forbrænding, Luftens Indflydelse, Olierens rette Anvendelse, Fødevandet osv., hvilket er af meget stor Betydning ved Lokomotivernes store Udvikling, da Spørgsmaalet om Lokomotivernes økonomiske Drift bliver mere og mere aktuelt.

Disse ovennævnte Egenskaber besidder de fleste af de hidtil til Fyrbødere ansatte Maskinarbejdere ikke; de kan godt være meget duelige Maskinarbejdere uden derfor at være Maskinister, og som saadan maa de derfor først fuldringe disse Egenskaber efter deres Ansættelse. Dette Hverv bliver da overdraget Lokomotivføreren, og at dette kan have sine Skyggesider, er jo let forstaaeligt. Der er jo ingen Tvivl om, at de allerfleste Lokomotivførere søger at uddanne deres Fyrbødere paa bedste Maade efter deres egne indhøstede Erfaringer og Meninger, men derved opstaaer et mangeartet System, som ikke altid kan siges at være heldigt, ligesom det ogsaa kan bringe Misforstaaelse, naar en ung Fyrbøder kommer fra en Fører til en anden; det vil jo blive afbødet ved, at Fyrbøderne uddannes paa Skoler efter ensartet, bedste teoretiske Metode.

Denne Lærervirksomhed volder ofte Lokomotivføreren et uoverkommeligt stort Arbejde, idet han mængen en Gang, foruden sin egen Tjeneste, tillige maa udføre Fyrbøderens. Det gaar især ofte ud over Reserveføreren, som i Sommer-tiden, saasomt han har faaet en nogenlunde uddannet, ofte faar en ny at lære paa. Det er jo en Selvfølge, at Maskinister ikke er fuldendte Fyrbødere med det samme, der er meget praktisk at lære, men han er Føreren en god Maskinassistent til Lokomotivets rette Pasning og økonomiske Drift. Ligeledes kan der jo heller ingen Tvivl være om, at den ueksaminerede Maskinarbejder med Tiden kan blive en lige saa dygtig Fyrbøder som den eksaminerede, men

det koster meget Arbejde, megen Tid og dyre Lærepenge, som Statsbanerne maa betale.

Der kan jo nævnes mange andre Tilfælde, hvor en saadan Eksamen kan komme det nuværende Lokomotivpersonale til Nytte. Lad os sige, at Loven vedtages, og de nuværende faar Certifikat i Lighed med, hvad de gamle Maskinmestre fik, da deres Eksamen traadte i Kraft. Det vilde da være lettere for dem at faa Plads ved andet Maskinanlæg, saafremt Sygdom (Øjensvagthed), for hvilken Lokomotivpersonalet er meget udsat, skulde nødvendiggøre en Afsked med ringe Pension.

I det Hele taget er Artiklen i J.-T. Nr. 20 præget af en inderlig Dumhed, især da den gennemskimtes af en Frygt og Skræk for, at Lokomotivpersonalet ved Indførelse af Eksamen skal hæve sig til den Stand, det med Rette fortjener at være, ikke alene indenfor Jernbane-Etaten, men i hele Samfundet.

Det andet med, at Indførelse af Eksamen skulde volde det nuværende Personale, navnlig Fyrbøderne, Skade, kan der jo gaas let hen over, da en saadan Eksamen vil kræve en 6 a 8 Maaneders Skoletid. Man kan jo ikke godt tænke, at de danske Statsbaner giver deres Fyrbødere Permission i den Tid, og umuligere er det, at de afskediges med den Motivering: kom igen, naar I faar Eksamen, især da de allerfleste igennem flere Aar har faaet en Uddannelse, der gør dem kvalificerede til Stillingen. De andre Tjenestekategorier besidder ofte en ringe Forstaaelse af Fyrbødernes Tjeneste. Naar Iltoget holder klar til Afgang og den somme Tider lidt malpropre*) Fyrbøder gør sin sidste Ronde omkring Lokomotivet med sin Oliekande i Haanden, saa aner mangan en opstadset Togbetjent ikke, hvilket Arbejde og Ansvar, der er lagt i den Mands Haand; en ringe Forsømmelse eller Forglemmelse af ham kan ofte afstedkomme Ulykker, ikke at tale om Togforsinkelser. Jeg skal dog ikke tillægge Fyrbøderen noget egentligt Ansvar, da dette jo i mange Tilfælde falder tilbage paa Føreren, men saa meget er vist, at der ikke er nogen af de andre Medansatte, der kan gaa Lokomotivpersonalet i Bedene med Hensyn til Lokomotivets rette Pasning og Betjening, medens det daglig kan hælde, at Lokomotivføreren tillige maa fungere som Togfører og forestage det med denne Tjeneste Fornødne, saasom Krydsningsforlæggelse og lignende. Jeg skal dog ikke nærmere komme ind paa Divergensspørgsmaal, men ønske Fred og godt Samarbejde til

