



28. Aargang N^o 21.

REDIGERET AF C. M. CHRISTENSEN

5. November 1928

TJENESTEKØREPLANEN

II.

I en foregaaende Artikel har vi omtalt Tjenestekøreplanen og dens Ordning af Stoffet, der gør det vanskeligt med Lethed at finde det, man har Brug for, og er der noget som skulde være let tilgængeligt, er det vel Tilegnelsen af det Stof, som Køreplanen indeholder eller burde indeholde. Tager man en af de Køreplaner, Statsbanerne udgiver og som sælges paa Stationerne, vil man se, at man deri har skilt Nord- og Kystbanen fra hinanden. Man har ganske vist endnu ikke i denne Køreplan fundet Anledning til at sondre mellem Klampenborg-, Rungsted- og Holtetog, men antagelig kommer det med Tiden.

For Tjenestemændene har man endnu ikke fundet Tiden inde til en saadan Adskillelse, omend den baade vilde skabe en praktisk og let Adgang til Stoffet og ubetinget betyde en økonomisk Gevinst, noget man i denne for BANNERNE saa vanskelige Tid ellers er stærkt ude efter. Naar det drejer sig om Økonomi, kan man næsten ikke faa Øje paa andet end Indskrænkning af Personalet og Nedsættelse af dettes Indtægter — og der er dog andre Omraader, hvor der kunde spares.

Vi skal i denne Forbindelse nævne, at Statsbanerne udgiver to Togplaner, 9 og 11. Den første omfattende Bestemmelser for Togenes Sporbenyttelse paa Stationerne, den anden Rangertider og Skydelokomotiver. Disse Planer, der formentlig trykkes i et ret stort Op- lag og saa godt som altsammen er Skemasats, fordeles til en Mængde Mennesker i Administrationskontorer, Stationer, Maskindepoter,

Vognopsyn, Lokomotiv- og Rangerførere, er formentlig ret dyre og vilde formentlig kunne spares, idet dette Stof kunde optages i Tjenestekøreplanen.

Vil det med Hensyn til Rangertiderne for Togs Afgang ikke let kunde lade sig ordne, at Rangertiden før Togenes Afgang anførtes i. Eks. i Hovedet, hvor Tognumret staar, i Parantes saaledes (R. 40) og efter Ankomst til Endestationen paa lignende Maade i den ledige Rubrik ved Siden af Ankomstrubriken som anført før Afgang, altsaa f. Eks. (R. 25). Der vilde ved en saadan Anordning være vundet det, at Rangertiden nemt vilde kunne findes, og at det saavel for Stations- som Lokomotivpersonale vilde betyde en Lettelse i Forhold til den nuværende Ordning, hvor man for at finde Rangertiden skal have fat i Plan 11. Med Hensyn til Rangertiderne for Rangermaskiner er disse ogsaa opført i Plan 11, men for Lokomotivpersonalet har denne Angivelse, saa vidt vi kan se, ingen som helst Betydning, idet dette Personale i deres Kørselsfordeling har angivet Rangertiderne. Det kan ikke ses, at der kan være noget til Hinder for at afskaffe Planen, thi ogsaa for Stationerne kan den ikke være til megen Nytte, da det for deres eget Vedkommende kan lave en lokal Ordre eller Meddelelse, og hvad angaar andre Stationer end den, hvorpaa de er stationerede, kan Viden om Benyttelse af Rangermaskinerne ikke ses at være af nogen Interesse. Der er til Slut kun Spørgsmaalet om Anvendelse af Skydelokomotiv, men ser man den omtalte Plan igenem, vil man se, at i Planen for Jylland-Fyn, der er paa 27 Sider, kun er anvendt

nogle enkelte af de Rubrikker, der er beregnet til dette Brug, og som findes paa hver anden Side, det vil sige, at Rubrikkerne er tomme og unyttige, og de enkelte Steder, der anvendes Skydemaskiner, kunde det meddeles ved en lokal Instruktion i Stedet for, som det sker nu, at udsende en ret kostbar Plan til en Masse Mennesker, som ingen Brug har for Instruktio- nen. Endelig kunde det i Køreplanen ved et Tegn angives ved vedkommende Tog, om der blev medgivet Skydemaskine.

For Lokomotivpersonalet vilde det være en Lettelse om man afskaffede Plan 11 og paa en let og praktisk Maade anførte i Køreplanen de Meddelelser, man nu faar i nævnte Plan, derved vilde der kunde spares Penge og Køreplanen vilde ikke blive dyrere af den Grund.

Med Hensyn til Plan 9 angaaende Togenes Sporbenyttelse paa Stationerne er vi ogsaa af den Mening, at denne Plan maa kunne spares og at de nødvendige Meddelelser i den Henseende maa kunne gives i Køreplanen paa en baade nem og praktisk Maade. Det, det drejer sig om, er at simplificere Stoffer og at reducere Antallet af Tryksager det mest mulige og at naa til, at det Materiale, der udsendes til Instruktion faar en saadan Form, at det ogsaa benyttes. Det er jo ikke Mængden, der gør det, tværtimod, jo mindre af den Slags jo bedre, blot Personalet faar den Instruktion, det behøver, paa baade den nemmeste og den klareste Maade. At man fra Tidernes Morgen har anvendt den nu brugte Instruktionsform betyder jo ikke noget, der er i den Henseende god Anledning til at prøve at gennemføre nogle Reformer, navnlig fordi der kan spares Penge ved det, noget man for Tiden i meget høj Grad tilstræber.

Den omtalte Plan er ogsaa ret omfangsrig og vil sikkert kunde undværes, hvis man vilde skride til i Køreplanen i Rubrikken, i hvilken anføres Togkrydsning, at anføre med f. Eks. *cursiverede* Tal det Spors Nummer, Toget skal benytte paa Stationen. Denne Rubrik er jo i de fleste Tilfælde ledig; og i de Tilfælde, hvor Krydsning finder Sted, kunde Sporbenyttelsen anføres med et *cursiveret* Tal oven over det Togs Nr., der skal krydses. Der findes ganske vist i Køreplanen enkelte Tog, ud for hvilke der ingen Rubrik er for krydsende Tog, fordi Toget overhovedet ikke krydser undervejs. I saadanne Tilfælde bliver det maaske nødvendigt at

lave en Rubrik, der angiver Sporbenyttelse, for saa vidt man da ikke helt kan undgaa den, thi i de Tilfælde, hvor det drejer sig om lokale Tog, der f. Eks. altid benytter Spor 1, behøves jo ikke nogen særlig Angivelse.

Det er imidlertid indlysende, at der, enten man vil skride til de af os skitserede Forslag eller man ved nærmere Undersøgelse kan finde bedre Veje, haade vil kunne spare Penge og samtidig vil kunne naa til en bedre let overskuelig Instruktion end den, man gennem de nuværende 3 Hefter giver.

TYSK LOKOMOTIVMANDS KONGRES

I Frankfurt am Main holdtes i Dagene den 19. og 20. September d. A. den hvert andet Aar stedfindende Kongres. De tyske Lokomotivmænd har siden 1869 været organiseret, og denne den ældste Tjenestemandorganisation omfatter med sine ca. 72 000 Medlemmer saa godt som det hele tyske Lokomotivpersonale.

Til dette Møde var der fremmødt over 200 Delegerede i Frankfurt foruden talrige Repræsentanter for nærbeslægtede Organisationer og Lokomotivmandsforbund i Nabolandene, saaledes fra de nordiske Riger, fra Østrig og Frankrig. D. L. F. var repræsenteret ved Lokomotivfører Soph. Jensen og Lokomotivfyrbøder A. A. Hasberg.

Om Lørdagen og om Mandagen var Bestyrelsen samlet for at tilrettelægge Arbejdet. Om Tirsdagen holdt 10 Kommissioner, der beskæftigede sig med bl. a. Lønningsspørgsmaalet, de tjenstlige Forhold og fremfor alt de tekniske Spørgsmaal som Elektrificering af Jernbandedriften og Togsikkerhedsindretninger. De to sidste Spørgsmaal beskæftigede i stærk Grad Mødets Deltagere under Kongressen.

Dagen før Kongressens Afholdelse samledes Deltagerne i den zoologiske Haves Festsal, hvor Formanden for Frankfurter Afdelingen bød Velkommen. Derefter tog Rigsbanedirektør Dreicher Ordet for Rigsbanedirektionen og Hovedforvaltningen for Rigsbaneselskabet. Endvidere talte Statsraad Franch som Repræsentant for Frankfurt, og for Handelskamret talte Dr. Köbner, der fremhævede den gode fagmæssige Uddannelse som en Betingelse for Driftssikkerheden paa de tyske Rigsbaner.

Derefter talte Formanden for de tyske Lo-

komotivmænds Organisation, Warstein, Berlin, der bl. a. bemærkede, at Frankfurter Lokomotivmændene var stærkt med i Bestræbelserne for de nationale Friheds- og Enhedsbestræbelser.

Endelig var der Musik og Sang af Frankfurt Lokomotivmands-Afdeling og Optræden af forskellige Kunstnere.

I det hele en meget fornøjelig Optakt til Kongressens Forhandlinger.

Den første Dags Forhandlinger indlededes med, at den ene Formand, Neumann, Berlin, tog Ordet for at aflægge Bestyrelsens Beretning om Lønnings- og Tjenestetidsspørgsmaal.

Han betonedede under sin Beretning Lokomotivmændenes Ansvar, der havde stærk Indflydelse paa Almenbefindendet og den sidste Tids mange Ulykkestilfælde skyldes den stærke Udnyttelse af Personalet. Nævnedes bl. a. ogsaa, at de knappe Forberedelses- og Afslutningstider af Hensyn til saavel Lokomotivmændene og i den offentlige Sikkerheds Interesse bør ændres.

Formand Warstein, Berlin, gav derefter en klar og tydelig Skildring af de for Lokomotivmændene under Tjenesten herskende Forhold der blev til en skarp Anklage mod Hovedforvaltningen og Rigsbaneselskabets Forvaltningsraad. Gennem Dawes Planen har den tyske Rigsbane tabt Karakteren af en ren Statsinstitution, og denne Ændring af Banernes Stilling udadtil har medført en fuldstændig Ændring af den indre Drift. Ved de sidste store Angreb af Offentlighed og af Pressen mod Rigsbaneselskabet paa Grund af de hyppige Ulykker og Katastrofer har Lokomotivmændenes Organisation ikke kunnet støtte Forvaltningen, da de allerede før den Tid har advaret mod Driftens farlige Udvikling. Disse herunder berørende Forhold har fremkaldt et Samarbejde. Af de Krav, der har været stillet til Lokomotivmændene, har bl. a. medført, at ca. 25 pCt. af Dødsfaldene blandt Lokomotivførerne i de sidste to Aar er foraarsaget ved Slagtilfælde. Spørgsmaalet om Elektrificering er endnu uløst paa Grund af for høje Driftsomkostninger. Rigsbanerne gør af den Grund Forsøg paa at spare Personale ved at besætte Maskinerne i de elektriske Tog med kun een Mand, men dette System indeholder en stor Fare for Sikkerheden og bliver derfor bekæmpet paa det kraftigste.

I Eftermiddagsmødet blev Forslagene, over

700, der som før nævnt var behandlet i 10 Kommissioner, behandlet af Kongressen.

I flere Slutbemærkninger blev forlangt en Bedring af de forretningsmæssige og sociale Forhold gennem en Nyregulering af Lønningerne. Huslejetillæg samt en Forandring af Skadeserstatningen ved pensionsgivende Tillæg. En særlig Bemærkning rettede sig imod Præmiesystemet og Arbejdstillæget, der undergraver Moralen. 23 Millioner eller 5 pCt. af den samlede Løn bliver aarligt udgivet i det Øjemed. Dette Præmiesystem er en Fare for Driftssikkerheden.

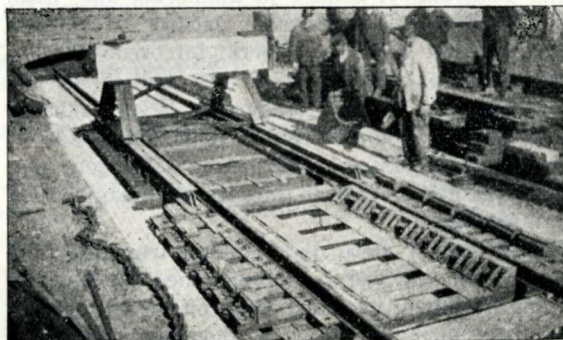
Det betydningsfulde Spørgsmaal om Eenmandsbetjeningen paa elektriske Tog blev tilslut behandlet. Organisationen vil af al Kraft modarbejde Eenmandsbetjeningen af de elektriske Lokomotiver saavel paa Grund af Forhøjelsen af Kørehastigheden som af den svagere Betjening af Strækningssikkerheden kræver den dobbelte Besætning paa Maskinerne.