*) Vi haaber, at det nye Uniformsreglement yder os de Klædningsstykker, vi i høj Grad trænger til, og som Lønnen hidtil har fornægtet os.

at naa det Maal, som ligger Jernbaneforeningerne tilfælles; men man maa huske paa, at der indenfor de enkelte Foreninger kan opstaa lokale Spørgsmaal, som ikke angaar de andre.

Men lad os tænde Fredspiben og træde i Raad sammen, og Krigsraabet skal være:

»Jernbanen for Publikum, men tillige for dens Personale«.

Vilhelm Thomsen,
Lokomotivfyrbøder,
København.

En Æressag.

Det er en Æressag for hvert Medlem af vor Organisation, naar de lokale Bestyrelser indvarsler til Møder, at agitere for talrig Tilslutning, saaledes at disse kan faa det rette Præg og den rette Betydning, og hvor hver Mand frit kan udtale og udøve berettiget Kritik, naar man formener, at Sagen ikke er i rette Gænge. Men at udeblive fra Møderne uden tvingende Grunde er forkasteligt og os ikke værdigt, idet man sætter sig paa et meget lavt Standpunkt, naar man ikke selv vil deltage i Arbejdet for at styrke Organisationens. Samtidig med, at man ikke møder, risikerer man let, at vedkommende Bestyrelse taber Humøret og Lysten, naar den mærker, at Medlemmerne ikke kan vækkes af den Dvale, de er hensunket i.

Derfor, alle Mand, Haanden paa Værket og tag alvorligt fat, saaledes at alle kan opildnes af Begejstring for at deltage i Arbejdet for Organisationens Betydning; thi jo flere man er, desto større Sten kan man løfte.

Der, hvor man bør tage bedst og haardest fat, er, hvor der gives Medlemmer, der ikke ulejliger sig til Møderne, men som saa til Gengæld øver Kritik i Krogene og der laver Mørkets Gerninger; thi disse Mennesker maa i Sind og Tanke tilhøre en anden Tid end den, hvori vi lever. Lad os bringe Lys i vor Stand, saaledes at vi, der er forrest i Toget, ogsaa er i første Række med, hvad der angaar vore Pligter i Tjenesten som i Organisationens, og Lønnen vil ikke udeblive i Form af en Tak fra vore Efterkommere for vort Arbejde i Oplysnings Tjeneste.

Incognito.

En fiks Ide.

At undfange Ideer er sjældent vanskeligt, men om disse kan lade sig udføre, er og bliver undertiden noget, som man maa lade Tilfældighederne bestemme.

Som det gaar saa mange, saaledes er det ogsaa gaaet mig med Hensyn til Undfangelse af en »fiks Ide«, eller maaske jeg maa kalde det en »fortvivlet Ide«, at jeg maa lade andre bedømme, og i dette Tilfælde bliver det vel vor ærede Redaktør af nærværende Blad i Forbindelse med den ærede Hovedbestyrelse, om Sagen kan realiseres og føres ud paa »Livets Vej«.

Tanken er nemlig den, at der til Nytaar af Redaktionen for »Dansk Lokomotivtidende« lades udføre et Lokomotiv i Farve- eller Tontryk, og som er egnet til Indramning; dette tilstilles saa samtlige Medlemmer af vor Organisation som en Present i Anledning af Aarsskiftet.

Skulde denne min fikse Ide vinde Tilslutning, men paa Grund af Pengevanskeligheder ikke lade sig udføre, da mener jeg, at vi, som muligvis kunde ønske et saadant Billede, ydede en lille Skærv til Sagens Realisation.

Incognito.

Meddelelser fra Afdelingerne.

Aarhus Afdeling.

Aarhus Afdeling afholdt Generalforsamling den 14. Oktober 1903.

Dagsorden:

1. Forslag om, at samtlige Lokomotivførere skiftevis kører i Tur.
2. Eventuelt.

Formanden, Hr. Bailey, bød Velkommen og erklærede Generalforsamlingen for aaben, hvorefter han bad Medlemmerne vælge en Dirigent. Valgt blev 274 V. Hansen, der takkede for Valget og gav derpaa Ordet til Formanden, som i det væsentlige udtalte sig som følger.