Tilslut blev den tidligere Bestyrelse foreslaaet og enstemmig genvalgt.

Til næste Mødested valgtes Königsberg.

AUTOMATISK STOPPEBOM

Nærtrafiksporene paa *Klampenborg* Station endte tidligere med en i den dybe Udgravning liggende Drejeskive; denne Udgravning er nu delvis opfyldt og afsluttet med et muret Brystværn, mod hvilket Togene faar Indkørsel med kun ringe Afstand til Forløb.



Her er i Sommer anbragt automatiske Stoppebomme, der skal kunne standse Togene, hvis disse, trods al anvendt Forsigtighed, under Indkørslen kører for langt. Stoppebommene, der er et tysk Patent og almindelig anvendt i Tyskland, er anbragt paa en Svelleslæde, der yderligere er forbundet med et System af efterhaanden oplukkelige »Sakse«, der over Brem-

sevirksomhed paa Skinnerne. Ved en foretagen Prøvekørsel standsedes et 280 Tons Tog med ca. 12—15 km Fart paa nogle faa Meter uden Overlast paa Materiellet og uden større Rystelse end et lidt kraftigt Rangerstød.

FRA MEDLEMSKREDSSEN

OMKRING MOTOREN

Efter Referat i D. L. F. ser man, at Lokomotivførerne paa Gl. protesterer skarpt imod, at Motorførere i enkelte Tilfælde anvendes til Lokomotivførertjeneste, og fastslaaer det absolut berettigede Krav: »Lokomotivførere til al Lokomotivførertjeneste«. Dette er selvfølgelig rigtigt, og enhver Lokomotivmand maa være enig med D.hrr. deri. Men det ser mærkeligt ud, at der ikke samtidig siges noget om, at Lokomotivfyrbødere — der som oftest ikke har saa mange Aar paa Lokomotivet bag sig, som Motorføreren har — i stor Udstrækning anvendes til Lokomotivførertjeneste.

Hvoraf kommer den særlige »Omsorg« for Motorførerne, og den Tendens, der mærkes mange Steder, til at betragte disse, som en ringere Art af Lokomotivmænd. Vi ved jo dog alle, at Motorførerne er i Besiddelse af samme Kundskaber, Evner og Uddannelse som Lokomotivførerne, og dertil kommer endda de særlige Kvalifikationer, der kræves af Motorføreren. Kan det maaske tænkes, at Statsbanerne blandt de hundredvis af Ansøgere til Motorførerstillingerne har udvalgt de daarligste eller svagest begavede af Lokomotivmændene. Dette er vel næppe sandsynligt.

Og hvis nogen tror, at der i nogen som helst Retning kræves mindre af den Mand, som fremfører et Tog ved Hjælp af Motor, end af ham, som bruger en Dampmaskine dertil, saa se efter i Køreplanen og tænk Dem om, vi kender jo udmærket alle, hvad det vil sige at tage 150 km eller derover, i et Træk, med fuld belastet Maskine, i stærkt forcerede Persontog, som de køres med Motor, f. Eks. mellem Aarhus og Vamdrup eller mellem Randers og Frederikshavn, og tænk paa, at Motorføreren er alene om baade at køre og passe Maskinen. Og der er vel ingen, som mener, at Motoren kræver mindre Agtpaagivenhed end Dampmaskinen.

Allerede nu er flere Damplokomotiver afløst af Motor, og man gør vel i at regne med Muligheden af, at den Summen, hvormed Motoren nu nynnser sin Arbejdssang, mens den hist og her tager Kampen op med Damplokomotivet, engang kan blive til en brusen Sejrssang ud over alle Baner, mens de fleste af vore gamle, trofaste Dampheste for sidste Gang er gaaet til Ro. Og største Delen af Personalet henvist til at tjene Brødet med Motoren. Da vilde det jo være rart, om Brødet ikke blev daarligere, end det er i Forvejen.

Endnu et: De Dage maa vel være forbi, da den Lokomotivfører, som kører Persontog, føler sig hævet over Kolleger, der kører Godstog eller rangerer, bare

fordi han er ældre, og derfor — efter gammel Skik og Brug — er bleven tildelt en mindre anstrengende Tjeneste.

Dette være skrevet til behagelig Eftertanke og ikke for at afføde en af de for alle uheldige Diskussioner om, hvis Arbejde, der er af størst Betydning. Respekt for hinandens Arbejde, og for den, der udfører sit Arbejde godt; dette baader os alle bedst, thi Arbejderen er sin Løn værd. — Oftest mere.

(Efter 13 Aars Lokomotivtjeneste.)

Sold.

Vi kan ganske slutte os til Indsenderens Ønske om Fordragelighed blandt Personalet og om de uheldige Diskussioners Afslutning om Arbejdets Værdi. Iøvrigt maa de øjeblikkelige Tilstande vel i nogen Grad tilskrives den Skepsis, der i Reglen følger noget nyt og kommer ind under Begrebet »Børnesygdomme«.

Red.

DEN FRANSKE NORDBANE

Den franske Nordbanes vigtigste Banelinier gaar fra Paris over Amiens til Calais og Bologne, over Arras til Lille, samt over Tergnier til Erquelines. Disse Baner er alle af stor Betydning for den internationale Trafik. De to førstnævnte danner de vigtigste Forbindelseslinier med England, den næste forbinder over Lille Paris og Brüssel, og den sidste fører over Köln til Tyskland samt over Lüttich til Belgien. Paa den firesporede 30 km lange Strækning Paris—Survilliers og den efterfølgende 20 km lange dobbeltsporede Strækning til Stationen Creil benytter alle de nævnte Linier samme Spor, men herfra svinger Banen til Tergnier ud, og 75 km længere ved Longeau deler Banelinien sig i to, hvoraf den ene fører til Lille og den anden til Calais og Bologne.

Den normale Overbygning paa den franske Nordbane er 18 m lange Bredfodskinner med en Vægt af 46 kg/m, og har 30—32 Egesveller under hver Skinne. Det tilladte Akseltryk er 18 t. I Tunneller anvendes Skinner, der vejer 55 kg/m. Skinnerne hviler direkte paa Svelterne, paa hvilke de fastgøres med 6 Skruer. Skinnestødene er svævende, dog anvendes en Stødbro, som støtter Skinnerne baade fra neden og fra Siderne.

Paa Linien Paris Survilliers findes en 20 km lang Stigning af 5 pro mille, paa den øvrige Del af Linien Paris—Calais forekommer Stigninger og Fald af indtil 8 pro mille i begge Retninger. Fra Amiens ud mod Kysten er Banelinien omtrent vandret, og saaledes vel

Tabel 1.

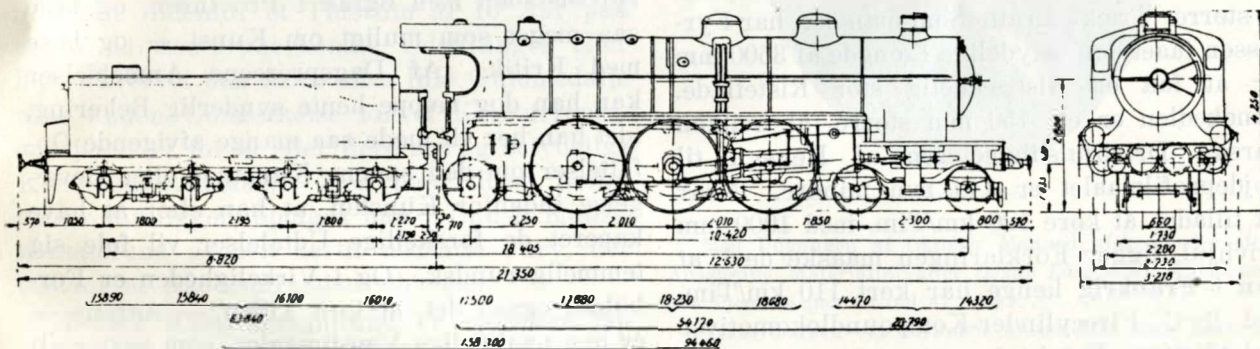
Cylinderdiameter H	410 mm
Cylinderdiameter L	600 mm
Slaglængde	600 mm
Drivhjulsdiameter	2040 mm
Løbehjulsdiameter, forreste	950 mm
Løbehjulsdiameter, bageste	1420 mm
Fast Hjulstand	4300 mm
Samlet Hjulstand	10350 mm
Kedelmidte over Skinnen	2820 mm
Mindste Kedeldiameter	1640 mm
Kedelrørenes Diameter	125/133 mm
Kedelrørenes Længde	4500 mm
Hedeflade i Fyrkassen	17,0 m ²
Hedeflade i Rørene	193,0 m ²
Fordampnings-Hedeflade	210,0 m ²
Hedeflade paa Overhederen	48,3 m ²
Hedeflade total	258,3 m ²
Risteflade	3,16 m ²
Damptryk	16 at
Tomvægt	77,5 t
Tjenestevægt	85,0 t
Adhæsionsvægt	51,0 t
Maksimalhastighed	120 km/Tim

egnet til Hurtigkørsel. Hidtil har Hurtigtogene maattet standse i Abbeville for at tage Vand, men Nordbanens nyeste Lokomotiver er udrustet med en Tender saa stor, at Vandbehold-

ningen er tilstrækkelig til Turen Paris—Calais. Linierne Paris—Køln og Paris—Brüssel afveksler med vandrette Strækninger og Stigninger af 3—5 pro mille.

Afstanden mellem Paris og Calais er 298 km. De to hurtigste Tog tilbagelagde før Kri-gen denne Strækning i 3 Timer og 15 Minutter, deri medregnet et Ophold i Abbeville paa 3 Minutter; i modsat Retning var den hurtigste Køretid 3 Timer og 25 Minutter. Til at fremføre Togene anvendtes tidligere 2 C 1 Kom-pound-Lokomotiver, bygget i Belfort 1912. I Tabel 1 ses disse Maskiners Hovedmaal. Fyrkassen, som har sin Plads mellem Rammepladerne, er 3200 mm lang for at faa den nødvendige Risteflade paa 3,16 m². Overhederelementerne er anbragt i 3 Rækker Overhederrør, 4500 mm lange og 125/133 mm i Diameter. Fordelingen af Dampen til Højtrykscylinderen sker med Stempelglidere, hvorimod der til Lavtrykscylinderen anvendes Kasseglidere. For at kunne indlade Kraftdamp i alle fire Cylinder findes en trykluftstyret Rundglider.

Disse Lokomotiver har i enhver Henseende svaret til de Krav, der stilledes. Med et Tog



Den franske Nordbanes nye 2 C 1-Firecylinder-Kompound-Hurttoglokomotiv.

Maskine.			
Cylinderdiameter H	440 mm	Hedeflade total	305,82 m ²
Cylinderdiameter L	620 mm	Risteflade	3,5 m ²
Slaglængde	660—690 mm	Damptryk	16 at
Drivhjulsdiameter	1900 mm	Tomvægt	85 t
Løbehjulsdiameter, forreste	950 mm	Tjenestevægt	94,5 t
Løbehjulsdiameter, bageste	1040 mm	Adhæsionsvægt	55,5 t
Fast Hjulstand	4020 mm	Maksimalhastighed	120 km/Tim
Samlet Hjulstand	10420 mm	Tender.	
Kedelmidte over Skinnen	2800 mm	Vandbeholdning	31,5 t
Mindste Kedeldiameter	1747 mm	Kulbeholdning	7,0 t
Kedelrørenes Længde	4500 mm	Tomvægt	25,0 t
Hedeflade i Fyrkassen	20,3 m ²	Tjenestevægt	63,5 t
Hedeflade i Rørene	228,3 m ²	Lokomotivet.	
Fordampnings-Hedeflade	248,6 m ²	Hjulstand	18405 mm
Hedeflade paa Overhederen	57,2 m ²	Længde over Pufferne	21350 mm
		Tjenestevægt	158,3 t

af 400 t Vægt er de i Stand til at holde en Gennemsnitshastighed af 90—100 km/Tim.: ganske vist kan Tidstab forekomme ved at de 2040 mm store Drivhjul »spiller« under Igangsætningen, men Lokomotiverne kan indvinde den tabte Tid ved forøget Hastighed paa Faldstrækninger.

I de første Aar efter Krigen var Kørehastigheden nedsat betydelig, men er nu efter at en sværere Maskintype er sat ind i Driften bragt op, saaledes at Luksustoget Paris—Calais, »Den gyldne Pil«, tilbagelægger denne Strækning i 3 Timer og 10 Minutter i begge Retninger. Efter hvad engelske Jernbanefagblade beretter, brugte dette Tog til den første Tur Paris—Calais kun 3 Timer og 5 Minutter. Ved Prøvekørsler, som afholdtes forinden »Den gyldne Pil« indgik i Driften, gennemkørtes Strækningen paa knap 3 Timer, hvilket giver en Gennemsnitshastighed af 100 km/Tim. Prøvetoget bestod af 10 Pullmannvogne af Staal, samt en Pakvogn og vejede 500 t; det fremførtes med et af Nordbanens nye Hurtigtogslokomotiver som ses i Figuren.