Det første Punkt paa Dagsordenen hører til de Punkter, der vil vække Misfornøjelse blandt en stor Del af Medlemmerne, fordi det omhandler et Gode, som de, der har opnaaet det, nødig vil være med til at lade deres Kolleger tage Del i; de ræsonnerer som saa: vi har taget vor Tørn i Reserven, og nu, da vi er bleven ældre, tilkommer det os at køre i Tur til Stadighed. Ja, set saadant paa det, kan det maaske være rigtig nok, men det er en forældet Tradition, som de yngre Kolleger ikke kan vedblive at sanktionere; som Tiderne nu er, er der ingen Udsigter for de yngre til at komme i Tur, eftersom Trafiken stadig indskrænkes til det mindst mulige. Hvad vilde vel være mere naturligt end at sætte alle Lokomotivførere i Tur, derved vil der undgaas megen Utilfredshed og Misundelse. Ogsaa set fra det økonomiske Standpunkt mener jeg, at dette vilde være retfærdigt, da det dog maa

indrømmes, at det er i den unge Alder, man trænger til at tjene saa mange Penge som muligt; naar man først har naaet den Alder, at man kan opnaa højest Pension, saa spiller det ingen Rolle, om man skulde miste nogle af sine Milepenge. Dette Forslag, som jeg vel har overvejet, har jeg tilladt mig at fremkomme med her paa Generalforsamlingen til videre Drøftelse. Hvorledes det skal kunne lade sig realisere, ved jeg ikke, men jeg har tænkt mig at sende en Adresse til de forskellige Afdelinger for at faa at vide, om der er Stømtning for Forslaget, og, hvis dette er Tilfældet, da at overgive det til Hovedbestyrelsen til videre Bearbejdelse.

Lokf. Jakobsen mente, at denne Sag kunde ses fra flere Sider, og fandt, at Baileys Forslag var korrekt, men anbefalede at stille Sagen i Bero, indtil vi havde hørt, hvorledes de andre Afdelinger stillede sig til Sagen.

Lokfrb. 197 Petersen fraraadede at udsætte Sagen og anbefalede at vedtage Forslaget her i Aften og derefter at overgive det til Hovedbestyrelsen.

Lokf. Viberg var bange for, at dette Forslag vilde sætte Splid indenfor Foreningen, og af den Grund vilde han fraraade at vedtage Forslaget. Forøvrigt mente Taleren, at der burde tages lidt Hensyn til de ældre Førere.

Petersen (197) mente ikke, at vi skulde tage Hensyn til de ældre Førere, da disse ikke en Gang mødte ved Generalforsamlingen, og anbefalede at vedtage Forslaget. — Efter en Bemærkning af Formanden udviklede Hr. Petersen nærmere, hvorledes en saadan Ringtur kunde ordnes.

Lokfrb. Thygesen fandt, at det vilde være heldigst at udsætte Sagen. Med Hensyn til Kørselsfordelingen mente han, at det var noget, Administrationen nok selv vilde ordne.

Formanden forklarede nærmere, at det ikke var Meningen, at vi vilde bestemme Kørselsfordelingen, men Meningen med Forslaget var, som alt bemærket, at komme til en Ordning, hvorved Reserveførerne kom til at tjene nogle flere Penge.

Lokf. Jakobsen hævdede, at vi helst maatte lade denne Sag hvile, og imødegik derefter Hr. Petersen.

Lokf. Augustesen mente, at vi dog kunde tale om det, det var der da ingen, der kunde forbyde os, men henstillede, at vi først hørte, hvorledes Stømtningen var i de andre Afdelinger.

Lokf. Christensen anbefalede at gaa til Maskininspektøren og høre hans Mening Sagen vedrørende.

Thygesen omtalte et Ordskifte, han havde hørt imellem to Førere i Remissen.

Formanden pointerede nærmere, hvor-

ledes han havde tænkt sig Sagen ordnet, og meddelte, at hans Forslag kun gjaldt for Førerne, samt anbefalede at udsende en Adresse til Underskrift i de andre Afdelinger.

Lysholm vilde bestemt fraraade at udsende en Adresse, da det rimeligvis kun blev et Mindretal, der underskrev denne.

Lokfrb. G. Petersen var en bestemt Modstander af Forslaget og fandt, at det var aldeles ørkesløst at behandle det, da det aldrig vilde kunne gennemføres.

Formanden imødegik de sidste to Talere.

Lokfrb. Andersen vilde anbefale at vedtage Spørgsmaalet i Aften og derefter at udsende Skrivelser til de andre Afdelinger for at høre deres Mening.