De nye Lokomotiver adskiller sig i Hovedsagen fra sine Forgængere derved, at Maalene paa de afgørende Dele er ændret for at opnaa en større Trækkekraft. Som man ser, har Fyrkassen faaet den betydelige Længde af 3500 mm for at faa en tilstrækkelig stor Risteflade. Rundkedlen er ca. 150 mm større, af hvilken Aarsag Drivhjulsdiameteren af Hensyn til Højdeprofilmaalet er 140 mm mindre. Naar det tillades at køre 120 km/Tim. med 1900 mm Drivhjul, ligger Forklaringen maaske deri, at man i Frankrig længe har kørt 110 km/Tim. med 2 C Firecylinder-Kompoundlokomotiver med 1750 mm Drivhjul.

Gennem mange Aar har den franske Nordbane haft og har ogsaa nu Æren af at befordre de hurtigste Jernbanetog paa Fastlandet. Den gennemsnitlige Rejsehastighed paa Banens vigtigste Linier er nu 93,6 km/Tim.

F. Spøer.

KUNST SOM ANLÆGSKAPITAL

Overfor det overhaandtagende Udbud af værdiløse Malerier, dels ved Dørene, dels i obscure Butikker, er der Anledning til at raabe Vagt i Gevær. Det er en skændig Udbytning af godmodige Borgere, der kun faar Stene for Brød, kun værdiløse Glarmesterbilleder for vir-

kelig Kunst, der ellers byder Hjemmene ikke alene en opløftende og daglig berigende Dekoration, men ogsaa Muligheder for en fornuftig Anbringelse af Kapital. Men herved rejser sig det Spørgsmaal, hvorledes afgør en læg Opfattelse, om han i det enkelte Tilfælde staar overfor den virkelige Kunst eller ikke?

Og hertil maa der svares: Køberen kan raadføre sig med en Ekspert, hvis han har Forbindelse med en saadan. Men denne vil naturligvis altid være undergivet egne Sympatier og Antipatier, som ikke altid rammer det rigtige. For enkelte er Farven og Rytmen det afgørende, for andre Tegningen og Formen. Det gælder her, som i alle andre af Livets Forhold, at Samleren selv maa gøre sine Erfaringer. Han maa dygtiggøre sig til selv at se. Hans Øjne maa opøves til at fornemme de Kvaliteter, der gør det paagældende Billede til Kunst eller stiller det udenfor dette uhaandgribelige Kriterium. Han maa se og atter se, saa meget som muligt, følge saa mange Udstillinger, som han kan overkomme, være en flittig Gæst paa de mange udmærkede offentlige og private Samlinger, som findes ikke alene i Hovedstaden men ogsaa i Provinsen, og læse saa meget som muligt om Kunst — og læse med Kritik. Af Dagspressens Anmeldelser kan han dog næppe hente synderlig Belæring, idet han her vil møde saa mange afvigende Opfattelser om den samme Kunstner eller Bevægelse indenfor Kunsten, at han efter at have kaperet de forskellige Udtalelser vil føle sig temmelig rundsk. Og i Virkeligheden er Forholdet ogsaa det, at kun Tiden — Aarene — er den paalidelige Værdimaaler, som sætter alt paa Plads. Det er ikke altid saadan, at det, vi i Øjeblikket betegner som de fornemste Kvaliteter i Kunst, beholder sit Værd overfor en senere Tids Vurdering, og omvendt ser man ogsaa, at det, vi i Øjeblikket anser for ligegyldigt eller rent ud kalder passé, senere faar sin Renaissance. Men for den rene Novice, Begynderen, hvis Kunstinteresse netop er vakt, gives der en betryggende Vej at gaa. Han vil nemlig kunne samle under betryggende Garanti ved kun at henvende sig til den Kreds af Kunstnere, som man under ét sammenfatter under Betegnelsen »de censuranerkendte«, hvilke er de Kunstnere, der enten udstiller eller har udstillet paa en af de censuranerkendte Udstillinger. Af disse findes der her i Landet

fire, nemlig *Charlottenborg, Kunstnernes Efteraarsudstilling, Den frie Udstilling og Grønningen*. Paa de to første Udstillinger, der er offentlige, er enhver Udstiller underkastet Censur af den for Udstillingen nedsatte Censurkomité, og kun de Produkter, der finder Naade for Censurkomitéens Øjne, slipper indenfor Murene. Der kasseres hvert Aar en Mængde Kunstnere og Kunstværker i Hundredvis. Om Censuren er retfærdig eller ej, skal ikke undersøges her, men givet er det, at denne Sigtning i hvert Fald byder det købende, kunstinteresserede Publikum en betydelig og værdifuld Garanti. De to sidstnævnte Udstillinger, Grønningen og Den fri, er vel private Sammenslutninger, men Garantien er her den samme, idet disse Sammenslutninger rekrutteres fra en af de to førstnævnte Udstillinger. Charlottenborg og Kunstnernes Efteraarsudstilling. Der findes kun én Sammenslutning, som yder en endnu mere omfattende Garanti, nemlig »Kunst for Varer«s permanente Udstilling. Af den kan nemlig kun de Kunstnere blive Medlemmer, som er optaget som Medlem af *Dansk Kunstnersamfund*, i hvilket atter kun den Kunstner indrulleres, der har enten udstillet 5 Gange indenfor et Tidsrum af 10 Aar paa en af de censurerkede Udstillinger eller har erhvervet den store eller lille Guldmedalje eller anden Udmærkelse for et Konkurrencearbejde eller for et eller flere særlig betydelige Kompositionsudkast. Men naar disse Betingelser foreligger, optages han i Dansk Kunstnersamfund af den dertil nedsatte Jury, der bestaar af Akademiraadsmedlemmer.

Dansk Kunstnersamfund er nærmere betegnet en Forsamling af Kunstnere, som i Kraft af deres Medlemskab af dette Samfund er Vælgere til Landets højeste kunstneriske Domstol, nemlig Akademiraadet. Og kun Medlemmer af Dansk Kunstnersamfund kan blive Udstillere paa »Kunst for Varer«s Udstilling, et Krav, der af denne Forening er stillet netop for at stramme Garantien til Køberens Fordel mest muligt. Det har ogsaa vist sig, at Handels, Handværkets og de frie Erhvervs Kunstinteresserede i stigende Grad benytter sig af denne Garanti, idet »Kunst for Varer«s Udstilling, Stormgade 19, endda den kun har eksisteret i fire Aar, allerede har naaet en Aarsomsætning paa over 100 000 Kr.

Som man af det foregaaende vil forstaa, by-

der de censurerkede Udstillingers Kunstnere Publikum saa stor Garanti, som det overhovedet er muligt at fremskaffe for Kunstproduktets Værdi. Det bliver saa Køberens Sag — hans Finsans eller Næse om man vil — at vælge dem, hvori Fremtiden gror.

Jens Heiring.



AFSKED



Oscar Larsen.

Med Udgangen af Oktober Maaned afskedigedes efter Ansøgning Materialforvalter Oskar Larsen af Statsbanernes Tjeneste paa Grund af Alder.

Oskar Larsen var forinden Ansættelsen som Materialforvalter Lokomotivmand og var i Aarene fra 1901 til 1912 Dansk Lokomotivmands Forenings Kasserer, hvilket Hverv han udfyldte paa en fortræffelig Maade. O. L. overtog denne Post efter Foreningens første Kasserers Død den 20. April 1901, og da det var i Foreningens første vanskelige Aar, var der et ikke ringe Arbejde at udføre. Han var tillige i de Aar Næstformand i Bestyrelsen og maatte, paa Grund af, at Formanden var bosiddende i Esbjerg, i denne Egenskab udføre en Del af det Arbejde, som ellers naturlig vilde paahvile Formanden. Ved sin Overgang til Stillingen som Materialforvalter maatte O. L. nedlægge sit Mandat som Foreningens Kasserer.

Ved sin Afgang af Foreningens Tjeneste blev Oskar Larsen udnævnt til Æresmedlem.

Der er Grund til nu ved O. L.s Afgang af Statsbanernes Tjeneste at mindes hans fortjenstfulde Arbejde for Lokomotivmændenes Organisation, et Arbejde, som for Størsteparten af Foreningens Medlemmer nu er ukendt, men som

ikke desmindre har været af Betydning for Lokomotivmændene.

Vi vil derfor minde om dette nu ved hans Afgang, hvor han efter mange Aars Arbejde i Statsbanernes Tjeneste trækker sig tilbage for at nyde sit velfortjente Otium, idet vi udtaler Haabet om, at dette maa blive langt og lyst saavel for ham som for hans Hustru.

70 AAR

Foreningens første Formand, pens. Lokomotivfører C. W. Roosen fejrede den 21. Oktober sin 70 Aars Fødselsdag. Roosen har, som det antagelig vil være Foreningens Medlemmer bekendt, sin store Andel i Arbejdet for Stiftelsen af Organisationen. Han blev ved sin Afgang fra Tjenesten udnævnt til Æresmedlem.

Paa 70 Aarsdagen lykønskede Foreningen ham og sendte ham en Opmærksomhed.

LOKOMOTIVPERSONALETS HJÆLPEFOND

UDDELING AF UNDERSTØTTELSE

I Henhold til Hjælpefondens Vedtægter uddeles i December Maaned d. A. Understøttelser (i Portioner fra 50 til 100 Kr.), der kan søges:

1) af Medlemmer, 2) af pens. Lokomotivmænd, 3) af Lokomotivmænds Enker, 4) af forældreløse Børn under 18 Aar efter de under 1) 2) og 3) nævnte.

Ansøgningsskemaer udleveres fra 1. Oktober og maa senest være tilbagesendt den 15. November d. A. til Lokomotivpersonalets Hjælpefond, Ny Vestergade 7, 3. S., København K.

De Ansøgere, hvem Understøttelse bevilges, vil modtage Underretning herom den 15. December d. A.

Repræsentantskabet.



I Tyskland

har man længe arbejdet paa et paalideligt Sikkerhedsanordningssystem for Jernbaner. Det lader nu til at være lykkedes for en Ingeniør at konstruere et Apparat, som baade er billigt, fuldt paalideligt for sit Formaal og forbløffende enkelt i hvert Fald i Principet.

Det er en Lysstraale, som sætter Lokomotivets Bremsere i Virksomhed, hvis Lokomotivføreren ikke respekterer et Stoppesignal. Foran alle Stopsignaler er anbragt et

System af Spejle, som indstilles automatisk paa samme Tid som Signalet. Disse Spejle træffes af en Lysstraale fra en paa Lokomotivet anbragt Lampe, og i Spejlene kastes Straalen tilbage mod et System af Linser, som er anbragt fortil paa Lokomotivet. Fra Linserne gaar Lysstralerne til et Apparat, hvor de forvandles til elektrisk Energi, og denne indvirker paa Bremserne.

Forsøgene med det nye Apparat har haft et heldigt Forløb og man venter sig megen Nytte af Opfindelsen.

Frankfurter Lokalbane A. G.,

som allerede driver to elektriske Jernbaner fra Frankfurt til Bad Hamburg og til Obermel-Hohemark ved den sydlige Del af Tannusbjergene, har nu besluttet at bygge en Bjergbane fra Hohemark til Toppen af det 880 m høje Feldberg. Banen vil blive en ren Adhæsionsbane, altsaa uden alle Tandhjul. Bygningsomkostningerne anslaaes til 5 à 6 Millioner Mark og Bygningstiden beregnes til et Aar. Den nye Bane vil muliggøre en direkte Trafik mellem Storstaden Frankfurt og de højeste Toppe af de omliggende Bjerger.

En i Finland

arbejdende Elektrificeringskommission har besluttet allerede i indeværende Aar at fremsætte Forslag til Elektrificering af visse Statsbanelinier. Anledningen til Arbejdets Fremskyndelse er at søge i, at Statens store Kraftstation ved Imatra i den nærmeste Fremtid er færdig til at levere Strøm. I første Omgang kan der blive Tale om Elektrificering af Linierne Helsingfors—Vibo, Tammerfors—Helsingfors og Aabo—Helsingfors.

Den jugoslaviske Stat

har placeret et Laan i Udlandet paa 100 Millioner Mark, som skulde anvendes til Bygning og Forbedring af Jernbanerne og Jernbanemateriel.

Ny Vandstandslygte.

Den af Hr. Lokomotivfører Munkeboe, Gb., konstruerede Vandstandslygte er af flere Lokomotivførere i Slagelse prøvet paa Loko Ltr. O. G. og I., og den kan anbefales som praktisk, ved det, at en Lygte er tilstrækkelig til at belyse begge Vandstandsglas, og en Besparelse paa 50 pCt. er opnaaet og da de gamle Lygter kun ved en ringe Omforandring kan benyttes, vil det antagelig ikke vare saa længe, inden Maskinerne bliver forsynet med den.