Lokf. Lysholm vilde have Forslaget enten vedtaget eller forkastet.

Efter en meget lang og vidtløftig Diskussion vedtoges et af Lokfrb. Stilling stillet Forslag om Nedsættelse af et Udvalg paa 4 Medlemmer til at ordne det videre fornødne denne Sag vedrørende. Valgt blev Lokf. Bailey, Lokf. Augustesen, Lokfrb. V. Hansen og Lokfrb. V. P. Hansen.

Punkt 2. Dirigenten oplæste derpaa de indkomne Spørgsmaal fra Spørgeskassen, hvoraf de fleste var noget rent Vrøvl.

197 Petersen fremsatte Forslag om, at der anskaffes Støvbriller til Fyrbøderne, hvor disse skal rense Røgekammer selv.

Efter at flere Medlemmer havde udtalt sig imod Forslaget, afsluttede Dirigenten Diskussionen.

197 Petersen fremsatte Forslag om, at Afdelingen foranstalter et offentligt Lokomotivmandsmøde afholdt her i Aarhus.

Formanden anbefalede Forslaget og foreslog at indbyde Formanden for vor Organisation og Redaktøren af vort Blad til at deltage i dette.

Dirigenten satte derpaa Forslaget under Afstemning, og det vedtoges at afholde et saadant Møde efter nærmere Aftale med d'Hrr. Christensen og Mauritzen.

Lokfrb. Stilling fremsatte Forslag om, at Afdelingen sørger for, at der bliver anskaffet et Skab til hver Mand til Opbevaring af Tøj.

Efter en længere Diskussion blev der nedsat et Udvalg til at holde Orden paa Fyrbøderstuen. Valgt blev d'Hrr. V. Hansen og G. Petersen.

Dermed var Dagsordenen udtømt, og Dirigenten sluttede derpaa Generalforsamlingen med at udbringe et kraftigt besvaret Løve for D. L. og L. F. samt med en Tak til Medlemmerne for, at de var mødt saa talrigt.

H. Christiansen, Sekretær.

Spørgsmaal og Svar.

Sp.: Skal Signal Nr. 5 (Haandsignal »Fri Bane«) afgives ved Lede eller Bomme, som er indenfor Stationsmærket.
Incognito.

Sv.: Ja! Trafikchefen for Jylland—Fyn har under 2. November 1897 udstedt følgende Ordre (Ma. Nr. 118): Fra offentlige Overkørsler, der ligger indenfor Stationsmærkerne, og som bevogtes direkte ved Stationens Foranstaltning — altsaa hvor Trafikafdelingen har en Mand posteret til Overkørselens Bevogtning —, skal der vises Signal Nr. 5—7.

Bekendtgørelser.

Jernbaneanstaltens Fællesindkøbsforening, København,

afholder Generalforsamling i Jernbaneanstaltens Lokale, Vesterbrogade Nr. 18² Fredagen den 13de November 1903 Kl. 8¹/₂ Eftm.

Dagsorden:

1. Beretning om Foreningens Virksomhed.
2. Forhandlingsprotokollen oplæses.
3. Regnskabet fremlægges til Godkendelse.
4. Valg af Formand, Repræsentanter og Revisorer.
5. Eventuelt.

København, den 20. Oktober 1903.

Paa Repræsentantskabets Vegne:

J. P. Jensen,
Formand.

Sjællandske Statsbaners Embedsmænds og Betjentes Laane- og Spareforening af 1883.

I Henhold til Lovens § 11 afholdes overordentlig Generalforsamling i **Lokalet »St. Thomas«, Frederiksberg Alle Nr. 30, Fredagen den 13de November d. A. Kl. 8 Aften.**

Til Behandling foreligger et af 28 Medlemmer indgivet **Udkast til Ændring af Lovene.**

De vigtigste Ændringer er følgende:

1. at de i § 17 hidtil fastsatte Bestemmelser ang. Forandring af Foreningens Love fremtidig ændres derhen, at der kræves **Majoritet** af ⁴/₅ i Stedet for ²/₃;
2. at **Bestyrelsen** fremtidig bestaar af 7 i Stedet for af 5 Medlemmer;
3. at den i §§ 9, 10 og 28 hidtil fastsatte Bestemmelse ang. Generalforsamlingens Myndighed og Indkaldelse samt Foreningens Opløsning fremtidigt ændres derhen, at der kræves en **Majoritet** af ⁹/₁₀ i Stedet for ⁵/₆.

København, den 20. Oktober 1903.

BESTYRELSEN.

Trykt i
»Fredericia Dagblad«s Bogtrykkeri
i Fredericia.