Nu da det snart er Vinter, hvorfor kommer saa ikke den ogsaa af Hr. Munkeboe konstruerede Vinduesvarmer, hvorved Sne og Em kan undgaas, og en klar Udsigt opnaas; eller i det mindste en Vinduesvisker a la Automobileerne.

Lokof., Sg.

STATSBANEPERSONALETS BIBLIOTEK NYE BØGER

Sj. Falst.	Jyl. Fyn	
14771	13216	Wallace, Edgar: Bones paa Eventyr.
14772	13228	Lewis, Sinclair: Elmer Cantry.
14773	13196	Dell, Ethel M.: Den sorte Ridder.
14775	13188	Beskow, Elisabeth: Fader og Søn.
14776	13200	Gad, Christian: Da vi var unge.
14777		Kloeress, Sophie: Paa Nerveklinikken.

14778	13240	Wallace, Edgar: Værelse Nr. 13.	14826	13301	Lundborg, E. og Stubbendorff, K.: Det store Polardrama.
14779		Wynne, Pomela: Dobbeltkahytten.	14827	2645	Meyer-Førster, W.: Hans Højhed.
14780		Browne, K. G. R.: Paa Eventyr i London.	14828	13295	Grønborg, M. Thøgersen: En, der kaldte.
14781	13223	Curwood, J. O.: Fristelsen.	14829	13277	Hørlyck, Helene: Binno fra Silkeborg.
14782	13231	Vollquartz, Bird: Haandbog i Angore- og Pels-Kanin Avl.	14830	13309	Wroblewski, E.: I Solskin og Blæst.
14783		Landre, Jeanne: La parodie galante.	14831	13271	Crane, Hilles, Svensson-Graner, C.: Østergaardsfolket.
17784	13239	Heddle, Ethel F.: Kærlighedens Sejr.	14832	13287	Harbou, Th. V.: Spioner.
14785	13233	Bristol, Charles: Bag Lovens Kulisser.	11268h	9704h	Barfod, H. P. B.: Minder fra gamle grundtvigske Hjem. VIII.
14786	13247	Maxwell, W. B.: Kvinden fra Himmelen.	13353		Barclay, Florence: The wall of Partition
14787	13234	Burke, Thomas: Blæsten og Regnen.	13354		Burke, Thomas: Whispering Windows.
14788	13222	Ayres, Ruby M.: Barrys Giftermaal.	13355		Keable, Robert: Simon called Peter.
14789	13236	Edginton, May: Den gyldne Drøm.	13356		Knox, Cleone: The diary of a young Lady of Fashion.
14790	13242	Jordan, F. Dormer: Skinsygens Helvede.	13357		de la Roche, M.: Galna.
14791	13241	Jong, A. M. de: Merinus Gejsens Barndom.	13358		Wells, H. G.: A Quartette of Comedies.
14353b	12859b	Nørgaard, Anders: Udsyn over den kristne Menigheds Levnedsløb, II Del.	13359		do.: Mr. Blettseworthy on Rampole Island.
14792		Sudermann, Hermann: Die Frau des Steffen Tromholt.	14833	13265	Dahl, Valborg: De to Komtesser.
14793ab		Grimm, Hans: Volk ohne Raum.	14834	13268	Estaunie, E.: Vejens Kalden.
14794		Hansen, Aage Falk: Borgen. Billeder fra Livet K. F. U. M.s Centralforening.	14835	13284	Papke, K.: Blandt russiske Bønder.
14795	13227	Jørgensen, Anton, Bogen om Mols.	14836	13273	Heinberg, E.: Inga fra II A.
14796	13240	Jensen, Kristjan: Al rune.	14837	13286	Vollquartz, Ingeborg: En Forvandling.
14797	13249	Christmas, Walther E.: Fra Krat og Kær. Jagtfortællinger.	14838	13297	Hofman-Bang, I.: Fruen fra Helminge.
14798	13246	Salomonsen: Det store Løb.	14839	13289	Baadsgaard, A.: Britta fra Skippergyden.
14799		Arnild Kampmann, P. C.: »Paraplyen«.	14840	13305	Neverov, Alex.: Taschkent — det forjættede Land.
14774	13194	Dekobra, Maurice: Fløjels-Flammer.	14841	13298	Jacobsen, J.: Marsvinsjægerne.
14800a-h		Frankrigs Historie fortalt for alle. 8 Bind.	14842	13293	Carlsen-Skiødt, J. C. A.: Andet Varsels-skud.
14801	13252	Lauritzen, Holger: En Drengelugt.	14843	13302	Madelung, Aage: Godset paa Maanen.
14802	13250	Gollomb, Joseph: Scotland Yard.	14844	13288	Jensen, A. Andkjær: Det tavse Vidne.
14803		Hesselaar, Peder: Leo Tolstoy.	14845	13290	Benzon, Robert Hugh: En Poseur.
14804	13261	Burmester, Willy: Halvtreds Aars Kunstnerliv.	14846	13292	Briksø, Ellen: Inge.
14805	13211	Nygaard, Frederik: Kend København.	14847	13308	Wassermann, Jacob: Tilfældet Maurizius.
14806	13257	Tarkington, Booth: Claire.	14848	13291	Bjergby, Nicoline: Kirsten Worm.
14807	13253	Oppenheim, Phillips E.: I Krig og Kærlighed.	14849	13303	Meza de, General: Krigsdagbøger.
14808	13259	Wadsley, Olive: Du og jeg.	14850		Geismar, Johan: Synd og Soning.
14809	13255	Sabatini, Rafael: Kro-Ridderen.	14851	13306	Silkeborg, Ellen: Mauritius.
14810		Linck, Olaf: En Sommer blandt Zulukaffere.	14852		Hansen, Theobald: Danske Færgeplaner.
14811		Geismar, Oscar: Jesus, Guds Søn.	14853	13307	Tutein, Peter: Fangstmænd.
14812	2126ab	Kristensen, Evald Tang: Danske Sagn.	14854	13299	Jensen, Georg: Mylius-Erichsens sidste Grønlandsfærd.
14813	13256	Spärck, Ragnar: Nordens Dyreverden.	14855		Lange, Knud: Tro kun.
14814	13272	Halk, Gerda: Saras Hjerter.	14857	13294	Gravlund, Thorkild: Ved Verdens Ende.
14815	13263	Burroughs, Edgar R.: Krigsherren af Mars.	14858	13311	Andersen, Knud: Perlemor.
14816	13285	Valentin, Aage: Paa Krydstogt.	14859	13300	Jørgensen, Johannes: Fordi stander Landet i Vaade.
14817	13264	Carlsen, Marie: Ad stenede Stier.	14860	13304	Clausen, Julius: Fra svundne Tider. En Kvindes Kærlighed.
14818	13283	Martensen-Larsen, H.: De Dødes Plads i vor Bøn.	14861	13328	Leopold, Svend: Baronesse Barkowski.
14819	11128	Christoffersen, Henry: Khama og hans Samtid.	14862	14411	Paludan, Jacob: En Vinter lang.
14820	12996	Lund, Christiane: Fra Skolepigerens Verden.	14863	13335	Wadsley, Olive: Gennem Brændingen.
14822		Lange, H. O.: Fra det gamle Ægyptens Kultur og Historie.	14864	13333	Sandemose, A.: Ross Dane.
14823	13244	Michaëlis, Sophus: Odense.	14865	13318	Dahlsgaard, Marius: Opfinderen.
14824		Nordentoft, Johs.: I Tjeneste.	14866	13331	Paludan, Jacob og Eberlin, E.: Landet forude.
14825	13267	Engberg, Gunner: Den kristelige Ungdomsbevægelse.	13348		Feuchtwanger, Lion: Zud Süsz.
			13349		Ludwig, Emil: Wilhelm der zweite.
			13350		Neumann, Alfr.: Der Teufel.
			13351		Schnitzler, Arthur: Therese (paa tysk).

Rettelse til Adressefortegnelsen

Lokomotivforenkredsen.

Korsør: Kassererens Adresse rettes til Thiesensallé 2, St.

Padborg: Formandens Adresse rettes til Norregade, Padborg.

Medlemslisten

Overført som ekstraordinære Medlemmer:

Lokomotivfyrbøder-Aspirant K. G. L. Larsen, Odense, pens. Lokomotivfører Th. Nielsen, Kbhvn., pens. Lokomotivfører C. N. Aunskjær, Varde, pens. Lokomotivfører C. A. Lillelund, Korsør, pens. Lokomotivfører A. Larsen, Skjern.

Persönalia

Udnævnelse fra 1—11—28:

Lokomotivmester II J. Hendriksen, Fredericia, efter Ansøgning ifølge Opslag til Lokomotivmester I i Fredericia (kgl. Udnævnelse).

Lokomotivfører C. F. B. Pedersen, Padborg, efter Ansøgning ifølge Opslag til Lokomotivmester II i Skanderborg (min. Udnævnelse).

Lokomotivfyrbøder M. L. Hansen, Aarhus H., til Lokomotivfører i Tinglev (min. Udnævnelse).

Lokomotivfyrbøder V. Larsen, Fredericia, til Lokomotivfører i Bramminge (min. Udnævnelse).

Lokomotivfyrbøder E. J. Jensen, Langaa, til Lokomotivfører i Struer (min. Udnævnelse).

Lokomotivfyrbøder A. A. Jensen, Aarhus H., til Lokomotivfører i Padborg (min. Udnævnelse).

Lokomotivfyrbøder A. A. Olsen, Korsør, til Lokomotivfører i Aalestrup (min. Udnævnelse).

Lokomotivfyrbøder O. P. Petersen, Esbjerg, til Lokomotivfører i Skjern (min. Udnævnelse).

Forflyttelse fra 1—11—28:

Lokomotivfører P. K. Larsen, Skjern, efter Ansøgning til Viborg.

Lokomotivfører H. P. Nissen, Kbhvn. Godsbgd., efter Ansøgning til Viborg.

Lokomotivfører T. V. Johansen, Struer, efter Ansøgning til Kbhvn. Godsbgd.

Lokomotivfører C. P. Simonsen, Bramminge, efter Ansøgning til Fredericia.

Lokomotivfører T. Hansen, Bramminge (Depotforst.), efter Ansøgning til Silkeborg.

Lokomotivfører A. C. P. Skotting, Tinglev, efter Ansøgning til Fredericia.

Lokomotivfører E. B. Bendtsen, Padborg, efter Ansøgning til Kbhvn. Godsbgd.

Lokomotivfører A. K. J. T. Johnsen, Silkeborg, efter Ansøgning til Aarhus H.

Lokomotivfører A. C. Mortensen, Aalestrup, efter Ansøgning til Padborg.

Lokomotivfyrbøder A. K. H. Schneider, Gjedser, efter Ansøgning til Roskilde.

Lokomotivfyrbøder C. C. Ø. Hansen, Korsør, efter Ansøgning til Skjelskør.

Lokomotivfyrbøder J. K. Jensen, Padborg, efter Ansøgning til Kalundborg.

Lokomotivfyrbøder A. P. Jensen, Tinglev, efter Ansøgning til Padborg.

Lokomotivfyrbøder A. Hansen, Assens, til Haderslev.

Afsked.

Lokomotivfører H. Petersen, Slagelse, paa Grund af Svagelighed med Pension fra 31—1—29 (min. Afsked).

Lokomotivfører V. L. J. Thomsen, Kbhavns Godsbgd., paa Grund af Svagelighed med Pension fra 31—1—29 (min. Afsked).

Lokomotivfører H. M. A. Schultz, Kalundborg, paa Grund af Svagelighed med Pension fra 31—1—29 (min. Afsked).



GRAVMONUMENTER

Thorvald Hansen
(Ved Vester Fængsel)

V. Fælledvej
Tlf. Vester 8879

FILIAL: Vigerslevallé ved Indgangen til Terrassen.

Avertér i Dansk Lokomotiv Tidende.

Ægteskabsbogen

Hvordan man begrænser Børnefødslerne
Oplysende — 18 gode Billeder
Pris 1 Kr. + Porto. — S. Vogel,
Vestergade 3. København K.

Støt vore Annoncører!

Nærværende Nummer er afleveret paa Avispostkontoret d. 6. November.

REDAKTION: Vesterbrogade 98 A, 2. Sal, København V.
Tlf. Vester 8173 eller Centr. 14 613.
Udgaar 2 Gange mdl. — Abonnementspris: 6 Kr. aarlig.
Tegnes paa alle Postkontorer i Skandinavien.

ANNONCE-EKSPEDITION:
Ny Vestergade 7, 3. Sal, København K.
Telefon Central 14 613. — Kontortid Kl. 10—4
Postkonto: 20541.